

sin duda, el comercio de contrabando que circulaba por las costas y los ríos sotaventinos. En aquel universo geográfico y cultural, la llegada de un suceso inesperado como era el reporte de un naufragio y la presencia de mercancía ilegal, desencadenaba una serie de acciones que enrarecían el ambiente y, sobre todo, que ponían de manifiesto las rivalidades que existían entre los funcionarios que peleaban y competían por proteger sus propios intereses económicos y políticos.

Una carrera de rumores

A la una de la tarde del 8 de noviembre de 1798, en el pueblo de San Andrés Tuxtla, don José Joaquín Posse, teniente capitán de la cuarta Compañía de la tercera división de las Milicias, y juez de matrícula de aquella jurisdicción, recibió en su casa una extraña visita. Cuando abrió la puerta, Posse encontró al exteniente don Ramón de Lomba, dueño del rancho de ganado llamado la Abata ubicado a una legua de la costa de San Martín, quien llevaba con él a dos hombres desconocidos para entregarlos a la autoridad.³³

Aquella mañana, el dueño de la Abata notificó al juez que, hacía un par de días, el mayoral de su rancho los había encontrado “sumamente débiles”, hambrientos y vestidos con un traje que hacía suponer que eran marineros.³⁴ Durante dos días, el mayoral los había “socorrido con tortillas, tasaajo y leche” y los había puesto a descansar, porque que uno de ellos había “llegado con mucha calentura”.³⁵ Durante ese tiempo, el mayoral y el rancharo les habían dado líquidos y ropa limpia y, una vez más fortalecidos, el teniente decidió llevarlos frente al juez para informarle que ambos hombres

³³ Como se ha dicho ya, los ganaderos de la región del Sotavento se habían convertido en un sector económico poderoso; muchos de ellos tenían estrechas relaciones con las autoridades políticas de los partidos y municipios de la región.

³⁴ “Diligencias sobre el naufragio...”, año 1798, AGN, *Ramo Indiferente Virreinal*, v. 107, exp. 9, f. 287, f. 287-305v.

³⁵ “Diligencias sobre el naufragio...”, año 1798, AGN, *Ramo Indiferente Virreinal*, v. 107, exp. 9, f. 291, f. 287-305v.

habían naufragado en la costa y que su barco había quedado en la playa “con la quilla boca arriba”.³⁶

La visita del exteniente Lomba al domicilio de Posse no era un acto inocente. En el orden cotidiano de las negociaciones y las transacciones comerciales de una región como el Sotavento, los pobladores sabían que uno podía obtener mucho si se denunciaba oportunamente a las autoridades cualquier tipo de irregularidad comercial o presunta situación vinculada con el contrabando. Hacer una denuncia lo más pronto posible podía hacer la diferencia entre beneficiarse de una importante recompensa y perder la oportunidad de estar entre los favorecidos por una situación de este tipo.³⁷

Efectivamente, en principio, Lomba estaba denunciando un naufragio en la barra de Sontecomapan, siniestro que muy bien pudo haber ocurrido, sobre todo si se toma en cuenta que el otoño inaugura la temporada de nortes en el golfo de México y que la navegación costera y fluvial durante los meses que van de octubre a marzo se hace ciertamente peligrosa en la región. Sin embargo, si se mira con cuidado el mapa del territorio donde supuestamente había ocurrido el accidente, hay ciertas condiciones que llaman la atención y que permiten imaginar la posibilidad de que aquel “supuesto” naufragio haya obedecido, quizás, a una estrategia de simulación para introducir de manera clandestina la goleta de *Nuestra Señora del Rosario* procedente de Nueva Orleans y llena de mercancía inglesa, por la barra y bajarla por la laguna para llegar al río que casualmente comunicaba la costa con unas bodegas. Todo ello, como puede observarse en el mapa, habría ocurrido precisamente en los alrededores cercanos del rancho Abata, posesión del exteniente Lomba (véase figura 1).³⁸

En todo caso, naufragio verdadero o estrategia de simulación, no es de extrañar que la noticia de un barco hundido en la playa, con posible mercancía sin registro oficial, rompiera con el ritmo

³⁶ “Diligencias sobre el naufragio...”, año 1798, AGN, *Ramo Indiferente Virreinal*, v. 107, exp. 9, f. 289, f. 287-305v.

³⁷ Julio César Treviño, “¿Quién da más?”, p. 295.

³⁸ Fue Alvaro Alcántara quien, al conversar conmigo, sugirió de manera muy atinada esta posibilidad. Y fue él también quien me lo explicó en el mapa que aquí se adjunta.

cotidiano de la vida de las comunidades cercanas y despertara rumores, deseos e intereses de todo tipo lo mismo entre los pobladores locales que entre las autoridades de la región. Normalmente, frente a una situación de este tipo, apenas se enteraban, las autoridades se apresuraban a denunciar el hecho ante sus superiores, pero también, a identificar a los involucrados en el suceso lo más rápidamente posible y a organizar expediciones para rescatar la embarcación y todo aquello que fuera salvable de ella.³⁹

Guardar la noticia lo más en secreto posible también era indispensable para quienes la conocían, pues los rumores en torno a este tipo de novedades corrían como polvorín y, entre más personas se enteraban del asunto, más riesgo había de tener que repartir el botín. De esta manera, aquel noviembre de 1798, la presencia de un barco encallado en la playa de San Martín en la barra de Sontecomapan inauguró días y semanas de suspenso y confusión; también, de espera, expectativa y codicia.⁴⁰

En cuanto Posse recibió la información del exteniente Lomba y retuvo a los marinos náufragos, el juez procedió a interrogarlos. Así, el 9 de noviembre a primera hora, el juez llamó al que parecía ya más recuperado. Durante su declaración, éste dijo llamarse Juan López y aseveró ser “natural de la villa de Cichas, en el reino de Cataluña”. También, que en el año de 1795, había salido de Barcelona, en una “saetia catalana para Nueva Orleans, cargada de saldos” y que allí se había quedado durante tres años, hasta que en aquel mes de octubre de 1798 lo habían solicitado “para navegar en dicho Nueva Orleans a la Habana, ofreciéndole veinticinco pesos todos los meses”.⁴¹ López explicó que había aceptado el ofrecimiento y

³⁹ Flor Trejo Rivera, “El horizonte del investigador: reflexiones metodológicas para la comprensión de accidentes marítimos”, en Vera Moya Sordo (coord.), *Arqueología marítima en México. Estudios interdisciplinarios en torno al patrimonio cultural sumergido*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2012, p. 66 (p. 61-91).

⁴⁰ Si se siguen las ideas de Trejo y se estudia al naufragio como un proceso socio-cultural, es evidente que éste se vivía siempre dentro de un horizonte sensible en el que las emociones generadas por él servían como herramienta para interpretar la realidad y el significado del accidente.

⁴¹ “Diligencias sobre el naufragio...”, año 1798, AGN, *Ramo Indiferente Virreinal*, v. 107, exp. 9, f. 290, f. 287-305v.

