



Disputas forestales en el Caribe Occidental. La extracción maderera y las rivalidades imperiales en el siglo XVIII

rromanr@unal.edu.co

Antonino Vidal Ortega¹

Universidad Pablo de Olavide

Raúl Román Romero²

Universidad Nacional de Colombia

Resumen

Este artículo analiza la importancia de la comercialización de las maderas en el siglo XVIII. Un comercio enmarcado en el contexto de las disputas imperiales entre Inglaterra y España, momento en el cual las maderas ocuparon un lugar central en la definición de la supremacía comercial y naval en la región. A comienzos de siglo el imperio británico tomó ventajas sobre su rival hispánico al despojarlo del monopolio comercial y acumular ventajas sustantivas en lo mercantil y militar gracias a una supremacía marítima en gran medida consecuencia del aumento de sus embarcaciones. Partiendo de variadas fuentes oficiales y desde una metodología de la disciplina histórica ofrecemos una explicación de como la rivalidad imperial aumentó el extractivismo maderero.

Palabras Clave

Piratería forestal - Maderas - Historia conectada - Imperios - Caribe - Extractivismo

¹ Antonino Vidal Ortega, Profesor Contratado Doctor en la Universidad Pablo de Olavide. Doctor en Historia de la Universidad de Sevilla. <https://orcid.org/0000-0002-0012-325X>

² Raúl Román Romero es Profesor Asociado en la Universidad Nacional de Colombia. Instituto de Estudios caribeños. El artículo es producto del proyecto de investigación Entangling Indigenous Knowledges in University. Marie Skłodowska-Curie de Horizon Europe (GA 101130077, 2024-2027) <https://orcid.org/0000-0002-3186-5168>



Forest disputes in the western Caribbean. Logging and imperial rivalries in the eighteenth century

rromanr@unal.edu.co

Antonino Vidal Ortega
Universidad Pablo de Olavide
Raúl Román Romero
Universidad Nacional de Colombia

Abstract

This article analyzes the importance of the commercialization of timber offered by Caribbean nature, especially the commodification of timber in the context of the imperial disputes that took place in the eighteenth century, when timber occupied a central place in the definition of commercial and military supremacy in the Caribbean. At the beginning of this century, the British empire took important advantages over its Hispanic rival by stripping it of its commercial monopoly in the Caribbean and accumulating a mercantile and military advantage, thanks to the control of seas and its capacity for transoceanic mobilization, largely due to its naval capacity, largely fueled by the increase in ships. Starting from various official sources and from a methodology of the discipline of history, we offer an explanation of the rivalries that exacerbate timber exploitation in the Caribbean between the British and Hispanic powers

Key Words

Forest piracy - Timber - Entangled history - Empires - Trade sea - Caribbean - Extractivism

Introducción

Este trabajo analiza la importancia que alcanza la comercialización de maderas en un ambiente caribeño de disputas imperiales en el siglo XVIII. En este contexto la explotación de las maderas ocupó un lugar central en la definición de la supremacía comercial y naval en la región. Iniciando el siglo el imperio británico alcanzó ventajas sobre su rival hispánico al despojarlo del monopolio comercial de la América Hispana y acumular ventaja naval. Esto se debió a su capacidad de movilización oceánica, consecuencia en gran medida de la capacidad de construcción y aumento del número de sus embarcaciones. Esta situación, en particular, convertirá la extracción maderera no solamente en un recurso comercial sino también en un activo geopolítico que definió el dominio de los mares y la comunicación transatlántica.

Las maderas nobles y tintóreas fueron uno de los recursos naturales estratégicos en el siglo XVIII. A sus múltiples usos tradicionales, se sumaron otras consecuencias de la revolución industrial y la fuerte disputa imperial por la supremacía económica del mundo occidental. Dentro de los nuevos usos tomaron relevancia la construcción naval, la elaboración de muebles de uso cotidiano, y el aumento del consumo textil. *Otros usos de importancia, sobre todo en el siglo XVIII se originó en las pequeñas islas de Caribe, donde el sistema de plantación depredó los bosques y se originó demanda de desechos de maderas y leñas para el uso de combustible y la construcción.* De este modo la explotación de este recurso natural se volvió estratégica y convirtió a las maderas en un producto esencial del engranaje económico y militar de las potencias europeas.

La madera como objeto de análisis historiográfico ha evolucionado en las últimas décadas al pasar de enfoques comerciales y económicos a los de la historia ambiental³. La variación entre estos enfoques se benefició de la convergencia de

³ Alfred W. Crosby, *Imperialismo ecológico: la expansión biológica de Europa, 900–1900* (Barcelona: Crítica, 1988); Jorge Cañizares-Esguerra, *Nature, Empire, and Nation: Explorations of the History of Science in the Iberian World* (Stanford, CA: Stanford University Press, 2006); William Beinart y Lotte Hughes, *Environment and Empire* (Oxford: Oxford University Press, 2007); James Delbourgo y Nicholas Dew, eds., *Science and Empire in the Atlantic World* (Londres: Routledge, 2008); Anya Zilberstein, *A Temperate Empire: Making Climate Change in Early America* (Nueva York: Oxford University Press, 2016); Helen Anne Curry, Nicholas Jardine, James A. Secord, y Emma C. Spary, eds., *Worlds of Natural History* (Cambridge: Cambridge University Press, 2018); Andrea Duffy, *The Nature of Empire: Modern Imperialism and the Roots of the Anthropocene* (Nueva York: Routledge, 2025); Raquel Álvarez Peláez, “La

las visiones que se fraguaron desde la historia económica, la historia ambiental y, más recientemente, de la historia marítima e imperial, visiones desde las cuales se ha integrado el análisis de las maderas, especialmente los palos tintóreos y otros como la caoba y el cedro dentro de estudios amplios, dirigidos a examinar la circulación de recursos, la soberanía y poder imperial a partir del conocimiento y la explotación de la naturaleza, esto especialmente en el Caribe han tomado un lugar destacado.⁴

Es precisamente en el Caribe donde la historiografía sobre la extracción de maderas ha tomado un lugar notable, son crecientes los estudios históricos sobre su explotación y comercialización en el escenario colonial. En este sentido los nuevos estudios dan lugar a una nueva fisonomía de su historiografía, durante muchos años centrada en analizar otros bienes comercializables como el azúcar y la esclavitud en el contexto de la economía de plantación⁵. En este escenario la preocupación por las maderas como objeto de estudio fue exigua y escasamente vista como eslabón de importancia en las dinámicas económicas, territoriales, geopolíticas o marítimas. Con los nuevos enfoques inaugurados en el siglo XXI se examinan la madera como un recurso económico y un activo geopolítico por excelencia que se imbrica a las dinámicas imperiales caribeñas y trasatlánticas, enlazando la historia ambiental, económica, militar y marítima.⁶

Las primeras miradas desde la historiografía en español vieron la madera desde una perspectiva marginal, y enfocada desde los estudios del contrabando y las economías periféricas del comercio trasatlántico. La mayor atención la captó el palo de tinte, uno de los productos naturales con considerable demanda por los mercados europeos del siglo XVI y siglo XVII, destacamos a Alicia Contreras, que sostuvo que los puertos de Campeche y Veracruz fueron epicentro de una actividad comercial sostenida y organizada de palos tintóreos, sin escapar a las

historia natural en tiempos del emperador Carlos V,” *Revista de Indias* 60, no. 218 (2000): 14–31, <https://doi.org/10.3989/revindias.2000.i218.579>; Adi Estela Lazos Ruiz y Claudio Garibay Orozco, “Envíos ultramarinos de plantas y animales entre España y sus colonias en el siglo XVIII,” *Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña* 10, no. 2 (2020): 135–61, <https://doi.org/10.32991/2237-2717.2020v10i2.p135-161>.

⁴ Rafal Reichert, *Wood Trade and Spanish Naval Power, 1740–1795* (Leiden: Brill, 2024)

⁵ Sidney W. Mintz, *Sweetness and Power: The Place of Sugar in Modern History* (Nueva York: Viking, 1985); Manuel Moreno Fraginals, *El ingenio: complejo económico social cubano del azúcar* (La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1978).

⁶ Michael Williams: *Deforesting the Earth* (Chicago, University Chicago Press, 2006)

prácticas ilegales de comercio vinculada con comerciantes extranjeros. Este análisis es pionero en cuestionar la visión marginal que había construido la historiografía sobre el comercio de madera, demostrando la significación de los ingresos por la extracción y comercio de este producto natural, al tiempo que evidenciaban un jalonamiento económico y una alta movilidad de población que produjo tensiones en la estructura monopolística del comercio español.⁷

Otros trabajos importantes se han enfocado en destacar las transformaciones ambientales en los procesos de plantaciones o en la deforestación de extensiones territoriales para la cría de ganado o nuevas experiencias de cultivos o plantaciones y vienen tomando fuerza, tanto en el Caribe insular como en las costas continentales de Centroamérica⁸. Estos trabajos desde una visión crítica, enmarcados en la historia ambiental, evalúan los impactos de estos procesos de transformación al medio y la huella ecológica dejada por la extracción de recursos naturales.⁹ Vale la pena destacar que una de las tendencias más importantes en estos estudios se encuentra asociada a las extracciones de maderas realizadas por el imperio español a propósito de su supervivencia y supremacía como potencia naval y la necesidad de controlar con sus embarcaciones el comercio y ostentar poder marítimo. Así mismo se han presentado desarrollos importantes sobre la legislación de la explotación de maderas por parte de la corona española asociada en muchos casos a la preservación, monopolio y prohibiciones para la explotación de los rivales en sus territorios.¹⁰

De manera paralela a la notable producción historiográfica sobre la explotación maderera en español, la historiografía en inglés ha realizado aportes destacables en el contexto colonial británico, norteamericanos y en América

⁷ Alicia Contreras Sánchez, *El palo de tinte: su proceso de explotación y sus circuitos comerciales, 1750–1807* (México: UNAM, 1987); Melchor Campos y Carlos Leyva Morales, “Talar y exportar: la depredación del palo de tinte en la península de Yucatán, 1845–1917,” *Revista de Economía* 40, no. 101 (2023), <https://doi.org/10.33937/reveco.2023.355>.

