

129

# Revista

de

# Ciencias Económicas

---

Publicación mensual del "Centro estudiantes de ciencias económicas"

---

Director:

**Mario V. Ponisio**

---

Administrador:

**Eduardo S. Azaretto**

Secretario de Redacción:

Redactores:

**Italo Luis Grassi - Mauricio E. Greffier - Luis Marforio - Rómulo Bogliolo  
José H. Porto - Jacobo Waisman - Juan F. Etcheverry**

---

**Año V**

**Septiembre de 1917**

**Núm. 51**



DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

**CHARCAS 1835**

BUENOS AIRES



## La influencia de los Estados Unidos de América en el Río de la Plata, 1799-1802 <sup>(1)</sup>

La historia de las relaciones entre los Estados Unidos de América y el Río de la Plata se remonta a la época del Virreynato, y poco después de haberse constituido dicha nación. Las primeras fases de esas relaciones inter-americanas fueron comerciales. Una minuciosa investigación en los periódicos norteamericanos de aquella época, nos revela que, según *The True American*, de Filadelfia, del 14 de octubre de 1799, cuando el desgraciado velero inglés *Duff* llegó a Montevideo, apresado por un buque de guerra francés el 2 de marzo de 1799, tres buques de los Estados Unidos se encontraban en dicho puerto, y, precisamente, fueron los primeros de aquella nación que llegaron allí. Sus nombres eran: la fragata norteamericana *John*, capitán Samuel Day, de Filadelfia, que según nuestras investigaciones, fué el primer buque norteamericano que llegó al Río de la Plata, y que salió de Montevideo para Filadelfia el 14 de marzo de 1799, habiendo arribado a Montevideo el 15 de noviembre de 1798 más o menos; el bergantín norteamericano *Rose* de Filadelfia, que zarpó de Montevideo para esa ciudad, entonces capital de la unión norteamericana, el 26 de marzo de 1799, y llegó a Filadelfia el 29 de mayo del mismo año; la fragata norteamericana *Liberty*, capitán Andrés Miller, también de Filadelfia, que llegó allá el 30 de septiembre de 1799, después de ochenta y tres días de viaje.

---

(1) Conferencia leída en el Ateneo hispano-americano y círculo de estudios diplomáticos y consulares, el 17 de septiembre de 1917. —

Una investigación en los archivos de la aduana y de la Escribanía de gobierno y hacienda, en Montevideo, nos revela una documentación muy interesante acerca de estos buques. El 28 de noviembre de 1798, el capitán Samuel Day elevó la petición que sigue al Gobernador Juez de Arrivadas y Comandante General de Marina en Montevideo:

“Señor Gobernador Juez de Arrivadas y Comandante General de Marina: Don Samuel Day, Capitán de la Fragata Anglo-Americana nombrada el Juan de Filadelfia propia de Don Juan Leamy un Comerciante en aquel Continente dónde procede, según consta de los Documentos que prestó (suplicando se me devuelvan) ante V. S. con la veneración debida me presento y Digo que hallándome en este puerto a Disposición de V. S. prevalecido en la Real Cédula del 18 de noviembre de 1797 que permite la introducción y extracción de frutos de Colonia a Colonia, y conduciendo en dicha fragata porción de tablazón y duelas de que carece este país, según es notorio y consta a V. S. muy bien, para socorrer en alguna parte la necesidad. A V. S. pido y suplico con la sumisión y respeto debido, se sirva permitirme el desembarco de este cargamento y su venta que conduciere á esta Real Aduana para el arreglo de los derechos correspondientes á S. M. y demás, como asimismo sus productos extraerlo en frutos de este país con destino á Filadelfia por cuenta de mi armador á Donde debo regresar en cumplimiento con las órdenes que me tiene comunicado ó adonde más considere me convenga todo lo que resulta en beneficio del Real Erario y por lo mismo no dudo aceda V. S. á mi solicitud por Equidad, y Justicia que espero de la que tan saueamente V. S. Distribuye. Montevideo, Noviembre 28 de 1798.

El oficial a quien fué dirigido este documento, J. Bustamante, hizo la siguiente anotación sobre él:

Montevideo, Nov. 28 de 1798. Ynforme el Administrador de la Real Aduana de este Puerto. (Firmado) J. Bustamante.