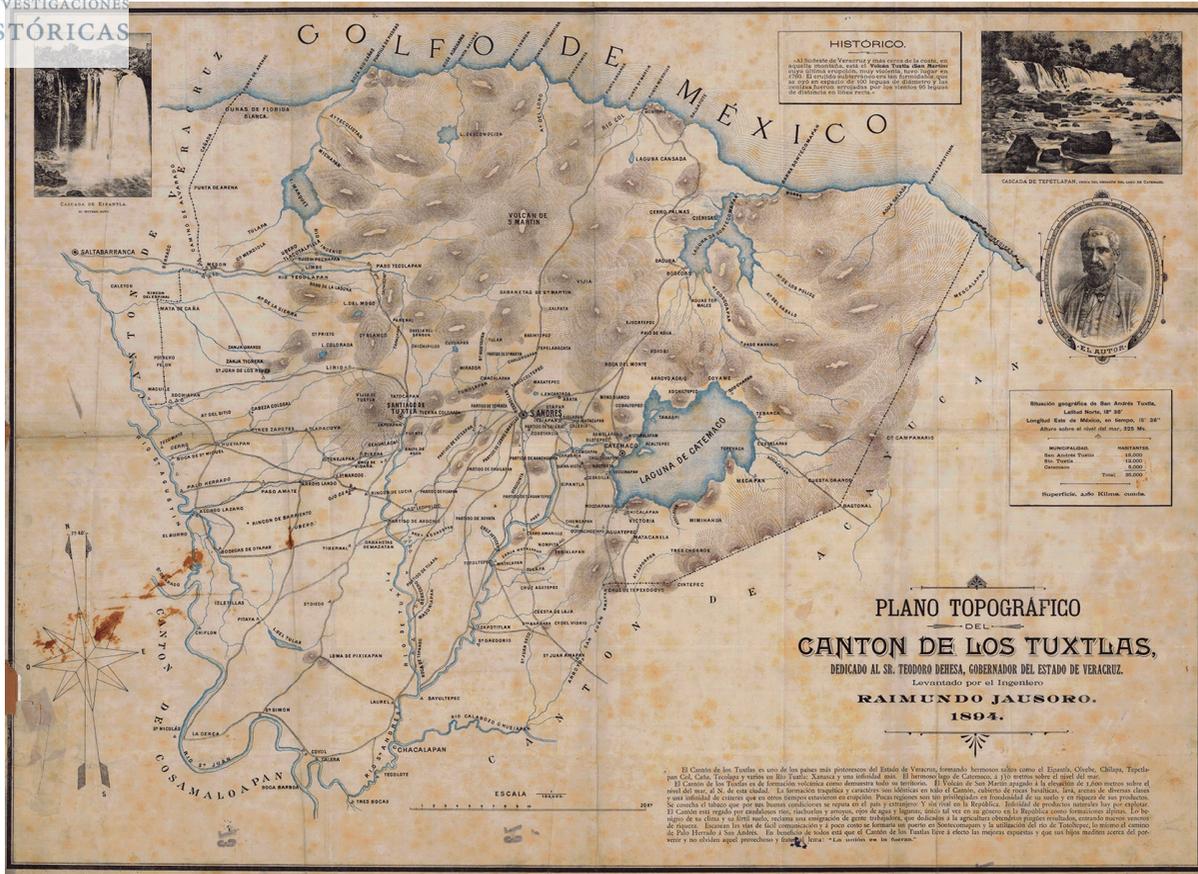


Figura 1. Plano topográfico del Cantón de Los Tuxtlas (dedicado al señor Teodoro Dehesa, gobernador del estado de Veracruz). Levantado por el ingeniero Raimundo Jausoro, 1894.

Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Mapa-1894-Los-Tuxtlas_73-OYB-7261-A

2021. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/758/cabotajes_novohispanos.html

que, por lo mismo, ese mismo mes se había embarcado en la goleta *Nuestra Señora del Rosario*, navío que estaba en un molino o sierra de madera, nueve leguas más abajo de Nueva Orleans y había partido rumbo al golfo.⁴²

Efectivamente, en la década de 1790, Nueva Orleans era uno de los puertos más importantes para la salida de mercancías de contrabando que viajaban desde la América del Norte hacia Veracruz o la Habana. En aras de camuflar los navíos prohibidos, muchos capitanes preferían salir de los puertos pequeños cercanos a Nueva Orleans que se encontraban escondidos en las desembocaduras del Mississippi y que permitían movilizar las mercancías prohibidas más fácilmente.⁴³ La goleta de *Nuestra Señora del Rosario* fue una más de las embarcaciones que bajaban por los afluentes del inmenso río para circular por las costas y los ríos del golfo de México a fines del siglo XVIII.

Para 1798, el Golfo del Sur, como se le conocía entonces, constituía un mar interior que vinculaba los circuitos del comercio transatlántico con los del Caribe e incluso con aquellos que por tierra podían conectarse con las propias rutas comerciales del Pacífico.⁴⁴ Este mar interior funcionaba como una especie de pequeño Mediterráneo donde grandes ciudades portuarias como Tampico, Veracruz, la Habana, Campeche y por supuesto Nueva Orleans

⁴² A decir de Ralph Lee Woodward, a partir de 1796 los comerciantes de Cuba, la Luisiana y Estados Unidos entraron en mayor contacto y ganaron mayor autonomía. La Habana, Nueva Orleans y el Caribe estuvieron cada vez más vinculados comercialmente; además, entre 1793 y 1801, las exportaciones de Estados Unidos hacia el Caribe se incrementaron cinco veces. Véase Ralph Lee Woodward, "Spanish Commercial Policy in Louisiana. 1763-1803", *Louisiana History: Journal of the Louisiana Historical Association*, 44 (primavera 2003), p. 159 (p. 133-164).

⁴³ Así, por ejemplo, el puerto de la Luisiana de donde salía la mayor parte de las embarcaciones pequeñas de contrabando hacia Veracruz, la Habana y Campeche era la Balise. Shanon Lee Dawdy, "La Nouvelle Orleans au XVIII e siècle. Courants d'échange dans le monde Caraïbe", *Annales, Histoire, Sciences Sociales*, n. 3, 2007, p. 674 (p. 663-686).

⁴⁴ Ya desde el siglo XVIII, pero sobre todo durante el siglo XIX, muchos vieron la posibilidad de construir primero un canal y más tarde un ferrocarril que conectara los océanos Atlántico y Pacífico a través del istmo de Tehuantepec. Los intereses expansionistas e imperialistas de los recién independientes Estados Unidos sobre México estuvieron motivados en gran medida por este proyecto. Véase Kristen Silva, "The Gulf of Mexico System and the Latinness of New Orleans", *American Literary History*, v. 18, Issue 3, otoño 2006, p. 470 (p. 468-495).

compartían rasgos y formas de vida que los unían en una misma región geográfica y cultural (figuras 2 y 3).⁴⁵

Estas ciudades portuarias eran punto de entrada y salida hacia las grandes rutas atlánticas; sin embargo, más allá de estos puntos nodales de los grandes circuitos oceánicos, al mismo tiempo, la región articulaba otro tipo de rutas más pequeñas pero también estratégicas, tales como las que llegaban o salían de Tuxpan, Minatitlán o Coatzacoalcos a través de las costas y las complejas redes fluviales que comunicaban las regiones interiores con el golfo.⁴⁶

Así, entre 1790 y 1800, las relaciones entre el Valle del Mississippi, las costas del golfo de la Nueva España, el Caribe y las Antillas cobraron mucha mayor importancia. Los intercambios entre aquellas regiones americanas con las metrópolis europeas nutrieron la economía transatlántica; al mismo tiempo, las redes comerciales que comunicaban a las regiones en principio periféricas y locales se incrementaron, funcionaron de manera cada vez más autónoma y, finalmente, constituyeron rutas cruciales para el abastecimiento de los mercados internos coloniales.⁴⁷

⁴⁵ La unidad cultural entre estas ciudades portuarias se manifestaba en formas de asentamiento parecidas, patrones arquitectónicos similares, dietas, expresiones musicales, emocionales y corporales compartidas. De acuerdo con Kristen Silva, esta región cultural articulaba redes e intercambios entre varios puntos estratégicos para el comercio, la minería, la agricultura y la economía del Caribe y la Luisiana con el puerto de Veracruz. *Ibidem*, p. 472. Sobre la unidad cultural de esta región geográfica, véase también Richard Campanella, “Gulf Souths, Gulf Streams, and their Dispersions: A Geographer Takes”, *The Southern Literary Journal*, v. 46, Issue 2, primavera 2014, p. 17-32. Para este autor, el Golfo del Sur articulaba las relaciones entre los territorios de Texas, Luisiana, Mississippi, Alabama, Georgia, Carolina del Sur, Florida con Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán y Cuba.