⁸ Reinaldo Funes, *De bosque a sabana: azúcar, deforestación y medio ambiente en Cuba, 1492–1926* (México: Siglo XXI, 2004)

⁹ Anthony Goebel, *Los bosques del “progreso”: explotación forestal y régimen ambiental en Costa Rica, 1883–1955* (San José: Nuevas Perspectivas, 2013); Reinaldo Funes, “El Gran Caribe en la metamorfosis de la tropicalidad,” en *Un pasado vivo: dos siglos de historia ambiental latinoamericana*, ed. Claudia Leal, John Soluri y José Augusto Pádua (México: Fondo de Cultura Económica/Universidad de los Andes, 2018), 57-79.

¹⁰ Aragón Álvaro, Rafal Reichert y John T. Wing, “Maderas para el rey: avances, resultados, propuestas,” *Obradoiro de Historia Moderna*, 2019, 28 (2019): 7-26

Central¹¹. En el caso norteamericano destacamos los aportes, de Jennifer L. Anderson, sobre el uso y comercialización de la Caoba en el contexto de una demanda creciente en Europa y Norteamérica. Examina el papel de múltiples actores que van desde los esclavizados, pasando por carpinteros y ebanistas, hasta los comerciantes y empresarios de un producto que en el siglo XVIII dejó de ser marginal en la economía global.¹² En una dimensión de análisis similar Gordon Walker, y Bronte Crawford, que examinan la importancia de la caoba como una madera preciosa extraída por la mano de obra esclavizada, presentando la interacción del comercio colonial de maderas y la esclavitud para la acumulación y fluctuación de riqueza en los puertos británicos, especialmente en Lancaster.¹³

En el caso centroamericano se observa la extracción de maderas vinculado a asentamientos informales de súbditos británicos que se convierten en núcleo de la permanencia e influencia inglesa en estos territorios, siempre reclamados de manera formal como parte del dominio español, sobre salen los casos de Veracruz, Campeche, Bahía de Honduras y la costa de la Mosquita. Resaltar el trabajo de Cameron Dodge, que examina la extracción de maderas y troncos tintóreos de la península de Yucatán. Una actividad que inicia a través de comerciantes y antiguos piratas en los márgenes de los territorios coloniales españoles, pero a finales del siglo XVIII se había expandido hasta convertirse en una actividad de gran alcance con conexiones en ambos lados del Atlántico¹⁴. La importancia comercial que adquiere la madera generó rivalidades imperiales entre ambos imperios.¹⁵

Si bien estos trabajos ofrecen aportes valiosos para la comprensión que tuvo la explotación maderera en el comercio trasatlántico, las dinámicas de comercialización y el valor político imperial que tenían este tipo de productos, nos interesa aquí situar el corte de maderas en el contexto de las disputas imperiales

¹¹ Marichal, C. y Pretel, D. (Edits.) *Colours, Commodities and the Birth of Globalization. A History of the Natural Dyes of the Americas, 1500–2000* (London: Bloomsbury, 2024).

¹² Jennifer L. Anderson, *Mahogany: The Costs of Luxury in Early America* (Cambridge, MA: Harvard University Press, 2012).

¹³ Gordon Walker y Bronte Crawford, "Mahogany: A Historical Geography of a Lasting Commodity of 18th-Century Enslavement," *Geography* 109, no. 3 (2024): 163–168, <https://doi.org/10.1080/00167487.2024.2395180>.

¹⁴Anthony Goebel McDermott and Ronny J. Viales Hurtado. "Costa Rican neotropical dyewoods in global context, 1885–1940". En Marichal, C. y Pretel, D. (Edits.) *Colours, Commodities and the Birth of Globalization. A History of the Natural Dyes of the Americas, 1500–2000* (London: Bloomsbury, 2024): 183-202

¹⁵ C. J. G. Dodge, "From Piracy to Mechanization: The Atlantic Logwood Trade, 1550–1775," *Itinerario* 49, no. 1 (2025): 43–63, <https://doi.org/10.1017/S0165115324000238>

del siglo XVIII, cuando estas ocuparon un lugar central en la definición de la supremacía comercial y naval en el Caribe y permitió al imperio inglés construir una interesada relación socioambientales con los pueblos nativos de las costas centroamericanas. En este sentido sostenemos la idea de que la madera fue una de las materias primas centrales en este siglo, cuando el desarrollo de la navegación, el comercio trasatlántico y el crecimiento de las armadas imperiales hizo de ella un producto fundamental para los intereses de los europeos. Las armadas representaban símbolo de poder en los mares y territorios de ultramar. Por esta razón fortalecer la potencia naval requirió de un enorme acopio de maderas para los apostaderos, sus arsenales y los astilleros de toda la región del Caribe. Ello conllevó la organización de expediciones de registro, búsqueda, y el establecimiento de redes comerciales y su negociación en diferentes mercados. Toda esta compleja red de intereses la convirtió, durante todo el siglo, en un producto global y fundamental para los intereses estratégicos imperiales.

Desde el punto de vista metodológico este trabajo se aborda desde la disciplina de la historia y es de carácter cualitativo y explicativo. Se apoya en la búsqueda y selección de fuentes primarias ubicada en el Archivo General de Indias, el Archivo de Simancas y el Archivo General de la Nación de Bogotá y pretende mediante la selección e interpretación de información relativa a la madera señalar los lugares de extracción, el uso dado a la misma y los actores que participaron en la labor de censar, buscar y facilitar la actividad de campos madereros, por otro lado una actividad que consolidó, aún más, unas conexiones atlánticas que intensificaron con el transcurrir de una centuria de conflictos navales y crecimiento comercial transoceánico.

La investigación queda dividida en cuatro partes: la primera presenta las rutas comerciales caribeñas, la segunda centra su atención en la intervención de la red de comerciantes angloholandeses durante el siglo XVII y XVIII. Seguidamente analizamos el papel del bosque situados en litorales marginales caribeños como proveedores de estos recursos forestales y como objetos de explotación. Del mismo modo se examina el papel de Curazao y Jamaica como puertos no españoles en la confección de las rutas madereras. Por último, se detallan las rutas de la madera en el litoral centroamericano y yucateco, señalando el papel de asentamientos autoorganizados de leñadores aventureros de diferentes nacionalidades

dedicados en la Mosquitia a la extracción forestal durante los siglos XVII y XVIII. Para cerrar el trabajo se presentan unas consideraciones generales

Dinámicas comerciales caribeñas: la fractura del monopolio español y las nuevas disputas

Desde comienzos del contacto entre Europa y América, a inicios del siglo XVI, el Caribe interesó a grupos de colonos del imperio español que establecieron una red de factorías comerciales dedicadas, desde muy temprano, a la minería del oro en las grandes Antillas, la pesca de perlas en los litorales continentales e islas adyacentes, y a un rentable rescate comercial con los pueblos originarios. Este proceder facilitó la aparición de compañías mercantiles que establecieron los primeros enlaces comerciales con la Península Ibérica. Con pequeñas excepciones, las empresas conquistadoras se apoyaron en iniciativas privadas.

La posesión de las Indias, por parte castellana, emanó de una donación papal que legitimaba que cualquier participación comercial de súbditos de otras coronas fuese entendida como una violación del Monopolio y un robo a los vasallos americanos. Hacia 1540 el trasiego de mercancías hacia Europa aumentó el número de asaltos en los barcos que surcaban el Caribe. Consternado, el emperador Carlos V determinó el funcionamiento de un sistema de flotas militarizadas para proteger el comercio. La Casa de Contratación organizó la Carrera de Indias, regulada en dos salidas anuales y concretada en puertos únicos¹⁶. En la Península Ibérica se designó Sevilla y en el Caribe se privilegiaron tres: Cartagena de Indias, para el virreinato del Perú; Veracruz, para el virreinato de Nueva España; y La Habana, como puerto del retorno atlántico.¹⁷

El despegue de la minería continental fue impulsado por dos razones. La primera, el descubrimiento de grandes distritos mineros en Zacatecas y Potosí, y la segunda, por la incorporación de la tecnología asociada al mercurio (azogue), esta última aumentó la producción de plata y multiplicó el comercio. Esta situación determinó la relevancia de los puertos en el Caribe que, de un lado, enlazaron la

¹⁶ Enriqueta Vila Vilar et al., eds., *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias* (Sevilla: CSIC/Universidad de Sevilla, 2024).

¹⁷ Sergio Rodríguez, S. *La Carrera de Indias: la ruta, los hombres y las mercancías*. (Madrid, La Huerta Grande, 2015).

economía continental a la Atlántica, y de otro, se volvieron lugares cosmopolitas a pesar de las prohibiciones reales sobre la presencia extranjera.

Toda esta gran estructura mercantil estuvo condicionada por los vientos alisios que favorecían navegaciones cómodas, relativamente rápidas y seguras. Las corrientes y los vientos marinos articularon la navegación. La prosperidad del sistema quedó plasmada en el desarrollo urbano de sus ciudades puertos, y, sobre todo, en una superioridad marítima que hizo del Caribe un mar español en el siglo XVI. La expansión mercantil y la abundancia de circulante en sus ferias avivó el interés de rivales y adversarios por acceder al comercio americano. Como afirma Antonio García de León, la transición mundial al capitalismo, un proceso largo extendido entre el siglo XV y la revolución industrial, tuvo su concreción geográfica resumida en el Caribe, sobre todo, en lo que se refiere al tráfico de los metales americanos y al trasiego cultural que explica la expansión europea hacia la periferia. Un proceso que otorgó un carácter de umbral, de entrada y salida del continente a la región, y un antecedente que con antelación prefiguró lo que actualmente llamamos globalización.¹⁸

Desde mediados del siglo XVI, España enfrentó piratas franceses; más tarde, ingleses y holandeses. La piratería no se entiende sin la rivalidad de las monarquías europeas y la competencia desatada en la economía mercantil atlántica. La incapacidad de la Monarquía Hispánica para defender su enorme imperio hizo que piratas, filibusteros, bucaneros y corsarios fueran un elemento desestabilizador de un dominio que fue cuestionado. El pillaje marítimo generó un considerable comercio al margen del control de las autoridades hacendísticas españolas, y fue producto de una complicidad forjada entre contrabandistas que transformó al Caribe en un lugar de cooperación clandestina entre súbditos rivales. Los españoles en su sistema productivo y mercantil privilegiaron el metal como mercancía principal, los competidores recién llegados vieron la posibilidad de explotar la región con un sentido más volcado hacia la agricultura comercial y la explotación de recursos naturales de otra índole.¹⁹

¹⁸ Antonio García de León, *El mar de los deseos: el Caribe afroandaluz, historia y contrapunto* (México: Siglo XXI, 2002).

