



**LAS NUEVAS PERIFERIAS AMERICANAS EN LA CIRCULACIÓN DE
CÁÑAMO Y JARCIA PARA LA CONSTRUCCIÓN NAVAL MILITAR
ESPAÑOLA EN EL SIGLO XVIII**

Manuel Díaz Ordóñez
Universidad de Sevilla, España

Recibido: 08/12/2019

Aceptado: 31/12/2019

RESUMEN

Desde hace años los historiadores que han trabajado en comprender mejor el proceso de formación de los estados modernos han coincidido en destacar que un factor muy importante del éxito de estas instituciones pasó siempre por sus mejores o peores capacidades a la hora de movilizar recursos estratégicos. Por esta razón es razonable dedicar este trabajo para analizar la importancia del cáñamo como un producto estratégico por el que el Imperio español estableció un abastecimiento desde España que garantizara el dominio y la defensa de los nuevos espacios ultramarinos. Y, al mismo tiempo, la monarquía realizó un gran esfuerzo en fomentar el cultivo cannabáceo en América provocando con ello el establecimiento de rutas de circulación de esta fibra por los diferentes mercados regionales de consumo en la costa del Pacífico.

PALABRAS CLAVE: cáñamo; Imperio español; América; comercio, guerra.

**THE NEW AMERICAN PERIPHERIES IN THE CIRCULATION OF HEMP AND
RIGGING FOR THE SPANISH MILITARY SHIPBUILDING IN THE XVIII
CENTURY**

ABSTRACT

For years, historians has worked to better understanding the process of formation of modern states, and they have agreed that a very important factor in the success of these institutions has always gone through their best or worst capabilities in mobilizing strategic resources. For this reason, it is reasonable to dedicate this work to analyze the importance of hemp as a strategic product whereby the Spanish Empire established a supply from Spain that would

guarantee the dominance and defense of the new overseas spaces. Moreover, at the same time, the monarchy made a great effort to promote cannabaceous cultivation in America, thereby causing the establishment of routes of circulation of this fiber through the different regional consumer markets on the Pacific coast.

KEYWORDS: hemp; Spanish Empire; America; trade; war.

MANUEL DÍAZ ORDÓÑEZ es Profesor Ayudante Doctor de Historia Económica en la Universidad de Sevilla y es Codirector del Máster en Historia y Humanidades de la Universidad Pablo de Olavide. Ha sido investigador de proyectos competitivos de ministerios españoles y de la UNAM en México y, en la actualidad, es research fellow del proyecto European Research Council-Starting Grant GECEM (Global Encounters between China and Europe: Trade Networks, Consumption and Cultural Exchanges in Macau and Marseille, 1680-1840) ERC - StG 679371. Sus investigaciones se centran en la industria naval española en la época moderna, la producción y circulación del cáñamo como producto estratégico, el *contractor state* y la movilización de recursos para la guerra, todo ello en el marco de la historia comparada y el enfoque global. Sus últimos trabajos son la coordinación del dossier “Política imperial y administración de industrias estratégicas: la Armada española en el largo siglo XVIII”, *Espacio, tiempo y forma*. Serie IV, Historia moderna 2019 y “Radiografía de un fracaso angloespañol: el cáñamo, un producto que debería de haber llegado de América durante los siglos XVI-XIX”, *Obradoiro*, 2018.

Correo electrónico: mdiazord@us.es

iD ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3492-6210>

Cita sugerida:

DÍAZ ORDÓÑEZ, M., (2019). “Las nuevas periferias americanas en la circulación de cáñamo y jarcia para la construcción naval militar española en el siglo XVIII”. *Magallánica. Revista de Historia moderna*, 11 (6), pp. 181-202.

LAS NUEVAS PERIFERIAS AMERICANAS EN LA CIRCULACIÓN DE CÁÑAMO Y JARCIA PARA LA CONSTRUCCIÓN NAVAL MILITAR EN EL SIGLO XVIII

Parece bastante asentado en la literatura científica la idea de que Inglaterra fue capaz de disputar al Imperio español el dominio de los mares, cuando la primera fue capaz de desplegar una enorme y muy profesional fuerza naval militar, con la que ejerció la violencia contra las rutas marítimas, los puertos y las costas hispanas (REYNOLDS, 1974; HOWARTH, 2003; RODGER, 2006; WILSON, 2014). Sin embargo, desde hace años algunos autores, definidos bajo el paraguas conceptual del llamado *Contractor State*, han comenzado a destacar nuevas variables que consideran podrían coadyuvar en comprender mejor el proceso de hegemonía británica, al mismo tiempo que podrían explicar con mayor profundidad el paulatino hundimiento del otrora poderoso Imperio español (BOWEN y GONZÁLEZ-ENCISO, 2006; TORRES SÁNCHEZ, 2007, 2012, 2013 y 2016; RIVAS IBÁÑEZ, 2009). En opinión de esta línea de reflexión historiográfica, el triunfo de los grandes imperios marítimos de época moderna se explica mejor si analizamos los factores de los mecanismos de éxito en sus posibilidades de movilizar los recursos militares necesarios para su defensa. Un concepto que fue definido por Richard Harding cuando defendió que el triunfo británico del siglo XVIII se sostuvo sobre sus capacidades económicas y logísticas para mantener sus fuerzas militares desplegadas en los distantes teatros de operaciones a nivel global (HARDING, 2000: 212).

Sin embargo, esta línea explicativa, que ofrecería una solución para identificar algunas de las razones por las que los británicos habrían triunfado en su carrera por la hegemonía imperial del siglo XVIII, sirve simultáneamente para explicar el porqué de que el Imperio español se defendiera de sus rivales europeos durante los siglos modernos. En estos trescientos años, España pudo mantener la conexión y una relativa estabilidad en la

comunicación con sus dominios ultramarinos y, si pudo hacerlo, solo se puede explicar porque durante este tiempo había sido capaz de desplegar las suficientes fuerzas militares que defendieron habitualmente a las rutas y puertos. Escuadras, flotas y guarniciones a las que, por supuesto se les dotaría del abastecimiento, más o menos, regular de los materiales estratégicos (armas, munición, barcos, madera, cáñamo, jarcia, pólvora, etc.) que necesitaban para ser efectivas. De hecho, muchos autores han identificado que la puesta en marcha de estas medidas, pero, también, la planificación y la gestión de los recursos necesarios para la guerra se insertó en un importante proceso de formación de un auténtico aparato logístico, con el que los estados modernos se garantizaron su expansión y defensa (STUBBS y CLARENCE-SMITH, 2007; HAZAREESINGH y CURRY-MACHADO, 2009; CURRY-MACHADO, 2013).