⁴⁶ Véase Kristen Silva, “The Gulf of Mexico...”, p. 474.

⁴⁷ Véase Alvaro Alcántara, “Un espacio comercial en disputa...”, p. 417. Ralph Lee Woodward señala cómo entre 1793 y 1800 la economía de la Habana, Nueva Orleans, el Caribe y el golfo se vincularon sobre todo a partir del comercio de azúcar, índigo, algodón y tabaco que se producían en las plantaciones de mano de obra esclava. Véase Lee Woodward, “Spanish Commercial...”, p. 159. En este mismo sentido, John Jay Te Paske ha estudiado cómo, entre 1791 y 1800, Veracruz proveyó de cuarenta y cinco millones de pesos a la Habana y a otras ciudades caribeñas, mientras que, en esa misma época, Nueva España envió cuarenta y ocho millones de pesos a Castilla. Véase John Jay Te Paske, “Integral to Empire. The Vital Peripheries of Colonial Spanish America”, en Daniels y Kennedy, *Negotiated Empires...*, p. 39 (p. 29-41).

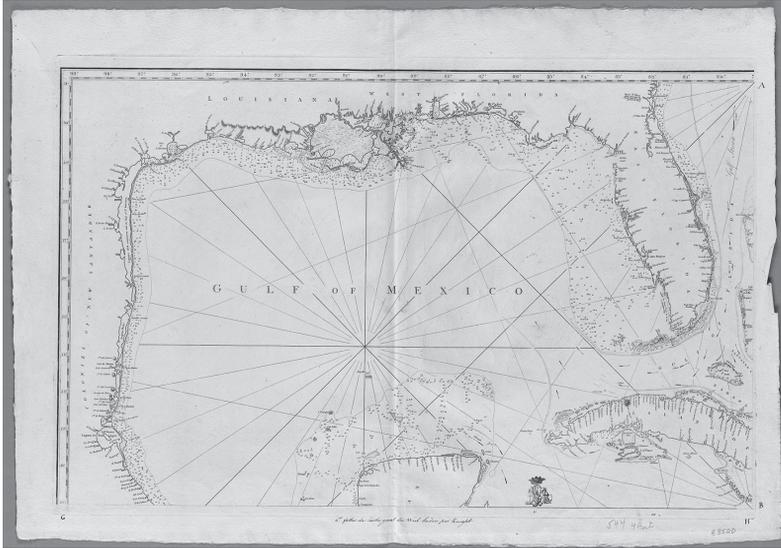


Figura 2. *Map of Florida and Southern North America including Mexico and part of Cuba*, London, P, Steel at the Navigation Warehouse, Little Tower Hill, 1804. Fuente: John Carter Brown Library, Map Collection, File Name C 7625-003

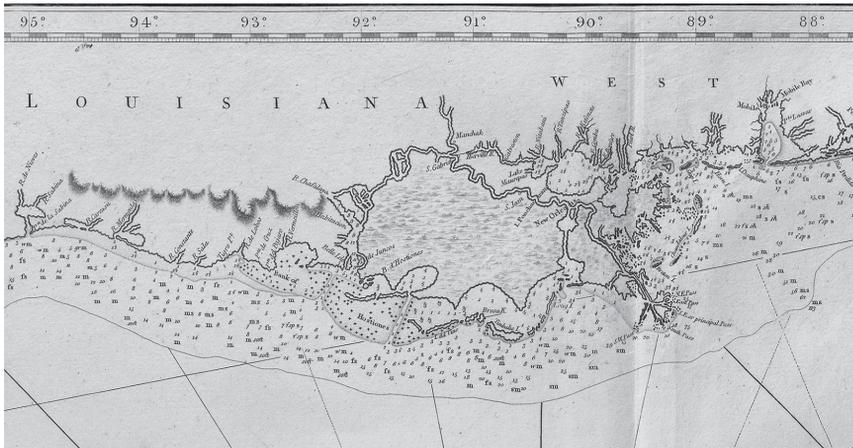


Figura 3. [Extracto] *Map of Florida and Southern North America including Mexico and part of Cuba*, London, P, Steel at the Navigation Warehouse, Little Tower Hill, 1804. Fuente: John Carter Brown Library, Map Collection, File Name C 7625-003

De manera que de acuerdo con el relato del marinero Juan López, en octubre de 1798, la tripulación de la goleta de *Nuestra Señora del Rosario* zarpó de uno de aquellos puertos pequeños y escondidos cercanos a Nueva Orleans para hacerse a la mar. En su testimonio, López señaló que junto con él habían venido seis personas incluido el capitán, aunque no pudo mencionar prácticamente nada más sobre sus compañeros de tripulación. En cambio, lo que el marino sí especificó fue que la embarcación en la que habían llegado “era chiquita”, detalle que tampoco era de extrañar.⁴⁸

Es bien sabido que a partir de la segunda mitad de la década de 1790, los barcos que navegaban en la carrera de Cádiz a Veracruz fueron cada vez más pequeños.⁴⁹ Pero además, hay otros factores que podrían haber explicado el tamaño de la goleta de *Nuestra Señora del Rosario*. Durante siglos, la navegación fluvial y de cabotaje entre Nueva Orleans y el golfo de México había sido una realidad cotidiana. Ya en tiempos prehispánicos, los indios de la América del norte y los de la Huasteca habían tenido importantes relaciones de intercambio comercial.⁵⁰ A lo largo del tiempo, los navegantes europeos y americanos que iban de Nueva Orleans al Caribe aprovecharon las rutas de tiempos antiguos y, sobre todo, reconocieron que era mucho mejor idea utilizar embarcaciones pequeñas, construidas localmente, y navegar por aguas poco profundas, que arriesgarse a las corrientes y las tempestades repentinas, tan comunes en el mar, fuera de las bahías.⁵¹

⁴⁸ Con excepción de los datos del otro superviviente, del que se habla más adelante, los documentos en los que quedó registrado el caso del naufragio y pleito de decomiso de la goleta de *Nuestra Señora del Rosario* no dicen prácticamente nada más sobre los otros tripulantes de dicha embarcación. “Diligencias sobre el naufragio...”, año 1798, AGN, *Ramo Indiferente Virreinal*, v. 107, exp. 9, f. 291, f. 287-305v.

⁴⁹ Robert Sidney Smith, “Shipping in the Port of Veracruz, 1790-1821”, *The Hispanic American Historical Review*, v. 23, n. 1, feb 1943, p. 17 (p. 5-20). De acuerdo con Smith, los barcos más utilizados en aquel viaje fueron las fragatas y los bergantines. *Ibidem*, p. 18.

⁵⁰ En sus investigaciones, Shanon Lee Dawdy ha rastreado los vestigios de estos intercambios, mismos que dejaron su huella en las claras relaciones culturales existentes entre Veracruz y el Mississippi desde tiempos antiguos. La presencia de ciertos tipos de cerámica, de conchas y la genética del maíz habla de esas intensas relaciones entre Mesoamérica y el Valle del Mississippi vía el golfo de México. Véase Shanon Lee Dawdy, “The Nouvelle Orleans...”, p. 670.

