


Maderas de la laguna de Términos y regiones adyacentes, y su uso en la construcción naval española a finales del siglo XVIII

Rafal B. Reichert 
Uniwersytet Warszawski
r.reichert@uw.edu.pl

Fecha de recepción: 28 de julio 2022
Fecha de aceptación: 14 de noviembre de 2022
DOI: <https://doi.org/10.51829/Drassana.30.690>
 CC-BY-NC-ND



■ RESUMEN

En el artículo se presenta una aproximación al estudio de proyectos de exploración de los bosques y los ríos, que se extendían entre las provincias de Veracruz, Tabasco y Campeche, es decir a lo largo de Sotavento del Golfo de México, con un enfoque especial en la Laguna de Términos y su villa principal en el Carmen. Con base en estos reconocimientos de montes los dirigentes de la Marina y las autoridades virreinales novohispanas entre los años 1770 y 1790 emprendieron los trabajos de extracción de maderas de cedro y caoba, en este caso de los ranchos ubicados en diferentes orillas de la Laguna. El objetivo de este artículo es la demostración de los esfuerzos de la Corona española para habilitar posibilidades de obtener materias primas forestales de distintas áreas boscosas fuera de los centros tradicionales de las Indias, como lo fueron los montes de Cuba o Coatzacoalcos.

Palabras clave: Siglo XVIII; Laguna de Términos; reconocimiento de bosques; extracción de madera; presidio del Carmen.

Fustes de La Laguna de Términos i regions adjacents, i el seu ús en la construcció naval espanyola a finals del segle XVIII

■ RESUM

A l'article es presenta una aproximació a l'estudi de projectes d'exploració dels boscos i els rius, que s'estenien entre les províncies de Veracruz, Tabasco i Campeche, és a dir al llarg de sotavent del golf de Mèxic, amb un enfocament especial a la Laguna de Términos i la seva vila principal al Carmen. Amb base en aquests reconeixements de muntanyes els dirigents de la Marina i les autoritats del virregnat de Nova Espanya entre els anys 1770 i 1790 van emprendre els treballs d'extracció de fustes de cedre i caoba, en aquest cas dels ranxos ubicats a diferents ribes de la Laguna. L'objectiu d'aquest article és la demostració dels esforços de la Corona espanyola per habilitar possibilitats d'obtenir matèries primeres forestals de diferents àrees boscoses fora dels centres tradicionals

de les Índies, com ho van ser les muntanyes de Cuba o Coatzacoalcos.

Paraules clau: segle XVIII; Laguna de Términos; recoixement de boscos; extracció de fusta; presidi del Carmen.

Woods from La Laguna de Términos and adjacent regions, and their use in Spanish shipbuilding in the late 18th century

■ **ABSTRACT**

The article presents an approach to the study of forest and river exploration projects, which existed between the provinces of Veracruz, Tabasco and Campeche, along the Leeward side of the Gulf of Mexico, with a special focus on Laguna de Terminos and its main village in Carmen. Based on these inspections of forests, between 1770 and 1790, the leaders of the Spanish Royal Navy and the authorities of the viceroyalty New Spain undertook the extraction of cedar and mahogany wood, in this case from the ranches located on different shores of the Lagoon. The objective of this article is to demonstrate the efforts of the Spanish Crown to enable the possibility of obtaining forest materials from different woodland areas outside the traditional centres of the West Indies, such as Cuba or Coatzacoalcos.

Keywords: 18th century; Laguna de Terminos; recognition of woodland; extraction of timber; Presidio del Carmen.

■ **INTRODUCCIÓN**

Las contribuciones, como este presente texto, permiten entender las estrategias que empleaban España, Gran Bretaña, Francia y, en menor medida, Portugal y Holanda para mantener los sistemas de suministros navales para sus Marinas en las situaciones de cambios geopolíticos, económicos y militares¹. Estas estrategias de la corona española las podemos analizar desde un punto de vista de la historia global o de la globalización temprana², donde cada vez más se subraya la importancia de las regio-

nes periféricas en las políticas imperiales y coloniales de las potencias marítimas europeas.

Este artículo se centra en la presentación de información documental sobre la exploración de áreas boscosas por funcionarios reales en la región entre los puertos novohispanos de Veracruz y Campeche, con un enfoque especial a las acciones tomadas por los gobernadores del presidio del Carmen para obtener permisos de talar árboles en la región de la laguna de Términos y en el río Usamacinta. Contratos que después se otorgaban a las elites locales de la villa de Campeche. Esta aportación es un ejemplo de esfuerzos de las regiones marginales de Nueva España que buscaban mejorar sus economías ofreciendo el producto que históricamente se recibía de las principales áreas de suministros madereros, como Chimalapas, Veracruz, Coatzacoalcos, Tlacotalpan, Alvarado y Jalapa.

El tema del artículo es importante porque no se han realizado investigaciones sobre la extracción maderera de la laguna Términos con la finalidad de suministrar materia prima a los departamentos navales. Existe una vasta línea de trabajos que tratan la temática de la explotación de palo de tinte de esta localidad por comerciantes de Campeche y del presidio del Carmen³ pero en estos estudios prácticamente no se aborda el aspecto de la tala de maderas duras y de cedro, las especies que fueron a menudo utilizadas en la construcción naval. La idea de presentar este artículo surgió con base en la lectura de la amplia historiografía ambiental⁴ y de las aportaciones sobre el aprovechamiento de las maderas donde los historiadores han enfocado sus investigaciones en los temas de deforestación, taxonomía, legislación, economía, protección, transporte y comercialización de las materias primas forestales provenientes tanto de la propia España como de otras regiones europeas y americanas⁵. Al momento de verificar estas obras resulta que faltan los trabajos minuciosos de las microrregiones americanas, como fue la laguna de Términos, el lugar que a finales del siglo XVIII también pudo contribuir con sus maderas a las políticas imperiales del Estado borbónico. Por eso, considero que es muy importante plantear estudios como este

para presentar nuevas contribuciones en las historiografías naval, ambiental y global.

Finalmente, cabe subrayar que el corpus documental de esta aportación se basa mayoritariamente en los expedientes encontrados en el Archivo General de la Nación de México, que a lo largo de la investigación fue aumentado por la información complementaria del Archivo General de Indias y del Archivo General de Simancas en España.

Como consecuencia de perder la guerra de los Siete Años (1756-1763), en la cual España participó a partir de enero de 1762, el gobierno de Carlos III implementó un ambicioso proyecto para modernizar la Armada Real. Un punto de este nuevo desafío se enfocó en la exploración y la valoración de recursos forestales de las masas boscosas de las Indias. Esta decisión se alineó con el decreto de cambiar el modelo de fabricar navíos de línea y fragatas del sistema inglés al francés, dejando el desarrollo de esta iniciativa en manos de François Gautier, quien a partir de 1765, con energía, comenzó a organizar los trabajos de construcción naval en los arsenales de Ferrol, La Carraca, Cartagena y La Habana. En el contexto de los proyectos forestales, el constructor francés desde sus primeros días en el servicio real estuvo muy activo en este campo ya que le interesaba el valor verdadero de maderas necesarias para la fábrica de buques. Por ejemplo, al recibir su primera designación en el astillero de Guarnizo, donde estaba vigilando la construcción de seis navíos de 74 cañones y cuatro fragatas, antes de llegar a su destino inspeccionó los montes cantábricos la evaluación de los robles. Su conocimiento de las maderas y de las necesidades de los arsenales de utilizar adecuadas especies madereras en la elaboración de navíos y fragatas de guerra, le permitió escribir un sólido informe: *Observaciones sobre el estado de los Montes de España; nota del Consumo de la Madera de Construcción, que en cada año se considera necesaria en los Departamentos de El Ferrol, Cartagena y Cádiz; y Proyecto para aprovisionar estos arsenales de maderas de América*. Llama la atención el último apartado donde Gautier propone la solución de realizar talas masivas de maderas provenientes de diferentes lugares de las Indias con la finalidad de suminis-

trar a los astilleros reales un recurso maderero americano y para preservar los bosques peninsulares como una reserva en caso de guerra⁶.

La estrategia presentada por el constructor francés fue muy bien recibida por la administración borbónica, así se obligó a los virreyes novohispanos Carlos Francisco de Croix (1766-1771), Antonio María de Bucareli y Ursúa (1771-1779) y Martín de Mayorga y Ferrer (1779-1783) a colaborar con la oficialidad de Marina para facilitar los recursos económicos con el fin de construir buques en La Habana y también para apoyar la estimación de recursos forestales en Cuba y la evaluación nuevos lugares que pudieran brindar maderas para la construcción naval en el Sotavento del Golfo de México.