¹⁹ Milton Zambrano, "Piratas, piratería y comercio ilícito en el Caribe (1550–1650)," *Historia Caribe* 4, no. 12 (2007): 23–56; Rodrigo de la O Torres, "Facetas del miedo: la piratería y la gobernación de Yucatán (1565)," *Americanía* 15 (2022): 210–236.

Durante el siglo XVII, al establecerse holandeses, británicos y franceses en Jamaica y en las Antillas menores estas se convirtieron en depósitos distribuidores de productos en los territorios españoles multiplicando el comercio ilegal. La guerra de sucesión, que interrumpió el flujo de flotas, estableció al contrabando en el núcleo de la actividad comercial durante el siglo XVIII. Si a ello se une la concesión del navío de permisión obtenido por los ingleses, tras el tratado de Utrecht, todo se resume en la total evasión de la fiscalidad hispana. Esto generó una gran competencia entre españoles marginados del control comercial y los británicos nuevos amos de las dinámicas mercantiles.

También fue un siglo que, por las razones anteriores, incentivó un periodo de transición en la tecnología de construcción de embarcaciones. Los constructores navales abandonaron los diseños tradicionales, basados solo en la guerra, y se empezaron a crear toda una amplia gama de barcos adaptados a fines comerciales específicos.²⁰ El comercio marítimo, en los umbrales de la revolución industrial, era una industria primordial para los imperios del mundo moderno y estos dependían estrechamente de los suministros navales. La madera era un elemento vital para cualquiera armada y en las colonias caribeñas, al menos desde 1652 hasta mitad siglo XIX, fue un factor vital. Las armadas protegían los barcos mercantes y las rutas comerciales, pero para su correcto desempeño se necesitaba un continuo aprovisionamiento de maderas y aparejos. A lo largo del siglo XVIII el Báltico y la cuenca del Caribe fueron estratégicos para la provisión de maderas para las marinas de guerra.²¹ Los astilleros del Caribe repercutieron en una intensa explotación de los bosques llegando a desencadenar auténticos procesos de deforestación.²²

²⁰ Michel J. Jarvis, *In the Eye of All Trade: Bermuda and the Maritime Atlantic World, 1680–1783* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2010).

²¹ Rafal Reichert, “¿Cómo España trató de recuperar su poderío naval? Un acercamiento a las estrategias de suministros de materias primas forestales provenientes del Báltico y Nueva España (1754–1795),” *Espacio, Tiempo y Forma, Serie IV*, 32 (2019): 73–102.

²² Rafal Reichert, “Maderas de la laguna de Términos y regiones adyacentes y su uso en la construcción naval española a finales del siglo XVIII,” *Drassana* 30 (2022): 62–78; Carlos Martínez Shaw, “La economía marítima en la España del siglo XVIII,” en *Prácticas de Historia Moderna*, ed. Fernando Sánchez (Barcelona: Promociones y Publicaciones Universitarias, 1990), 209–225; Sven-Erik Åström, “English Timber Imports from Northern Europe in the Eighteenth Century,” *Scandinavian Economic History Review* 18, no. 1 (1970): 12–32; J. M. Serrano Álvarez, “Los inicios del astillero de La Habana en el siglo XVIII y la influencia francesa,” *História* 30, no. 1 (2011): 287–304.

La prosperidad de las ciudades portuarias atlánticas británicas y del norte de América a lo largo del siglo XVIII se refleja en la producción de muebles de lujo. Maderas nobles como el roble y el nogal extraídos de las Antillas británicas gozaron de gran aceptación y la demanda industrial -desde el mueble hasta la construcción naval- que superaba con creces la oferta local. A mediados del siglo XVIII la caoba importada de la cuenca del Caribe era el estándar de calidad para el mobiliario del más alto nivel.²³ A medida que avanzaba el siglo y la demanda crecía, los bosques accesibles de Jamaica y las islas se fueron agotando con la expansión de las plantaciones azúcar y los agentes comerciales miraron hacia el litoral del Caribe occidental, en concreto hacia la bahía de Honduras y el río Walix, donde desde finales del siglo XVII existían asentamientos madereros.²⁴

Mapa 1 Zonas de extracción de maderas y rutas comerciales en el siglo XVIII



Fuente: Elaboración propia a través de las fuentes consultadas

²³ Jennifer L. Anderson, *Mahogany: The Costs of Luxury in Early America* (Cambridge: Harvard University Press, 2015).

²⁴ Daniel Finamore, "Pirate Water: Sailing to Belize in the Mahogany Trade," en *Maritime Empire*, ed. David Killingray, Margarett Lincoln y Nigel Rigby (Wolverhampton: National Maritime Museum, 2004), 30–47

Antes que el cedro y caoba, para la construcción de embarcaciones y enseres domésticos, desde mediados del siglo XVI y todo el siglo XVII los europeos pusieron interés también en la explotación de los árboles tintóreos.²⁵ La industria textil europea, atendió una demanda cada vez mayor de vestimentas para amplios sectores de la población, tanto de carácter suntuario para las clases privilegiadas como corriente para las menos favorecidas. La demanda de colorantes creció al compás de la industria textil que se interesó, en todo momento en las exploraciones abiertas del mundo atlántico. Variedades diversas del palo de Brasil procedentes de Asia se conocían en la Europa medieval desde los tiempos de Marco Polo, pero el descubrimiento de América y el hallazgo de otras variedades de Brasil cambió de forma radical el acceso al producto.²⁶ Por sus conocidas propiedades y su valor comercial, el palo de Brasil americano se transformó enseguida en un producto codiciado. Los arribos de estas maderas a la Península Ibérica desde el Caribe comenzaron pronto y la Casa de Contratación tomó el control de este comercio. Ahora bien, el palo Brasil traído por los portugueses ganó rápidamente la partida al comercializado por los castellanos tanto en calidad como en precio y se impuso rápidamente en Europa del norte. Desde la Península ibérica los palos tintóreos llegaron a Bristol.²⁷ Por último, los franceses también se interesaron tempranamente por esta madera y en Rouen siempre hubo demanda a pesar de que desde 1520 y durante todo el siglo XVII la grana cochinilla marcó preferencia. A pesar de ello en el siglo XVIII tanto el producido en Yucatán (palo de Campeche) y en Santa Marta como el brasileño de Pernambuco seguían afluyendo en cantidades considerables a Europa.

Las zonas tropicales atrajeron rápidamente a los agentes imperiales europeos y las zonas cálidas y con abundancia de agua pronto fueron apetecidas. Los trópicos de África y América abundaban en maderas duras y tintóreas, pimienta, azúcar, esclavizados y rentables productos naturales. Los europeos se enriquecieron sobremedida en los trópicos de ambos continentes, pero sufrieron

²⁵ Pablo Villegas, "El inicio de la explotación del palo de tinte en Yucatán a cargo de Marcos de Ayala Trujeque, siglo XVI," *Temas Americanistas* 44, no. 2 (2020): 318–333; Alejandra Contreras, "Los colores del imperio: el palo de tinte y el free trade inglés, 1648–1675". (tesis de maestría, CIDE, 2022). <https://repositorio-digital.cide.edu/handle/11651/5316>

²⁶ Rafael Pérez García, "La llegada del palo Brasil americano a los mercados europeos," *Revista de Indias* 81, no. 283 (2021): 603–634

²⁷ Patrick McGrath, "Bristol in America, 1480–1631," en *The Westward Enterprise*, ed. K. R. Andrews, N. P. Canny y P. E. H. Hair (Detroit: Wayne State University Press, 1979), 81–102.

serias dificultades para consolidar comunidades permanentes. Las epidemias y enfermedades fueron un factor determinante para que la América cálida y húmeda fuera tierra de mestizajes. Los amerindios se diluyeron y los inmigrantes europeos sobrevivieron con dificultad; así, los empresarios del comercio atlántico sustituyeron la mano de obra amerindia con millones de africanos y en la América tropical surgieron sociedades mixtas.²⁸

Durante el siglo XVIII en la región se dio una feroz competencia por encontrar, acceder y extraer recursos madereros ante la creciente demanda de los consumidores europeos y las disputas de las armadas por la supremacía comercial, militar y política. Todo contribuyó a aumentar la explotación de la mano de obra esclavizada y a una deforestación generalizada de la cuenca del Caribe.²⁹

La incursión Angloholandesa en el Caribe: los nuevos comerciantes de maderas siglos XVII y XVIII.

Desde finales del siglo XVI John Hawkins competía con los negreros portugueses en la costa africana. Aunque infructuosos, los viajes de Hawkins captaron la atención y el apoyo de cortesanos y mercaderes, y sirvieron para aglutinar intereses en las posibilidades del comercio atlántico. El conflicto con el imperio español atrajo a numerosos corsarios ingleses que tenían permisos expedidos por Isabel I para hostigar a las embarcaciones españolas. Los viajes organizados de forma independiente, dirigidos y financiados por una mezcla de mercaderes, aventureros y guerreros desempeñaron un papel importante en la galvanización del interés inglés por el Caribe.³⁰ Aunque fue un período caótico y tumultuoso y de violencia y saqueos, no sólo llevaron oro español a Inglaterra, sino también mercancías como plantas, pieles y maderas tintóreas. Productos de alto valor que despertaron el interés de la élite mercantil en las posibilidades que ofrecía la colonización atlántica. Sin embargo, la falta de apoyo financiero y legal por

²⁸ Alfred W. Crosby, *Imperialismo ecológico: la expansión biológica de Europa, 900–1900* (Barcelona: Crítica, 1988).

²⁹ Ben Fowkes, *Colonizing Nature: The Tropics in British Arts and Letters, 1760–1820* (Filadelfia: University of Pennsylvania Press, 2005).