En este sentido se comprende mejor que la disponibilidad de hierro, cobre, madera, brea, cáñamo u otros insumos, que eran imprescindibles para el armamento de los buques o su reparación después de las acciones navales de combate de la época, se convirtiera en un capítulo central de la acción política de los imperios. Parece sugerente desarrollar una reflexión en la que destacamos la idea de que, de forma similar a los conflictos actuales, las cadenas básicas de productos empleados, o relacionados con el esfuerzo militar, se revelan como agentes fundamentales en la interpretación de las decisiones geoestratégicas de las estructuras imperiales (HOPKINS y WALLERSTEIN, 1986). Con esta idea central, el objeto de esta aportación se centra en facilitar perspectivas de debate poniendo en cuestión la importancia de la circulación estratégica del cáñamo, y sus derivados industriales, entre España y sus posesiones americanas, y la propia circulación de este vegetal en el espacio americano, entre las zonas productoras y las consumidoras, después de que los españoles se vieron obligados a migrar la planta desde Europa ya que no lograron encontrarla en los nuevos paisajes.

El cáñamo un producto estratégico de primer orden durante los siglos modernos

Los grandes y pequeños buques que comenzaron a conectar el mundo entre los siglos XVI a XVIII se propulsaban con complejos aparejos formados por la manobra conjunta de

decenas de velas y de cientos de cabos y cables. Tanto las primeras denominadas lonas en la documentación, como las segundas, llamadas jarcias, estaban confeccionados de forma mayoritaria con la planta del cáñamo (*cannabis sativa*). Este vegetal, originario con bastante certeza del Asia central, viajó hacia la Europa del Este de la mano de los grupos humanos prehistóricos que la utilizaron para un sinnúmero de utilidades que comprendieron, desde el mismo uso textil que destacamos en este artículo, como usos medicinales o alimentarios. A su favor en la producción textil y cordelera, contaba con una fácil manipulación que permitía que, de forma manual cualquier persona la retorciera y trenzara hasta obtener hilos o cordones muy resistentes. La planta se adaptó con relativa facilidad al clima y a las características edafológicas de las zonas más orientales de Europa y se constata su presencia en amplias zonas de las actuales Ucrania, Bielorrusia, Polonia, bien de forma silvestre, o planificada a través de la acción de colectivos humanos. Después, y de la mano de los navegantes griegos y fenicios y, más tardíamente por los romanos, el cáñamo acabó extendiéndose por las zonas europeas occidentales de construcción y reparación naval, consolidándose *de facto* como la fibra hegemónica en los aparejos navales de la época antigua y medieval. De forma que, a partir del siglo XIV, la navegación europea se basó en la hegemonía material del cáñamo que se empleaba no solo en los propios aparejos, sino que servía para impermeabilizar los cascos, dotar de habitabilidad los buques y asegurar la artillería a bordo, cuando ésta última comenzó a formar parte del equipamiento regular de los buques de guerra.

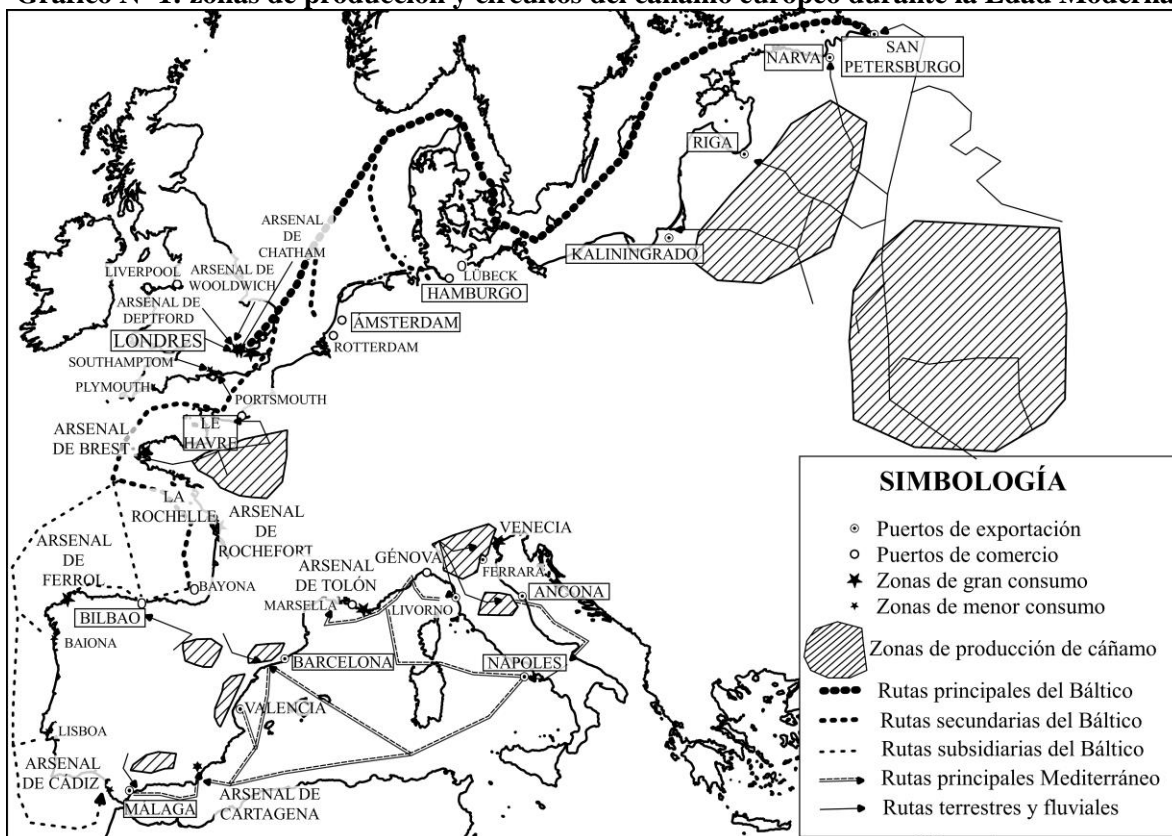
Sin embargo, la época dorada de la explotación agroindustrial del cáñamo europeo se desarrollaría a partir de la gran expansión de las flotas mercantes y militares que se produjo como consecuencia de la aceleración de los intercambios comerciales en el ámbito regional del propio Viejo continente pero que, además, experimentó una importante aceleración a partir del establecimiento de las grandes rutas transoceánicas desde el 1500. Los imperios ibéricos de Portugal y Castilla comenzaron a desplegar importantes flotas de comercio para enlazar con las rutas asiáticas, en el primer caso, y con la importación de la plata americana en el segundo caso (YUN, 2019a, 2019b). Siendo de gran importancia esta ampliación de los espacios globales de intercambio en el proceso de expansión del comercio mundial, el fenómeno de crecimiento de las flotas mercantiles respondió a la propia construcción del

