



“De los pantanos del norte a los manglares del sur. La historia detrás de un decomiso Naufragio y contrabando de Nueva Orleans a Veracruz, 1798-1802”

Estela Roselló Soberón

p. 137-176

---

*Cabotajes novohispanos*  
*Espacios y contactos marítimos*  
*en torno a la Nueva España*  
Guadalupe Pinzón Ríos (coordinación)

---

México  
Universidad Nacional Autónoma de México  
Instituto de Investigaciones Históricas  
(Historia Novohispana 114)

Primera edición impresa: 2021

Primera edición electrónica en PDF con ISBN: 2022

ISBN de PDF: [en trámite]

<https://ru.historicas.unam.mx>



Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>

---

©2022: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Algunos derechos reservados. Consulte los términos de uso en:

<https://ru.historicas.unam.mx/page/terminosuso>

Se autoriza la consulta, descarga y reproducción con fines académicos y no comerciales o de lucro, siempre y cuando se cite la fuente completa y su dirección electrónica. Para usos con otros fines se requiere autorización expresa de la institución.

---



INSTITUTO  
DE INVESTIGACIONES  
HISTÓRICAS



REPOSITORIO  
INSTITUCIONAL  
HISTÓRICAS  
UNAM

## DE LOS PANTANOS DEL NORTE A LOS MANGLARES DEL SUR

### LA HISTORIA DETRÁS DE UN DECOMISO. NAUFRAGIO Y CONTRABANDO DE NUEVA ORLEANS A VERACRUZ, 1798-1802

ESTELA ROSELLÓ SOBERÓN\*

Universidad Nacional Autónoma de México  
Instituto de Investigaciones Históricas

#### *Un tendadero marino*

Se había hecho prácticamente de noche. Las olas reventaban con vigor sobre la playa. A lo lejos, los nubarrones cubrían el horizonte y, de manera lejana e invisible, mundos desconocidos insinuaban, sigilosos, su existencia. En la arena, cientos de trozos de telas húmedas yacían a la espera de un nuevo día, y, sobre todo, del sol. Mientras tanto, el viento del mar levantaba las orillas ya secas de los terciopelos, las muselinas, los pañuelos, forlones, medias de seda, calzones de algodón y cintas de muchos colores. Era fines de noviembre de 1798 en la costa de San Martín, barra de Sontecomapan, intendencia de Veracruz.

La orden había sido clara. El 24 de noviembre de aquel año, el teniente de justicia del pueblo de San Andrés Tuxtla, capitán y comandante de la Compañía de Milicias de aquella jurisdicción, don José Joaquín Posse, había puntualizado que “como había buenos ríos de agua dulce y playa grande, una vez rescatada la mercancía,

\* Quiero agradecer a Alvaro Alcántara por haber leído el texto con tanto rigor, interés y cariño. Sin duda, todas sus brillantes sugerencias y comentarios me ayudaron a afinar la mirada con la que pude volver a interpretar los documentos y narrar esta historia desde otro lugar. Gracias también por el mapa que me proporcionó y en el que señaló muchas pistas que enriquecieron las posibilidades para reconstruir el relato.

se echaran los géneros en los costales y se tendieran al sol y al sereno para asegurar y libertar de corrupción las más que se pueda”.<sup>1</sup>

Como se verá en las próximas páginas, todo comenzó un mes atrás —en octubre—, en un molino o “sierra de madera” a nueve leguas de Nueva Orleans, puerto de donde había zarpado una misteriosa goleta con el nombre de *Nuestra Señora del Rosario*. A decir de los informes de diversas autoridades del Sotavento veracruzano, el navío, de propietario desconocido, había naufragado en la barra y venía cargado con valiosa mercancía de contrabando. La historia que se narra a continuación es en realidad, la historia del pleito y la competencia suscitadas por el rescate de la embarcación y su carga y es interesante, entre muchas otras cosas, porque da cuenta, desde la dimensión microscópica, de cómo funcionaba en lo cotidiano un orden plagado de conflictos de interés en un ámbito local de intensa circulación de géneros y dinámicos intercambios comerciales; un orden que operaba, en gran medida, gracias a las constantes relaciones de negociación informal, a los pactos y acuerdos que se daban en corto entre pobladores, funcionarios y comerciantes, así como a todo tipo de relaciones que se articulaban fuera de las normativas legales y que resultaban muy beneficiosas para conservar los intereses particulares de muchos actores sociales en cuya actuación y en cuyas decisiones descansaba la estabilidad y el orden real de la región del Sotavento.