Por otro documento anotamos que el permiso para la descarga del *John* fué otorgado por el oficial José Prevost de Oli-

ver, el 29 de noviembre de 1798, zarpando el buque, como dijimos antes, el 14 de marzo de 1799.

En el archivo de la aduana de Montevideo se encuentra un legajo titulado: "*Fragata Anglo-Americana nombrada La Libertad Su Maestre Don Andrés Miller*", cuyo último documento es el siguiente:

Real Aduana de Montevideo

Año de 1799

Don José Prego de Oliver, Administrador y Tesorero de la Real Aduana de esta Ciudad, y Alcabalar (?) Partido

Por lo que toca á Reales Almoxarifazgos, Alacabalas, y Ramo Municipal de Guerra: Salgan de esta Ciudad y llevense abordo de la fragata Anglo-Americana nombrada La Libertad, su Maestre D. Andres Miller, que se halla junta, y anclada en este Puerto, y proxima á dar la vela para el de la Havana: los frutos, y efectos qué despues de haversele pasado la correspondientę visita de fondeo, se han permitido embarcar en ella con arreglo á Reales órdenes é Instrucción en la forma siguiente, en virtud de permiso especial del Exmo. Sr. Virey de estas Provincias comunicado al Sr. Goverandor subdelegado de Real Hacienda de esta Plaza, queda traslado á esta oficina en estos terminos:

"El Excelentísimo Señor Virey de estas Provincias y Superintendente General de la Real Hacienda en ella, con fecha del cuatro del corriente, me dice lo siguiente: Presentado Don Manuel de Sarratea del Comercio de esta Capital en solicitud de que se conceda permiso para despachar á la Habana con carga de sebo, carnes, y astas (?) la fragata Libertad, y los bergantines Rosa y Diligente que procedentes de Estados Unidos de America se hallan en ese puerto: he resuelto por decreto de esta fecha lo siguiente:

"Aunque las reales ordenes que permiten a los buques neutrales el hacer expediciones á puertos de America previene su preciso retorno á los de la Peninsula: como el viaje que intentan hacer á la Habana la fragata Libertad, y las bergantines Rosa y Diligente deve resultar á esta Provincia el beneficio de la extracción de sus frutos interrumpida por la guerra, y de proveer á la necesidad que de ellos tiene la expresada isla, pudiendo retornar desde allí á España sin contravenir esencialmente á lo mandado

por su Majestad: vengo en conceder el permiso que solicita para cargar de sebos, carnes y hastas, previa las formalidades establecidas en la Instrucción de Resguardos, los referidos tres buques, con destino á la citada isla de la Havana, apanzandose antes que han de dirigir su viaje allí precisamente con lo que extraigan, y de (?) documentos que lo acredite, á cuyo fin se librárá con inserción de este Decreto, al Sr. Gobernador de Montevideo la correspondiente orden, de la cual se pondrá copia por cabeza á los registros que se formen en aquella Real Aduana; tomándose razón en la de esta Capital: Lo que traslado á Vsia para su inteligencia, y cumplimiento en la parte que lo toca: cuyo contenido traslado a Usted para su inteligencia y cumplimiento, debiendo otorgarse en esa oficina, y á satisfacción de usted las fianzas que se previenen por su Excelencia. Dios Guarde á Usted muchos años Montevideo y Marzo trece de mil sietectos noventa y nueve — José de Bustamante y Guerra — Sr. Don José Prego de Olivar.

1. D. Manuel de Ortega embarcó: en nombre de Dr. Manuel de Sarratea, y por cuenta y riesgo de este á consignación en la Havana de D. José Ramón Mantelo y Otero residente en aquella Plaza mil ciento y diez marquetas que contienen mil quinientos ochenta y un quintales de sebo derretido — y Dos mil y quarenta y dos líos (?) de carne salada, con peso de dos mil quintales — Ambas cosas libres de derechos en virtud de Real Orden.

2. Sarratea embarcó en los mismos terminos que la partida antecedente cincuenta marquetas de sebo, con peso de noventa y cinco quintales, y una arroba, que en mayor partida vinieron de Buenos Aires con guía número 703 de aquella Real Aduana; cuyo fruto es libre de derecho en virtud de la Real Ordenanza.