capitalismo mercantil que se estaba construyendo en aquella época y que afectaba, principalmente, a los negocios que implicaban el trasiego de productos y plata suficiente por los puertos europeos. Se explicaría así que los datos disponibles apunten a que, entre 1670 y 1780, la flota mercante europea había aumentado más de un 278%. De forma que el tonelaje total habría pasado de cifrarse en poco más de un millón de toneladas, hasta situarse, en la última fecha, por encima de los tres millones de toneladas (ROMANO, 1962: 575; UNGER, 1992: 248; VAN ZANDEN, 2000: 82; ALDCROFT y SUTCLIFFE, 2005: 36). Y, si la mayor parte de este crecimiento del desplazamiento mercante se produjo como consecuencia de la aceleración de los flujos comerciales de la propia Europa, no es menos cierto que el hecho de que ahora las grandes potencias que pretendían consolidarse como imperios marítimos globales se enfrentaban a un nuevo escenario en el que la distancia entre el viejo y el nuevo continente se convertía en un factor de preocupación muy relevante. Es decir, crecimiento mundial del arqueo naval y la expansión global del comercio enfrentaban a los actores institucionales modernos a nuevos retos que necesitarían de innovadoras respuestas o reformas importantes de sus formas de funcionamiento.

Nos importa aquí destacar que el imponente fenómeno de crecimiento de la capacidad de carga total de las escuadras europeas de comercio requirió de un proporcional incremento en las fuerzas militares navales que debían defenderlas, y que debían asegurar también la circulación comercial mundial, más allá de la siempre difícil y peligrosa navegación oceánica. Así, progresivamente, de la mano de estos profundos cambios en el comercio marítimo mundial, el mar acabó poblándose de la típica imagen que tenemos de la navegación clásica a vela, representada por aquellos enormes y majestuosos edificios de madera que eran impulsados por centenares de miles de kilómetros cuadrados de telas y que eran maniobradas con millones de kilómetros de cuerdas, cabos e hilos. La centralidad de esta realidad material, es decir la enorme demanda de centenares de miles de toneladas de cáñamo procesado y manufacturado, nos aproxima *de facto* al eje central de la importancia geoestratégica en la producción de esta planta durante la época moderna (KIPPING, 1850: 78). Como es evidente, la necesidad de un abastecimiento de cáñamo continuo, regular, de calidad y, especialmente, barato en grandes cantidades se convirtió en una de las

preocupaciones cardinales de la planificación militar y comercial de las grandes potencias mundiales.

Gráfico N° 1: zonas de producción y circuitos del cáñamo europeo durante la Edad Moderna



Fuente: Elaboración Propia a partir de las fuentes de archivo y de bibliografía. Software Quantum GIS 3.4 (QGIS) con SRC EPSG: 3785

Algunos textos contemporáneos de la época y, posteriores aproximaciones historiográficas, han incidido en la idea de que el cáñamo, con destino a la producción de velas y jarcias para el sector naval civil y militar, tuvo una distribución muy peculiar durante los siglos XVI a XIX en Europa, tal y como se puede observar en el Gráfico 1 (HIGGINSON, 1630; QUINCY, 1765; GEE, 1767: 1; MARSHALL, 1772; TOOKE, 1799; SERRERA CONTRERAS, 1974; MERINO NAVARRO, 1975; DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2006, 2009 y 2016). En los trabajos mencionados se acentúa el papel hegemónico del Imperio

ruso como el productor predominante de la mayor parte de la gran demanda cannabácea europea durante la época moderna y que la agroindustria rusa, desde los grandes puertos del Báltico (Narva, Riga y San Petersburgo), se distribuía hacia la Europa occidental (MARSHALL, 1772: 180; ODDY, 1805: 69; SOCIETY FOR THE ENCOURAGEMENT OF ARTS, MANUFACTURES, AND COMMERCE 1764, vol IV: 106; ANANICH, 2006: 395; KAPLAN, 1995: 71; WERF, 1994; BOUBY, 2002; CELETTI, 2013).

América: ¿una buena solución para una enorme necesidad geoestratégica europea?

De hecho, los países europeos se encontraban desde el siglo XVI muy condicionados por la hegemonía productora rusa de fibra, un problema que fue muy denunciado por algunos de los autores más importantes de aquella época (RUTHERFURD, 1761: 15; BLACK, 1706: 11; GEE, 1753: 94-95; GEE, 1767: 1; DE UZTÁRIZ, 1742). Y, aunque esta dependencia, era mucho más grave para los británicos que, por ejemplo, para España, en cuyo caso sí que poseía zonas de producción cañamera en Cataluña, el Levante mediterráneo y algunas zonas del interior peninsular (DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2009); no era menos cierto que el precio de estas cosechas internas era muy poco competitivo, en comparación con los que tenía el cáñamo de procedencia rusa. En este contexto, la llegada de los españoles a América pudo suponer la apertura de un nuevo entorno de oportunidades que Kenneth Pomeranz definió como la ampliación de los suelos agrícolas que las metrópolis europeas adquirieron a medida que estas fueron sometiendo en los nuevos espacios ultramarinos (POMERANZ, 2000:201-202).

Unidades políticas como España, Portugal y, años después, Inglaterra y Francia, fueron tomando conciencia de la geografía desconocida americana, y comprendieron que, si eran capaces de dominarla adecuadamente, serían capaces de conseguir su explotación agraria, ganadera y minera obteniendo así unos importantes réditos y mejorando sus respectivos ritmos de crecimiento económicos que podrían distinguirlos de otros competidores europeos. Y, siendo muy sustancial esta última consideración, a partir de la cual se revelaría la radical importancia que tendría la defensa de todos estos nuevos espacios sometidos porque, a medida que pasó el tiempo, los europeos comprendieron que

la defensa imperial no tendría que centrarse precisamente en el ejercicio de la coerción sobre los colectivos indígenas, sino que los verdaderos enemigos se encontrarían en los mares, en la disputa de la hegemonía mundial y en la defensa de las rutas de comercio y comunicaciones. Estratégicamente este contexto obligaría a que todos los imperios europeos en formación tuvieran que desarrollar sistemas de organización que garantizaran la producción o contratación, y la distribución de los productos indispensables para la guerra y que estos llegaran regularmente a las fuerzas desplegadas en todos los espacios en disputa. De forma que, a partir de la llegada de los españoles al continente ya en las primeras décadas del 1500, uno de los puntos esenciales para la Monarquía hispánica fue establecer un sistema de abastecimiento de materiales fundamentales (comida, líquidos, ropa, armas, munición, vivienda, etc.), independientemente de que las fuerzas desplegadas sobre el terreno fueran terrestres, o fueran navales o fluviales. El cáñamo, como ya se ha dicho, estaba significado como la materia prima preferente para velas y cabos de los barcos, pero es que, además, las armas de fuego cortas (arcabuces fundamentalmente), o las largas (culebrinas y piezas de artillería), necesitaban de cuerda mecha para accionar sus mecanismos de fuego.