Al tratarse de la historia de un pleito, ésta refleja un momento en que los acuerdos tácitos de los que dependía la correlación de fuerzas entre las autoridades locales de aquella región se vieron rotos.<sup>2</sup> Un momento en que los funcionarios de San Andrés y Tlacoalpan compitieron entre sí y no lograron llegar a un acuerdo para sacar provecho de manera equitativa de las eventuales ganancias

<sup>1</sup> “Diligencias sobre el naufragio en la goleta nombrada *Nuestra Señora del Rosario* que venía de Nueva Orleans y pereció en la costa de Sontecomapa practicadas por el capitán don José Joaquín Posse”, año 1798, Archivo General de la Nación (en adelante AGN), *Ramo Indiferente Virreinal*, v. 107, exp. 9, f. 297, f. 287-305v. También quiero agradecer a Fabiola Martínez Córdova por la paleografía de los documentos que se utilizaron para hacer esta investigación.

<sup>2</sup> Concentrarme en la historia del pleito y en el juego de fuerzas entre los actores de la región fue una de las sugerencias de Alvaro Alcántara.

de un acontecimiento posiblemente fortuito —pero quizás no tanto— como pudo ser el infortunado naufragio de la goleta de *Nuestra Señora del Rosario* o, quizás, más bien, la introducción clandestina de una embarcación cargada con mercancía de contrabando a través de un desembarcadero natural muy favorable para aquella práctica, como era la laguna de Sontecomapan en 1798.

El propósito de las siguientes páginas es, entonces, rastrear y reconstruir la disputa que ocurrió en torno al rescate del supuesto naufragio de aquel navío entre 1798 y 1802, años que correspondieron precisamente a “las guerras navales” entre España y Francia contra Inglaterra.<sup>3</sup> Esto, con el propósito de comprender mejor las dinámicas y estrategias en que las autoridades, vecinos y pobladores de aquella región se vieron envueltos para evadir al fisco y para beneficiarse de las realidades de circulación de mercancías de importación y de los intercambios regionales legítimos e ilegítimos que formaban parte de su vida cotidiana. En ese sentido, el artículo retoma los trabajos de Alvaro Alcántara, Julio Rodríguez Treviño y Yovana Celaya para privilegiar el actuar cotidiano de los sujetos sociales que incidieron en los procesos históricos propios del Sotavento veracruzano, una región cultural cuya vida transcurrió entre los avatares del intercambio entre las aguas saladas transoceánicas y los afluentes locales de agua dulce.<sup>4</sup>

Al mismo tiempo y por otro lado, reparar en esta historia de caso busca enriquecer, desde la historia cultural, las miradas que la historia relacional, fiscal, comercial y económica han ofrecido sobre

<sup>3</sup> Tal como lo explica Julio César Rodríguez Treviño, entre 1796 y 1808, España y Francia se aliaron contra Inglaterra en un episodio que se conoció como las guerras navales. La primera etapa de este conflicto bélico y comercial ocurrió entre 1796 y 1802. En este último año, los imperios firmaron la Paz de Amiens que dio una tregua a la guerra. Sin embargo, ésta se reactivó en 1804 y concluyó en 1808. Véase Julio César Rodríguez Treviño, “La red del corsario francés Jean Chevallier y sus presas angloamericana en el Caribe durante las guerras navales (1796-1808)”, *Revista alhe*, año 22, n. 1, ene-abr. 2015, p. 116. (p. 115-149).

<sup>4</sup> Julio Treviño ha señalado la importancia de “revalorizar a los individuos como actores sociales dinámicos y forjadores de sucesos” en lugar de mirarlos como actores pasivos que se montan sobre los procesos históricos de manera pasiva. *Ibidem*, p. 117. Por otra parte, sigo a Yovana Celaya en su interés por ver los cruces entre las rutas fluviales y las costeras en la región del Sotavento.

la vida de aquella región. Tal como propone Alvaro Alcántara, reducir la escala de observación de los procesos históricos para hurgar en la dimensión microscópica da oportunidad de reconstruir otro tipo de fenómenos en apariencia triviales, pero que en realidad arrojan indicios interesantes para comprender mejor la manera en que los sujetos históricos interpretaron, ordenaron y percibieron la realidad en su vida cotidiana.