³⁰ K. R. Andrews, "The English in the Caribbean, 1560–1620," en *The Westward Enterprise English activities in Ireland, the Atlantic, and America, 1480–1650*, ed. K. R. Andrews, N. P. Canny, y P. E. H. Hair (Liverpool: Wayne State University Press, 1979), 81–102.

parte del Estado limitó el alcance y éxito de tales proyectos. A diferencia de las empresas que se llevaron a cabo en Rusia y las Indias Orientales que tuvieron un apoyo de compañías comerciales monopólicas, las empresas privadas hacia Caribe no gozaron de protección y estímulos.³¹

Aunque efímeros, los intentos colonizadores de territorios periféricos entre los ríos Orinoco y Amazonas, fueron reflejo de los primeros esfuerzos de redes autoorganizadas de comerciantes y aventureros por establecer plantaciones de tabaco útiles para el contrabando y hacer incursiones de saqueo y pillaje para obtener metales preciosos en los territorios españoles. Pero financiados de forma inadecuada a los colonos les resultó imposible asentarse de forma efectiva, incluso colaborando en alianza con franceses y holandeses. Enclavados entre colonias españolas y portuguesas más poderosas, y compitiendo contra el capital privado holandés los intentos colonizadores de finales del siglo XVI fueron arduos y complicados.

Para la supervivencia de estas primeras colonias fueron determinante las relaciones comerciales trans imperiales que proporcionaban acceso a productos de primera necesidad y mano de obra. Los primeros relatos sobre esta colonización inglesa revelan una importante cooperación entre ingleses, holandeses y en ocasiones franceses. En algunos casos los contactos se limitaban a compartir información o suministros, pero con los holandeses se establecieron relaciones duraderas. Este comercio inter imperial ayudó a mantener a los intrépidos residentes antillanos y a dar comienzo a un prometedor comercio maderero.³²

Hacia la tercera década del siglo XVII con las líneas de colonización española definidas por el Monopolio, cientos de islas y extensos litorales quedaron desamparados. En el Caribe occidental el complejo colonial español dejó como zona marginal la costa este de la península de Yucatán, el litoral centroamericano, y casi todo el norte del Nueva Reino de Granada.³³ La organización española

³¹ Koot, C. J (2011). *Empire at the Periphery: British Colonists, Anglo-Dutch Trade, and the Development of the British Atlantic, 1621-1713*. (New York: NYU Press, 2011); 81-112.

³² Ibid

³³ Antonino Vidal, "Redes autoorganizadas y agentes comerciales en la franja Mosquitia y Yucatán, siglo XVII y XVIII". en Desde otros Caribes, ed. M. Shrimpton y A. Vidal Ortega (Santa Marta: Universidad del Magdalena, 2021). 35-58
AUTOR/A, (Santa Marta: Universidad del Magdalena, 2021): 35-58

abandonó los recursos naturales de estas zonas dejándolos prácticamente sin aprovechamiento, destacando entre ellos las abundantes poblaciones de tortugas, las ricas pesquerías de perlas o los productos selváticos tales como resinas, pieles y maderas preciosas. La única excepción fue el palo de Campeche que inicio los primeros conflictos con poderes extranjeros iniciada con la penetración de leñadores ingleses en el golfo de Honduras desde mediados del siglo XVII.³⁴

Entre 1620 y 1650, los primeros colonos no españoles llegaron vía Bermudas y Old Providence y, paulatinamente, se desplegaron por las costas de Yucatán, el río Walix y la Mosquitia. Estos asentamientos de la franja mosquita y yucateca explotaron la caoba, el cedro y los palos tintóreos. En 1675 el escritor y viajero inglés William Dampier describía cabo Catoche y como se extraía las maderas desde Yucatán:

“... es tierra baja cerca del mar, pero algo más alta mientras más se aleja uno de la costa. Todo está tupido de árboles de diversas suertes, especialmente palo de tinte, por lo tanto, antiguamente lo frecuentaban mucho más los hombres de Jamaica, quienes venían hasta aquí en balandras para cargarlas de ellos, hasta que todos los árboles de palo de tinte cerca del mar fueron cortados; ahora está abandonado por completo, ya que acarrearlos hasta la orilla exige más trabajo que talar, cortar y astillar. Además, encuentran mejor madera en estos días en las bahías de Campeche y Honduras, y tienen que hacer poco camino para cargarlas; no más de 300 pasos, cuando yo estuve ahí, mientras que en Cabo Catoche se veían obligados a cargarla 1,500 pasos antes de partir del lugar. (Dampier, p. 53).

En cambio, los españoles hacia el istmo de Panamá, el Darién y las costas de Cartagena de Indias hasta la península de la Guajira, en contraposición a los ingleses, estuvieron orientados durante el siglo XVI y XVII a las correrías de conquista, la explotación perifera y sobre todo a la búsqueda de los metales preciosos. El litoral sur del caribe occidental y su principal puerto, Cartagena de Indias, se consolidaron más como lugar de apoyo al tránsito marítimo y lugar de transbordo de los metales provenientes del virreinato del Perú vía Panamá, Nombre de Dios durante el siglo XVI y Portobelo siglo XVII. Lugar de acopio de oro y plata y de

³⁴ Rafal Reichert, “Navegación, comercio y guerra...,” *Península* 7, no. 1 (2012): 13–37 7

importación de esclavizados africanos que resto interés a la explotación de otros recursos.³⁵ Ahora bien, las labores defensivas del puerto de Cartagena de Indias en el entramado de la Carrera de Indias la llevaron a un consumo importante de maderas por la reparación de barcos y mantenimiento de flotas guardacostas.³⁶

Holandeses e ingleses se sintieron atraídos por unas costas, deshabitadas de poblaciones españolas y desde 1655 con la base de Jamaica todo el litoral de América central, salvo los puertos principales del sistema de flotas, quedó a sus expensas con la única dificultad de negociar con los pueblos originarios, siendo cada vez más visitada comercialmente además de la bahía de Honduras y Yucatán la extensa costa de los Mosquitos hasta bocas del Toro y el Darién. De igual forma la costa oriental de Cartagena de Indias hasta el lago de Maracaibo, solo defendida en donde existían bancos periferos, también fue visitada asiduamente por barcos de Jamaica y sobre todo Curazao, practicándose un comercio extractivista de palo de Brasil, especialmente durante en el siglo XVIII.³⁷

El espía Juan Canosa de misión en Jamaica informaba de su comercio y movimientos navales y en un informe enviado al apostadero naval de Cartagena de Indias de la actividad maderera en 1785:

Es positivo que los extranjeros, particularmente de la nación inglesa anhelan mucho por el ilícito comercio con nuestras costas de Rio Hacha y Santa Marta, de donde se extrae con frecuencia, y sin noticia de los reales oficiales porciones de mulas, caballos, ganado vacuno, y mucho palo de brasilete del que se produce por las inmediaciones de Maracaibo y Coro. Este último renglón despreciable, es para los extranjeros de mucha importancia y codicia. Y es tanto el que se saca, que encontré en la isla desierta de Urua desembarcados para de allí conducirlos a su destino más de 6 u 8 mil quintales cuyo producto y el de los demás retorna a nuestros países en géneros de mercancía.³⁸

³⁵ Antonino Vidal, *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe* (Sevilla: CSIC/Universidad de Sevilla, 2002);

³⁶ Sergio Amaya, "Poderío naval en las Indias," *Revista de Estudios en Seguridad Internacional* 3, no. 2 (2017): 169-188; Sergio Amaya, S. (2017). "Poderío naval en las Indias: las galeras de Cartagena y Manila (1571-1621)." *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*, 3(2), 169-188.

³⁷ Klooster, Win "Inter-Imperial Smuggling in the Americas, 1600-1800." En Bernard Baylin and Patricia I. Denault (Eds), *Soundings in Atlantic History. Latent Structures and intellectual currents, 1500-1830.* (Cambridge, Harvard University Press. 2009), 141-180.

³⁸ Archivo General de Indias (AGI) Guatemala, 666, Microfilm C-01070, Carta Juan de Canosa fechada 29 Julio de 1785.

En general en el Caribe occidental la importancia de los cortadores y comerciantes tomo notoriedad a fines del siglo XVII, cuando inició la persecución de la piratería que abocó a muchos de estos hombres a establecer campamentos madereros en muchas calas y desembocaduras de ríos centroamericanos. Los curtidos bucaneros vieron la oportunidad de dejar el mar, sobre todo ahora que la armada de Barlovento perseguía con dureza la rapiña de corsarios y piratas, y se dedicaron a la piratería forestal buscando maderas como el cedro y la caoba. Desde 1680 los asentamientos de Yucatán, Honduras y la Mosquitia se dedicaron también al comercio ilícito, iniciando al tiempo la tala sistemática de maderas tintóreas para la industria lanera.³⁹ La caoba se usó en la construcción naval y, a finales del siglo XVIII, se puso de moda en la industria del mueble sobre todo en Nueva York y Londres. La mano de obra esclavizada fue indispensable para esta actividad. Después de que en 1732 el comerciante beliceño maderero William Pitt se trasladó a Black River, en la costa noreste de Honduras la importancia de la madera en la dirección de los acontecimientos de la Mosquitia fue determinante.⁴⁰

En el Darién aparecieron también asentamientos de antiguos piratas franceses dedicados a la pesca de tortugas de Carey y el corte de madera actividades que conectaron con facilidad redes de comerciantes de Jamaica, Curazao y Saint Domingue.⁴¹ En cuanto al palo de Brasil durante el siglo XVIII en el litoral neogranadino la demanda fue acaparada por los holandeses, quienes poseían el conocimiento de su transformación en tinta y porque, al estar rotas las relaciones comerciales entre España e Inglaterra, pasaron a ser intermediarios comerciales entre ambas naciones.⁴² El jesuita Antonio Julián describía este comercio:

Y porque, como todos saben, es el Brasil -que así los tintoreros absolutamente llaman el leño- un renglón considerable de comercio, por lo que sirve para los tintes, quiero más indubitavelmente explayarme en el asunto... el descuido o inacción de

³⁹ Enriqueta Vila Vilar y Antonino Vidal Ortega, "El comercio lanero y el comercio trasatlántico. Écija en la encrucijada," en *Actas VI Congreso Écija y el Nuevo Mundo* (Sevilla: Ayuntamiento de Écija, 2002), 57-68.