La demanda militar urgente de materiales vitales que garantizaran la operatividad de las tropas españolas en América enfrentó a las autoridades a la pesadilla logística que supuso mantener unas líneas de abastecimiento seguras y regulares a más de 10.000 kilómetros. Es prudente pensar que, la lejanía y la gran complejidad del tránsito trasatlántico en las primeras décadas del siglo XVI, provocaron que el Imperio español desarrollara medidas urgentes en un tremendo esfuerzo de contemporizar. Los contingentes militares y los funcionarios del rey tuvieron que observar la propia naturaleza que les rodeaba para analizar las zonas americanas donde podría existir plantaciones de cáñamo preexistentes. Sin embargo, esta opción de encontrar cáñamo en la biota americana fue perdiendo valor, a medida que los españoles fueron penetrando el continente y recorrieron los amplios espacios centroamericanos y sudamericanos; en un tremendo esfuerzo que acabó saldándose con un fracaso total, ya que los exploradores fueron incapaces de encontrar el menor rastro de cultivos cannabáceos silvestres o que fueran explotados por los americanos. A pesar de ello, los decepcionantes resultados que se obtuvieron durante la

búsqueda de cáñamo americano en México, Centroamérica, Venezuela, Colombia, Ecuador y Perú no implicaron que se hubiera resuelto la carencia de fibra para utilizar en usos militares, y ante la necesidad de seguir contemporizando, y como elude la estoica frase “hacer de la necesidad virtud”, los españoles comenzaron a estudiar los vegetales propios de la biota americana, con el objetivo de identificar aquellas especies que pudieran tener características físicas similares al cáñamo europeo y, en consecuencia, pudieran servir para su transformación en consumibles para sus armas y aparejos. En definitiva, se trataba de aumentar el bagaje de fibras sustitutivas que pudieran utilizarse provisionalmente entre las largas temporadas en que los buques españoles provenientes de Europa pudieran abastecerlos de velas, jarcias y cuerda mecha. Las fuentes y los textos de la época muestran como los exploradores investigaron el uso prehispánico de bejucos y lianas trepadoras en las islas caribeñas para su uso en textiles, amarres y en la pesca. Se destacó el empleo de magüey (*Agave fourcroydes*) y de damahagua o majagua- (Malvacea del género *hibiscus*) (LÓPEZ DE VELASCO, 1894: 95; SÁNCHEZ VALVERDE, 1862: 66). En México, los cronistas destacaron el empleo del *metl* mexicana o el maguey (*agave americana*) (DE ZORITA, 1909: 128; GARCÍA, citando a MOTOLINIA, 1858: 244); los mismos vegetales cuyo uso entre los nativos también fue observado en Ecuador, donde también se utilizaba de forma tradicional la pita, la cabuya o la chambira (*Astrocaryum chambira*) (DE VELASCO, 1844: 41-61) o en Paraguay donde sus habitantes utilizaban la caraguatá (*Bromelia hieronymi*) (DE CHARLEVOIX, 1910: 42).

Los archivos españoles y americanos están cuajados de informes en los que se realizan completos testeos de las características de estas otras plantas, y que suelen coincidir en que el cáñamo europeo era bastante superior. En ellos se ponderaba la mayor flexibilidad y resistencia de los hilos y cuerdas realizados con esta planta, respecto a la que ofrecían las fibras americanas. Pero el factor que más se destaca en estas pruebas se la capacidad resistiva del cáñamo a la acción destructiva del agua marina y de las sustancias salitrosas que esta contiene, muy superiores según se desprende a la resistencia de las pitas o henequenes americanos. De las resultas de estas pruebas los españoles comprendieron que el suministro de los derivados cannabáceos a sus fuerzas ultramarinas solo se podría realizar sobre la base de la articulación de un sistema de abastecimiento trasatlántico, o en

la migración de este vegetal desde Europa y extender su plantación por los dominios americanos; una solución esta última que, para desgracia de su imperio, se relevaría como muy compleja y muy limitado éxito.

El suministro de velas, jarcias y cuerdas mecha a América desde España

Prácticamente desde el inicio del dominio español en América el suministro de cáñamo, jarcias, velas, cuerdas mechas y otros transformados cannabáceos dependió del sistema que España mantendría con el nuevo continente. De forma que, en las primeras armadas o registros sueltos de los primeros años del 1500, hasta la composición de la Carrera de Indias y las flotas anuales de mediados del siglo XVI, los artículos de cáñamo viajarían entre España y América a bordo de estos barcos. Independientemente del momento cronológico que escojamos los productos cannabáceos embarcados no suelen ser parte del propio cargamento del buque, sino que suelen ser parte de sus reservas de repuestos. Acabada la singladura, maestros o patronos realizan la venta de velas o jarcias en función de cómo se había dado la navegación.

Es comprensible que este mercado coyuntural de productos del cáñamo, muy asociado al ritmo de las arribadas de embarcaciones españolas no sería lo suficiente como para garantizar un buen funcionamiento militar en América. Las necesidades de construcción naval en los nuevos espacios trasatlánticos sobrepasarían este mercado coyuntural y obligaría a que la monarquía pusiera en marcha nuevas medidas. Lo que explica que ya desde 1502 se autorizará el embarque en cargamento de materiales estratégicos para armar y reparar barcos en América.¹ El ejemplo más evidente de este envío específico de cargamentos de productos de cáñamo para cubrir las necesidades españolas sobre el terreno se producirá a partir de 1520 cuando se intentaba progresar en el descubrimiento de la costa del pacífico americano. A partir de este año, Gil González compró estos materiales en La Española y costeó su transporte a Darién para construir embarcaciones según la

¹ Archivo General de Indias (en adelante AGI), Indiferente, 418, L.1, F.75 v. (2); Orden de compra de materiales; Sevilla, 9 de enero de 1502.

capitulación que había realizado con la monarquía para explorar aquellas costas pacíficas (GARCÍA REGUEIRO, 1985: 13).

La plantación de cáñamo en la América española

El problema principal, que ha sido ya tratado en varios trabajos, es que los españoles tuvieron muy poco éxito en el fomento agrícola cannabáceo americano (SERRERA CONTRERAS, 1974; DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2006, 2009, 2016, 2017, 2018). Al respecto, las investigaciones han determinado que América no acabó de suministrar la fibra necesaria para las flotas inglesas y españolas por diversas razones: competencia con cultivos coloniales muy demandados por la clientela europea, resistencias mercantilistas de las propias metrópolis para defender los intereses agroindustriales nacionales y los altos precios de producción y, especialmente, de los costes de transporte hacia Europa (CROSBY, 1965; SERRERA CONTRERAS, 1974; ELEJALDE, 1975; ROBINSON, 1996; DEITCH, 2003). A estas razones se han sumado algunos recientes enfoques que apuntan a que determinadas limitaciones físicas del propio vegetal podrían haber determinado una escasa rentabilidad de su cultivo en América (DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2005, 2018 y 2019). Lo cierto es que las dificultades de extensión del cultivo cannabáceo en el continente acabaron obligando a que ingleses y españoles enviaran los materiales que sus contingentes necesitaban para seguir la exploración, dominio y explotación de los territorios.