Otro impulso para intensificar estos proyectos madereros fue el estallido de la guerra de la Independencia de las Trece Colonial en 1775, en la cual la corona española participó bélicamente a partir de 1779. En general, este conflicto influyó en el cambio de las políticas de las potencias marítimas sobre los suministros navales. En el caso de Gran Bretaña, al perder la estabilidad administrativo-comercial en sus colonias norteamericanas, también perdió el mercado de la explotación forestal en América del Norte, del cual la *Royal Navy* obtenía arboladura y tablonería de robles y pinos. Esta situación obligó a Inglaterra a intensificar la adquisición de maderas del Báltico⁷ y a incrementar la tala de maderas tropicales, sobre todo caoba y cedro en sus colonias de Jamaica y Walis⁸. En el caso de España, dicha guerra provocó la disminución de los suministros navales del Báltico, la región que en esta época cubría aproximadamente una tercera parte de las necesidades de maderas de la Marina española, sobre todo piezas para las arboladuras de pino y el tablazón. El bloqueo británico del acceso al mercado báltico de suministros navales provocó que la corona española aumentase los proyectos de exploración y aprovechamiento de maderas provenientes de los diferentes bosques americanos⁹. Así se establecieron los cortes en las selvas neogranadinas cerca de Cartagena de Indias y del río Magdalena; se otorgaron asientos para los comerciantes de Nueva Orleans para sacar pino de Luisiana; se exploraron los montes de El Realejo y las orillas del Orinoco; y además, lo que es

importante para este artículo, se otorgaron micro asientos para los cortes de maderas duras y de cedro en la laguna de Términos.

■ PROYECTOS NOVOHISPANOS DE EXTRACCIÓN DE MADERAS ENTRE VERACRUZ Y CAMPECHE

A partir de 1776 fueron promovidos por el virrey novohispano Antonio María de Bucareli y Ursúa proyectos para impulsar en las regiones del Sotavento veracruzano y de la laguna de Términos la extracción de las maderas para construcción naval. Su idea era respaldada por una real orden del 28 de febrero del mismo año, donde el rey Carlos III indicaba “aumentar, cuanto sea posible, sus armadas navales así en España como en las Indias”¹⁰ debido al estallido de la guerra de la Independencia de las Trece Colonias y la expedición contra la colonia portuguesa en Sacramento (1776-1777). También bajo el gobierno de Bucareli se reestableció la idea de colocar un astillero en la costa veracruzana en la barra de Alvarado o la de Coatzacoalcos. De hecho, en esta última localidad ya hubo intentos de establecer la industria naval en la primera mitad del siglo XVIII. La primera propuesta sobre la apertura de un astillero en este enclave se hizo en 1701 y la presentó el almirante de la Armada de Barlovento don Guillermo Morfi, aunque hasta 1718 la idea quedó en el papel. Dos virreyes darían un nuevo impulso al desarrollo de la industria naval en Coatzacoalcos: el marqués de Valero (1716-1722) y el marqués de Casa Fuerte (1722-1734). El primero no logró llevar a cabo su proyecto y el segundo sí, al dar en 1726 José Patiño su visto bueno a la construcción de dos navíos de línea en Coatzacoalcos. No obstante, desde el principio hubo problemas y desacuerdos tanto con los proveedores novohispanos como con los oficiales de la Marina de La Habana, quienes no estaban a favor de enviar sus carpinteros a dicho recinto. El proyecto se redujo pues a la construcción de un solo navío, llamado *San José* alias *Nueva España* de 60 cañones de porte, cuya fabricación tuvo lugar entre 1731 y 1734, con un costo para la real hacienda de más de 431.000 pesos de a ocho. Finalmente, las autoridades reales, a la vista de las enormes dificultades administrativas y logísticas,

la corrupción y los altísimos costos, decidieron cancelar el proyecto de Coatzacoalcos y optar por seguir fabricando buques en La Habana¹¹.

Con esta finalidad de estudiar las barras de Alvarado y Coatzacoalcos el virrey Bucareli envió al coronel ingeniero militar Miguel del Corral, quien acompañado por el capitán de fragata de la Armada Joaquín de Aranda realizó un reconocimiento del territorio desde Alvarado a Tlacoatlpan, visitando a su paso varios poblados, ríos y por supuesto montes para evaluar las maderas existentes en ellos. Describió su experiencia en la *Relación* que después entregó al virrey novohispano¹². Bucareli aparentemente estaba muy interesado en la promoción de las empresas madereras en el Sotavento veracruzano y en la laguna de Términos con la finalidad de “proporcionar el aumento de las fuerzas navales que deben ser el principal apoyo de la conservación de estos dominios [americanos]”¹³ y para ello proponía la idea de esforzar a los cabildos eclesiásticos de Durango, Oaxaca, Mérida, México, Valladolid de Michoacán, Guadalajara y Puebla, además de los consulados de la capital y de la minería para que aportasen dinero para financiar la construcción de algunos buques de la Marina¹⁴. Es importante señalar que el ingeniero Miguel del Corral, había realizado en 1774 una inspección de bosques de Teziutlán y Perote con el propósito de examinar los pinos de esos montes, adquiriendo así experiencia como evaluador de maderas¹⁵. Después de realizar el reconocimiento de las barras de Alvarado y Coatzacoalcos y los montes colindantes a estos ríos, en 1778 fue enviado para examinar los ríos de la Antigua y de Nautla para su uso en la conducción de arboladuras al mar con el objetivo de llevarlas al departamento de La Habana¹⁶.

En el mismo momento, cuando Miguel del Corral y Joaquín de Aranda exploraban los montes de las regiones de Alvarado, Coatzacoalcos y Oaxaca con los fines de examinar las maderas duras y de arboladura, el gobernador del presidio del Carmen, Pedro Dufau Maldonado (1771-1784), en 1776 impulsó la idea de aprovechar los bosques adyacentes a la laguna de Términos para la construcción naval y además para fundar un astillero de cuenta de la real hacienda en la isla Tris “para construir fragatas y otros

buques desde 24 hasta 30 cañones de fuerza¹⁷. Ese año presentó su propuesta al virrey Antonio María de Bucareli y Ursúa, quien apoyó con entusiasmo el proyecto y obligó al comandante de la escuadra de La Habana, Juan Bautista Bonet, a enviar oficiales del departamento Habana para que reconocieran la región de la laguna de Términos (Imagen 1). Esta inspección fue ejecutada por el capataz de construcción Luis Fernández y por el alférez de fragata Miguel Sapiain, quienes dieron su visto bueno únicamente para la extracción de maderas duras y de cedro, las cuales debieran enviarse al arsenal de La Habana. En cambio los oficiales de la Marina rechazaron la idea de crear un astillero real en el presidio del Carmen¹⁸. Aparentemente durante los tres próximos años se llevaron a cabo cortes de maderas, lo que refleja una carta del 21 de enero de 1779 del gobernador Pedro Dufau Maldonado al virrey, donde el oficial señalaba que se establecieron tallas para el abasto del arsenal de La Habana, y que entre 1776 y 1779 se solicitaron 1.000 curvas; además en 1777 se estableció un corte de 400 piezas labradas bajo la supervisión del contratista, maestro carpintero de ribera Joseph Nicolás Sánchez. Entre varias piezas que se solicitaron del departamento habanero se contaban singlones, redondas, piques, planes, baos, cintas de caoba o cedro, trancañil derecho de cedro, quilla de jabí, tajarar, bomba de caoba¹⁹. La mayoría de piezas se guardó en tinglado del Carmen y debido a los problemas con embarcaciones se enviaban según la accesibilidad de barcos tanto de los particulares como del rey. De una relación de Pedro Dufau Maldonado del marzo de 1779 resulta que todavía en el presidio se encontraban 245 diferentes piezas labradas, a pesar que entre 29 de julio y 22 de diciembre de 1778 se organizaron cuatro transportes a La Habana.

Desafortunadamente la falta de barcos para transporte de maderas fue un problema crónico en estos tiempos y la corona no pudo encontrar una solución efectiva para solucionarlo. Con ello, muchas piezas, palos y tozas simplemente se echaban a perder ya que estaban mucho tiempo expuestas a los elementos²⁰. Por otra parte es importante subrayar que el gobernador estimulaba que en la región de la laguna de Términos y del río Usumacinta se pudieran marcar y derrumbar hasta 15.000 árboles.