⁴⁰ Archivo General Simancas (AGS). Secretaría de Guerra, Legajo 6945. Relación del estado de la familia de Pitt. 25 marzo de 1784. Fls. 453-459

⁴¹ AGI, Panamá 307 Expediente sobre el comercio de los indios del Darién. Año 1685. Fls. 580-610.

⁴² Jesús Bohórquez, "Más para entretener la miseria que despertar la codicia: los frutos del comercio y los mercados imperiales durante el nacimiento del liberalismo. Nueva Granada (1780-1810)," *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 36, no. 1 (2009): 17-53; Camilo Torres, "El palo de Brasil un rojo fugitivo" (tesis de maestría, Universidad de los Andes, 2012), <https://repositorio.uniandes.edu.co/entities/publication/dd7250ce-b06b-4b79-b13c-83111ed06e5a>.

los comerciantes españoles en no procurarlo para su propio interés, y de la nación, y la descarada solicitud de los extranjeros para llevárselo a Curazao, y a la Jamaica, a Holanda, e Inglaterra, y a otros puertos del norte.⁴³

Desde siglo XVII, cuando los ingleses se establecieron en el norte de América y las Indias Occidentales el contrabando se había extendido por todo el Caribe. Bernard Bailyn señala que el mundo atlántico inglés era mucho mayor y más complejo que su imperio formal.⁴⁴ En la primera mitad del XVII el comercio directo fue dominado por los sefarditas, quienes tuvieron su base principal en Curazao.⁴⁵ Los ingleses se retrasaron respecto de estos porque sus asentamientos tempranos fueron periféricos y carecían de una base adecuada para canalizar el comercio o proporcionar depósitos y refugio seguro frente a las represalias españolas, pero la captura de Jamaica resolvió la situación. Situada en el corazón del caribe español con un seguro refugio en Port Royal, Jamaica vino a dar una oportunidad ideal a un contrabando inglés que impulsó al comercio maderero por dos razones, uno porque la isla de Jamaica se desmontó para convertirse en plantación y la madera de los bosques originarios dinamizó este comercio y dos porque por primera vez los asentamientos madereros de Honduras y Yucatán tuvieron protección del Rey.⁴⁶

De la marginalidad a la centralidad: Bosques en litorales de la tierra firme.

El comercio del palo de Brasil se dio por más de tres siglos y existen abundantes testimonios que describen la actividad.⁴⁷ El padre Julián publicó en Roma el año de 1777 la interesante crónica *la Perla de América*, provincia de Santa Marta, es una obra de alto contenido científico y geográfico escrita en el exilio jesuítico. En la primera parte describe de forma generosa la naturaleza de la provincia mostrando sus frutos, plantas y riquezas naturales. En este sentido deja una relación detallada de sus maderas y de cómo se usaban concibiéndolas como

⁴³ Antonio Julián *La perla de América: provincia de Santa Marta*. (Madrid: Imprenta de don Pedro Sancha, 1787), 53.

⁴⁴ Bernard Bailyn, **Atlantic History: Concept and Contours** (Cambridge, MA: Harvard University Press, 2005).

⁴⁵ Cornelius Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and on the Coast, 1580–1680* (Gainesville: University of Florida Press, 1971).

⁴⁶ Nuala Zahedieh, "The Merchants of Port Royal, Jamaica, and the Spanish Contraband Trade, 1655–1692," *William and Mary Quarterly* 43, no. 4 (1986): 570–593.

⁴⁷ Camilo Torres, "El desmonte del bosque seco tropical en el Caribe: La Guajira y el valle del río Cesar a finales del periodo colonial," en *Fragmentos de Historia ambiental** ed. Claudia Leal (Bogotá: Universidad de los Andes, 2020), 3–32.

unas de las riquezas de este litoral. Sobre el palo de Brasil manifestaba que era un patrimonio natural que abundaba, en los alrededores de la capital y desde ahí hacia Riohacha en la península de la Guajira mencionando como hacia el interior de la costa existían abundantes bosques:

Hallase junto a la misma Ciudad capital de Santa Marta: hallase en las inmediaciones del rio de la Hacha. De esta Ciudad del rio de la Hacha, hasta el valle de Upar o Ciudad de los Reyes, corre un gran trecho de tierra donde se levantan montes de este leño, y del valle de Upar hacia la Nueva Valencia, sigue el camino real por entre montes de árboles del Brasil.⁴⁸

Señala que en la gobernación los caminos eran fáciles, llanos y había abundancia de caballos por lo que el transporte era sencillo, así que sin mucha dificultad se daba la gente humilde a esta labor. A pesar de su abundancia eran pocos los que aprovechaban el recurso. Y manifiesta con cierto pesar que aun siendo tanta la cantidad, tan fácil su transporte y tan inmediatos los puertos, los que disfrutaban del negocio eran los extranjeros que llegaba a los diversos puertos de la costa en balandras, paquebotes y bergantines, desde donde los embarcaban a sus “reinos y Repúblicas de Europa”.

Esta no era la única riqueza maderera, en el mismo orden descriptivo, el Alférez don José Nicolás de la Rosa en su crónica de la *Floresta de la Santa Iglesia Catedral de la ciudad de Santa Marta*, publicada en 1739, describe la fertilidad de la región y la fecundidad de sus bosques y comentaba sobre las riquezas y uso de sus maderas.

Acerca del Roble:

No es de menor nobleza el cedro en nuestros montes que en el Líbano; porque si allí descolla su hermosura, aquí eleva su producción y uso. No describo su forma, porque es muy sabida; y así, solo diré que su madera olorosa y suave, sirve para tabernáculos y otras esculturas de talla, para enmaderamientos de templos y otros edificios, instrumentos músicos, cajas, mesas y bancos, y también para embarcaciones mayores y menores, así de la navegación del mar, como del Rio Grande: con advertencia que estas del rio se hacen de una sola pieza, y pocas de

⁴⁸ Antonio Julián *La perla de América: provincia de Santa Marta*. (Madrid: Imprenta de don Pedro Sancha, 1787), 71.

dos, de que se infiere su magnitud, pues hay embarcaciones de una pieza que la bogan diez y ocho indios.⁴⁹

Acerca de la Caoba y el palo de Brasil indicaba sus características morfológicas y las propiedades que cada uno de estos tenía:

La caoba, también árbol grande, grueso y frondoso, muy semejante al cedro, pero más pesado. Hácense de él canoas, mesas, batéas mayores y menores, y otras obras curiosas y servibles.

Este abunda tanto en nuestra provincia y la del Rio de la Hacha, que hay montes enteros de este árbol. Sirve para los tintes, con la grandeza que, siendo su natural color rosado, lo varía a otros colores, según la mezcla que se le introduce, y el más selecto el morado, con solo el mixto de flor de ceniza.⁵⁰

Otros registros de las maderas de la costa de tierra firme las encontramos asociadas a la labor de los marinos de las armadas que en el último cuarto del siglo XVIII elaboraron informes de reconocimientos de inteligencia militar para localizar zonas para el abasto de naval. En el apostadero de Cartagena de Indias encontramos un documento de una expedición desde la costa oriental de Venezuela hasta el escudo de Veragua en las costas panameñas. Este registro señala de donde se extraían las mejores maderas para apoyar la necesidad de construir un astillero.⁵¹ No hay duda que estos informes obedecían a decisiones importante para la salud y proyección del imperio hispano, por tanto, elaborar información sobre las maderas resultaba de importancia vital dentro de las estrategias políticas y militares españolas y sus posibilidades de fortalecer la capacidad naval con la creación de astilleros.

El informe, reflejo de las preocupaciones del imperio, menciona que los mejores puertos para el acopio no coincidían con los puertos más poblados e importantes. Señala que las mejores condiciones en las costas venezolanas eran las de Puerto Cabello. Primero, por la posición de abrigo, segundo por la población

⁴⁹ José Nicolás De la Rosa, *La Floresta de la Santa Iglesia Catedral de la ciudad de Santa Marta. 1739*. (Madrid: Imprenta de D. M. de Cabrerizo, 1833), 248.

⁵⁰ *Ibidem*, 249.

⁵¹ Archivo General de la Nación. (AGN). Colonia, Milicias y Marina, Tomo 81, doc. 93. Arsenal de Cádiz: remisión de maderas de construcción de Lorica, Mahates y Tolú. Fls. 626-633.

que lo rodeaba y tercero por unas condiciones ventajosas en cuanto a los costos económicos que eran mucho más favorable que los de Cumana. Por tanto, anota que reunía ideales condiciones para establecer un astillero y que se podía abastecer de maderas “de excelentes calidades y todos los tamaños desde el golfo de Paria hasta las islas Tucacas.”

Entre las islas Tucacas y las de San Bernardo existían las mejores maderas y más fáciles de acceder entre Maracaibo y Sabanilla. De la ciudad del lago incluso dice que sin duda es el mejor lugar para construir navíos:

Las orillas de las lagunas y los ríos que desaguan en ellos producen las más excelentes maderas de construcción que se conocen en abundancia.... el cedro y la seiba para fondos y cubiertas, la vena, que se petrifica en el agua paraquillas y cabillas para los fondos, el guayacán y otras infinitas y primorosas para los mismos usos. Sería bueno ordenar a los gobernadores promuevan y obliguen a hacer plantío de determinado número de árboles y que se cuiden y conserven de los pueblos aledaños.⁵²

Entre las especies más apreciada y útiles refiere el siguiente uso. “El Cedro y la Ceiba para fondos y cubiertas, la vena, que se petrifica en el agua, paraquillas y cabillas para los fondos, el guayacán y otras variedades “infinitas” también para los mismo.”

En dirección oeste especifica Sabanilla descrita como una bahía formada por la isla más occidental que forma la boca del río Magdalena. Manifiesta su facilidad para fondear al abrigo de las brisas y la comodidad que ofrecía para cargar las urcas. Describe el río y su desembocadura como lugar de abundantes maderas de todas las especies y excelente calidad. Estas podían bajar en balsas hasta el puerto con suma facilidad y sin problema alguno conducirse hasta Cartagena, aunque refiere que la ciudad puerto se abastecía de maderas que venían de la costa de Sotavento. Señala también el río Gaira y Dulcino hacían dos pequeñas calas entre Santa Marta y la Ciénaga que, aunque abundante en buenas maderas tenían más riesgos por la ausencia de defensa.