Lo cierto es que, durante los siglos XVI y XVIII, el Imperio español realizó una enorme demostración de una firme voluntad de implantar el cultivo de esta fibra en sus dominios americanos. De forma que, desde los primeros años del 1500, la monarquía redactó diferentes instrucciones y órdenes para que los indios fueran destinados a la plantación de cáñamo, toda vez que también puso en marcha medidas para garantizar el suministro de semillas, herramientas, y la comunicación del cómo se debía realizar la siembra, cosecha y los cuidados de abono y de defensa contra las plagas que demandaba

esta actividad.² En este ambiente los funcionarios reales, como Sebastián Ramírez de Fuenleal en Nueva España en 1530, obedecieron y fomentaron el cultivo en sus jurisdicciones (TORQUEMADA, 1615: 664).

Pasado el siglo XVI, los españoles solo consiguieron implantar el cultivo de cáñamo de forma rentable en un espacio muy reducido cerca de Santiago de Chile, en torno a las localidades de Quillota y La Ligua. Algunos trabajos han desarrollado el cómo evolucionó esta agroindustria en territorio chileno y han destacado como se convirtió en una actividad con un importante carácter de mercado regional cannabáceo en el que la producción se expedía desde los puertos de Coquimbo, Valparaíso y Papudo en dirección hacia las zonas de mayor consumo en el Virreinato del Perú (DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2005, 2007, 2009, 2017, 2018 y 2019). De forma que las cosechas chilenas se convirtieron, pasando el tiempo, en los únicos núcleos donde esta actividad agroindustrial se acabó consolidando.

Por último, a finales del siglo XVIII la Monarquía volvió a insistir en la implantación de los cultivos, a través del gran plan del ministro José de Gálvez de fomento de cáñamo en Nueva España, Venezuela y La Luisiana estudiado en su día por Jose M. Serrera Contreras (SERRERA CONTRERAS, 1974). Aunque, de nuevo, el proyecto acabó siendo un importante fiasco, no es menos cierto que como hijo subsidiario de él se produjo un postrer éxito en las campañas de plantación en la California estadounidense actual (MOSK, 1939). Es preciso, pues, determinar cómo estas zonas productoras acabarían conectadas de forma regional entre la América Central y del Sur y, a la vez, articulada con las rutas de abastecimiento que venían desde la propia España.

Las rutas comerciales del cáñamo en las nuevas periferias europeas en América

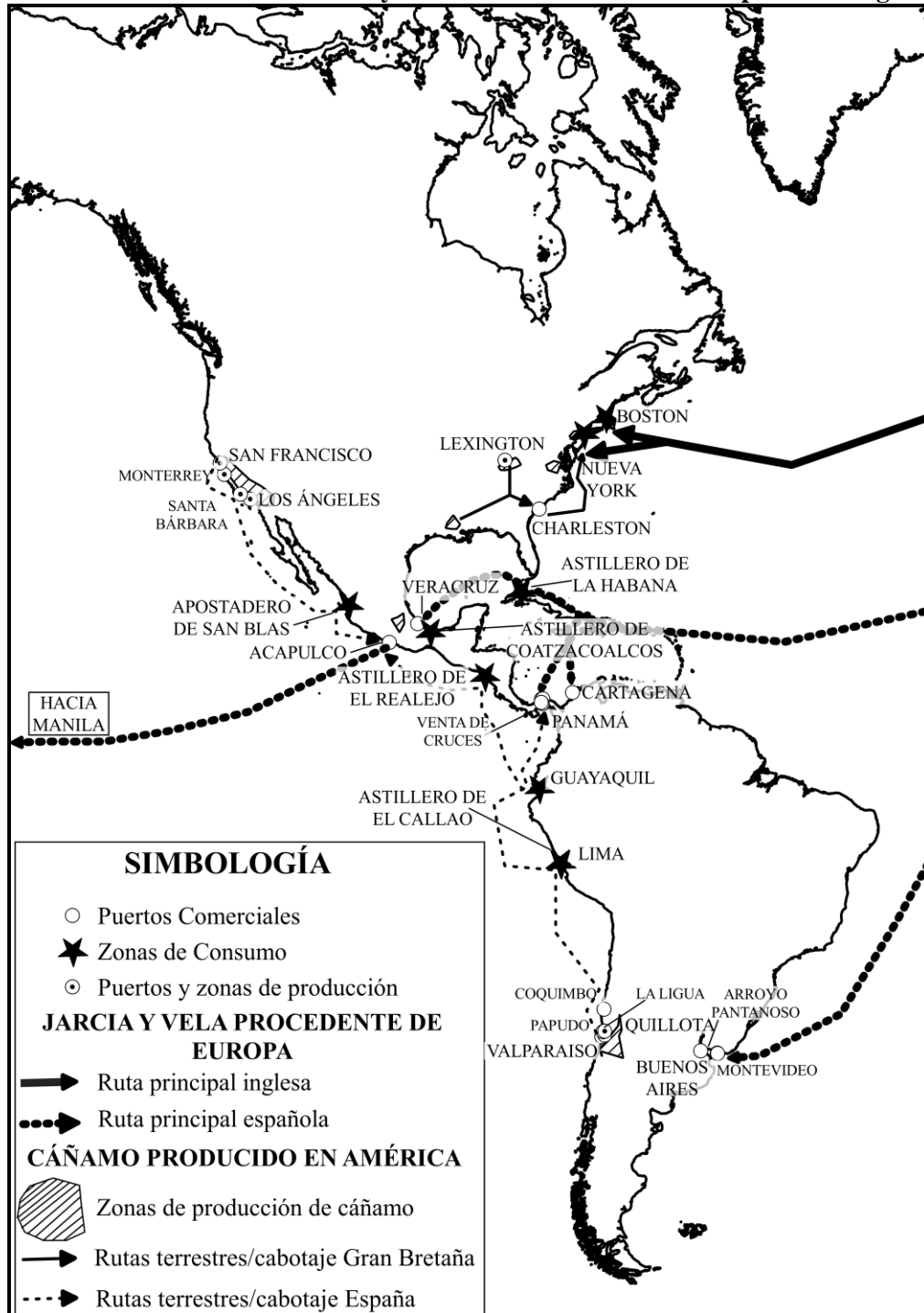
He tomado el concepto de nuevas y antiguas periferias de un trabajo escrito por Klas Rönnbäck hace unos años porque son términos que reflejan bien el cambio de una situación estratégica, en el que los imperios europeos dependían secularmente de los recursos navales ofrecidos por Rusia y, que de pronto a partir del siglo XVI, la progresiva exploración,

² AGI, Indiferente, 1962, L.5, F. 273v-276v, Orden de aviso sobre el capitán Perea y otros asuntos; Valladolid, 26 de octubre de 1537; Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN), Códices, L.729 – 83.

ocupación y sometimiento de los territorios americanos podría haber permitido, especialmente a España e Inglaterra, el aprovechar los ingentes recursos naturales y las enormes superficies de suelo cultivable que ofrecían los nuevos espacios para obtener estos productos tan importantes (RÖNNBÄCK, 2010). Con estos conceptos en el centro de nuestro argumento hemos construido un mapa con una aproximación a la circulación del cáñamo o de sus derivados en el continente americano, incluyendo también algunas noticias a este tipo de movimientos de materiales estratégicos en la América inglesa. Se ha utilizado el software Quantum GIS y como Sistema de referencias de Coordinadas (SRC) se ha empleado Proyección Google Pseudo-Mercator (WGS84) de EPSG: 3785.