⁵¹ *Idem*.

Es probable que el capitán de la goleta de *Nuestra Señora del Rosario* haya tenido conocimiento de todo esto; no, en cambio, de que los mejores meses para navegar en aquella región eran los que corrían de marzo a septiembre en que se podía evitar los nortes, huracanes y crecidas de los ríos tan peligrosas para las embarcaciones que circulaban por las costas y redes fluviales del Sotavento.⁵²

En todo caso, de acuerdo con la versión de los hechos que Juan López refirió al teniente Posse, después de once días de viajar por el mar, los tripulantes a bordo de la goleta de *Nuestra Señora del Rosario* sufrieron un siniestro accidente a causa de un fuerte temporal que los hizo “naufragar en una de las playas de esta costa entre las ocho y las nueve de la noche”. Juan López señaló que sólo él y otro compañero habían logrado nadar para ponerse a salvo en la playa y que ahí habían esperado a que amaneciera con el propósito de buscar y encontrar a los demás marineros, “pero al otro día sólo vieron el barco volteado, con la quilla para arriba y a ninguna persona ni muerta ni viva”.⁵³

López declaró que él y el otro superviviente habían permanecido allí durante dos o tres días más para ver si alguien los ayudaba. Sin embargo, “no teniendo qué comer y temiendo morir de hambre, determinaron a echar andar por la playa, pasando arroyos, ríos y rocas en partes con el agua hasta el pescuezo, en partes nadando y viéndose sin esperanzas de hallar ninguno que los socorriera”.⁵⁴

La experiencia emocional de naufragar formaba parte, al menos como una posibilidad vital, del horizonte sensible de los hombres que navegaban por las costas y ríos del golfo de México en el siglo XVIII. Las condiciones geográficas, climáticas y meteorológicas de aquella región ecológica incidían en la configuración de sensibilidades y conductas particulares.⁵⁵ Es curioso pensar, por ejemplo,

⁵² Alvaro Alcántara, “Un imperio también de agua...”, p. 88.

⁵³ “Diligencias sobre el naufragio...”, año 1798, AGN, *Ramo Indiferente Virreinal*, v. 107, exp. 9, f. 290v, f. 287-305v.

⁵⁴ “Diligencias sobre el naufragio...”, año 1798, AGN, *Ramo Indiferente Virreinal*, v. 107, exp. 9, f. 291, f. 287-305v.

⁵⁵ William Boelhower ha hablado de “ecologías conductuales” particulares de estas zonas de contacto entre el mar y la tierra. Sin duda, dichas ecologías conductuales estaban fuertemente vinculadas con las experiencias emocionales también específicas

que el cansancio que Juan López y su compañero de naufragio experimentaron los días que estuvieron perdidos por la playa, los ríos pantanosos y los pedregales del Sotavento pudieron haber sido parecidos a “la fatiga de huracán”, un mal emocional muy común entre los habitantes de la ciudad de Nueva Orleans de los siglos XVII y XVIII.⁵⁶ El cansancio marítimo y costero, producto de la impotencia generada por la violencia de las fuerzas de la naturaleza habría sido una experiencia emocional propia y específica de la geografía de mar que rodeó a Juan López y al otro marinero después de su infortunado accidente.

Así, con miedo, cansancio, hambre y desesperanza, ambos naufragos caminaron cerca de nueve días, “manteniéndose con limoncillos, pájaros y varas crudas”.⁵⁷ Finalmente, “ya casi sin alientos”, llegaron al rancho del teniente Lomba donde los rescató el mayoral. Durante la narración de su historia, López también refirió al juez que él no conocía al capitán de la goleta, “pero que lo oía llamar don Luis”, y que si bien ignoraba de qué nación era, no dejaba de oírlo hablar en español, aunque en realidad, a él le había parecido que “era más bien francés”.⁵⁸

Una vez que escuchó su relato, el teniente Posse preguntó al naufrago si éste sabía qué tipo de carga traía la nave, a lo que Juan López respondió que no lo sabía, pero que “cuando llegó a ella pensó que estuviese cargada de madera, respecto al entrar en la sierra de agua, pero que luego observó que no era madera, y sí le pareció que la carga era cosa de mercadería cuando fue a sacar agua abajo”.⁵⁹

Tres días después de interrogar a Juan López, el 12 de noviembre, el teniente Posse hizo lo mismo con el otro naufrago ya recuperado.

de estas regiones geográficas y sensibles. Véase Boelhower, “New Orleans in the Atlantic World...”, s. p.

⁵⁶ Boelhower registra dicho mal como una experiencia propia de la ciudad de Nueva Orleans en la Edad Moderna. Véase Boelhower, “New Orleans in the Atlantic World...”, s. p.

⁵⁷ “Diligencias sobre el naufragio...”, año 1798, AGN, *Ramo Indiferente Virreinal*, v. 107, exp. 9, f. 291, f. 287-305v.

⁵⁸ “Diligencias sobre el naufragio...”, año 1798, AGN, *Ramo Indiferente Virreinal*, v. 107, exp. 9, f. 291, f. 287-305v.

⁵⁹ “Diligencias sobre el naufragio...”, año 1798, AGN, *Ramo Indiferente Virreinal*, v. 107, exp. 9, f. 291, f. 287-305v.

Su nombre era Antonio Ygnacio Silva, quien dijo ser de nación portugués, natural de la isla Fayal en las Azores. En general, su testimonio coincidió prácticamente con todo lo que había señalado ya su compañero catalán. Silva solamente agregó que aquellos dos días en que habían estado perdidos en la playa, “habían pasado ríos con mucho riesgo, y rocas con muchísimo trabajo, y dejando la orilla del mar, subieron una sierra en la que caminaron durante nueve días”, “hasta que la providencia divina los sacó” y los condujo al famoso rancho de ganado.⁶⁰ Como Juan, Antonio Ygnacio dijo desconocer qué tipo de carga traía la nave en la que venían y también declaró que no sabía si tenía registro o no.

Tras las declaraciones de los dos naufragos, el capitán José Joaquín Posse tomó nota de todo, pero en aquel momento no pudo descifrar con exactitud dónde había ocurrido realmente el incidente ni saber con precisión a dónde había quedado el barco encallado. Rápidamente, el juez de San Andrés notificó a don Francisco Soler, Comandante de la 3a. División de Milicias lo que había ocurrido y éste ordenó a su subalterno que enviara a la vigía de Tuxtla a tres lanceros para que inspeccionaran la playa, siguieran al río de Cañas y buscaran los restos del navío naufragado y su carga. Todo ello, con la más firme instrucción de que en caso de que encontraran los restos, nadie tocara nada y se notificara de inmediato al juez de San Andrés. Acto seguido, don Francisco Soler envió copia de aquel parte al intendente gobernador de Veracruz, García Dávila, para informarle lo que estaba ocurriendo en aquel territorio.

De acuerdo con la versión que Posse dio de los hechos, los tres lanceros regresaron a San Andrés el 13 de noviembre, sin haber encontrado nada. En ese momento, el juez tomó la decisión de enviar a cuatro hombres más, al marino catalán y a un pescador de la laguna de Sontecomapan, de nombre Marzelo José Sánchez para que atravesaran la laguna en su canoa e inspeccionaran la costa. La instrucción que les dio fue que en caso de encontrar el navío o su carga, pidieran que el soldado que estaba de vigía fuera a avisarle,

⁶⁰ “Diligencias sobre el naufragio...”, año 1798, AGN, *Ramo Indiferente Virreinal*, v. 107, exp. 9, f. 293, f. 287-305v.

y que “ninguno de los seis que van a hacer los descubrimientos ha de venir al pueblo para nada... sin previa licencia mía”. El tema del secreto, manejar con discreción el descubrimiento, era sin duda una preocupación importante.