Así, reconstruir la historia del pleito para reclamar el decomiso y del actuar de los actores que participaron propiamente en la búsqueda de la goleta y en el proceso de salvar su carga ofrece pistas que, desde una dimensión más íntima y cotidiana, nutre los esfuerzos que muchos historiadores han hecho para engarzar lo macro con lo micro y para mirar los múltiples cruces existentes entre las historias de los centros y de las periferias del imperio español a fines del siglo XVIII.<sup>5</sup>

### *Preámbulo*

En los últimos años de la década de 1790, la Corona española impulsó nuevas medidas reformistas para incrementar sus ganancias y hacer más eficiente la administración de sus territorios de ultramar. La necesidad de acelerar el cambio para salvar la economía del imperio se reflejó en los intentos por transformar los precarios equilibrios en los que descansaba el cada día más debilitado poderío hispánico sobre el comercio Atlántico y caribeño.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> En muchas de sus investigaciones, Alvaro Alcántara ha señalado la urgencia de hacer estudios que “reduzcan la escala” de observación para identificar el funcionamiento de sistemas sociales, relacionales y culturales específicos que proporcionen otra visión de los procesos históricos. Véase Alcántara, “Un espacio comercial en disputa”, en Antonio Ibarra, Sergio Serrano y Guillermina del Valle (eds.), *Redes, corporaciones, comercio y mercados hispanoamericanos en la economía global. Siglos XVII-XIX*, México, Instituto Mora, 2018, p. 395 (p. 395-435).

<sup>6</sup> De acuerdo con Trujillo Bolio, el poder que España había mantenido sobre el comercio Atlántico comenzó a mermar a partir de 1796 y así, el proceso de transformación de las condiciones que habían mantenido el equilibrio dentro del comercio

Debido a las guerras navales entre los grandes imperios comerciales, los ingleses bloquearon el Atlántico novohispano en 1797, 1798 y 1802. Frente a ello, la Corona española buscó abrir nuevas rutas para mantener los intercambios entre el Nuevo y el Viejo Mundo, lo mismo que entre los territorios americanos y caribeños cuya actividad comercial se había intensificado gracias a los adelantos tecnológicos navales, al crecimiento económico de nuevas regiones articuladoras de intercambios locales y globales y también, al desarrollo de las autonomías de diferentes territorios hasta entonces dependientes de las metrópolis.

Poco a poco, las “aguas en movimiento” del imperio español, como las llama William Boelhower, comenzaron a vincular, mediante sus corrientes, a los puertos peninsulares de Cádiz, Málaga, Barcelona, Santander y La Coruña con los caribeños de La Habana, Puerto Rico, Maracaibo, la Guaira y Jamaica. Además, en aquel escenario de nuevos puertos emergentes, Nueva Orleans despuntó como centro articulador de los intercambios entre el golfo de México, el Caribe y algunos puertos de los recién independizados Estados Unidos de América, tales como Filadelfia, Baltimore o Salem. Por su parte, en el proceso de transformación de las dinámicas del comercio Atlántico de fines del siglo XVIII, las rutas de cabotaje entre Tampico, Veracruz, Campeche, Tabasco y la isla del Carmen también cobraron nuevos bríos y fuerza.<sup>7</sup>

Los proyectos de abrir el comercio, y, sobre todo, de satisfacer el abasto de artículos de primera necesidad, como por ejemplo, la harina de trigo, dentro de las colonias españolas, dieron fuerza a nuevos actores emergentes —entre los que se encontraban los ya independientes territorios norteamericanos— y también generaron cambios en los contrapesos que habían regulado las relaciones entre los actores que habían controlado los intercambios transoceá-

marítimo Atlántico se aceleró entre 1798 y 1825. Véase Mario Trujillo Bolio, *El péndulo marítimo mercantil en el Atlántico novohispano (1798-1825): comercio libre, circuitos de intercambio, exportación e importación*, México, Publicaciones de la Casa Chata/Universidad de Cádiz, 2009, p. 46.

<sup>7</sup> *Ibidem*, p. 37.

nicos hasta entonces (familias de comerciantes ricos, consulados, funcionarios y autoridades reales).<sup>8</sup>

En aras de superar los nocivos efectos económicos del bloqueo Atlántico de los ingleses, el 18 de noviembre de 1797 Carlos IV dictó la Real Cédula del comercio neutral.<sup>9</sup> En ella, la monarquía hispánica autorizó que las naciones neutrales en el conflicto entre Inglaterra y España surtieran con sus navíos de productos básicos a las colonias hispánicas en América.<sup>10</sup> Esto, siempre y cuando se cumpliera con ciertas condiciones muy precisas. La primera, que los cargamentos fueran propiedad española; la segunda, que las expediciones que zarparan de puertos neutrales contaran con un permiso de los cónsules españoles de dichas ciudades y, por último, que tras descargar los productos, las naves regresaran solamente a los puertos de España.<sup>11</sup>