En el Gráfico nº 2 se representan la forma de los circuitos internacionales de cáñamo que unieron Europa y América durante el siglo XVIII. Las dos grandes rutas que articularon las respectivas metrópolis de los imperios español y británico se conformaron con el envío regular de miles de toneladas de cordaje y velas que se emplearon, primero, en el propio abastecimiento y reparación de los buques que realizaban la singladura trasatlántica, segundo, para proveer de estos artículos a los buques de comercio regional en el continente americano y, tercero, para suministrar a las fuerzas militares que defendían el territorio. Por esta razón los puertos de expedición de jarcia y lona en Europa fueron para Inglaterra: Londres, Portsmouth o Liverpool con destino al sector marítimo civil y los astilleros de Chatham, Plymouth, Deptford y Wooldwich como abastecedores de la Marina Real británica; para España, los puertos principales estarán asociados durante gran parte del siglo a Cádiz, debido a su condición de sede de la Casa de Contratación y, además, por la cercanía del gran arsenal de la Real Armada.

Gráfico N° 2: Producción de cáñamo y sus circuitos comerciales europeos en el siglo XVIII



Fuente: Elaboración Propia a partir de las fuentes de archivo y de bibliografía. Software Quantum GIS 3.4 (QGIS) con SRC EPSG: 3785.

Las cordelerías y velas fueron distribuidas por el comercio o buques militares dependiendo del destino civil o bélico que se hubiera dispuesto. En el caso inglés la mayoría de los productos manufacturados se comercializaron en los grandes puertos atlánticos estadounidenses de Nueva Inglaterra donde, desde el siglo XVII, se habían iniciado actividades de construcción naval (Nueva York o Boston). En el caso español los circuitos comerciales estuvieron siempre fijados a la geografía del propio sistema de flotas de la Carrera de Indias, por lo que las manufacturas de cáñamo acabarían distribuidas por los puertos finales de la misma en La Habana, Veracruz, Portobelo y Nombre de Dios. Y, desde estos dos últimos puertos, sedes a su vez de importantes ferias comerciales, el cordaje era enviado por el río Chagres y el camino de Cruces hacia la ciudad de Panamá permitiendo el abastecimiento de las flotas mercantes españolas del Pacífico. Además, el Imperio español que se extendía hacia Asia a través del Galeón de Manila, debía garantizar el suministro de estos artículos, tanto para los propios barcos que realizaban este trayecto, como para los buques de comercio y militares (Cavite) que defendían las Filipinas. Razón por la que los artículos cannabáceos europeos eran descargados de los barcos de la Carrera en Veracruz y enviados por vía terrestre a través de los caminos reales novohispanos hacia Acapulco. Por último, el crecimiento de la importancia económica del Río de la Plata obligó a que España enviara también hacia aquel espacio cordelería y lona suficiente para abastecer la demanda regional de estos productos. Por último, a partir de 1775, en las cercanías de Ciudad de México se realizaron importantes experimentos para extender el cultivo del cáñamo, pero el volumen cannabáceo cosechado fue muy limitado, por lo que su aportación a los circuitos comerciales de la fibra en América fue, igualmente, muy escaso (SERRERA CONTRERAS, 1974).

Como hemos dicho, el sistema defensivo naval del Imperio español en la zona americana quedó íntimamente ligado al gobierno de la estructura y funcionamiento de las flotas y los registros sueltos de la Carrera, pero, evidentemente, las instalaciones militares de construcción naval del Atlántico o el Caribe (los astilleros de La Habana o Coatzacoalcos) siempre se encontraron con una posición más ventajosa, en comparación con la situación material de los ubicados en el Pacífico (ANDRADE MUÑOZ, 2006). De hecho, esta situación de desabastecimiento en la costa pacífica de la América española

propició un mayor esfuerzo imperial por fomentar el cultivo del cáñamo en la región. Diversos estudios apuntan a que en zonas muy concretas de Chile (Quillota, La Ligua, etc.) se obtuvieron cosechas de cáñamo suficiente como para permitir la construcción de un sistema interregional de comercialización de productos manufacturados con esta fibra. (DÍAZ-ORDÓÑEZ, En prensa) De forma que los cáñamos cosechados en los suelos chilenos fueron exportados por los puertos de Valparaíso, Papudo y Coquimbo, y se distribuyeron por los grandes puertos comerciales del Pacífico americano español. Entre los que despuntaron, por su gran demanda del sector minero, Lima y Quito, aunque, simultáneamente, se garantizaba el suministro de cordaje y velas para los astilleros de El Callao, Guayaquil y, más al Norte, El Realejo. En estos lugares los productos manufacturados con cáñamo americano se vendían a precios, incluso, superiores a los que alcanzaban los que provenían de la fibra rusa y habían sido transformados en España (JUAN Y ULLOA, 1826). La última zona de difusión de cáñamo americano para el Imperio español se situó en la California estadounidense, principalmente, en las zonas de Los Ángeles, San Francisco y Monterrey, en el último cuarto del siglo XVIII (MOSK, 1939; DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2018). Las autoridades novohispanas orientaron la producción californiana a abastecer las necesidades de los buques militares del apostadero de San Blas y, en segundo término, a proveer las necesidades de los barcos que iban o venían de las Filipinas.

Conclusión

El Imperio ruso fue el gran productor de cáñamo en el siglo XVIII y este vegetal fue fundamental para abastecer con miles de toneladas de jarcia y vela a las flotas mercantes y militares europeas. La cuestión es fundamental porque en un contexto de pugnas imperiales, especialmente entre España e Inglaterra, el que una, en detrimento de la otra, pudiera garantizarse suministros fundamentales para el ejercicio de la defensa y coerción parecen relevantes para comprender mejor el definitivo triunfo británico al adquirir la hegemonía imperial durante este siglo.