3. El mismo Sarratea embarcó en los propios terminos que la partida antecedente noventa y seis marquetas con peso de ciento setenta y cuatro quintales de sebo derretido, igualmente venido de Buenos Aires, con guía número 754 de aquella Real Aduana en mayor partida, y como va otro es libre de derechos.

4. El expresado Sarratea embarcó en los mismos términos que las anteriores partidas doscientos marquetas de sebo derretido con peso de trescientos quintales, libre de

derechos, y venido de Buenos Aires con guía número 999 de la Real Aduana.

5. El citado Sarratea embarcó en los citados terminos Trescientos marquetas de sebo derretido con peso de quatrocientos y cincuenta quintales, que vinieron á este puerto en mayor partida con guía número 1031 á la Real Aduana de Bs. Ayres, y es libre de derechos.

Cuyos frutos son los mismos que conduce esta fragata, y no adeudan derechos algunos á su Magestad de que certificamos, y firmamos en Montevideo á diez dias del mes de junio de mil sitecientos noventa y nueve.

(Firmas) *Josef Prevo de Oliver—José Simón de SIERRA* (?)

Y el expresado cargador Sarratea ha otorgado fianza por la que se obliga á presentar en esta Administración en el preciso término de diez y ocho meses primeros siguientes Documentos que acredite haver desembarcado, y entregado en el puerto de la Havana precisamente como se manda por el acto del Superior Gobierno (aquí el encabezamiento de la última hoja del documento es casi ilegible) de estas Provincias *invento* (?) por cabeza de esta registro, todos los frutos y efectos que con (???) y (?) efecto á (?) á derecho con su Magestad sobre el cargo que justamente se le deverá *firmar* (?) en cuya comprobación lo fibmo su Merced, de que doy fee en este papel comun que se *via* (?) por privilegio en Montevideo fecha (al retro) (?)

(Firmas) *OLIVER*

?? *Uraugui*

Escribano de S M

(Firma casi ilegible).

Pero, todas las llegadas y salidas de los buques estadounidenses a Montevideo, no fueron en aquella época tan fáciles como las del *John* y de la *Liberty*. A mediados de diciembre de 1799 las autoridades de Montevideo recibieron la petición que sigue:

Excmo Sor

Don Manuel Vasquez apoderado General de Don Pe-

dro María Le Bozce ante la notoria justificación de V. E. dice que el 14 del corriente fondeó en este Puerto el Bergantín Americano nombrado La Alerta con carga de viveres, y algunos efectos, apresado por el corsario La Republicana, al mando del citado mi parte: y el 13 de dicho la Zumaca Portuguesa nombrada San Antonio y Animas, con carga de Azucar, lo que participo á V. E. para que se digne concederme su superior permiso para la venta de estos dos buques, y sus cargamentos. Por tanto á V. E. se suplica de sirva probar como llebo pedido, Excmo. Sr.

(Firmado) *Manuel Vazquez.*

Para comprender bien la petición del capitán del *Alerta*, Don Roberto Gray, de Boston, que sigue, se debe tener en cuenta que las relaciones diplomáticas entre los Estados Unidos y Francia, fueron suspendidas desde el 7 de julio de 1798 hasta el 30 de septiembre de 1800.

La guerra — si se puede definirla como guerra — entre Francia y los Estados Unidos, fué solamente marítima. El 15 de junio de 1798, los buques de comercio norteamericanos fueron autorizados para armarse y defenderse contra los ataques de buques franceses, y el 8 de julio los buques norteamericanos fueron facultados para apresar a cualquier buque francés armado; y, como casi todos los buques franceses fueron armados, abundaron duelos navales en distintos lugares del Atlántico. La petición de Robert Gray — que, a pesar de las dificultades experimentadas volvió dos años después al Río de la Plata, con el mando del *James*, de Boston, que llegó a Buenos Aires el 18 de abril de 1801 — al Juez de Arribadas y Comandante General de Marina Bustamante, dice así:

“Señor Gobernador:

Don Roberto Gray capitán del Bergantín norteamericano nombrado *Alert* ante V. S. segun mejor proceda parezco y digo: Que por el presente espera se me ha devuelto un escrito que presenté á V. S. en que le daba razón de las circunstancias de mi aprezamiento y conducción á este Puerto por la Fragata corsaria Francesa nombrada la *Republicana* existente en él, y de los fundamentos que tenía para decir por nulidad de dicho Aeto, y el de la venta de mi Bajel y cargamento executado aquí por dicho corsario Francés no debio apresarme, porque los Estados Unidos de America estan en paz con su Nación, en

que yo no le hice insulto alguno, en que el estar armado, mi Bergantín y contener su patente la expresion de poder hostilizar á los buques franceses en caso de ser acometido por ellos; no es una razon y deba autorizar su hecho, sino una precaución defensiva á que ha dado notoria causa la Republica Francesa, defraudando al comercio marítimo de mi Nación mas de diez millones de pesos por medio de semejantes depredaciones, y en que la venta del expresado mi Buque y cargamento no debio permitirse licitamente en esto Dominio sin haber procedido antes con audiencia mia la declaración de buena presa. V. S. se sirvió proveer por auto de once del corriente, que no correspondiendo á este Gobierno el conocimiento del Juicio que promovia, se me devolviese dicho escrito, para que usase de mi derecho donde y como mejor me conviene. Y como para ejecutarlo asi necesito de la constancia que también pedia en el citado escrito, relativa a que concitacion contraria se me diese testimonio de todo lo obrado en enclaramiento de la legitimidad de mi apresamiento y venta de mi Buque y carga executado en este Puerto por el corsario Luis de Bouce.

A V. S. pido y suplico que habiendome por presentado, y por contrahido este escrito á la unica y directa solicitud de dicha constancia y testimonio, se sirva V. S. proveer y mandar se me dió que en caso de no haber procedido para la expresada venta, formalidad de inventario mi declaración judicial alguna; se me dé certificacion en terminos claros y precisos, y de la orden ó disposicion en que pudo fundarse este Gobierno para permitir a Le Bosec semejante venta, sin la precedencia de tales requisitos, por ser de justicia que pide jurando en derecho necesario, etcetera.

Otro si digo. Que portener urgente necesidad de restituirme a mi Pais en primera ocasion, he otorgado Poder General á Don Francisco Antonio Maciel de este comercio y vecindario, en cuya atencion declaro ante V. S. que desde ahora, presente yo, o ausente pueden entenderse y notificarse á Maciel como si fuese en mi Persona todas las Providencias y resultas de este negocio pues así procede de Justicia que imploro ut supra.

Otro si digo: Que por convenir a mi derecho me quedo con dos tantos legalizados de este escrito en Justicia que pido ut supra.

*Robert Gray.*

Hagale entender á esta parte, que no habiendo pedido por la suya se recibiese informacion consermiente á sus ideas, no hay de que darsele testimonio sobre lo cual usará de su derecho, pidiendo la actuación de las informaciones que le convenga producir por lo que respecta al certificado que pide de la orden, ó disposicion en que pudo fundarse este Gobierno para permitir al ciudadano Le Borec la venta de su Buque y carga: despachesele por el escribano de esta subdelegación con citacion de la parte de Laborec, glosando en el lo que conste por su oficina.

*BUSTAMANTE*

*Dr. Aguiar.*

Proveyó y firmó el decreto que antecede el Señor Gobernador militar y político de esta Plaza Juez de Arrivadas de este Puerto y subdelegado de Rentas y Real Hacienda en Montevideo á diez y nueve de Febrero de 1799.”

---

Quince años antes, en 1774, ya estaban los buques “anglo-americanos” dedicados a la caza de ballena en las islas Malvinas, y Diego de Gardoqui, cuya casa comercial en Bilbao había ayudado tanto a los norteamericanos para su emancipación de Inglaterra, denunció en 1786, desde Nueva York, donde representaba al gobierno español, que los norteamericanos ya frecuentaban las Malvinas. Aunque sabemos que un buque norteamericano estuvo en Maldonado hacia fines del año 1796, en realidad, la iniciación del comercio entre el Río de la Plata y los Estados Unidos de América fué en el año 1799. En este último año del siglo diez y ocho, cinco estados de los diez y seis que componían entonces los Estados Unidos de América, es decir, casi la mitad de los estados marítimos de aquel país, tenían relaciones comerciales con el Virreynato del Río de la Plata, once años antes del inmortal 25 de Mayo de 1810. Es curioso notar que, aún en esta época, los buques de Boston llegaban al Río de la Plata, y quince de ellos estuvieron en Buenos Aires y Montevideo en 1802.