Sin embargo, el oficial real subrayó que los trabajos que se realizaron y que se planeaban de hacer “sea caer maderas al río en que se embalsan, sea el tiro demasíadamente largo, resultaban costosos y sumamente gravosos al Rey”²¹.

Su reflexión sobre el alto costo de los cortes de madera no fue un tema nuevo en el virreinato novohispano, ya que aparecía constantemente desde la apertura de las primeras empresas de tala para los fines de la construcción naval desde la década de 1730, cuando se había construido en la barra de Coatzacoalcos el único navío novohispano *San José*²², después durante los cortes de arboladuras en las Chimalapas en los 1740²³, 1760²⁴ y 1770²⁵, y finalmente durante las inspecciones de los montes de Veracruz realizadas entre 1774 y 1778 por el ingeniero militar Miguel del Corral²⁶. Por ejemplo, en el caso de pinos de Chimalapa se señalaba que durante el segundo corte real, el cual terminó a finales de octubre de 1766, los 220 pinos se bajaron durante la época de lluvia al estero de Tacojalpa y después a la barra de Coatzacoalcos, y los 250 palos restantes se quedaron en los montes, varios de ellos habían quedado rotos en su arrastre y otros quedaron inservibles debido a su maltrato lo que significó pérdidas sufragadas por la real hacienda novohispana²⁷. En cambio, Miguel del Corral al inspeccionar los montes cercanos a Zapotitlán y Tepetotutla (actual Tepetotutla), estableció que para vencer obstáculos naturales de los ríos (peñascos, rocas, corrientes) se necesitaran entre 30.000 y 40.000 pesos de a ocho reales, por lo que el ingeniero militar subrayó en su *Relación* que no valía la pena abrir nuevos caminos en esta región para sacar arboladura de los montes debido a su elevado costo²⁸.

Regresando a la región de la laguna de Términos, es interesante que cuando el gobernador del Carmen, Pedro Dufau Maldonado, se dio cuenta de las dificultades en la extracción de maderas duras de los bosques bajo su jurisdicción propuso al virrey Antonio María de Bucareli y Ursúa la utilidad de las materias primas forestales de la región del río Usumacinta, donde previamente realizó averiguaciones y cortes, y donde sus informantes le habían confirmado la abundancia de maderas duras de es-

basco. El gobernador del Carmen menciona que teniendo la experiencia en los cortes de madera en la laguna de Términos mejor administrara los trabajos³⁰.

Aparentemente el problema con los peones y trabajadores en los operativos madereros fue una dificultad común ya que de otros lugares también encontramos las quejas sobre ello. Por ejemplo, durante el corte real en Chimalapas en 1767-1768 donde en el momento del transporte de maderas hacia las orillas del Coatzacoalcos los indios se daban a la fuga ya que era el trabajo muy pesado y no querían hacerlo. Don Juan Antonio Ytuarte, el administrador de la obra, así describía el gasto para mantener los peones, quienes curiosamente comenzaban a cobrar sus sueldos desde que salían de sus casas hasta su regreso a ellas: “se les pagaba tres reales por cada diez leguas [de camino]; tres reales el día que trabajaban y un [real] el que por día de fiesta o agua no trabajaban, que relevándose unas a otras de quince en quince días, más importaban los días de camino y los durante que no trabajaban que los de trabajo. Ello se debía a la situación por la distancia de los pueblos y las continuas aguas de este país [es decir de la selva de Chimalapas]”. Además, el supervisor del corte real observó que varios de los indios cobraban su sueldo y huían del bosque porque al mismo tiempo estaban atendiendo las cosechas y siembras en sus poblados³¹.

Una vez más volviendo a la relación de Pedro Dufau Maldonado sobre Usumacinta es interesante que el funcionario también utilizaba el argumento de que los habitantes de la región hacían “los cortes furtivos de maderas para intereses propios de algunos sujetos particulares, y es dificultosísimo que pueda impedirlo el gobernador de Tabasco, pues en la actualidad acontece que sin su permiso se están cortando, y sacando maderas a causa de ser los montes inaccesibles intrincados, desiertos, llenos de raudales y desechos”. Termina su relación que en caso que no traspasara la región del río de Usumacinta, que por lo menos se le permitiera establecer cortes de madera bajo su supervisión en dicha área³².

La reacción del virrey Antonio María de Bucareli y Ursúa fue dirigida al gobernador de Tabasco, Nicolás Bulfe, donde a finales de marzo de 1779 le obligó que “cuide, ce-

le y vele, [que] no se ejecuten cortes de maderas en los ríos de Usumacinta, castigando a los que lo ejecutaren” y además le solicitó el apoyo a los trabajos que estaba realizando Pedro Dufau Maldonado en la laguna de Términos. Otra orden que envió al oficial real tabasqueño fue el despacho para realizar informes “de la abundancia, y calidad de maderas de las riberas de aquellos ríos de Usumacinta, [...] para tomar, una radical y plena instrucción de las maderas de aquel país, si son abundantes de solides, y calidad, propia para fábrica de navíos y de facilidad, o dificultad que pueda haber de no extracción de aquel país, y conducción para la Habana, y porque conducto pueda practicarse informador con toda justificación sobre este asunto”. Por otro lado el virrey no aceptó el traspaso de la región del río Usumacinta a la jurisdicción del Carmen, únicamente Antonio de Bucareli permitió los cortes de madera en ella y obligó al gobernador tabasqueño que “auxilie con víveres necesarios, y en lo de más que le va prevenido [al gobernador del Carmen]”³³.

En este aportado se ha podido ver que en los años 1770 surgieron varias iniciativas de reconocimiento de montes y maderas de las regiones circundantes al Seno Mexicano entre Veracruz y Campeche, con la finalidad de impulsar los cortes madereros para el servicio real y para cubrir las necesidades de los departamentos navales en La Habana y los peninsulares, además para surtir en maderas de repuesto a los apostaderos en Veracruz y Campeche. Estas ideas promovidas por los gobernadores locales, como lo ha demostrado el ejemplo de Pedro Dufau Maldonado del presidio del Carmen, recibieron el apoyo del virrey Bucareli y Ursúa, en esta manera contribuyendo al conocimiento topográfico y geográfico de las regiones montañosas de la Sierra Madre Oriental y fluviales desde el río Nautla hasta la laguna de Términos; además estas iniciativas permitieron el mejor conocimiento de las maderas que se encontraban en dichas regiones. No todos los proyectos impulsados en aquellos tiempos brindaron un provecho para la Armada Real ya que a su dictamen por los oficiales de la Marina resultaban demasiado costosos para el erario real debido a la difícil accesibilidad a los montes, obstáculos naturales en los ríos, problemas con la organización de mano de obra

y de animales para el tiro, y además con el almacenamiento de las piezas en las orillas de los ríos y del mar.

■ LA EXTRACCIÓN DE MADERAS EN LA LAGUNA DE TÉRMINOS A FINALES DEL SIGLO XVIII

La determinación del gobernador del Carmen, Pedro Dufau Maldonado, permitió en los años posteriores realizar los cortes de madera por la cuenta real. Ya se ha mencionada el intento de sacar las piezas del Usumacinta, que terminó con el establecimiento de los pequeños ranchos de cortadores en el río pero debido a los desacuerdos entre los gobernadores Dufau Maldonado y Bulfe, y sobre todo por los problemas del suministro en herramienta y los víveres no se pudo realizar en dicha río cortes de gran envergadura. Por eso, en la década de 1780 se volvió a la extracción de maderas duras únicamente en los bosques aledaños a la laguna de Términos.