Así, el 14 de noviembre, la nueva expedición partió rumbo a la playa. Finalmente, cuatro días después, es decir, el 20 de aquel mes, el vigía de la laguna, José Victoria Sánchez, llevó al teniente Posse la noticia de que los seis hombres de la canoa de Marzelo Sánchez habían encontrado el barco naufragado y su carga. Las cosas parecían avanzar favorablemente para el funcionario de San Andrés. Sin embargo, pocos días antes del tan esperado hallazgo, don José había recibido una visita aún más inesperada que la del propio exteniente Lomba. Efectivamente, el 15 de noviembre, para ser más precisos, el teniente don Nicolás Moreno Ximénez, administrador de Alcabalas en Tuxtla, quien al parecer también había tenido noticias del incidente de la goleta, acudió al domicilio del juez de San Andrés.

De acuerdo con los hechos relatados por el propio teniente Moreno, en una muy breve entrevista, éste informó a Posse que había recibido información de un barco naufragado en la barra de Sontecompan lleno de contrabando. Al parecer, un vecino de Tlacotalpan le había contado la noticia “en confianza”, comunicándole lo que uno de los propios dos supervivientes le había revelado. Tras notificarle lo que sabía, el teniente Moreno pidió a Posse tres cosas. La primera, que tomara diligencias para hacer el decomiso. La segunda, que ordenara al marino náufrago que se presentara a declarar con él. Y, por último, que una vez que se encontrara la carga, Posse llevara todos los géneros a la Real Aduana en Tlacotalpan para que allí él mismo los pudiera reconocer.

Posse escuchó a su interlocutor, pero rápidamente le contestó que no le entregaría al marino y que tampoco llevaría los objetos a la Aduana puesto que de encontrarse el navío, el decomiso le correspondería a él, dado que el siniestro había ocurrido en su jurisdicción. Así, el juez de San Andrés requirió al funcionario de Tlacotalpan que “se abstuviese de tomar conocimiento en el particular” y lo dejara ocuparse de lo que le correspondía hacer. Molesto, el teniente Moreno regresó a su casa para “hacer más información jurídica

para acreditar el contrabando”, pero una hora después, Posse lo mandó llamar de vuelta a su morada.

Cuando Moreno regresó, el juez de San Andrés lo recibió en compañía del teniente Figuerola y del marino Antonio Ygnacio a quien Posse preguntó directamente por el contrabando. El náufrago respondió que él ya había declarado todo lo que sabía al teniente Figuerola. Este último negó haber estado enterado de que la goleta encallada traía géneros sin permiso oficial. Ante aquella escena de confrontaciones, Moreno salió de casa del teniente Posse a toda prisa, pues seguramente entendió la urgencia de reportar las noticias al intendente él primero, para ganar a los de San Andrés la carrera del decomiso.⁶¹

El 20 de noviembre, Posse recibió la noticia de que el barco y su carga habían sido localizados y de inmediato escribió una misiva al señor gobernador García Dávila para informárselo.⁶² Al parecer, o al menos de acuerdo con la versión del teniente Moreno, el intendente ya estaba enterado del asunto de la goleta de *Nuestra Señora del Rosario*, pues él mismo le había mandado un parte de todo lo que estaba ocurriendo en San Andrés el propio 17 de noviembre tras haberse entrevistado con el teniente Posse. Y aquí, la competencia entre el juez de San Andrés y el administrador de la Real Aduana generó dos versiones distintas de una misma historia.

De acuerdo con el primero, una vez enterado de que la embarcación ya había sido localizada en la playa, el gobernador ordenó al teniente Moreno que “dejase operar al capitán y que no subsitase

⁶¹ Yovana Celaya ha estudiado las intensas relaciones de intercambios fluviales que existían entre Tlacotalpan y San Andrés en el siglo XVIII. La autora ha referido los pleitos por el control comercial entre ambos territorios y así, por ejemplo, ha señalado cómo en 1771 dichas disputas originaron un bloqueo entre dichas regiones por un tiempo. Véase Yovana Celaya, “La provincia veracruzana...” (en este libro).

⁶² Para fines del siglo XVII, los funcionarios reales del Sotavento tenían una participación muy activa en el control del contrabando en el Caribe. El control de los intercambios que se articulaban en la región veracruzana era un factor estratégico para dominar el comercio ilícito caribeño y en el golfo. No es gratuito que para fines del siglo XVIII, el Consulado de Veracruz tuviera especial interés en extender su jurisdicción sobre las provincias de Cosamaloapan, Acayucan y los Tuxtlas y adquirir con ello una mayor injerencia en todo lo que pasaba también en el comercio de aquella región marítima. Véase Alvaro Alcántara, “Un espacio comercial en disputa...”, p. 410.

sus competencias”. En cambio, Moreno refirió que el 22 de noviembre, el gobernador intendente le había mandado una misiva para decirle que quedaba atento, y que Posse y él se auxiliaran en el rescate “para dar mejor servicio al Rey”, lo cual le hizo pensar que el intendente lo estaba dando por legítimo aprehensor del naufragio. En todo caso, lo que sí resultó consistente en ambas versiones fue que, para emprender la hazaña, el teniente Posse giró instrucciones para que el teniente don Miguel Figuerola, acompañado por “un cabo, diez lanceros y un carpintero” acudieran a donde estaba el barco naufragado, para ver “la disposición en que se hallaba, extrajeran la carga que tuviere en él, mandando abrir un boquerón respecto a estar la quilla para arriba”.⁶³

Sin embargo, Posse sabía perfectamente que “el camino de San Andrés a la playa estaba bien cerrado” y que llegar al lugar del siniestro no habría de ser sencillo. Por ello, el juez de San Andrés, no tuvo más remedio que pedir ayuda al administrador de la Real Aduana a quien solicitó que organizara una cuadrilla de indios para que fueran a “abrir, descimbrar y poner el camino transitable” para Figuerola y su comitiva.

La región del Sotavento estaba poblada, en gran medida, por pueblos de indios, de agricultores y pescadores cuyas condiciones de vida no eran fáciles. A principios de 1790, algunos de ellos habían recibido tierras y pastos para su ganado, pero aun así, en muchas comunidades había gran malestar y rencor por los abusos que durante mucho tiempo habían cometido los hacendados, los comerciantes y los funcionarios que formaban parte de las oligarquías de la región. En todo caso, frente a la opresión y la pobreza en que habían vivido durante siglos, para fines del siglo XVIII, el comercio, y muy especialmente, el de contrabando, también beneficiaba a las comunidades de indios, mismas que tenían el control ribereño del Sotavento, entre otras cosas, gracias a que eran ellas las que conocían mejor las rutas fluviales y caminos acuáticos que se habían navegado desde tiempos prehispánicos en la región. No extraña, así, que el

⁶³ “Diligencias sobre el naufragio...”, año 1798, AGN, *Ramo Indiferente Virreinal*, v. 107, exp. 9, f. 295v, f. 287-305v.

teniente Moreno haya pedido la ayuda de la población local para rescatar el navío perdido. Tal vez resulte más sugerente imaginar las posibles relaciones de poder y de negociación que el propio funcionario de la Real Aduana debió haber tenido con los caciques o autoridades indígenas locales, que son las que le habrían hecho posible movilizar una cuadrilla de tantos hombres para el rescate.⁶⁴

Así, el 24 de noviembre, don Nicolás Moreno Ximénez, en aras de “dar un mejor servicio al rey”, aceptó apoyar la empresa de rescate de la embarcación y organizó una expedición. En Tlacotalpan, el funcionario de la Real Aduana pidió “que todos los que vayan sean hombres fuertes, y no muchachos ni viejos, tanto por lo que hay que cargar, como para que puedan resistir los trabajos que tienen que pasar”.⁶⁵ De esta manera, convocó a los indios del pueblo para que asistieran temprano, después de la primera misa de la mañana, a la puerta de la Audiencia para darles instrucciones antes de la partida. Por su parte, los vecinos de San Andrés también involucrados en la empresa del rescate del naufragio, ofrecieron prestar los costales para traer la carga con la condición de que una, vez realizado el rescate, los indios se los devolvieran.