⁵² Archivo General de la Nación. (AGN). Colonia, Milicias y Marina, Tomo 81, doc. 93 fls. 626-633. Arsenal de Cádiz: remisión de maderas de construcción de Loricá, Mahates y Tolú.

españoles y que había que consolidar los presidios y el poblamiento para poder contar con estas "maderas selectas". El informe señala como puntos para el acopio, el río Banana, el río Mosquito, Concepción y puerto escondido que si se consolidaran como dominio español sería lugar ideal para establecer un astillero.

Desde la punta de San Blas hasta Veraguas, proliferaban las maderas a pesar de haber sido extraídas por más de un siglo por comerciantes de bandera inglesa y sobre todo holandesa por ser costas en extremo lluviosas, despobladas y de bosques abundantes. Señala que para los españoles el río más fácil sería el Chagres por el control militar del mismo, aunque el río usado por los holandeses era el Coclee.

Concluye el informe afirmando que no había navegado a Sotavento de ese litoral, pero que conocía la abundancia de buenas maderas y de quienes practicaban el corte y su comercialización, en concreto en la laguna de Chiriquí, el río San Juan y lago de Nicaragua, costa de los mosquitos, Trujillo, Omoa, Golfo de Honduras y puertos de la península de Yucatán eran los ingleses y los holandeses. Aunque pensaba que excepto en los lugares de los pueblos mosquitos podían establecerse cortes y si estuvieran poblados y cultivados tendrían buenos astilleros. De esta manera el informe corrobora la importancia que adquiere el control de la explotación maderera para la producción de barcos, elementos clave para el fortalecimiento naval español en este contexto de rivalidad imperial.

La importancia maderera de los litorales centroamericano y de Yucatán y sus conexiones con Curazao y Jamaica

Los palos tintóreos, la caoba, el carey y la zarzaparrilla dirigieron los intereses británicos en Yucatán y América Central durante los siglos XVII y XVIII. En el último cuarto del siglo XVII los piratas forestales regularizaron la extracción maderera en Yucatán, negocio que prosperó y que llamó pronto la atención de los agentes británicos tanto de la metrópoli como de las islas caribeñas. Actividad que provocó un amplio impacto atlántico ocasionó conflictos anglo-españoles durante el siglo XVIII. Con la excepción del azúcar, ningún producto básico ha desempeñado un

papel más significativo en la historia del Caribe que el palo de tinte.⁵⁴ La tala de maderas tintoreas fue posiblemente la actividad ilícita más rentable en la historia del mundo atlántico.⁵⁵ Entre 1660 y 1750, estas maderas fueron el recurso natural de mayor valor comercial e importancia política extraído por los ingleses en cualquier parte de los trópicos americanos, siendo la bahía de Honduras el principal lugar de extracción, junto a Campeche en Yucatán.⁵⁶ Tras el tratado de Madrid de 1670 la piratería fue reprimida, muchos de estos hombres se iniciaron en el corte de madera. Durante las siguientes décadas Europa y Gran Bretaña recibieron cientos toneladas vía Jamaica, Curazao y las colonias del norte. El negocio se originó en Yucatán, pero los asaltos españoles en la península llevaron a los cortadores de madera a desplazarse al río Walix en la Bahía de Honduras, un territorio que perduró explotado durante todo el siglo XVIII y que incluso fue reconocido en los tratados de paz entre británicos y españoles.⁵⁷

Los primeros en surcar estas costas fueron los holandeses que las navegaban desde las primeras décadas del siglo XVII. Estos incluso intermediaron entre los ingleses y los pueblos nativos en primer momento. Durante la segunda mitad del siglo, muchos prófugos y huidos de la justicia se unieron sentimentalmente a las mujeres nativas, iniciando con ellos acuerdos entre estos y los mosquitos que participaron conjuntamente en expediciones para cortar maderas o embarcarse en las correrías piratas por ser excelentes marineros y expertos pescadores de tortugas y manatíes.⁵⁸ Para 1730 existían en la Mosquitia tres colonias con autoridades propias dedicadas al corte de madera, el contrabando y la explotación de otros recursos naturales, Black Rivers, Cabo de Gracias y Bluefields.

Desde la segunda mitad del siglo XVII, Inglaterra se concentró en incrementar la beligerancia para incidir en las oportunidades comerciales

⁵⁴ Arthur P. Newton, *European Nations in the West Indies, 1493–1688* (Londres: A. & C. Black, 1933).

⁵⁵ Kevin McDonald, "Sailors from the Woods: Logwood Cutting and the Spectrum of Piracy," en *The Golden Age of Piracy: The Rise, Fall, and Enduring Popularity of Pirates*, ed. David Head (Athens: University of Georgia Press, 2018), 50–65.

⁵⁶ Karl Offen, "Race and Space in Colonial Mosquitia, 1600–1787," en *Between Race and Place: Blacks and Blackness in Central America and the Mainland Caribbean*, ed. Lowell Gudmundson y Justin Wolfe (Durham, NC: Duke University Press, 2010), 92–129.

⁵⁷ Archivo General de Simancas (AGS). Secretaria de Guerra legajo 6945. Expediente sobre el coronel inglés don Roberto Hodgson. 1783-1787. Fls. 1-916

⁵⁸ Claudia García, "Hibridación, interacción social y adaptación cultural en la Costa de Mosquitos, siglos XVII y XVIII," *Anuario de Estudios Americanos* 59, no. 2 (2002): 441–462.

ofrecidas por el monopolio, buscando asegurar sus dominios en las pequeñas Antillas. Dos compañías comerciales privadas activaron las transacciones: la Royal African Company y la West Indian Company, fundadas en 1672 y 1674 respectivamente, las cuales iniciaron las inversiones en ingenios y destilerías para obtener ron, melaza y azúcar en Jamaica, Nevis y Barbados, del mismo modo impulsaron el comercio de tabaco, algodón, café, cacao, melaza, maderas tintóreas, caoba y añil. Relacionadas con compañías portuguesas en la Costa del Oro de África, adquirirían esclavizados para llevar a Barbados y Nevis y distribuir en las colonias del norte y el gran Caribe, así llegaron los africanos esclavizados a las costas centroamericanas.⁵⁹

William Dampier describió las particularidades del trabajo con los palos tintóreos; e incluso detalla el funcionamiento de una compañía de tres socios escoceses: uno, llamado Price Morrice, que residía en la costa y poseía una piragua, la embarcación ideal para desplazarse por la costa y sus ríos; los otros dos socios, Mr. Duncan Campbell y Mr. George, comerciantes pero a quienes no les gustaba ni el lugar, ni el empleo, por lo que una vez conseguida la mercancía esperaban la oportunidad para viajar en el primer barco disponible. Así arribó un barco proveniente de Boston comandado por el capitán Hall, llegaron a un rápido acuerdo y fletaron un barco de cuarenta toneladas de maderas para Norteamérica.⁶⁰

Desde finales del siglo XVII, los asentamientos de Yucatán y la Mosquitia se dedicaron regularmente al comercio ilícito e iniciaron la tala sistemática de las maderas tintóreas. La caoba también apetecida se usó principalmente en la construcción naval y, a finales del siglo XVIII, se puso de moda en la industria del mueble. La mano de obra esclavizada fue indispensable para estas actividades.⁶¹ Los bucaneros que abandonaron el mar, sobre todo desde que la armada de Barlovento los perseguía con determinación, se dedicaron al corte, buscando maderas como el cedro y la caoba. En diciembre, al finalizar la temporada de lluvias, los ojeadores identificaban lugares en la selva en las cercanías de algún

⁵⁹ Hugh Thomas, *La trata de esclavos: Historia de tráfico de seres humanos de 1440 a 1870* (Barcelona: Planeta, 1998).

⁶⁰ William Dampier, *Dos viajes a Campeche, con el facsimilar de la edición inglesa de 1705* (México: Miguel Ángel Porrúa, 2004).

⁶¹ Caroline A. Williams, "Living Between Empires: Diplomacy and Politics in the Late Eighteenth Century Mosquitia," *Americas* 70, no. 2 (2013): 237–68.

arroyo, para transportar las maderas aguas abajo y que su ubicación no distase mucho de un campamento base. La tala se producía en la estación seca y se extendía hasta abril; luego, la flotaban en los ríos y esperaban la venida de las lluvias que deslizaban la madera hacia la costa con la subida del nivel del agua. En las desembocaduras los buques esperaban; una vez cargados zarpaban rumbo al Atlántico norte.

Los esclavizados eran traídos a las playas por comerciantes esclavistas Curazoleños y jamaiquinos. Eran utilizados en el transporte y trabajaban en las cuadrillas; la dureza del trabajo les impulsaba a correr el riesgo de escapar hacia los territorios españoles para conseguir su libertad, negociando la valiosa y estratégica información sobre los asentamientos costeros de donde venían.⁶² Las cuadrillas eran completadas con zambos contratados, considerados magníficos leñadores, y algunos indígenas encargados de la agricultura para el abasto de los campamentos. La madera se cortaba en cuadrados y estampaban sus nombres. La piratería forestal se hacía sin disimulo frente a españoles e indígenas y expoliaron la madera con la consciencia de que los bosques no le pertenecían a nadie y que eran más abundantes de lo que los nativos necesitaban para vivir.⁶³ Estos hombres urdieron, sin someterse a legalidad alguna, un complejo sistema comercial que involucraba reclamos de tierra, negreros, propietarios de esclavizados, capitanes, marineros, esclavizados y agentes en Inglaterra para vender y distribuir. La prosperidad del Atlántico inglés, durante el siglo XVIII, esclarece la expansión del comercio de maderas como la caoba, el cedro o el roble.

Desde mediados del siglo XVIII, la caoba despojada de los bosques caribeños marcó el estándar de calidad en la industria maderera mundial. En primer lugar, los ingleses la extrajeron de Jamaica y las colonias antillanas en la fase de expansión de azúcar; una vez devastados los bosques isleños, los madereros miraron hacia América Central, periferias lejanas del Imperio español con inmensas selvas. Ejemplo de ello se recoge en el suplemento de la *Gazeta Real de Jamaica* de 21 mayo 1785, en un registro de los barcos que iban y venían de la costa de los

⁶² Matthew Restall, "Crossing to Safety? Frontier Flight in Eighteenth-Century Belize and Yucatan," *Hispanic American Historical Review* 94, no. 3 (2014): 381–419.