Más allá de los efectos económicos de la iniciativa, entre 1797 y 1799, la orden real del comercio neutral generó mucho disgusto entre los sectores afectados por la misma.<sup>12</sup> Ciertamente, el comercio de neutrales significó grandes pérdidas económicas para muchos de los que habían controlado el monopolio del comercio americano durante siglos. Pero además, las irregularidades que se dieron a partir

<sup>8</sup> Ciertamente, a partir de la guerra de las Trece Colonias de Norteamérica y durante las décadas de 1780 y 1790, las harinas de los territorios angloamericanos se hicieron mucho más baratas que las de la Nueva España. Por ello, los productores norteamericanos comenzaron a competir con los novohispanos, quienes dejaron de ser la fuente principal de abastecimiento de dicho producto para Cuba, por ejemplo. Así, en 1796 el marqués de Branciforte prohibió el comercio de harinas norteamericanas para proteger a los productores de la Nueva España. Véase Ortiz de la Tabla, “Comercio neutral y redes familiares a fines de la época colonial”, en *Relaciones de poder y comercio colonial*, Sevilla, CSIC, 1999, p. 151 (p. 143-172).

<sup>9</sup> Las licencias a neutrales habían existido previamente en el universo de las prácticas comerciales del imperio. Sin embargo, se habían dado para casos excepcionales, y no de manera generalizada. En 1783, por ejemplo, se concedió este tipo de permisos para abastecer de productos a los territorios de Filipinas, Buenos Aires, La Guaira, la Habana o Veracruz. *Ibidem*, p. 143.

<sup>10</sup> Matilde Souto, *Mar adentro: la política y el comercio del Consulado de Veracruz en el caso del sistema imperial*, México, El Colegio de México/Instituto Mora, p. 180.

<sup>11</sup> *Ibidem*, p. 181.

<sup>12</sup> La cédula real generó mucho enojo entre los comerciantes catalanes y gaditanos que se vieron fuertemente afectados por la misma. Véase Javier Ortiz de la Tabla, “Comercio neutral...”, p. 152.



de aquella normativa incrementaron la ya de por sí intensa corrupción que caracterizaba las relaciones entre comerciantes, consulados y autoridades reales en los territorios del imperio.

En el caso específico de Veracruz, la época del comercio de neutrales generó confusión y caos administrativo en muchas poblaciones portuarias y en sus alrededores; la competencia por el control de las rutas regionales y por aprovechar las ganancias de las transacciones locales generó un clima de tensión y de conflicto entre actores que buscaron proteger sus propios intereses y su capacidad para ejercer el poder dentro de sus jurisdicciones.<sup>13</sup>

De esta manera, en la región del Sotavento, muchas operaciones e intercambios vinculados con el comercio transatlántico y caribeño se articularon en medio de irregularidades y situaciones prohibidas y peculiares que se disfrazaron de otra cosa o se pactaron en secreto para introducir productos ingleses que llegaban a los territorios hispánicos sin registro oficial.<sup>14</sup> Tal como lo ha explicado Yovana Celaya, las prácticas comerciales que oscilaban entre lo lícito y lo ilícito se vieron muy favorecidas por la propia geografía acuática de la región, misma que sin duda facilitó la introducción de las mercancías de contrabando que llegaban a las costas del golfo y que luego circulaban de manera cotidiana por las redes fluviales del Sotavento.<sup>15</sup>

Después de dos años muy difíciles, en 1799, la Corona no pudo mantener en pie la ley con la que había intentado sostener el peso de su desesperación. El malestar provocado por la real orden de neutrales obligó al rey a derogarla el 20 de abril de aquel mismo año.<sup>16</sup> De cualquier manera, si la Corona fue capaz de dar marcha atrás con la ley, lo que ya no pudo frenar fue el incremento de una práctica muy antigua en los mares del golfo, pero cada vez más presente para fines del siglo XVIII como fue el contrabando.

<sup>13</sup> De acuerdo con Ortiz de la Tabla, los años del comercio neutral generaron mucha confusión en la regulación de las rutas atlánticas y caribeñas. Ante la falta de claridad de las normas que debían regir al comercio Atlántico se permitieron muchas excepciones que hacían todo más oscuro. *Ibidem*, p. 155.

<sup>14</sup> *Idem*.

<sup>15</sup> Véase Yovana Celaya, “La provincia veracruzana en tiempos de paz y de guerra” (trabajo inserto en este libro).

<sup>16</sup> Matilde Souto, *Mar adentro...*, p. 186.