Para finalizar, los circuitos cannabáceos trasatlánticos se asentaron en la circulación de artículos ya manufacturados, como velas, jarcias o cuerda mecha, producidos en las fábricas y obrajes de Inglaterra y España y que se consumirían en los puertos y astilleros principales de la fachada atlántica americana (Nueva York, Boston, La Habana, Veracruz, Cartagena de Indias o Portobelo). El Imperio español distribuyó estos productos aprovechando el sistema de la Carrera, en el que las flotas y los buques los llevaban y los comercializaban en los puertos principales del sistema. Pero, la zona del Pacífico siempre dependió de las manufacturas que llegaban desde España, en costosos transportes por los caminos reales de Panamá o Nueva España para atravesar el continente. Una problemática situación que el Imperio español solucionó con el fomento del cultivo en zonas chilenas, novohispanas o californianas y éstas, a su vez, provocaron la puesta en marcha de circuitos interregionales de distribución de esta fibra americana por los puertos del Pacífico español, y a mucha distancia el aprovisionamiento de estos artículos al archipiélago filipino.

Bibliografía

ALDCROFT, D. H. y SUTCLIFFE, A., (2005). *Europe in the international economy, 1500 to 2000*, Cheltenham: Edward Elgar.

ANANICH, B. V., (2006). “The Russian economy and banking system”. En D. LIEVEN (Ed.), *The Cambridge history of Russia. Imperial Russia, 1689-1917*. (pp. 394–428). Cambridge: Cambridge University Press.

ANDRADE MUÑOZ, G. L., (2006). *Un mar de intereses: la producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII*, México D. F.: Instituto Mora.

BLACK, D., (1706). *Essay upon industry and trade: shewing the necessity of the one, the conveniency and usefulness of the other, and the advantages of both ...* Edinburgh: James Watson.

BOUBY, L., (2002). “Le chanvre (*Cannabis sativa* L.): une plante cultivée à la fin de l’âge du Fer en France du Sud-Ouest?”. *Comptes Rendus Palevol*, 1 (2), pp. 89-95.

BOWEN, H. V. y GONZÁLEZ ENCISO, A., (2006). *Mobilising resources for war: Britain and Spain at work during the early Modern Period*, Pamplona: Ediciones Universidad de Navarra.

- CELETTI, D., (2013). “Le chanvre face à la crise Les cas italien, français et russe (17e-19e siècles). Crises and Alternative Agriculture in an European Perspective”, Trabajo presentado a *3èmes Journées d’Histoire des Campagnes Européennes de Trévis*, 3-4 diciembre de 2013. Trévis.
- CROSBY, A. W., (1965). *America, Russia, hemp, and Napoleon: American trade with Russia and the Baltic, 1783-1812*, Columbus: Ohio State University Press.
- CURRY-MACHADO, J. (Ed.), (2013). *Global histories, imperial commodities, local interactions*, New York: Palgrave Macmillan.
- DEITCH, R., (2003). *Hemp: American history revisited: the plant with a divided history*, New York: Algora Pub.
- DE CHARLEVOIX, P. F. X., (1910). *Historia del Paraguay*, Madrid: Librería General de Victoriano Suárez.
- DE TORQUEMADA, J., (1615), *Iª [IIIª] parte de los veynte y un libros rituales y monarchia Indiana*, Sevilla: Matías Clavijo.
- DE VELASCO, J., (1844 [1789]). *Historia del Reino de Quito en la América Meridional*, Quito: Imprenta del Gobierno, por Suarez de Valdés.
- DE ZORITA, A., (1909). *Historia de la Nueva España*, Madrid: Librería General de Victoriano Suárez.
- DE UZTÁRIZ, G., (1742). *Theorica y practica de comercio, y de marina: en diferentes discursos*, Madrid: Imprenta de Antonio Sanz.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, M., (En prensa). “European Imperialism, War, Strategic Commodities, and Ecological Limits. The Diffusion of Hemp in South America and its Ghost Fibers”. En B. YUN CASALILLA, I. BERTI y P. M. O. SVRIZ WUCHERER (Eds.), *American Globalization. On the Introduction of Old World’s Goods in the Americas (c.1492-1898)*. Nueva York: Routledge.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, M., (2001). “El Reformismo Borbónico y el suministro de jarcia para la Armada española. 1720-1740”. En VV. AA., *Actas XII Congreso Internacional de AHILA*. (pp. 277–288). Oporto: AHILA.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, M., (2003). “El riesgo de contratar con el enemigo. Suministros ingleses para la Armada Real española en el siglo XVIII”. *Revista de Historia Naval*, 80 (21), pp. 65–74.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, M., (2005). “El cáñamo y la Corona española en Ultramar: América y Filipinas (siglos XVI-XVIII)”. *Revista de Historia Naval*, 90, pp. 45–60.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, M., (2006). “Si en la comisión de Marina te vieres...: las dificultades salariales y de promoción de un técnico comisionado de la Armada Real en el setecientos”, *Revista de Historia Naval*, 95 (24), pp. 71–88.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, M., (2009). *Amarrados al negocio: reformismo borbónico y suministro de Jarcia para la Armada Real (1675-1751)*, Madrid: Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica.

DÍAZ-ORDÓÑEZ, M., (2016). “La comisión del cáñamo en Granada. Sustituir la dependencia báltica como estrategia defensiva del Imperio español en el siglo XVIII”. *Veguetas: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 16, pp. 93-123.

DÍAZ-ORDÓÑEZ, M., (2017). “Los pros y los contras de la guerra como motor de la globalización del cáñamo en América en el siglo XVII”. En A. J. RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, J. ARROYO VOZMEDIANO y J. A. SÁNCHEZ BELÉN (Eds.), *Comercio, guerra y finanzas en una época en transición (siglos XVII-XVIII)* (pp. 61–90). Valladolid: Ediciones Castilla.

DÍAZ-ORDÓÑEZ, M., (2017). “Reflexiones en torno a la integración del mercado europeo del cáñamo en el siglo XVIII”. *XII Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica*. Salamanca.

DÍAZ-ORDÓÑEZ, M., (2018). “Radiografía de un fracaso angloespañol: el cáñamo, un producto que debería de haber llegado de América durante los siglos XVI-XIX”. *Obradoiro de Historia Moderna*, 27, pp. 263-289.

DÍAZ-ORDÓÑEZ, M., (2019). “El abastecimiento militar de cáñamo para el imperio español (1665-1808): globalización, estado y empresarios en el largo Siglo XVIII”. *Espacio, tiempo y forma. Serie IV, Historia moderna*, 32, pp. 45-72.

ELEJALDE, B. R., (1975). “Marihuana and Genetic Studies in Colombia: The Problem in the City and in the Country”. En V. RUBIN (Ed.), *Cannabis and Culture* (pp. 327-343). La Haya: Mouton Publishers.