Así, Pedro Dufau Maldonado se convirtió en el responsable del real corte de maderas en los bosques bajo su gobernación. El primer contrato se firmó con el carpintero de ribera Marcos de Ostolasa, quien entre los años 1779 y 1783 se comprometió a suministrar al astillero de La Habana con las tozas y las piezas labradas de madera dura, sobre todo de cedro, para la construcción naval de su majestad, provenientes de montes de Mamantel donde durante dos años tumbó 896 árboles de los cuales se fabricaron casi 2.000 piezas específicas de navíos y fragatas de guerra³⁴. En 1782, el contratista pidió una licencia para vender las tozas derechas a los particulares ya que el departamento cubano únicamente solicitaba “piezas de vuelta de distintas figuras para fragata y navío”. Además su solicitud justificaba con el interés de los comerciantes particulares, como don José Antonio Gonzales Betancourt, quien quiso comprar maderas para reparar su fragata *Agua Lluvia*, la cual “hacía mucha agua” por tener muy deteriorado su fondo³⁵. También los regidores de Campeche, don Juan Pedro de Yturralde, don Bartolomé Borreyro y don Antonio de Estrada, solicitaron al contratista que “se les remplace de las maderas que suplieron a las que don Diego de Lanz trajo para reparar las diversas embarcaciones de la expedición de Pensaco-

la, y que el furioso temporal, que sufrieron, les hizo arribar a repararse a aquel Puerto”³⁶. Dufau Maldonado no veía ningún inconveniente de que Ostolasa cortara la madera para los particulares ya que en esta manera se ahorraría el dinero del rey y por otra parte se generara una ganancia extraordinaria. Sin embargo, el gobernador del Carmen primeramente realizó una consulta con el virrey Martín de Mayorga, quien dio su aceptación para la propuesta. Todavía se envió esta proposición al señor fiscal de la real hacienda. Este último, el 6 de enero de 1783, respondió al gobernador Dufau Maldonado “que facilitando al contratista Marcos de Ostolasa medios para subsistir [los cortes]; dejará de pedir para ello dinero a la Real Hacienda; no se opone el Fiscal a que (como opina el Señor Gobernador) se le conceda licencia para vender tozas derechas de tablazón a los que las necesitan para reparar sus Barcos, entendiéndose que no se ha de distraer por esto de su principal obligación, sobre que se deberá estar a la mira”³⁷. Además el fiscal real obligó al gobernador del Carmen que cuidara los cortes para el departamento naval de La Habana y estableciera los términos y los precios de tozas y el tablazón de Ostolasa, para que se le permitiese vender estas maderas a los mercaderes y dueños de barcos particulares³⁸.

En el mismo momento, es decir, entre los años 1782 y 1783, Pedro Dufau Maldonado otorgó a don Álvaro Benito Bermúdez otra licencia para el corte de cedro. Esta persona Ise a traspasó a Mauricio Gutiérrez Machado, pero antes había contratado al maestro carpintero de ribera del presidio del Carmen, Nicolás Sánchez, para que cortase y supervisase el corte de 30 tozas de madera de cedro, donde cada viga debiera tener diez varas de largo y media vara y una pulgada en cuadro. El costo por pieza se estableció en seis pesos y medio. La tala se llevó a cabo en los bosques cerca de un rancho llamado Raudal y en total se cortaron 70 tozas de las cuales 60 se vendieron a don Álvaro Benito Bermúdez y diez aceradas en tablas compró don Pedro Carvalho³⁹. Así, surgió un conflicto entre Nicolás Sánchez y Mauricio Gutiérrez Machado ya que este último no le pagó por todas las tozas, únicamente por las 30 acordadas con Bermúdez. El 19 de enero de 1783 el virrey Martín de Mayorga obligó al gobernador

Dufau Maldonado y al fiscal de real hacienda, Luis Rodrigo de León, que exigieran de los contratistas una verificación del contrato. Asimismo, mandó que se pagaran las cuentas con Nicolás Sánchez por su trabajo. El maestro carpintero de ribera, a pesar del evidente conflicto con ambos contratistas, todavía intentó convencer al gobernador del Carmen para que siguiera la extracción del cedro de Raudal, ya que como observó “se pudiese sacar muchas piezas de ligazón para navíos y fragatas que se construyesen en el arsenal de La Habana”⁴⁰.

Una pista interesante sobre los montos de los asientos novohispanos en la región de la laguna de Términos es una carta del gobernador del Carmen, donde apuntó que en septiembre de 1781, la Real Hacienda para estos primeros contratos únicamente autorizó los 7.519 pesos y 2 reales (para unos 400-500 codos de las maderas duras). Para estos asientos se permitió usar el dinero proveniente del situado para el presidio del Carmen. El gobernador Pedro Dufau Maldonado recibió una garantía que el dinero se descontaría de las remesas asignadas para el departamento naval de La Habana. El 7 de diciembre de 1781 el comandante de Marina en Cuba, Joseph Solana confirmó y aceptó estos ajustes al presupuesto para el arsenal bajo su gobierno⁴¹.

Dos años después, en 1783, el virrey Martín de Mayorga dio su permiso para establecer “el corte de maderas de construcción de cuenta de S.M. para que se estableciese en los montes internos de esta Jurisdicción [de la laguna de Términos] para el Real Astillero de La Habana”. Según el informe, los cortes se establecieron meses después y con el arranque de esta empresa se prohibió a particulares los cortes de maderas duras para sus propios fines. Ello significó, que el funcionario real, Francisco Granados de Cabrera, quien fue el ministro de Real Hacienda del Carmen establecido en Campeche, se convirtió en vigilante de las talas para la construcción naval bajo la legislación virreinal⁴².

De la década de 1780 todavía hay información sobre tres solicitudes más para el corte de madera en la región de la laguna de Términos con el propósito de suministrar piezas para la construcción naval española. La primera petición la presentó el 6 de febrero de 1786 el capitán de

milicias don Juan Antonio Zavalza, solicitando al gobernador coronel don José Casasola (1784-1789) un permiso para remitir a Veracruz la madera de construcción, que tenía cortada con la finalidad de entregarla al real almacén de este puerto para después enviarla al departamento naval de La Carraca-Cádiz. Su solicitud la acompañó con una copia del oficio de Don Francisco Antonio Agudo, Juez Principal de Matricula de Veracruz quien había apoyado la iniciativa de Zavalza. El contratista recibió el visto bueno para realizar el corte y en marzo de 1786 comenzó la tala. Sin embargo de la correspondencia entre gobernador del Carmen, Casasola, y el virrey Conde de Gálvez se entiende que el contratista tenía un verdadero dolor de cabeza con la organización del transporte de esta madera al puerto veracruzano, señalando que:

distintas piezas de cedro, caoba y jabí, y puestas en esta rivera [del Carmen], más de cuatro meses esperando, proporción de remitirlas a la administración de Real Hacienda de Veracruz, bajo de cuya condición se le concedió el permiso del corte, pero siendo tan escasas, o ningunas las coyunturas de buques que se presentan en este puerto para el de Veracruz, y tan excesivos los costos de sus condiciones, se halla enteramente en la imposibilidad de poderlas remitir, y al mismo tiempo erogado tantos gastos en sus labores, que se ve perdido, y sin poder continuarlos por haber impedido todo su principal en las que tiene labradas⁴³.

Cabe decir que el barco que tenía el contratista Zavalza naufragó en la barra del presidio del Carmen, por eso junto con el gobernador Casasola insistían para que el virrey le otorgase un permiso para remitir estas piezas labradas primero a Campeche y desde este puerto a este veracruzano. Lo argumentaba así: “siendo más frecuentes, y como hay para él de mucha facilidad remitir dichas maderas a Veracruz por vía de Campeche se sirva concederle su superior permiso para que cuando se le dificulte la remisión derechamente de este presidio para Veracruz, pueda ejecutarlo por Campeche”⁴⁴. Resulta que Zavalza mantenía contactos con los comerciantes campechanos, quienes aparecían frecuentemente en la laguna de Términos donde cargaban el palo de tinte que después enviaban a Veracruz y España. Con eso formuló su petición

de permitirle enviar maderas del rey en los barcos de ellos. Finalmente el virrey Conde de Gálvez dio su permiso para realizar el envío de las piezas, que todavía estaban en buena condición para ser empleadas en la construcción naval. Las restantes y no útiles para la Marina real el contratista pudiera vender, lo que confirmó el oficio del 16 de octubre de 1786 firmado por el gobernador Casasola⁴⁵.

Zavalza todavía siguió extrayendo las maderas de los bosques circundantes a la laguna de Términos, ya que el 31 de mayo aparece información sobre una balandra llena de maderas rumbo al puerto de Veracruz. Además en 1787 solicitó ante el rey un nuevo permiso para "conducir a Cádiz para su venta cuatro mil piezas de maderas de caoba y cedro, y mil a La Habana, Nueva Orleans, o a donde le sea más útil su venta"⁴⁶, sin embargo no se le otorgó el contrato debido al conflicto con Francisco Granados de Cabrera, el funcionario quien cuestionó el contrato. Este oficial de la real hacienda señaló que Zavalza se había apropiado ilegalmente de las tierras bajo la jurisdicción del gobernador del Carmen en el paraje denominado Pom. El bloqueo de los trabajos del corte por el ministro del real erario continuó hasta 16 de abril de 1791 cuando se dio al contratista Zavalza la posibilidad de regularizar la situación de la propiedad por la posible compra⁴⁷. Desafortunadamente no se sabe cómo terminó esta propuesta de suministrar los arsenales de Cádiz y La Habana con madera de construcción naval ya que no se han encontrado documentos comprobatorios en el archivo.