⁶³ Ana Elvira Cervera Molina, "Belice y Yucatán a través de las historias de viajes: Dos siglos de escenarios traslapados Diálogos a propósito del vacío," *Península* 14, no. 2 (2019): 77–98.

Mosquitos, se menciona que el Bergantín Antelope había cargado en la costa Mosquitos 24 mil pies de Caoba.⁶⁴

En 1780, el labrador Francisco Archibold residente en la isla de Providencia, en declaración ante marinos españoles que comprobaban el desalojo británico, reclamaba amargamente por las libertades que se tomaban las embarcaciones de Jamaica con la tala indiscriminada de caoba, cedro y otras maderas. La extracción, el corte y el transporte fueron hechos, en su mayoría, por esclavizados afrocaribeños que cortaban la madera en troncos, tablones y planchas. En dos puntos clave se apoyaba este áspero comercio: el primero, los cortadores debían disponer de numerosos esclavizados para talar y conducir las maderas; el segundo, debían tener conexiones con agentes ágiles y de confianza que transportasen las cargas y supervisaran el viaje trasatlántico, que solía durar un mes, y que después debía planificar el retorno de los buques para que el largo y trabajoso proceso fuera ejecutado en el tiempo debido. Los barcos solían recalar en Jamaica o en alguna otra colonia de las Indias Occidentales; transportaban pasajeros e, incluso, en alguna ocasión, regimientos militares desplazados de una a otra isla.

Mapa. 3. **Establecimientos madereros y territorios misquitos en el Caribe centroamericano**



Fuente:

Elaboración propia a través de las fuentes consultadas

⁶⁴ AGI, Guatemala 666, Gazeta Real de Jamaica fls. 625-626.

Las reiteradas confrontaciones desgastaron a ambas monarquías y por ello enfrentaron dificultades y crisis económica como consecuencia de una lucha sin tregua. Sin embargo, no debemos olvidar el proceso revolucionario de las colonias de América del Norte, entre 1775 y 1781, que dio lugar a la República de Estados Unidos de América, pues la contienda incidió directamente en el caribe occidental y llevó a los británicos a buscar negociaciones de paz en 1783 por medio del tratado de París. Aunque los acuerdos, al igual que los anteriores, no pacificaron los territorios, sí condujeron a pactos que la corona española estaba dispuesta a hacer cumplir, sobre todo expulsando a los ingleses. Desde 1788, de las islas y costas fueron expulsadas más de 2000 personas, entre esclavizados y libres. Muchos se dirigieron a Belice y otros tomaron rumbo a las Bahamas, Gran Caimán y Jamaica. Fue en ese contexto donde los territorios centroamericanos tomaron un valor sin precedentes para los intereses españoles.⁶⁵ Se fortalecieron las iniciativas exploratorias y se enviaron ingenieros y marinos para que mapearan e indagaran las condiciones para explotar sus recursos. En especial para evitar la explotación de maderas nobles y tintóreas por parte inglesa. Este producto podría ser aprovechado por las autoridades hispanas para fortalecer su capacidad mercante y naval.

Buena parte de los intereses hispánicos por el control de la explotación de los recursos madereros y la oferta natural de estos territorios quedaron consignadas en los informes de estos agentes imperiales. Ellos dejaron testimonios importantes para entender el negocio. El 20 de septiembre de 1791 Juan de Villajuana encargado de hacer una relación de los lugares dedicados a la explotación de la madera en la provincia de Yucatán describía el golfo de Honduras:

El río Walix... se entra mucho a tierra que es donde los ingleses tienen ranchos de los negros que cortan el palo de campeche distanciado 30 o 40 leguas del embarcadero por recelo de los corsarios... cortada la porción de palo que necesitan la conducen en barcos pequeños al embarcadero de donde los pasan

⁶⁵ AUTOR/A, (Santa Marta: Universidad del Magdalena—Universidad Nacional de Colombia, 2022), 89–110.

a los que tienen prevenido para este fin; y hay ocasiones que cargan 18 y 20, entre balandras Bergantines y Fragatas...⁶⁶

Siguiendo con las relaciones de los ingenieros españoles enviados a redescubrir los territorios de la Mosquitia en el último cuarto del siglo XVIII, el marino Francisco Javier de Vargas en su comisión de reconocimiento al llegar a la laguna de perlas nos dejó este fresco sobre la extracción de maderas de los ingleses:

... hay una laguna llamada de perlas.... se avistaron varias embarcaciones... en la parte que hace isla habitan un crecido número de ingleses; los principales se llaman Yannitz, Ravin, Path, Patazin, Niguiartz, Ane, Hervit y Brat, que sacan y remiten a Jamaica abundancia de caoba, cedro macho y maría.⁶⁷

Y algo más al sur, a finales del siglo XVIII, el ingeniero Antonio Porta Costas en su relación tras navegar las costas describió el asentamiento maderero del coronel Robert Hodgson. Un asentamiento tan importante que lo llevó a negociar con el virrey de la Nueva Granada Caballero y Góngora el no abandono de sus explotaciones tras la paz de París de 1785. El acuerdo concluyó con el viaje de Hodgson a Cartagena de Indias a jurar vasallaje a Carlos III, pacto que produjo la ira y enemistad de los jamaquinos. Antonio Porta Costas escribe:

"...tiene 200 esclavos negros de ambos sexos y 30 individuos de distintas naciones; ingleses americanos, franceses, unos son marineros y otros trabajan en distintas faenas y algunos están sin ejercicios esperando proporción para pasar a otros destinos. Todos lo que están por cuenta del coronel se ejercitan en cortar madera, aserrarla y escuadrarla, en buscar zarza y otros ejercicios de esta clase, cuyos efectos remite a Jamaica e Inglaterra y muy poco a Cartagena.... Desde mi llegada se estaba cargando madera en una fragata inglesa titulada Sarah, de Bristol, de construcción holandesa, y porte de más de 300 toneladas..."⁶⁸

⁶⁶ Archivo Museo Naval de Madrid (AMN), Legajo 192 Ms 319.21 Descripción y noticias del río Vallix y otros con expresión de los parajes donde se corta por españoles e ingleses el palo de campeche. Don Juan de Villajuana. Fls. 150-155

⁶⁷ AMN, Legajo 193 Ms 324. Comisión de reconocimiento de la costa de los Mosquitos 10 de mayo de 1777, fls 60-66.

⁶⁸ AMN, Legajo 193 Ms 0321/012, Relación del reconocimiento Geométrico y Político por el ingeniero ordinario don Antonio Porta Costa, 1 agosto de 1790. Fls. 82-88

La costa de la Mosquitia e islas adyacentes jugaron un papel central en el corte y comercio de maderas que tuvo uno de sus epicentros importantes en el Caribe, los agentes imperiales y comerciales encontraron en estos territorios una cantera importante para la extracción de diferentes productos forestales y frutales que dinamizaron la economía trasatlántica.

Conclusiones

La madera fue una de las materias primas más importantes durante los siglos XVII y XVIII. El desarrollo de la navegación, el comercio trasatlántico y el crecimiento exponencial de las rivalidades y las confrontaciones por la hegemonía global llevaron a reforzar las armadas imperiales, esto hizo de la madera un producto fundamental para los intereses de las Monarquías europeas y un activo geopolítico de importancia estratégica para el poderío naval, ello explica las razones por las que la propia explotación de maderas se convirtió en un verdadero campo de confrontación en el contexto de las rivalidades imperiales en el Caribe y la priorización, algo tardía, de las exploraciones hispánicas en el Caribe occidental en busca de este activo natural y como mecanismo para frustrar la extracción inglesa y tomar el control de este valioso producto. Potenciar las armadas se convirtió en un desafío militar y naval para los imperios, estas eran símbolo de poder y trataban de ser reflejo de fuerza y control sobre los territorios de ultramar y las rutas comerciales. Este enorme aparato militar naval requería de un enorme acopio de maderas para los apostaderos, sus arsenales y los astilleros.

De esta forma, como hemos evidenciado a lo largo del trabajo la madera fue prioritaria y se buscó en todos los lugares posibles, tanto en los territorios propios como del enemigo. Se organizaron expediciones de registro y búsqueda, se establecieron redes comerciales y se negoció en diferentes mercados. Toda esta compleja red de intereses hizo que la madera se convirtiese durante el siglo XVIII en un producto global y fundamental para los intereses estratégicos imperiales.

El otro tipo de extracción de maderas giró, desde el temprano en el siglo XVI, de un lado hacia el uso de diferentes palos tintóreos asociados a la revolución textil europea y al consumo de ropas y telas de un modo cada vez más mundial. Y de otro, a las maderas lujosas asociadas al mobiliario, aunque estas como como el

caso de la caoba destacaron por su limitada disponibilidad, durabilidad y su creciente escasez, sobre todo por la sobre explotación sistemática de sus entornos naturales. Mientras que la caña de azúcar, el tabaco o el añil fueron domesticados y cultivados por trabajadores esclavizados en plantaciones, la caoba y otras maderas preciosas eran cortadas directamente de la naturaleza, un recurso no renovable en un mundo de lujosos artículos tropicales impulsados por el comercio atlántico.

Las maderas de calidad superior se convirtieron en barcos, en mobiliario lujoso y todo tipo de paneles para la construcción, usados para resistir las inclemencias meteorológicas y las demandas ocasionadas por los cambios de la moda durante más de dos siglos. Ahora bien, los bosques del gran Caribe fueron esquilados al ser talados sistemáticamente sin posibilidad para su reproducción durante todo el siglo XVIII y el siglo XIX, lo que derivó hacia la escasez de muchas especies arbóreas y durante el siglo XX a su total extinción.

Sin duda alguna, la historia de la explotación y consumo de las maderas del Caribe todavía está por construirse a pesar de los avances historiográficos de los últimos años. Las investigaciones históricas están evidenciando la conformación de nuevas relaciones socioambientales indirectamente signadas por una economía de plantación más allá de la esclavización de seres humanos y la producción de azúcar, afectando las relaciones con la naturaleza de los habitantes de las zonas marginales de la región. Una historia que nos hará entender mejor la formación de sus estructuras sociales más allá de la plantación, la complejidad de las redes comerciales atlánticas, el consumo de lujo, la emulación, las cadenas de mercancías y la relación entre producción y consumo de los productos tropicales.