Para ese momento, hacía tiempo que el mundo Atlántico se había definido como un espacio de realidades y experiencias históricas y culturales propias y específicas. Las guerras constantes —resultado de la competencia imperial—, los flujos migratorios, la circulación de bienes y personas procedentes de África, Asia, Europa, América y el Caribe, así como fenómenos como el fortalecimiento de las economías esclavistas, la expansión de muchas epidemias, la proliferación de un sinnúmero de relaciones y familias interraciales o los intentos por delimitar fronteras siempre móviles y cambiantes eran sólo algunas de las condiciones que hacían de ese espacio geográfico y cultural una ecúmene distinta y particular.<sup>17</sup> Por otro lado y al mismo tiempo, para fines del siglo XVIII, el diseño y las tecnologías navales habían mejorado considerablemente, lo cual impulsaba aún más los intercambios y la circulación de bienes y personas por todo el planeta.<sup>18</sup>

Para 1798, año en que inicia la historia de este artículo, el mundo se había hecho, de alguna manera más pequeño o, al menos, más cosmopolita y más transitable.<sup>19</sup> La intensificación de los intercambios y las relaciones de contacto entre pueblos, objetos, ideas y emociones procedentes de mundos muy diversos había generado también la transformación de muchas regiones que se habían convertido en espacios de cruces y confluencias culturales entre centros y periferias. Contrariamente a lo que puede pensarse, dichos centros y periferias no siempre fueron estáticos, sino más bien flexibles y cambiantes.

<sup>17</sup> Véase Julie Hardwick, Sarah M. S. Pearlsall y Kann Wulf, “Introduction: Centering Families in Atlantic Histories”, en *William and Mary Quarterly*, v. 70, n. 2, abril 2013, p. 205 (p. 205-224).

<sup>18</sup> Tsukasa Mizushima, George Bryan Souza, Dennis O. Flynn (eds.), *Hinterlands and Commodities: Place, Space, Time, and the Political Economic Development of Asia over the Long XVIII century*, Boston, Brill, 2015, p. 4.

<sup>19</sup> Entre 1760 y 1790, muchos textos ingleses y franceses comenzaron a debatir en torno al concepto de cosmopolitismo. Ser “ciudadano del mundo” o “cosmopolita” se puso de moda. El universalismo propio del espíritu ilustrado permeó en las prácticas cotidianas de imperios comerciales, especialmente el británico, en los que ser cosmopolita era prácticamente indispensable. Véase Mary Helen Mc Murran, “The New Cosmopolitanism and the XVIII Century”, *Eighteenth Century Studies*, v. 70, n. 2, p. 22-32 (p. 19-38).

Frente al drama de la competencia imperial por la hegemonía oceánica en los dominios de América y el establecimiento de zonas de influencia por parte de las metrópolis europeas, los territorios en principio “periféricos” habían ido desarrollando dinámicas propias, así como formas de mediación y negociación cada vez más autónomas. Poco a poco, muchos núcleos que en principio habían permanecido como regiones dependientes de los centros imperiales, empezaron a apropiarse del control del comercio local, lo mismo que de la explotación de los recursos naturales de sus alrededores y territorios más cercanos. En palabras de Amy Turner, estas “periferias” abandonaron “el paradigma de la víctima y comenzaron a fungir el paradigma del poder”.<sup>20</sup>

En ese contexto, frente a las grandes rutas marítimas y transatlánticas que comunicaban a las metrópolis con sus colonias del otro lado del mundo, o a las propias colonias americanas con sus iguales, estas regiones periféricas impulsaron el desarrollo de rutas costeras y rutas fluviales locales que, no obstante su autonomía, se entrecruzaban y formaban parte del complejo sistema de circuitos e intercambios mundiales de los imperios. Así, los vaivenes de las compañías comerciales y las historias de los migrantes, viajeros o comerciantes europeos que llegaban a las costas americanas pronto formaron parte de la vida cotidiana de los pobladores locales de estas zonas de contacto. En ese proceso de interacción e intercambio constante, las periferias se convirtieron en espacios de frontera cultural, espacios clave para la redefinición de lo marginal y lo central. La construcción de “periferias internas y periferias externas” obedeció, en gran medida, a la aparición de regiones locales que lograron articular los intercambios macro con los micro, es decir, regiones económicas y culturales que consiguieron conectar las rutas oceánicas con las rutas más locales de río y de cabotaje.<sup>21</sup>

<sup>20</sup> Amy Turner Bushnell y Jack P. Greene, “Gates, Patterns and Peripheries”, en Christine Daniels and Michael V. Kennedy (eds.), *Negotiated Empires: Centers and Peripheries in the Americas 1500-1820*, London, Routledge, 2002, p. 19 (p. 15-28).