En junio de 1785, la segunda solicitud la presentó Juan Pablo Iturralde, el comerciante de Campeche, quien argumentó su petición: "por el ánimo de conducir a los reinos de Castilla en sus embarcaciones como de otros marchantes maderas de todas calidades para construir y carenar los bajeles"⁴⁸. Los oficiales reales del presidio del Carmen después de evaluar la petición permitieron a Iturralde sacar pequeñas partidas de madera de cedro, caoba y jabí para comerciarlas en Campeche y Veracruz, sin embargo no le otorgaron la licencia para llevarla directamente a España y tampoco a La Habana⁴⁹.

La tercera solicitud fue presentada a finales de 1785 por don Manuel Franco, el vecino del presidio del Carmen, quien contaba con las tozas tumbadas de cedro y además ofreció su servicio para cortar otras maderas duras en la laguna de Términos para el departamento naval de La Habana. En su petición se comprometía a elaborar quillas y curvaría de navíos y fragatas. Sin embargo, su propuesta fue rechazada, por lo que el contratista reclamó sus derechos en la Audiencia de México, la cual pidió la opinión de los ministros de la real hacienda de Veracruz y un dictamen sobre las necesidades de las maderas en los departamentos al delineador real don Luis del Toral. El 14 de junio de 1786, el pleito se resolvió con un resultado inesperado. Un mes antes de presentar el veredicto se presentó una contrapropuesta del corte de maderas a los oficiales reales de Veracruz. La formuló un asentista de maderas de Tuxpan, José Jiménez, quien teniendo la experiencia en el tema de suministros madereros⁵⁰, ofreció un buen descuento para las maderas de cedro de vuelta (28,5%), para la curvaría (48,5%), y para la madera fuerte (15,5%), superando así la propuesta de Manuel Franco. Con ello, este último retiró su oferta para la extracción de las maderas de la laguna de Términos⁵¹.

El acontecimiento con la contrapropuesta de Jiménez demuestra que el poder político-económico local estaba en las manos de los asentistas, quienes mantenían sus negocios en la región entre Veracruz y Coatzacoalcos. Esta gente vinculada con los poderosos comerciantes particulares de las familias de Quintero, Franyutti y Ficachi⁵² -quienes comerciaban con los principales comerciantes del Consulado de México- y además con las autoridades reales en Veracruz como del Toral, del Corral y Lasso, fácilmente pudo sacar del negocio de maderas para la construcción naval cualquier persona que no perteneciese a su red de intereses. Lo que sucedió a Franco, el vecino del presidio del Carmen quien aparentemente quiso entrar en la competencia con los asentistas veracruzanos. Igual situación sucedió con la Casa de Uztáriz de Cádiz, la cual recibió un asiento para realizar cortes de 8.000 codos cúbicos de maderas en la provincia de Veracruz, pero como se enfrentó con las elites locales de Acaucan y Tlacotalpan representadas por Pedro Moscoso,

otro contratista de maderas veracruzanas, tuvo que solicitar la cancelación de su contrato debido a la imposibilidad de conseguir la mano de obra y las yuntas de bueyes para el tiro⁵³.

Después de este suceso los comerciantes y funcionarios reales del presidio del Carmen y de Campeche no volvieron a solicitar nuevos permisos para cortes de maderas en la región de la laguna de Términos con la finalidad de suministrar en ellas los departamentos navales de la Marina española. Únicamente pidieron las licencias para cortar maderas duras y de cedro para sus propias necesidades. Por ejemplo, para elaborar las embarcaciones pequeñas en las cuales realizaban el transporte y el comercio de cabotaje. Una muestra de esta actividad es la solicitud de enero de 1793 que presentaron los comerciantes campechanos José Solana, Antonio Prieto y Francisco Gómez, quienes quisieron establecer los cortes de palo de tinte y además solicitaron el permiso para el corte de maderas de construcción, de las cuales fabricarían dos bongos -uno de 12 y el otro de 25 toneladas- para poder conducir víveres y palo de tinte⁵⁴. Todavía al final del siglo XVIII apareció una petición más, de Juan de la Torre, otro comerciante de Campeche, quien en octubre de 1796 pidió la licencia para sacar maderas de la construcción y del ligazón con el propósito de fabricar una goleta para sus propias necesidades⁵⁵.

■ CONCLUSIONES

En el artículo se ha presentado la información acerca de los proyectos de reconocimiento de las masas forestales en la región entre Veracruz y Campeche para encontrar los bosques novohispanos de las cuales se pudiera aprovechar las maderas en la construcción naval de la Marina española. Es notable que el Estado borbónico realizó un esfuerzo administrativo-económico para emprender estas nuevas empresas en América con la finalidad de obtener de las posesiones ultramarinas suficientes materias primas forestales para que auxiliaran el ambicioso programa de la modernización y del desarrollo de la construcción

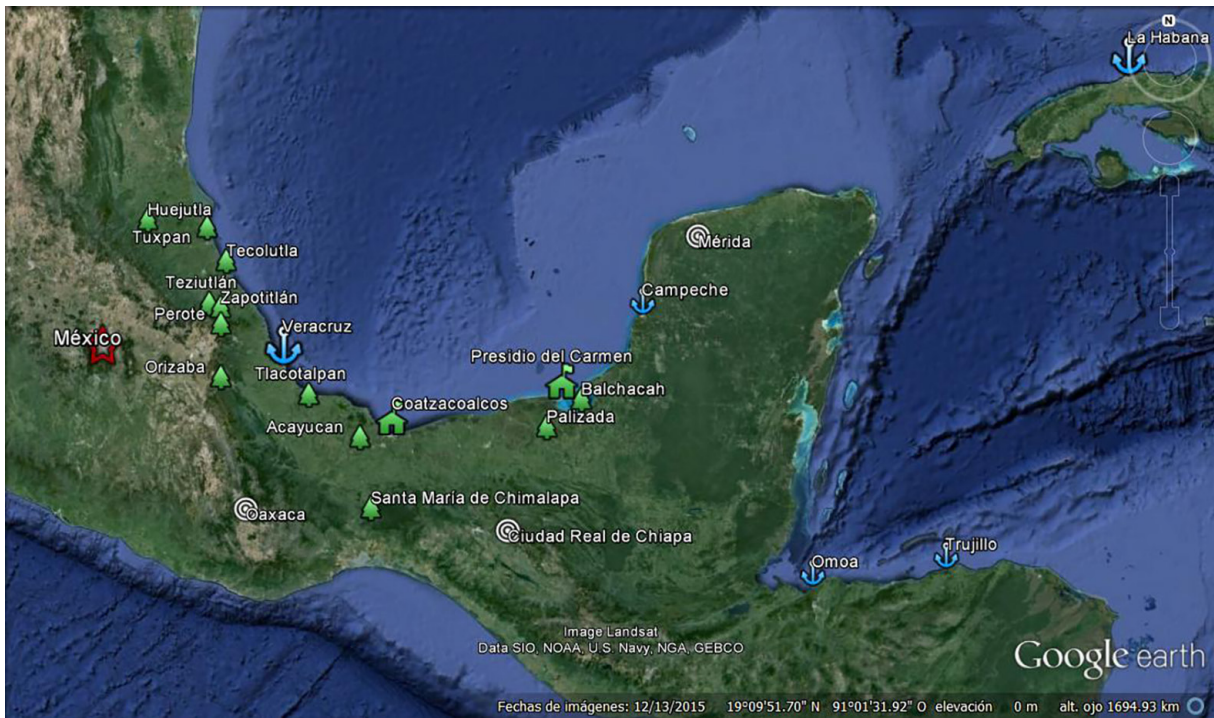
naval española. Sin duda estos desafíos brindaron algún beneficio tanto para la corona como para las elites locales. Lo que confirman los casos de la madera extraída de las regiones novohispanas de Chimalapas, Veracruz, Tlacotalpan, Alvarado, Jalapa y Coatzacoalcos en las décadas de 1770 y 1780, que estas áreas fueron de la mayor exploración y de la intensa explotación durante esos años.