Fecha de recepción: 12/01/22
Aceptado para publicación: 22/04/22

Fuentes Primarias

Archivo General de la Nación de Colombia. (AGN). Colonia, Milicias y Marina, Tomo 81, doc. 93 fls. 626-633.

Archivo General de Simancas (AGS). Secretaria de Guerra legajo 6945. 1783-1787, fls. 1-916

Archivo General de Indias (AGI), Guatemala 666, Gazeta Real de Jamaica fls. 625-626.

Archivo Museo Naval de Madrid (AMNM), Legajo 192 Ms 319.21, fls. 150-155

Bibliografía

Álvarez Peláez, Raquel. “La historia natural en tiempos del emperador Carlos V,” *Revista de Indias* 60, no. 218 (2000): 14–31

Amaya, Sebastián. “Poderío naval en las Indias: las galeras de Cartagena y Manila (1571–1621).” *Revista de Estudios en Seguridad Internacional* 3, no. 2 (2017): 169–188.

Anderson, Jennifer L. *Mahogany: The Costs of Luxury in Early America*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2012.

Andrews, K. R. “The English in the Caribbean, 1560–1620.” En *The Westward Enterprise*, editado por K. R. Andrews, N. P. Canny y P. E. H. Hair, 81–102. Detroit: Wayne State University Press, 1979.

Aragón, A., R. Reichert y J. T. Wing. “Maderas para el rey: avances, resultados, propuestas.” *Obradoiro de Historia Moderna* 28 (2019): 7–26.

Arias, Jorge. “Apuntamientos para la historia del Apostadero de Marina de Cartagena de Indias.” *Boletín de Historia y Antigüedades* 743 (1981): 963–986.

Åström, Sven-Erik. “English Timber Imports from Northern Europe in the Eighteenth Century.” *Scandinavian Economic History Review* 18, no. 1 (1970): 12–32.

Beinart, William, y Lotte Hughes. *Environment and Empire*. Oxford: Oxford University Press, 2007.

Bohórquez, Jesús. “Más para entretener la miseria que despertar la codicia: los frutos del comercio y los mercados imperiales durante el nacimiento del liberalismo. Nueva Granada (1780–1810).” *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 36, no. 1 (2009): 17–53.

Cañizares-Esguerra, Jorge. *Nature, Empire, and Nation: Explorations of the History of Science in the Iberian World*. Stanford, CA: Stanford University Press, 2006.

- Cervera Molina, Ana Elisa. “Belice y Yucatán a través de las historias de viajes: dos siglos de escenarios traslapados.” *Península* 14, no. 2 (2019): 77–98.
- Contreras Calcáneo, Alejandra. *Los colores del imperio: el palo de tinte y el free trade inglés, 1648–1675*. Tesis de maestría, Centro de Investigación y Docencia Económicas, 2022.
- Contreras Sánchez, Alejandra del Carmen. *El palo de tinte, su proceso de explotación y sus circuitos comerciales, 1750–1807*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1987.
- Crosby, Alfred W. *Imperialismo ecológico: la expansión biológica de Europa, 900–1900*. Barcelona: Crítica, 1988.
- Curry, Helen Anne, Nicholas Jardine, James A. Secord y Emma C. Spary, eds. *Worlds of Natural History*. Cambridge: Cambridge University Press, 2018.
- Dampier, William. *Dos viajes a Campeche*. México: Miguel Ángel Porrúa, 2004.
- Delbourgo, James, y Nicholas Dew, eds. *Science and Empire in the Atlantic World*. Londres: Routledge, 2008.
- De la Rosa, José Nicolás. *La Floresta de la Santa Iglesia Catedral de la ciudad de Santa Marta*. 1739. Ed. Palencia. Madrid: Imprenta de D. M. de Cabrerizo, 1833.
- Dodge, C. J. G. “From Piracy to Mechanization: The Atlantic Logwood Trade, 1550–1775.” *Itinerario* 49, no. 1 (2025): 43–63. <https://doi.org/10.1017/S0165115324000238>.
- Duffy, Andrea. *The Nature of Empire: Modern Imperialism and the Roots of the Anthropocene*. Nueva York: Routledge, 2025.
- Finamore, Daniel. “Pirate Water: Sailing to Belize in the Mahogany Trade.” En *Maritime Empires*, editado por David Killingray, Margarete Lincoln y Nigel Rigby, 30–47. Wolverhampton: National Maritime Museum, 2004.
- Fowkes, Benita. *Colonizing Nature: The Tropics in British Arts and Letters, 1760–1820*. Filadelfia: University of Pennsylvania Press, 2005.
- Funes, Reinaldo. *De bosque a sabana: azúcar, deforestación y medio ambiente en Cuba, 1492–1926*. México: Siglo XXI, 2004.
- “El Gran Caribe en la metamorfosis de la tropicalidad.” En *Un pasado vivo*, editado por Claudia Leal, John Soluri y José Augusto Pádua, 57–79. Bogotá: Fondo de Cultura Económica–Universidad de los Andes, 2018.
- García, Carlos. “Hibridación, interacción social y adaptación cultural en la Costa de Mosquitos, siglos XVII y XVIII.” *Anuario de Estudios Americanos* 59, no. 2 (2002): 441–462.

- García de León, Antonio. *El mar de los deseos: el Caribe afroandaluz*. México: Siglo XXI, 2002.
- García Campos, Melchor, y Carlos Leyva Morales. “Talar y exportar: la depredación del palo de tinte en la península de Yucatán, 1845–1917.” *Revista de Economía* 40, no. 101 (2023). <https://doi.org/10.33937/reveco.2023.355>.
- Goebel McDermott Anthony and Viales Hurtado Ronny J. “Costa Rican neotropical dyewoods in global context, 1885–1940”. En Marichal, C. y Pretel, D. (Edits.) *Colours, Commodities and the Birth of Globalization. A History of the Natural Dyes of the Americas, 1500–2000* London: Bloomsbury, 2024. págs. 183-202,
- Goebel, Anthony. *Los bosques del ‘progreso’: explotación forestal y régimen ambiental en Costa Rica, 1883–1955*. San José: Nuevas Perspectivas, 2013.
- Goslinga, Cornelius. *The Dutch in the Caribbean and on the Coast, 1580–1680*. Gainesville: University of Florida Press, 1971.
- Jarvis, Michael J. *In the Eye of All Trade: Bermuda and the Maritime Atlantic World, 1680–1783*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2010.
- . *Cedars, Sloops and Slaves: The Development of the Bermudian Shipbuilding Industry, 1680–1750*. Tesis doctoral, College of William and Mary, 1992.
- Julían, Antonio, SJ. *La perla de América: provincia de Santa Marta*. Madrid: Imprenta de don Pedro Sancha, 1787.
- Klooster, Wim. “Inter-Imperial Smuggling in the Americas, 1600–1800.” En *Soundings in Atlantic History*, editado por Bernard Bailyn y Patricia L. Denault, 141–180. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2009.
- Koot, C. J. *Empire at the Periphery: British Colonists, Anglo-Dutch Trade, and the Development of the British Atlantic, 1621–1713*. Nueva York: NYU Press, 2011.
- Lazos Ruiz, Adi Estela y Garibay Orozco, Claudio “Envíos ultramarinos de plantas y animales entre España y sus colonias en el siglo XVIII,” *Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña* 10, no. 2 (2020): 135–61, <https://doi.org/10.32991/2237-2717.2020v10i2.p135-161>.
- Marichal, C. y Pretel, D. (Edits.) *Colours, Commodities and the Birth of Globalization. A History of the Natural Dyes of the Americas, 1500–2000*. London: Bloomsbury, 2024.
- McDonald, Kevin. “Sailors from the Woods: Logwood Cutting and the Spectrum of Piracy.” En *The Golden Age of Piracy*, editado por David Head, 50–65. Athens: University of Georgia Press, 2018.
- Mintz, Sidney W. *Sweetness and Power: The Place of Sugar in Modern History*. Nueva York: Viking, 1985.

- Moreno Fragonal, Manuel. *El ingenio: complejo económico social cubano del azúcar*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1978.
- Newton, Arthur P. *European Nations in the West Indies, 1493–1688*. Londres: A. & C. Black, 1933.
- Pérez, Rafael. “La llegada del palo Brasil americano a los mercados europeos.” *Revista de Indias* 81, no. 283 (2021): 603–634.
- Reichert, Rainer. “¿Cómo España trató de recuperar su poderío naval?” *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie IV, 32 (2019): 73–102.
- . “Maderas de la laguna de Términos.” *Drassana* 30 (2022): 62–78.
- Román Romero, Raúl, Antonino Vidal Ortega y José Elías Caro. “Espionaje, rumores y susurros en el Caribe transimperial.” *Studia Historica: Historia Moderna* 47, no. 2 (2026): 185–214. <https://doi.org/10.14201/shhmo2025472185214>.
- Vidal Ortega, Antonino y Román Romero, Raúl, *Los vientos del liberalismo. Efectos, transformaciones e intercambios en la transición del siglo XVIII al XIX*. (Santa Marta: Universidad del Magdalena—Universidad Nacional de Colombia, 2022), 89–110.
- Vidal Ortega, A. “Redes autoorganizadas y agentes comerciales en las franjas de la Mosquitia y Yucatán durante los siglos XVII y XVIII.” En Shrimpton Masson, M. y Vidal Ortega, A. (edit) *Desde otros Caribes: Fronteras, poéticas e identidades*. Santa Marta, Universidad del Magdalena, 2021. 35-58
- Vidal Ortega A. *Cartagena y la región histórica del Caribe, 1580–1640*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos—Universidad de Sevilla, 2002.
- Williams, Eric. *Capitalismo y esclavitud*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1975.
- Williams, Michael. *Deforesting the earth: from prehistory to global crisis*, Chicago: University of Chicago Press. 2023
- Zilberstein, Anya. *A Temperate Empire: Making Climate Change in Early America*. Nueva York: Oxford University Press, 2016.