Así, don Nicolás Moreno Ximénez logró conformar una comitiva de “ciento cuarenta indios con tres redes de cargar, ciento veinte costales de Campeche, un alcalde y un escribano”. De acuerdo con los planes del funcionario de la Real Aduana, en la boca de la barra, la expedición debía ser recibida por varios lanceros y una canoa “para pasarlos y animarlos a caminar y a pasar los ríos, no sea que se acobarden y vuelvan para atrás sin llega, [dados] los muchos trabajos que se experimentan para llegar allá”.⁶⁶ Al llegar al navío, los indios debían hacer todo lo posible por rescatar la mercancía y llenar sus costales con todo lo que pudieran recuperar. Por último, Moreno ordenó que cuando los indios hubiesen llenado los costales con los objetos recuperados, los transportaran “con el cuidado con

⁶⁴ Nuevamente agradezco esta observación a Alvaro Alcántara.

⁶⁵ “Diligencias sobre el naufragio...”, año 1798, AGN, *Ramo Indiferente Virreinal*, v. 107, exp. 9, f. 297, f. 287-305v.

⁶⁶ “Diligencias sobre el naufragio...”, año 1798, AGN, *Ramo Indiferente Virreinal*, v. 107, exp. 9, f. 297, f. 287-305v.

que deben traer dicha carga, tanto por los riesgos del camino, como por que intenten extraviar alguna cosa” y los llevaran directamente a su casa.⁶⁷ La expedición partió de Tlacotalpan y llevaba bastimentos tan sólo para seis días.

La carrera por cobrar el posible decomiso generaba urgencia y tensión. Siguiendo las órdenes de su jefe, hacía días que Figuerola había partido para llegar cuanto antes al lugar de los hechos acompañado del carpintero y los diez lanceros que ambos habían previsto. Como se verá a continuación, este pequeño movimiento de anticipación habría de ser crucial a la hora de reclamar la tan esperada recompensa al virrey. Seguramente pensando en ella, el 25 de noviembre, el teniente Figuerola mandó a don José Joaquín Posse la siguiente misiva desde la barra: “Es imposible el darle a Vuestra Merced parte del cargamento de este barco que está en la playa que da ganas de llorar con los efectos de tanto valor y estimación y el deplorable estado en que se hallan porque todo ha perdido la figura”.⁶⁸ Pedazos y trozos de un cargamento de objetos que al tomarse con las manos quedaban reducidos a polvo y sal. El teniente Figuerola puso a su gente a trabajar e informó a su jefe cuidadosamente de todo lo que ocurría en la zona de rescate día a día.

De acuerdo con el relato de Figuerola, durante días, los lanceros y el carpintero habían recorrido los ríos de la región para llegar al lugar preciso del siniestro. Durante su expedición, estos “no habían tenido más abrigo que el del cielo”. En sus cartas a Posse, Figuerola describía con gran dramatismo los momentos del proceso del rescate del barco y su cargamento: “No quiero ponderarle a Vuestra Merced los peligros que pasamos desde la otra banda de la barra hasta donde está el barco, que quiero que lo sepa por boca de otros que vienen en mi compañía...”. Durante varias horas, narraba Figuerola en alguna de sus cartas, él y los lanceros a su cargo habían caminado rumbo a la playa; para llegar ahí, atravesaron dos ríos. En

⁶⁷ “Diligencias sobre el naufragio...”, año 1798, AGN, *Ramo Indiferente Virreinal*, v. 107, exp. 9, f. 297v, f. 287-305v.

⁶⁸ “Diligencias sobre el naufragio...”, año 1798, AGN, *Ramo Indiferente Virreinal*, v. 107, exp. 9, f. 298, f. 287-305v.

su misiva a Posse, el teniente se ufanaba de que, de no haber sido por él, la comitiva no habría podido seguir adelante. El peligro, el riesgo, el miedo, el cansancio físico y el esfuerzo se habían hecho presentes durante todo el recorrido. La falsa modestia del teniente se ponía de manifiesto en su relato de esta manera:

El primer río me dio el agua hasta los pechos y el segundo algo más, teniendo bastante cuidado y sobre salto porque los que me acompañaban que no sabían nadar, y la mar está tan brava con el viento, tanto que las olas reventaban en las bocas de los ríos por donde mismo pasamos que era fácil voltear alguno y perecer. Sin embargo de esto y de lo muy calientes y sudados con que nos echábamos al río, y con la fatiga que traíamos de caminar a pie, hasta ahora no ha sucedido desgracia alguna gracias a Dios.⁶⁹

Como es fácil advertir, el enfrentamiento con la naturaleza no fue empresa sencilla. La geografía de agua de la región impuso a Figuerola y su expedición retos y dificultades duras de vencer. De ahí la necesidad de la fortaleza física que Moreno había calculado para reclutar a sus hombres; por otro lado, se necesitaba contar con valor y entereza emocional para luchar contra las corrientes de agua, las rocas y el agotamiento que producían la humedad, los mosquitos, el viento y la incomodidad de la sal.

Sin embargo, más allá de los desafíos impuestos por las fuerzas de la naturaleza, a decir de Figuerola, lo más difícil de todo había sido sin duda, sacar la carga. Durante todo un día, el teniente, el carpintero y sus lanceros habían pasado muchos trabajos quitando arena y desenterrando los trozos de los baúles y los barriles llenos de mercaderías que en secreto habían sido introducidos en el navío.

Mientras Figuerola se apresuraba a llevar a cabo el rescate, la expedición de indios de Moreno también se aproximaba a la playa. Antes de partir, éste se aseguró de que con los indios viajara un guardia de la Real Aduana de nombre Manuel Pérez de la Riva para que tomara nota de todo y para que le mandara los pormenores de la empresa.

⁶⁹ “Diligencias sobre el naufragio...”, año 1798, AGN, *Ramo Indiferente Virreinal*, v. 107, exp. 9, f. 298v, f. 287-305v.

Después de nueve días de travesía, los indios y el guardia llegaron al lugar del siniestro, donde como ya se ha dicho, Figuerola y su propia comitiva se estaban haciendo cargo de la recuperación de la mercancía.

En uno de los últimos informes que Figuerola mandó a Posse, el teniente no tuvo reparo en insistir en que todo “lo había [descubierto] él sólo con los lanceros, y que los indios y el guardia de la Real Aduana habían llegado mucho después y no le habían servido para nada”.⁷⁰ En ese sentido, el subalterno de don Joaquín explicaba que, por lo mismo, él había tomado la decisión de despacharlos de regreso a San Andrés con todo y sus “petates gordos” vacíos. Fue precisamente en aquel momento que Figuerola ordenó a Manuel Pérez de la Riva que se retirara de la zona “sin tomar conocimiento del contrabando”.