No obstante, y como lo demuestra la segunda parte de esta aportación, también las localidades marginalizadas buscaban incorporarse al negocio de las maderas para la construcción naval, atrayendo la atención de la administración real y virreinal para obtener contratos madereros. Esto confirman las acciones emprendidas en la década de 1770 por el gobernador del presidio del Carmen, Pedro Dufau Maldonado, las cuales permitieron que entre 1779 y 1783 se realizaran varios cortes de maderas de las cuales se fabricarían tozas y piezas labradas de navíos y fragatas para el departamento naval de La Habana. Sin embargo, la competencia de los fuertes asentistas de la región veracruzana, problemas con el transporte, y con la obtención de los fondos económicos de la Marina y del virreinato influyeron en la decisión de suspender los contratos para talar la madera de la construcción naval en la laguna de Términos. Así, la idea de Gautier de convertir las Indias en el almacén de maderas para la fabricación de los buques españoles no logró su finalidad, como sucedió con otros buenos proyectos del aprovechamiento de los recursos forestales de América debido a los múltiples problemas logísticos, económicos y administrativos que mostraron tanto la Marina, como las instituciones virreinales.

■ FINANCIACIÓN

El presente artículo es producto del proyecto: "The role of wood supplies from the southern Baltic region and the viceroyalty of New Spain in the development of Spanish seaborne empire in the eighteenth century", financiado por The National Science Center, Poland. Referencia: 2017/25/B/HS3/01017.

Imagen 2. Mapa de los lugares del Golfo de México de los cuales se extraía la madera para la construcción naval española.
Créditos: Elaboración propia con base en Google Earth.



■ BIBLIOGRAFÍA

Alcántara, Álvaro. "Un Imperio también de agua: puertos interiores, redes mercantiles y comercio de contrabando en las costas novohispanas, 1776-1795". *Illes i imperis*, núm. 18 (2016): 77-104. <https://doi.org/10.2436/20.8050.02.4>

Andrade Muñoz, Germán Luis. *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII*. México: Instituto Mora, 2006.

Aragón Ruano, Álvaro (coord.). "Un mar de bosques. Comercio, suministros y asentistas de productos forestales para la Corona española en los siglos XVII y XVIII". *Studia Historica. Historia Moderna*, vol. 43 núm. 1 (2021). <https://doi.org/10.14201/shhmo2021431>

Aragón Ruano, Álvaro y Alberto Angulo Morales. "The Spanish Basque Country in Global Trade Networks in the Eighteenth Century". *International Journal of Maritime History*, vol. 25, num. 1 (2013): 149-172. <https://doi.org/10.1177/084387141302500108>

Arnold, David. *La naturaleza como problema histórico: el medio, la cultura y la expansión de Europa*. México: Fondo de Cultura Económica, 2000.

Åström, Sven-Erik. "English timber imports from Northern Europe in the eighteenth century". *Scandinavian Economic History Review*, vol. 18, núm.1 (1970): 12-32.

Bamford, Paul Walden. "France and the American Market in Naval Timber and Masts, 1776-1786". *The Journal of Economic History*, vol. 12, núm. 1 (1952): 21-34.

- Béthencourt Massieu, Antonio de. "Arboladuras de Santa María de Chimalapa Tehuantepec en las construcciones navales indianas 1730-1750". *Revista de Indias*, vol. 20 núm. 79 (1960): 65-101.
- Bowett, Adam. "The Jamaica Trade: Gillow and the Use of Mahogany in the Eighteenth Century". *Regional Furniture*, vol. 12 (1998): 14-57.
- Camille, Michael. "The Effects of Timber Haulage Improvements on Mahogany Extraction in Belize: A Historical Geography". *Yearbook-Conference of Latin Americanist Geographers*, vol. 26 (2000): 103-115.
- Conrad, Sebastian. *What Is Global History?*. Princeton: Princeton University Press, 2016.
- Crosby, Alfred W. *The Columbian Exchange: Biological and Cultural Consequences of 1492*. Connecticut: Greenwood Publishing Group, 1972.
- Crosby, Alfred W. *Ecological Imperialism: The Biological Expansion of Europe, 900-1900*. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.
- Davey, James. *The Transformation of British Naval Strategy: Seapower and Supply in Northern Europe, 1808-1812*. Suffolk: Boydell Press, 2012.
- Díaz-Ordóñez, Manuel. "La comisión del cáñamo en Granada. Sustituir la dependencia báltica como estrategia defensiva del Imperio español en el siglo XVIII". *Veguetta*, núm. 16 (2016): 93-123.
- Díaz-Ordóñez, Manuel y Antonio José Rodríguez-Hernández. "Cannabis Yarn in the Spanish and English Empires. Different Policies, but the Same Results?". *War & Society*, vol. 40 (2021): 25-42. <https://doi.org/10.1080/07292473.2021.1860317>
- Dobado-González, Rafael y Alfredo García-Hiernaux. *The Fruits of the Early Globalization An Iberian Perspective*. Cham: Palgrave Macmillan, 2021.
- Funes Monzote, Reinaldo. *De bosque a sabana: azúcar, deforestación y medio ambiente en Cuba, 1492-1926*. México: Siglo XXI, 2004.
- Gerhard, Peter. *Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1986.
- Glete, Jan. *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, vol. 2. Stockholm: Almqvist&Wiksell International, 1993.
- Gruzinski, Serge. *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*. México: Fondo de Cultura Económica, 2010.
- Hausberger, Bernd. *Historia mínima de la globalización temprana*. México: El Colegio de México, 2018.
- Hopkins, A. G. *Globalization in World History*. New York: Norton, 2002.
- Knight, R. J. B. "New England Forests and British Seapower: Albion Revised". *American Neptune*, núm. 46 (1986): 221-229.
- Le Roy Ladurie, Emmanuel. *Historia del clima desde el año mil*. México: Fondo de Cultura Económica, 1991.
- Machuca, Laura. *Haremos Tehuantepec, una historia colonial (siglos XVI-XVIII)*. Oaxaca: Dirección General de Culturas Populares CONACULTA, Secretaría de Cultura del Gobierno del Estado de Oaxaca, Fundación Alfredo Harp Helú, CIESAS, 2008.
- Martínez González, Alfredo José. "La elaboración de la Ordenanza de Monte de Marina, de 31 de enero de 1748, base de la política oceánica de la monarquía española durante el siglo XVIII". *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 71 núm. 2 (2014): 571-602. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2014.2.07>
- Martínez González, Alfredo José. *Las superintendencias de montes y plantíos (1574-1748): derecho y política forestal para las armadas en la Edad Moderna*. Valencia: Tirant lo blanch, 2015.
- Miller, Shawn. *An Environmental History of Latin America*. Nueva York: Cambridge University Press, 2007.
- Pourchasse, Pierrick. "The control of maritime traffic and exported products in the Baltic area in early modern ti-

- mes: Eighteenth-century Riga". *Revue historique*, vol. 686 núm. 2 (2018): 377-398. <https://doi.org/10.3917/rhis.182.0377>
- Reichert, Rafal. "El comercio directo de maderas para la construcción naval española y de otros bienes provenientes de la región del Báltico sur, 1700-1783". *Hispania. Revista Española de Historia*, vol. 76 núm. 252 (2016): 129-157. <https://doi.org/10.3989/hispania.2016.005>
- Reichert, Rafal. "¿Cómo España trató de recuperar su poderío naval? Un acercamiento a las estrategias de la marina real sobre los suministros de materias primas forestales provenientes del báltico y Nueva España (1754-1795)". *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, núm. 32 (2019): 73-102. <https://doi.org/10.5944/etfiv.32.2019.22242>
- Reichert, Rafal. "Recursos forestales, proyectos de extracción y asientos de maderas en la Nueva España durante el siglo XVIII". *Obradoiro de Historia Moderna*, núm. 28 (2019): 55-81. <https://doi.org/10.15304/ohm.28.5876>
- Reichert, Rafal. "El comercio de maderas del Báltico Sur en las estrategias de suministros de la Marina Real, 1714-1795". En *Redes empresariales y administración estatal: la provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII*, coordinado por Iván Valdez-Bubnov, Sergio Solbes Ferri y Pepijn Brandon, 77-94. México: UNAM, 2020.
- Reichert, Rafal. "El transporte de maderas para los departamentos navales españoles en la segunda mitad del siglo XVIII". *Studia Historica*, vol. 43 núm. 1 (2021): 47-70. <https://doi.org/10.14201/shhmo20214314770>
- Riezu Elizalde, Óscar y Rafael Torres Sánchez. "¿En qué consistió el triunfo del Estado Forestal? Contractor State y los asentistas de madera del siglo XVIII". *Studia Historica. Historia Moderna*, vol. 43 núm. 1 (2021): 195-226. <https://doi.org/10.14201/shhmo2021431195226>
- Sabido Zetina, Rafael Antonio. "Análisis espacio-temporal de la explotación forestal en la península de Yucatán", tesis de licenciatura, Facultad de Estudios Superiores Iztacala-Universidad Nacional Autónoma de México, 2004.
- Siemens, Alfred y Lutz Brinkmann. "El sur de Veracruz a finales del siglo XVIII - Un análisis de la relación de Corral". *Historia Mexicana*, vol. 26, núm. 2 (1976): 263-324.
- Torras Conangla, Rosa. "Dinámicas de asentamiento al son de la economía maderera en el suroeste yucateco (México, siglo XIX)". *Boletín de la AFEHC*, núm. 62 (2014): 1-17.
- Torras Conangla, Rosa. "Palo de tinte y territorialidad en la península de Yucatán, en las postrimerías del periodo colonial novohispano". *Temas Americanistas*, núm. 43 (2019): 231-248. <https://doi.org/10.12795/Temas-Americanistas.2019.i43.10>
- Torres Sánchez, Rafael. "Contractor State and Mercantilism. The Spanish-Navy Hemp, Rigging and Sailcloth Supply Policy in the Second Half of the Eighteenth Century". En *The Contractor State and Its Implications, 1659-1815*, editado por Richard Harding y Sergio Solbes Ferri, 317-341. Las Palmas: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2012.
- Urquijo, Pedro, Adi Lazos y Karine Lefebvre (coords.). *Historia ambiental de América Latina: enfoques, procedimientos y cotidianidades*. Morelia: Universidad Nacional Autónoma de México, 2022.
- Valdez-Bubnov, Iván. *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2011.
- Villegas, Pascale y Rosa Torras Conangla. "La extracción y exportación de palo de tinte a manos de colonos extranjeros. El caso de la B. Anizan y Cía.". *Secuencia*, núm. 90 (2014): 78-93. <https://doi.org/10.18234/secuencia.v0i90.1238>
- Villegas, Pascale. "El inicio de la explotación del palo de tinte en Yucatán a cargo de Marcos de Ayala Trujeque, siglo XVI". *Temas Americanistas*, núm. 44 (2020): 318-333. <https://doi.org/10.12795/Temas-Americanistas.2020.i44.12>