<sup>21</sup> En sus investigaciones, Alvaro Alcántara ha insistido mucho en la importancia de observar este fenómeno histórico.

El engarce de estas dimensiones —la micro y la macro, los centros con las periferias— ocurrió en un universo que William Boelhower ha denominado la “cultura del agua” u “orden oceánico”. Una geografía de “aguas en movimiento” en la que confluyeron ríos, mares, playas, costas, olas, corrientes, vientos y condiciones climáticas y atmosféricas que dieron origen a experiencias culturales singulares; regiones de agua en donde aparecieron, también, nuevas sensibilidades que fungieron como herramienta para interpretar y vincularse con el mundo de una manera específica.<sup>22</sup> La historia que se narra a continuación perteneció, precisamente, a ese orden oceánico en el que el contacto del mar con la costa, de las redes de ríos con las corrientes marinas definió la identidad de una región cultural o *hinterland* conocida como el Sotavento veracruzano.<sup>23</sup>

### *Un enrevesado infortunio de mar*

El 19 de febrero de 1800, el virrey de la Nueva España, don Miguel José de Azanza recibió una nueva misiva. Esta vez, quien firmaba la carta era don Manuel Pérez de la Riva, dependiente de Rentas Reales y vecino de Tlacotalpan, nacido en el reino de Castilla. Había pasado poco más de un año del inicio del enredo y durante aquellos más de doce meses, varios funcionarios del Sotavento veracruzano

<sup>22</sup> William Boelhower habla del “orden oceánico” y “las aguas en movimiento” que rodearon la historia de Nueva Orleans para referirse a la cultura de agua en la que emergieron prácticas, hábitos, costumbres, conductas y sensibilidades particulares de esa ciudad específica. Aquí retomo ambos conceptos para analizar la cultura que dio sentido a la vida cotidiana de la región del Sotavento en Veracruz a fines del siglo XVIII. Véase William Boelhower, *New Orleans in the Atlantic World: Between Land and Sea*, London, Routledge, 2010, s. p.

<sup>23</sup> En sus estudios sobre el comercio transatlántico en Asia, Tsukasa Mizushima y George Bryan Souza han planteado algunas definiciones para el concepto de *hinterland* que me parece pertinente retomar en este artículo. De acuerdo con ambos autores, *hinterland* viene del vocablo alemán “atrás de la tierra”. Para los historiadores se trata de un concepto de gran utilidad porque permite evitar la dicotomía mar-tierra y en su lugar pensar en una unidad conceptual con la cual analizar la realidad de regiones de contacto entre el mar y las costas, regiones donde se articularon muchas relaciones de intercambio material y cultural. Véase Mizushima y Souza, *Hinterlands and Commodities...*, p. 3.

habían estado involucrados en una serie de reclamos y aclaraciones para exigir al virrey el pago de un decomiso. Se trataba de aquel que había resultado del rescate de la goleta de *Nuestra Señora del Rosario*, embarcación que a decir de todos ellos, había llegado procedente de Nueva Orleans y había naufragado en las costas de San Martín en la barra de la laguna de Sontecomapan en noviembre de 1798, cargada con mercancía de contrabando.

En su petición al virrey, de la Riva explicaba que una vez que él había llegado a la playa donde se encontraban los restos de la carga y del navío accidentado se había encontrado con el teniente don Miguel Figuerola quien rápidamente lo había corrido del paraje, sin dejarle tomar conocimiento alguno del contrabando. Esto, continuaba el dependiente de las Rentas Reales, “con el solo propósito de privarme de aquella justa recompensa que la piedad del Rey Nuestro Señor tiene mandado se le dé a los aprehensores de contrabando”. El funcionario de Tlacotalpan terminaba su escrito pidiendo justicia al virrey pues él era “pobre de familia con solo limitadísimo sueldo de dos pesos al mes”.

Las reclamaciones y pleitos por decomisos fueron comunes en los territorios del imperio español donde el contrabando era práctica cotidiana. Ya desde mediados del siglo XVII, la Ordenanza Real de 1648 había establecido que “cualesquiera Justicias, Capitanes o Patronos de Navíos o Personas Particulares pueden y tienen facultad para aprehender un contrabando y sus actores en la Mar o en la Tierra”.<sup>24</sup> Ante lo frecuente que resultaba la práctica del comercio ilegal en los territorios americanos, la Corona había pedido ayuda a la población local para denunciar la presencia de mercancía prohibida o sin registro que circulaba en sus territorios. Esto con el propósito de confiscar, incautar y decomisar aquellos bienes y lograr que los recursos obtenidos de su venta legal enriquecieran al erario público.<sup>25</sup> La historia del pleito por el decomiso de la goleta naufragada de *Nuestra Señora del Rosario* se inscribe precisamente en ese contexto.