Evidentemente, las decisiones del subalterno del teniente Posse no pudieron ponerlo más contento. Una vez que quedó enterado de ellas, rápidamente emitió su respuesta escrita para apoyarlo por completo. No sólo eso, sino que además de deshacerse de los hombres de Moreno, Posse también le ordenó mantener absoluta discreción sobre lo encontrado en el naufragio. Figuerola se comprometió a ello, y a cambio solicitó a su superior llevar la carga a San Andrés por tierra, y no por mar, “puesto que se corría el riesgo de perderlo todo”.⁷¹

Finalmente, el 29 de diciembre, la expedición de lanceros del teniente Figuerola tocó a la puerta de la casa del teniente don José Joaquín Posse. Esta vez, el capitán de las milicias recibió satisfecho los restos de un fantástico cargamento de objetos que ya nunca llegaron a la Habana. O no al menos transportados por la goleta de *Nuestra Señora del Rosario*.

El precioso cargamento de la goleta incluía, entre otras cosas, los siguientes géneros: siete paños ingleses de primera, dieciséis piezas de casemira de varios colores, treinta y cinco guineas, muchos olanes de algodón labrado, doce terciopelos de algodón, veinte mahones ingleses, una mahosa inglesa, cotonias de colores, nueve

⁷⁰ “Diligencias sobre el naufragio...”, año 1798, AGN, *Ramo Indiferente Virreinal*, v. 107, exp. 9, f. 298v, f. 287-305v.

⁷¹ “Diligencias sobre el naufragio...”, año 1798, AGN, *Ramo Indiferente Virreinal*, v. 107, exp. 9, f. 298v, f. 287-305v.

prusianas de fondo morado, seis bultos de estopilla, listadillo morado inglés, pañuelos blancos de hilo, indianas de algodón de colores, pañuelos del Guarico, dos dichas de linado inglés, veinticinco mascaradas de colores, diez manteles de alemanisca, veinte fundas de almohada, hilo de cáñamo, chalecos de cotonia floreada, treinta y nueve servilletas, cuatro casacas, diecinueve pares de botas inglesas, dos cajones de papel inglés, treinta y nueve sellos, hebillas, cuarenta y dos cadenas de reloj, veintisiete madejas de hilo de algodón, dos docenas de cuharitas de estaño, ocho sombreros, doce docenas de botes de pomada, catorce libras de tabaco, seis relojes, un rosario de plata, copas, vasos y frascos de cristal, cafeteras de estaño, varios envoltorios de agujas inglesas (cuadro 1).⁷²

Así, una vez que el teniente Posse recibió la carga en su casa, el 13 de diciembre de 1798, éste ordenó asolear, enterciar y encajonar todas las mercancías para transportarlas a su destino final. Después, pidió dos canoas al señor comandante don Francisco Soler de la Peña, residente en Tlacotalpan, para bajarlos a aquel pueblo y que de allí siguieran en un barco a la ciudad de Veracruz para ser entregados al señor gobernador intendente García Dávila.⁷³ La decisión de llevarlos por Tlacotalpan hacia el puerto de Veracruz resultaba lo más natural dada la importancia que había cobrado aquella ciudad fluvial para fines del siglo XVIII.⁷⁴ Finalmente, el 9 de enero de 1799 las dos canoas llegaron a Tlacotalpan y desde allí el teniente Figuerola y un soldado partieron hacia Veracruz para custodiar y entregar la carga.

El final de un pleito

Durante los tres años y medio que siguieron al rescate de la carga de mercancías de la goleta de *Nuestra Señora del Rosario*, los funcionarios

⁷² Véase inventario en el cuadro 1 de este artículo.

⁷³ “Diligencias sobre el naufragio...”, año 1798, AGN, *Ramo Indiferente Virreinal*, v. 107, exp. 9, f. 304, f. 287-305v.

⁷⁴ De acuerdo con Alvaro Alcántara, para fines del siglo XVIII, Tlacotalpan era el corazón de la región sotaventina, ya que este puerto articulaba las rutas acuáticas de la misma. Alcántara, “Un Imperio también de agua...”, p. 81.



Cuadro 1
INVENTARIO DE CARGA LLEVADA

<i>Textiles</i>	<i>Artículos de vestir, hilos y cintas</i>	<i>Artículos varios</i>	<i>Artículos de casa</i>
16 piezas de casemiras de varios colores	11 cortes de chaleco de cotonia florador	12 libras de reata blanca angosta	10 manteles de alemanisco
1 pieza de piel de diablo	228 pares de medias de seda de varias clases	2 cajones de papel blanco	4 servilletas de alemanisco
7 piezas de paños ingleses de primera de varios colores	50 pares de calzones y pantalones	14 libras de tabaco andullo	10 sábanas
35 piezas de guineas	46 chalecos	42 cadenas de reloj de similar	21 fundas de almohadas
12 piezas de terciopelos de algodón de colores	2 pares de calzones blancos	35 llavecitas	2 colchas
7 piezas de algodón crudo	13 chupas y chaquetas	39 sellos	1 sobrecama vieja
20 piezas de mahones ingleses	27 cortes de chaleco muy averiados	1 envoltorio de agujas inglesas	2 sábanas usadas
18 piezas prusianas de color de algodón	15 pañuelos de uso viejos	3 pares de hebillas de piedras	2 docenas de cucharitas de estaño chiquitas



1 pieza de cotonia de colores	2 camisas de listado viejas	2 cadenas y varios pedazos que parecen de oro	1 cajoncito de loza de talavera fina
1 pieza de borlón	6 camisas para niño a la inglesa	6 relojes	12 vasos, copitas y frasquitos de cristal chiquitos
16 piezas de musolinetas blancas	4 casacas diferentes	1 rosario de cadena de plata con Santo Cristo	12 frascos de a dos cuartos
9 piezas de prusianas de fondo morado	19 pares de medias botas inglesas	2 tenacitas de metal blanco	10 vasitos chiquitos
8 piezas de musolinetas blancas y de colores	8 sombreros de uso y nuevos muy maltratados	4 libros de pasta en cuarto	12 cafeteras de estaño
2 prusianas moradas	33 libras de hilo	7 azafates de hojas de lata	1 cafetera de cobre
2 medias piezas de cotonia lisa	14 libras de hilo de cáñamo	4 casitas de lata chiquitas	
1 retazo de prusiana morada	164 piezas de cinta negra	12 docenas de botes de pomada	



<i>Textiles</i>		<i>Artículos de vestir, hilos y cintas</i>	<i>Artículos varios</i>	<i>Artículos de casa</i>
1 pieza de piel de diablo blanca	27	madejas de hilo de algodón	1 baúl de papel blanco inglés	
18 pañuelos blancos de hilo			15 libras de almendra podrida	
18 pañuelos de color				
16 bultos de estopilla desdoblada				
86 piezas de pañuelos del Guarico				
3 musolinetas de color				
7 piezas de listadillo morado inglés				
6 piezas de sarasas de fondo				



50 piezas de colores
de diferentes clases

14 musolinas

24 musolinas de colores

40 retazos de piezas
de pañuelos blancos

1 pieza de indiana
de algodón de color

3 prusianas azules

1 retazo de listado
encarnado

2 piezas de linado inglés
morado

11 piezas de linado inglés
de colores

4 piezas de sarguilla
negra



<i>Textiles</i>	<i>Artículos de vestir, hilos y cintas</i>	<i>Artículos varios</i>	<i>Artículos de casa</i>
25	mascadas		
14	piezas de sarasas de fondo ingleses		
2	piezas de linadillo morado		
30	bultos de holán labrado		
1	corte de naguas de blonda francesa blanca color perla		
1	pañuelo de musolina bordado de colores		
1	sobrecama de algodón inglesa		

FUENTE: AGN, v. 107, exp. 9

envueltos en aquella empresa se disputaron el decomiso y pelearon para ser reconocidos como aprehensores legítimos del mismo. Todos escribieron al intendente y al virrey para que resolvieran el caso y pagaran los gastos que cada uno había hecho al participar en el rescate, así como para que se hiciera justicia y se pagara la parte correspondiente que les tocaba como recompensa por su servicio al rey.