■ NOTAS

1. Jan Glete, *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, vol. , (Stockholm: Almqvist&Wiksell International, 1993); James Davey, *The Transformation of British Naval Strategy: Seapower and Supply in Northern Europe, 1808-1812* (Suffolk: Boydell Press, 2012); Rafael Torres Sánchez, "Contractor State and Mercantilism. The Spanish-Navy Hemp, Rigging and Sailcloth Supply Policy in the Second Half of the Eighteenth Century" en *The Contractor State and Its Implications, 1659-1815*, eds. Richard Harding & Sergio Solbes Ferrí (Las Palmas, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2012); Manuel Díaz-Ordóñez y Antonio José Rodríguez-Hernández, "Cannabis Yarn in the Spanish and English Empires. Different Policies, but the Same Results?" *War & Society*, vol. 40 (2021).

2. A. G. Hopkins, *Globalization in World History* (New York, Norton, 2002); Serge Gruzinski, *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización* (México, Fondo de Cultura Económica, 2010); Sebastian Conrad, *What Is Global History?* (Princeton: Princeton University Press, 2016); Bernd Hausberger, *Historia mínima de la globalización temprana* (México: El Colegio de México, 2018); Rafael Dobado-González, Alfredo García-Hiernaux, *The Fruits of the Early Globalization An Iberian Perspective* (Cham: Palgrave Macmillan, 2021).

3. Rafael Antonio Sabido Zetina, "Análisis espacio-temporal de la explotación forestal en la península de Yucatán" (tesis de licenciatura, Facultad de Estudios Superiores Iztacala-Universidad Nacional Autónoma de México, 2004); Pascale Villegas y Rosa Torras Conangla, "La extracción y exportación de palo de tinte a manos de colonos extranjeros. El caso de la B. Anizan y Cía.", *Secuencia*, núm. 90 (2014): 78-93.; Rosa Torras Conangla, "Dinámicas de asentamiento al son de la economía maderera en el suroeste yucateco (México, siglo XIX)", *Boletín de la AFEHC*, núm. 62 (2014); Rosa Torras Conangla, "Palo de tinte y territorialidad en la península de Yucatán, en las postrimerías del periodo colonial novohispano", *Temas Americanistas*, núm. 43 (2019); Pascale Villegas, "El inicio de la explotación del palo de tinte en Yucatán a cargo de Marcos de Ayala Trujeque, siglo XVI", *Temas Americanistas*, núm. 44 (2020).

4. Alfred W. Crosby, *The Columbian Exchange: Biological and Cultural Consequences of 1492* (Connecticut: Greenwood Publishing Group, 1972); Alfred W. Crosby, *Ecological Imperialism: The Biological Expansion of Europe, 900-1900* (Cambridge: Cambridge University Press, 1986); Peter Gerhard, *Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821* (México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1986); Emmanuel Le Roy Ladurie, *Historia del clima desde el año mil* (México: Fondo de Cultura Económica, 1991); David Arnold, *La naturaleza como problema histórico: el medio, la cultura y la expansión de Europa* (México: Fondo de Cultura Económica, 2000); Shawn Miller, *An Environmental History*

of Latin America (Nueva York: Cambridge University Press, 2007); Pedro Urquijo, Adi Lazos y Karine Lefebvre (coords.), *Historia ambiental de América Latina: enfoques, procedimientos y cotidianidades* (Morelia: Universidad Nacional Autónoma de México, 2022).

5. Por ejemplo los trabajos de: Antonio de Béthencourt Mas-sieu, "Arboladuras de Santa María de Chimalapa Tehuantepec en las construcciones navales indianas 1730-1750", *Revista de Indias*, vol. 20 núm. 79 (1960); Reinaldo Funes Monzote, *De bosque a sabana: azúcar, deforestación y medio ambiente en Cuba, 1492-1926* (México: Siglo XXI, 2004); Germán Luis Andrade Muñoz, *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII* (México: Instituto Mora, 2006); Laura Machuca, *Harems Tehuantepec, una historia colonial (siglos XVI-XVIII)* (Oaxaca: Dirección General de Culturas Populares CONACULTA, Secretaría de Cultura del Gobierno del Estado de Oaxaca, Fundación Alfredo Harp Helú, CIESAS, 2008); Alfredo José Martínez González, "La elaboración de la Ordenanza de Monte de Marina, de 31 de enero de 1748, base de la política oceánica de la monarquía española durante el siglo XVIII", *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 71 núm. 2 (2014); Alfredo José Martínez González, *Las superintendencias de montes y plantíos (1574-1748): derecho y política forestal para las armadas en la Edad Moderna* (Valencia: Tirant lo Blanch, 2015); Rafal Reichert, "Recursos forestales, proyectos de extracción y asientos de maderas en la Nueva España durante el siglo XVIII", *Obradoiro de Historia Moderna*, núm. 28 (2019); Álvaro Aragón Ruano, "The Spanish Basque Country in Global Trade Networks in the Eighteenth Century", *International Journal of Maritime History*, vol. 25, num. 1 (2013); Álvaro Aragón Ruano (coord.), "Un mar de bosques. Comercio, suministros y asentistas de productos forestales para la Corona española en los siglos XVII y XVIII", *Studia Historica. Historia Moderna*, vol. 43 núm. 1 (2021); Óscar Riezu Elizalde y Rafael Torres Sánchez, "¿En qué consistió el triunfo del Estado Forestal? Contractor State y los asentistas de madera del siglo XVIII". *Studia Historica. Historia Moderna*, vol. 43 núm. 1 (2021).

6. Iván Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)* (México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2011), 334-336.

7. Paul Walden Bamford, "France and the American Market in Naval Timber and Masts, 1776-1786", *The Journal of Economic History* vol. 12, núm. 1 (1952); Sven-Erik Åström, "English timber imports from Northern Europe in the eighteenth century", *Scandinavian Economic History Review*, vol. 18, núm.1 (1970); R. J. B. Knight, "New England Forests and British Seapower: Albion Revisited", *American Neptune* núm. 46 (1986).

8. Adam Bowett, "The Jamaica Trade: Gillow and the Use of Mahogany in the Eighteenth Century", *Regional Furniture* vol. 12, (1998); Michael Camille, "The Effects of Timber Haulage Improve-

ments on Mahogany Extraction in Belize: A Historical Geography", *Yearbook-Conference of Latin Americanist Geographers*, vol. 26 (2000).