<sup>24</sup> Julio César Rodríguez Treviño, “¿Quién da más?”, *Revista Brasileira do Caribe*, p. 300.

<sup>25</sup> *Ibidem*, p. 299.

*El escenario*

La costa llamada del sur o del Sotavento veracruzano constituía una región con una fuerte unidad económica, geográfica y cultural. Se trataba de la zona que abarcaba los territorios de Cosamaloapan, los Tuxtlas y Acayucan y que, para fines del siglo XVIII, se había convertido en un espacio de indiscutible importancia estratégica para los intercambios novohispanos y para el comercio Atlántico y caribeño que se articulaban en el golfo.<sup>26</sup>

Era en las provincias sotaventinas donde confluían las cuencas del Coatzacoalcos, el Papaloapan, San Juan Michipan, Tesechoacán, Tonalá y Jamapa.<sup>27</sup> Las rutas fluviales que se articulaban allí permitían el intercambio regional de artículos de producción local como eran el ixtle y el algodón, lo mismo que la grana cochinita procedente de Oaxaca, el palo de tinte y la sal de Campeche, el añil de Guatemala, la vainilla de Veracruz o el tabaco de Chiapas.<sup>28</sup>

Para fines del siglo XVIII, la explotación de los recursos madereros de la zona también sumaba al desarrollo económico de la región. Eso, sin contar con la proliferación de las haciendas ganaderas que, frente al crecimiento demográfico del puerto de Veracruz, lo abastecían de carne, maíz y cuero.<sup>29</sup> El Sotavento era, entonces, la región en la que se cruzaban los caminos interiores para llegar a Oaxaca, Guatemala, Chiapas, Tabasco y Campeche. Pero, además, esta región articulaba, también, la intensa actividad comercial que existía entre Veracruz y los puertos españoles de Cádiz y Sevilla, las islas caribeñas de Jamaica, Haití, Curazao y Cuba, los territorios de La Guaira, Maracaibo y Caracas, lo mismo que con los puertos de Nueva Orleans, Filadelfia y Charleston.<sup>30</sup>

<sup>26</sup> Véase Alvaro Alcántara, “Un Imperio también de agua”, en *Illes i Imperis*, 18, 2016, p. 81 (p. 77-106).

<sup>27</sup> *Idem.*

<sup>28</sup> *Idem.*

<sup>29</sup> Véase Antonio García de León, *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento 1519-1821*, México, Fondo de Cultura Económica/Gobierno del Estado de Veracruz/Universidad Veracruzana, 2011, p. 807.

<sup>30</sup> Javier Ortiz de la Tabla ofrece algunos datos para imaginar la intensidad y la naturaleza del tráfico comercial que para fines del siglo XVIII existía entre España, el Caribe, Estados Unidos y Veracruz. Así, por ejemplo, el autor señala que para 1798,

Poco a poco y durante la segunda mitad del siglo XVIII, la intensa actividad económica y de intercambios locales y globales de la región la habían dotado de una gran autonomía. El potente comercio de cabotaje que se articulaba en el Sotavento unía a diferentes regiones de América, pero también, a la América con las metrópolis imperiales que introducían a veces de manera legal, pero a veces no tanto, artículos procedentes de latitudes lejanas, tales como textiles, porcelanas, bebidas alcohólicas, papel y muchos otros objetos y productos que formaban parte de la vida cotidiana de los indios, mulatos, mestizos, arrieros, vaqueros, canoeros, hacendados, militares y funcionarios que poblaban aquella rica y variopinta región costera y fluvial del reino de la Nueva España.

Evidentemente, una región con estas características no podía haber salido ilesa ante los efectos de las reformas que la Corona emprendiera en relación con el comercio de neutrales.<sup>31</sup> Entre 1796 y 1800, los intereses encontrados entre las oligarquías de ganaderos, las autoridades comerciales, los indios, mulatos y mestizos que participaban en la vigilancia de la entrada y salida de productos y artículos a la región, lo mismo que entre los funcionarios que pugnaban por el control económico y político de sus jurisdicciones generaron un universo de negociaciones, transacciones y equilibrios de poder que se orquestaban fuera de las normas o de los mecanismos oficiales.<sup>32</sup> Por otro lado, el caos legal y la poca claridad administrativa para regular el comercio y los intercambios costeros e interoceánicos fomentaron la corrupción y facilitaron,

llegaron 22 barcos procedentes de Cádiz, Barcelona, Málaga y Santander a Veracruz cargados en su mayor parte de abarrotos. Por otro lado, al mismo puerto llegaron trece barcos que venían de Baltimore, la Habana, Salem, Charleston y Filadelfia. Véase Ortiz de la Tabla, “Comercio neutral y redes familiares...”, p. 149.