GARCÍA, J., (1858). *Colección de documentos para la historia de México*, T. I, México: Librería de J. M. Andrade. (Dentro Motolinía, T. *Historia de los indios de Nueva España*).

GARCÍA REGUEIRO, O., (1985). “Oro y descubrimiento: La expedición de Gil González Dávila”. *Cuadernos hispanoamericanos*, 418, pp. 5-33.

GEE, J., (1753). *Consideraciones sobre el comercio, y la navegación de la Gran Bretaña: escritas en inglés*, Madrid: J. de San Martin.

GEE, J., (1767). *Considerations on the expediency of a bounty upon hemp and flax of home growth*, London: s.n.

HARDING, R., (2000). *Seapower and Naval Warfare, 1650-1830*, Londres: Routledge.

HAZAREESINGH, S. y CURRY-MACHADO, J., (2009). “Commodities, empires, and global history (Guest Editorial, Special issue of the Journal of Global History)”. *Journal of Global History*, 4 (1), pp. 1-5.

HOPKINS, T. K. y WALLERSTEIN, I., (1986). “Commodity Chains in the World-Economy Prior to 1800”. *Review: a journal of the Fernand Braudel Center for the Study of Economies, Historical Systems and Civilizations*, 10 (1), pp. 157–170.

HOWARTH, D., (2003). *British sea power: How Britain became sovereign of the seas*, New York: Carroll & Graf Publ.

JUAN, J. y ULLOA, A. de, (1826). *Noticias secretas de América*, Londres: Imprenta de R. Taylor.

KAPLAN, H. H., (1995). *Russian overseas commerce with Great Britain during the reign of Catherine II*, Philadelphia: American Philosophical Society.

LÓPEZ DE VELASCO, J., (1894). *Geografía y descripción universal de las Indias, desde el año de 1571 al de 1574*, Madrid: Establecimiento tipográfico de Fortanet.

MARSHALL, J., (1772). *Travels Through Holland, Flanders, Germany, Denmark, Sweden, Lapland, Russia, The Ukraine, and Poland in the years 1768, 1769 and 1770*, Londres: J. Almon.

MERINO NAVARRO, J. P., (1975). “Cultivos industriales: el cáñamo en España (1750-1800)”. *Hispania: Revista española de historia*, 131 (35), pp. 567-584.

MOSK, S. A., (1939). “Subsidized Hemp Production in Spanish California”. *Agricultural History*, 13 (4), pp. 171-175.

ODDY, J. J., (1805). *European commerce, shewing new and secure channels of trade with the continent of Europe with a general view of the trade, navigation, produce and manufactures, of the United Kingdom of Great Britain & Ireland*, London: W.J. & J. Richardson.

POMERANZ, K., (2000). *The Great Divergence*, Princeton: Princeton UP.

QUINCY, E., (1765). *A treatise of hemp husbandry; ... with some introductory observations, upon the necessity which the American British Colonies are under, generally to engage in the said production, etc.*, Boston: Green & Ruffell.

REYNOLDS, C. G., (1974). *Command of the sea: the history and strategy of maritime empires*, New York: Morrow.

RIVAS IBÁÑEZ, I., (2009). “Mobilizing resources for war: The British and Spanish intelligence systems during the war of Jenkins’ Ear (1739-1744)”. (Tesis doctoral en Historia). Londres: University College London.

ROBINSON, R., (1996). *The Great Book of Hemp: The Complete Guide to the Environmental, Commercial, and Medicinal Uses of the World’s Most Extraordinary Plant*, Rochester: Park Street Press.

RODGER, N. A. M., (2006). *The command of the ocean: a naval history of Britain 1649-1815*, Londres: Penguin Books.

ROMANO, R., (1962). “Per una valutazione della flotta mercantile europea alla fine del secolo XVIII”. En A. GIUFFRÉ (Dir.), *Studi in Onore di Amintore Fanfani* (pp. 573–591). Milán: Giuffré.

RÖNNBÄCK, K., (2010). “New and old peripheries: Britain, the Baltic, and the Americas in the Great Divergence”. *Journal of Global History*, 5 (3), pp. 373-394.

RUTHERFURD, J., (1761). *The importance of the colonies to Great Britain with some hints towards making improvements to their mutual advantage: and upon trade in general*, Londres: Impreso por J. Millan.

SÁNCHEZ VALVERDE, A., (1862). *Idea del valor de la isla española de Santo Domingo*, Santo Domingo: Imprenta Nacional.

- SERRERA CONTRERAS, R. M., (1974). *Cultivo y manufactura de lino y cáñamo en Nueva España, 1777-1800*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano/Americanos de Sevilla.
- SOCIETY FOR THE ENCOURAGEMENT OF ARTS, MANUFACTURES, AND COMMERCE, (1764). *Museum Rusticum Et Commerciale, Or, Select Papers on Agriculture, Commerce, Arts, and Manufactures*, London: R. Davis.
- STUBBS, J. y CLARENCE-SMITH, W., (2007). *British Academy Research Project Commodities of Empire*. <https://commoditiesofempire.org.uk/> Fecha de consulta: 4 de octubre de 2018.
- TOOKE, W., (1799). *View of the Russian Empire during the reign of Catharine the Second and to the close of the present century*, London: Printed for T.N. Longman, O. Rees, and J. Debrett.
- TORRES SÁNCHEZ, R. (Ed.), (2007). *War, State and development: fiscal-military states in the eighteenth century*, Pamplona: Ediciones Universidad de Navarra.
- TORRES SÁNCHEZ, R. (Ed.), (2013). “El negocio de la guerra. La movilización de recursos militares y la construcción de la Monarquía española, siglos XVII y XVIII”. *Studia historica. Historia moderna*, 35, pp. 23-32.
- TORRES SÁNCHEZ, R., (2016). *Military entrepreneurs and the Spanish contractor state in the eighteenth century*, Oxford: Oxford University Press.
- TORRES-SÁNCHEZ, R., (2012). “La Política de abastecimiento de cáñamo a la Armada en la segunda mitad del siglo XVIII”. *Revista de Historia Naval*, 116, pp. 47-71.
- UNGER, R. W., (1992). “The tonnage of Europe’s merchant fleets, 1300–1800”. *The American Neptune*, 52, pp. 247-261.
- VAN ZANDEN, J. L., (2000). “Early modern economic growth: a survey of the European Economy (1500-1800)”. En M. R. PRAK (Ed.), *Early modern capitalism* (pp. 69-87). Londres: Routledge.
- WILSON, B., (2014). *Empire of the deep: the rise and fall of the British Navy*, Londres: Phoenix.
- YUN, B., (2019a). *Iberian World Empires and the Globalization of Europe 1415-1668*, Singapur: Palgrave.
- YUN, B., (2019b). *Los imperios ibéricos y la globalización de Europa (siglos XV a XVII)*, Barcelona: Galaxia Gutenberg.