9. Rafal Reichert, "El comercio directo de maderas para la construcción naval española y de otros bienes provenientes de la región del Báltico sur, 1700-1783", *Hispania. Revista Española de Historia*, vol. 76 núm. 252 (2016); Manuel Díaz-Ordóñez, "La comisión del cáñamo en Granada. Sustituir la dependencia báltica como estrategia defensiva del Imperio español en el siglo XVIII", *Vegueta*, núm. 16 (2016); Pierrick Pourchasse, "The control of maritime traffic and exported products in the Baltic area in early modern times: Eighteenth-century Riga", *Revue historique*, vol. 686 núm. 2 (2018); Rafal Reichert, "¿Cómo España trató de recuperar su poderío naval? Un acercamiento a las estrategias de la Marina Real sobre los suministros de materias primas forestales provenientes del Báltico y Nueva España (1754-1795)", *Espacio Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, núm. 32 (2019); Rafal Reichert, "El comercio de maderas del Báltico Sur en las estrategias de suministros de la Marina Real, 1714-1795", en *Redes empresariales y administración estatal: la provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII*, coord. Iván Valdez-Bubnov, Sergio Solbes Ferri y Pepijn Brandon, (México: UNAM, 2020).

10. Archivo General de la Nación de México (en adelante AGN), Correspondencia de virreyes, serie 2, vol. 12, exp. 159, f. 26.

11. Andrade Muñoz, *Un mar de intereses*, 85-87.

12. Archivo General de Indias (en adelante AGI), México, legajo 1864 en Alfred Siemens y Lutz Brinkmann, "El sur de Veracruz a finales del siglo XVIII - Un análisis de la relación de Corral", *Historia Mexicana*, vol. 26 núm. 2 (1976): pp. 263-324. Nombre completo del manuscrito: "Relación de los reconocimientos practicados por el coronel ingeniero en segundo don Miguel del Corral y el capitán de fragata graduado y piloto mayor de derroteros de la Real Armada don Joaquín de Aranda, de orden del excelentísimo señor don Antonio María Bucareli y Ursúa, Virrey Gobernador y Capitán General del Reino de la Nueva España; a que dieron principio por la barra de Alvarado en 28 de octubre del año pasado de 1776 y finalizaron el día de la fecha [en Tlacotalpan el 21 de julio de 1777]".

13. AGNM, Correspondencia de virreyes, serie 2, vol. 12, exp. 159, f. 27v.

14. *Ibidem*, f. 28.

15. AGNM, Industria y Comercio vol. 10, exp. 5, fs. 101-111v. Título del informe: Expediente sobre reconocimiento de maderas en los montes de Teziutlán y Perote para arboladuras de navíos (1774).

16. AGNM, Industria y Comercio vol. 10, exp. 10, fs. 152-247. Título de manuscrito: "Sobre reconocimiento de los ríos de la Antigua y Nautla para conducir las arboladuras para buques del rey

que pidió el señor comandante de la escuadra de La Habana (1778)".

17. AGNM, Correspondencia de Diversas Autoridades, vol. 29, exp. 59, f. 195.

18. AGNM, Correspondencia de Diversas Autoridades, vol. 29, exp. 59, fs. 204-205v, fs. 222-223.

19. El corte se amplió por otros 181 fragmentos que en total el corte resultó de 581 piezas labradas. AGNM, Real Caja, vol. 15, fs. 25-28v.

20. Rafal Reichert, "El transporte de maderas para los departamentos navales españoles en la segunda mitad del siglo XVIII", *Studia Historica*, vol. 43 núm. 1 (2021): 47-70.

21. AGNM, Industria Artística y Manufacturera, vol. 2, exp. 3, f. 37.

22. Andrade Muñoz, *Un mar de intereses*, 85-87.

23. Béthencourt Massieu, "Arboladuras", 65-101.

24. Archivo General de Simancas (en adelante AGS), Secretaría de Marina (SMA), Arsenales, legajo 339 y AGNM, Industria y Comercio vol. 10 exp. 1.

25. AGS, Secretaria de Marina (SMA), Arsenales, legajo 351 y Secretaria de Marina (SMA), Asientos, legajo 624.

26. Siemens y Brinkmann, "El sur de Veracruz"; AGNM, Industria y Comercio vol. 10, exp. 5 (1774) e Industria y Comercio vol. 10, exp. 10 (1778).

27. AGNM, Industria y Comercio vol. 10 exp. 1, f. 43.

28. Siemens y Brinkmann, "El sur de Veracruz", 313.

29. AGNM, Industria Artística y Manufacturera, vol. 2, exp. 3, f. 38.

30. *Ibidem*, fs. 39-40.

31. AGNM, Industria y Comercio vol. 10 exp. 1, f. 17.

32. AGNM, Industria Artística y Manufacturera, vol. 2, exp. 3, fs. 40-41.

33. *Ibidem*, f. 42.

34. AGNM, Indiferente Virreinal, caja 6235, exp. 12, fs. 1-8 y Real Caja, vol. 15, fs. 261-263.

35. AGNM, Indiferente Virreinal, caja 6235, exp. 12, f. 2.

36. *Ibidem* f. 4.

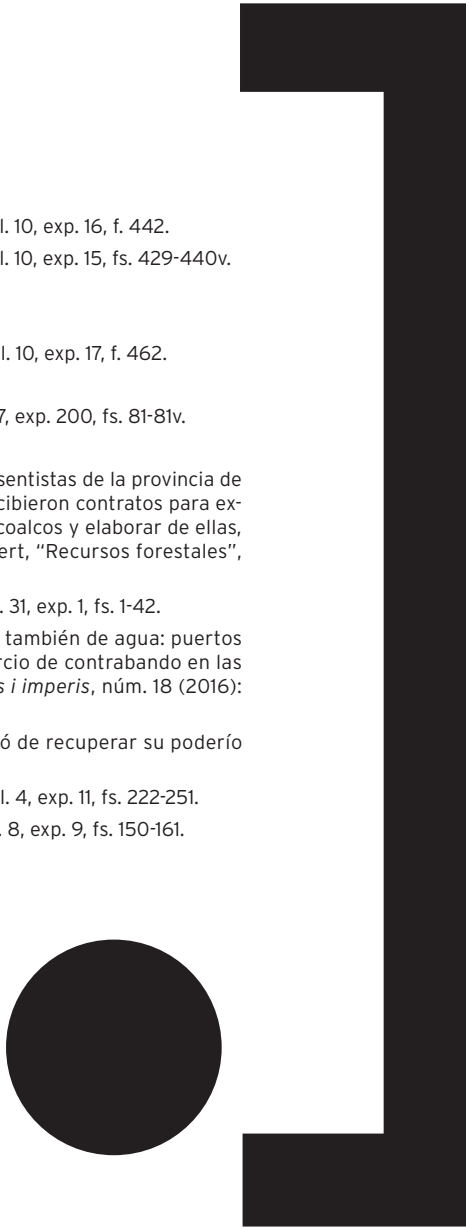
37. *Ibidem* f. 7.

38. *Ibidem*.

39. AGNM, Indiferente virreinal, caja 6235, exp. 26, fs. 3-6.

40. *Ibidem* fs. 20-22.

41. AGNM, Correspondencia de Diversas Autoridades, vol. 34, exp. 30, fs. 112-114.

- 
42. AGNM, Industria y Comercio vol. 10, exp. 16, f. 442.
43. AGNM, Industria y Comercio vol. 10, exp. 15, fs. 429-440v.
44. *Ibidem*, fs. 432-434.
45. *Ibidem*, f. 430.
46. AGNM, Industria y Comercio vol. 10, exp. 17, f. 462.
47. *Ibidem*, f. 466.
48. AGNM, General de Parte, vol. 67, exp. 200, fs. 81-81v.
49. *Ibidem*, f. 81.
50. José Jiménez fue uno de los asentistas de la provincia de Veracruz, quienes a partir de 1784 recibieron contratos para extraer maderas de la región de Coatzacoalcos y elaborar de ellas, piezas específicas para navíos. Reichert, "Recursos forestales", 74, 55-81.
51. AGNM, Industria y Comercio vol. 31, exp. 1, fs. 1-42.
52. Álvaro Alcántara, "Un Imperio también de agua: puertos interiores, redes mercantiles y comercio de contrabando en las costas novohispanas, 1776-1795", *Illes i imperis*, núm. 18 (2016): 77-104.
53. Reichert, "¿Cómo España trató de recuperar su poderío naval?", 90, 73-102.
54. AGNM, Industria y Comercio vol. 4, exp. 11, fs. 222-251.
55. AGNM, Cárceles y Presidios vol. 8, exp. 9, fs. 150-161.