En enero de 1799, una vez que recibió la mercancía en el puerto, el gobernador intendente de Veracruz ordenó rematarlas “en pública subasta, entrándose su importe en cajas reales para su distribución en tiempo oportuno y se distribuya y aplique aquel valor entre los que resulten partícipes”. De acuerdo con el testimonio del fiscal de la Real Hacienda, quien tiempo después revisó la causa del naufragio y del rescate, una vez hecha la subasta, el gobernador García Dávila depositó en la Tesorería principal “los 38 820 pesos seis tomines que produjeron en almoneda los efectos que se pudieron salvar a cuyo remate mandó proceder mediante las averías que padecieron dentro del agua, para evitar el mayor demérito que estaban expuestos a sufrir”. Esto, porque en principio, antes de decidir qué hacer con las ganancias de la subasta, las autoridades competentes debían dar un lapso de un año un día por si alguien reclamaba la carga como propia o declaraba ser el legítimo dueño de ella.⁷⁵

Así, en atención a los procedimientos para resolver el caso, el fiscal de la Real Hacienda pidió al intendente de Veracruz mandar un oficio al intendente de la Luisiana “con testimonio de los dos marinos para que allí se practicase la correspondiente averiguación del modo con que salió la goleta, del paraje del molino o sierra de madera, quien o quienes fuesen dueños de ella y en los efectos del cargamento, si éstos salieron con registro o sin él, quién era el francés nombrado don Luis que venía como capitán”. Durante el periodo que se esperó para recibir alguna respuesta, el dinero de la subasta permaneció en las cajas Reales de Veracruz.

⁷⁵ De acuerdo con las Ordenanzas Reales, una vez que se incautaba la carga de algún navío de contrabando, la Real Hacienda almacenaba y vigilaba lo incautado mientras se decidía el juicio y se veía si se ponía en almoneda pública. Véase Julio César Rodríguez Treviño, “¿Quién da más...”, p. 302.

Mientras tanto transcurrió el año de plazo para que el legítimo dueño de la carga se presentara a reclamar, pero éste nunca apareció. En ese lapso de tiempo, el pleito por ganar los privilegios del naufragio se plagó de un intenso intercambio de informes, partes y misivas entre don José Joaquín Posse y el gobernador intendente García Dávila, entre el teniente Moreno y el virrey don Miguel José Azanza y entre este último y el propio gobernador de Veracruz en donde se daba cuenta de la relación de los hechos y se manifestaban los reclamos para que las autoridades resolvieran a quién debían otorgar la recompensa prometida.

Finalmente, varios meses después de que iniciara el enredo en torno al naufragio de *Nuestra Señora del Rosario*, el señor intendente gobernador de Veracruz García Dávila escribió al virrey para pedirle que procediera a reconocer como aprehensor legítimo de la goleta naufragada de *Nuestra Señora del Rosario* a don José Joaquín Posse, “el primero que tuvo noticia de dicho contrabando, que practicó diligencias y lo participó a la intendencia”. De acuerdo con el intendente, el teniente de las milicias había actuado como “sujeto de notorio celo, actividad acreditada y el mejor desempeño y escrupulosa fidelidad”.

De esta manera, el 4 de abril de 1802, las diligencias del señor gobernador intendente consiguieron que don José Joaquín Posse, teniente capitán de las milicias cobrara 881 pesos y cinco reales “importe de los gastos erogados en descubrir la goleta naufragada, salvar y beneficiar los efectos de su cargamento y su conducción a Veracruz”.

Reflexiones para la popa

Tres años después de que zarpara del astillero de Nueva Orleans, la historia de la infortunada goleta de *Nuestra Señora del Rosario* y su codiciada carga había llegado a su fin. Pero aquel pequeño navío fue solamente una de las tantas embarcaciones que poblaron con su presencia cotidiana las aguas en movimiento del golfo, el Caribe y el Atlántico a fines del siglo XVIII.

Tal como pudo observarse en páginas anteriores, en la región de Sotavento, el control de los espacios donde se articulaban los intercambios regionales con el comercio transatlántico generó un clima de competencia y tensiones entre los funcionarios deseosos de adueñarse de las ganancias propias del mercado ilícito. La disputa entre el teniente don José Joaquín Posse y el teniente Moreno Ximénez ofrece pequeños indicios para reconstruir cómo se vivió aquel ambiente emocional de competencia y codicia en medio de la turbación administrativa generada por un conjunto de reformas confusas y reglamentos caóticos que se conocían a medias o de manera tardía en los territorios coloniales.⁷⁶ En realidad, tanto Posse como Moreno pertenecieron a ese sector privilegiado de autoridades locales y funcionarios reales que logró beneficiarse del control estratégico de los ríos y las salidas al mar, sitios en los que se articulaba el importante comercio de contrabando entre el Atlántico, el golfo y el Caribe en aquella época turbulenta.⁷⁷

Una última anotación más. A lo largo del siglo XVIII, los pobladores de aquellas regiones de agua generaron una fuerte demanda de objetos que atravesaban las corrientes del planeta para surtir a ciudades como la Habana o Veracruz de muselinas, terciopelos, holanes, sedas, porcelanas y objetos de vidrio procedentes de muchas regiones del mundo. Para 1798, la Luisiana era centro proveedor de todo aquel lujo caribeño y americano. El consumo de aquellos productos suntuosos y de moda insidió, también, en la construcción de nuevos gustos, nuevos deseos y nuevas sensibilidades regionales que se vieron reflejados en las costumbres, las dietas, las viviendas y las indumentarias cotidianas de las poblaciones americanas.

Ciertamente, aquel otoño de 1798, los habitantes de la perla de las Antillas no vieron llegar los objetos con los que, sin duda, la goleta de *Nuestra Señora del Rosario* hubiera alegrado su existencia. En efecto, aquel año, los habaneros se quedaron sin cucharitas de plata, sin camisas de casemira, sin mahones ingleses, cafeteras

⁷⁶ La Real Cédula del comercio de neutrales del 18 de noviembre de 1797 no se conoció en la Nueva España sino un año después, cuando fue publicada en la *Gazeta de México*, el 18 de agosto de 1798. Véase Matilde Souto Mantecón, *Mar abierto...*, p. 181.

⁷⁷ Alvaro Alcántara, "Un espacio comercial en disputa", p. 412.



de estaño y copas de vidrio. Es curioso pensar que, en su lugar, aquel invierno, los indios pescadores de San Andrés Tuxtla, los mestizos y mulatos trabajadores del rancho de la Abata o de otras haciendas ganaderas de la costa de Sontecomapan seguramente salieron de sus casas vestidos con calzones de holán y botas inglesas.

No es difícil imaginar tampoco que alguno de ellos llevara en su bolsillo algún reloj de cadena inglés, objeto entonces anhelado por muchos y que de alguna manera unía la hora de un Londres vertiginoso y cosmopolita con el lento pasar del tiempo en los también cosmopolitas pantanos del Sotavento veracruzano. Avatares inesperados de un mundo global interconectado por múltiples deseos y necesidades cotidianas que, como hilos invisibles, urdían la trama de mares y ríos por los que circulaban las mercaderías de los navíos del siglo XVIII.