<sup>31</sup> Se sabe que el Consulado de Veracruz manifestó gran disgusto frente a estas medidas. En gran parte, su malestar se debía al incremento de expediciones ilegales procedentes de Estados Unidos. *Ibidem*, p. 156.

<sup>32</sup> Antonio García de León ha señalado que en la región del Sotavento existían tensiones y conflictos de interés entre los sectores que se disputaban el control de las comunidades y del comercio regional. Menciona de manera muy particular los problemas existentes entre militares y hacendados, así como los levantamientos de muchas comunidades de indios. Véase Antonio García de León, *Tierra dentro, mar en fuera...*, p. 806-817.

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.<sup>33</sup>

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.<sup>34</sup> 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”.<sup>35</sup> 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

<sup>33</sup> 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.

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

<sup>35</sup> “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”.<sup>36</sup>

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.<sup>37</sup>

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).<sup>38</sup>

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

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

<sup>37</sup> Julio César Treviño, “¿Quién da más?”, p. 295.

<sup>38</sup> 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.<sup>39</sup>

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.<sup>40</sup>

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”.<sup>41</sup> López explicó que había aceptado el ofrecimiento y

<sup>39</sup> 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).

<sup>40</sup> 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.

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



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.<sup>42</sup>

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.<sup>43</sup> 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.<sup>44</sup> 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

<sup>42</sup> 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).

<sup>43</sup> 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).

<sup>44</sup> 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).<sup>45</sup>

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.<sup>46</sup>

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.<sup>47</sup>

<sup>45</sup> 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.

<sup>46</sup> Véase Kristen Silva, “The Gulf of Mexico...”, p. 474.

<sup>47</sup> 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).



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.<sup>48</sup>

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.<sup>49</sup> 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.<sup>50</sup> 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.<sup>51</sup>

<sup>48</sup> 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.

<sup>49</sup> 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.

<sup>50</sup> 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.

<sup>51</sup> *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.<sup>52</sup>

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”.<sup>53</sup>

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”.<sup>54</sup>

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.<sup>55</sup> Es curioso pensar, por ejemplo,

<sup>52</sup> Alvaro Alcántara, “Un imperio también de agua...”, p. 88.

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

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

<sup>55</sup> 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.<sup>56</sup> 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”.<sup>57</sup> 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”.<sup>58</sup>

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”.<sup>59</sup>

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.

<sup>56</sup> 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.

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

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

<sup>59</sup> “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.<sup>60</sup> 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,

<sup>60</sup> “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.<sup>61</sup>

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.<sup>62</sup> 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

<sup>61</sup> 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).

<sup>62</sup> 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”.<sup>63</sup>

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

<sup>63</sup> “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.<sup>64</sup>

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”.<sup>65</sup> 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”.<sup>66</sup> 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

<sup>64</sup> Nuevamente agradezco esta observación a Alvaro Alcántara.

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

<sup>66</sup> “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.<sup>67</sup> 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”.<sup>68</sup> 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

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

<sup>68</sup> “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.<sup>69</sup>

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.

<sup>69</sup> “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”.<sup>70</sup> 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”.<sup>71</sup>

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

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

<sup>71</sup> “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).<sup>72</sup>

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.<sup>73</sup> 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.<sup>74</sup> 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

<sup>72</sup> Véase inventario en el cuadro 1 de este artículo.

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

<sup>74</sup> 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

<i>Textiles</i>	<i>Artículos de vestir, hilos y cintas</i>	<i>Artículos varios</i>	<i>Artículos de casa</i>
1 pieza de cotonía 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 cotonía 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	

Cuadro 1. *Continuación...*

<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				



---

<i>Textiles</i>	<i>Artículos de vestir, hilos y cintas</i>	<i>Artículos varios</i>	<i>Artículos de casa</i>
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			

---

Cuadro 1. *Continuación...*

---

<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.<sup>75</sup>

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.

<sup>75</sup> 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.<sup>76</sup> 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.<sup>77</sup>

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

<sup>76</sup> 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.

<sup>77</sup> 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.