En el análisis de las causas que motivaron la revolución argentina de 1810, no debe desdeñarse la influencia indirecta de los habitantes de la entonces única república americana. En efecto, en 1802, cuando Buenos Aires tenía 30.000 habitantes, la visita y permanencia de cuatrocientos o quinientos marineros norteamericanos, con sus oficiales (algunos de ellos perte-

neccientes a las mejores familias norteamericanas) seguramente inspiraron a un pueblo, que desde hacía ocho años tenía su consulado de comercio propio, nuevas ideas de libertad que se exteriorizaron el 25 de Mayo y luego en el inmortal congreso de Tucumán. (2)

La publicación de varios documentos de aquella época en la serie de volúmenes titulada *Documentos para la historia argentina* y las investigaciones que el autor hizo en el pe-

(2) En efecto, pocos años después, notamos lo que dice *La Prensa Argentina* en su número del 2 de julio de 1816, una semana antes de la reunión del inmortal congreso de Tucumán: IGUALDAD. En este particular creo que debemos prudentemente atenernos a lo que se practica en la república de Norte América, por ser el lugar en donde se han hecho más adelantamientos sobre la ciencia del gobierno, y en donde, sin perder de vista los derechos del pueblo, se ha procurado conciliar el ejercicio de su soberanía con la tranquilidad y orden público. La constitución de los Estados Unidos, y las de los Estados particulares que forman la Unión, han arreglado este punto delicado con admirable sabiduría. El Presidente de los Estados Unidos, y el poder ejecutivo de los diversos Estados tienen facultad para no sancionar las leyes que haga el cuerpo legislativo; pero deben en este caso exponer por escrito a sus respectivas legislaturas, en el término de cinco hasta diez días, a lo más tarde, los motivos que tengan para rehusar su sanción: la legislatura examina y toma en consideración las razones expuestas por el ejecutivo, y si dos tercios de los miembros presentes confirman la ley queda ésta válida y en fuerza, sin ser necesaria la sanción de aquel. La experiencia tiene acreditado los buenos efectos de esta sabia y prudente medida.

Por lo demás, las elecciones de presidente y senadores de los Estados Unidos pueden hacerse con más facilidad y con más acierto por dirección de las legislaturas de los Estados respectivos, y por ellas mismas. Los senadores de los Estados Unidos no sólo son legisladores sino también consejeros constitucionales del presidente y por esta consideración debe recaer la elección en sujetos de integridad y conocimientos, y las legislaturas de los Estados son más capaces que la masa del pueblo para elegir sujetos competentes; por otra parte siendo estas mismas legislaturas nombradas inmediatamente por el pueblo, no hacen otra cosa que ejercer el oficio de agentes de él sobre el particular: lo único que podía exigirse es que la elección recaiga sobre un miembro de la legislatura que es una hechura del mismo soberano. Las executives de los Estados que forman la unión son nombrados, en seis de ellas, por las legislaturas, y en los demás, por el pueblo.

Esta máxima sólo puede tener lugar, aunque siempre con algún detrimento de la prosperidad individual, en las democracias pequeñas; pero en las que se componen de varios pueblos, distantes los unos de los otros, casi es impracticable. Si los hombres se han de reunir a cada ocurrencia que requiera una ley, apenas habrá lugar para atender sus intereses privados; y se verían bien pronto sin medios para subsistir, por no pensar en otra cosa que en hacer de soberanos. Para conciliar todos estos inconvenientes con los derechos de soberanía en el pueblo, han acordado estos sabios americanos, que se confiara el poder de hacer leyes al Congreso, dividiéndolo en dos ramos autorizando a cada uno de ellos respectivamente para examinar las que el uno proponga; y aceptarlas o rehusarlas a nombre del pueblo. Este se considera como vasallo desde el momento en que confiere su soberanía a aquel cuerpo, y la resume cuando expira el término por que ha hecho el traspaso; quedando los miembros del congreso sujetos al castigo que apliquen las leyes, si faltan a la constitución, que es el pacto o condición, baxo la cual concedieron el poder legislativo. Cualquiera otra interpretación propende inmediatamente al desorden y a la anarquía.''

riódico *New York Evening Post* de ese tiempo, indican un nuevo punto de vista sobre las primeras relaciones oficiales entre el Río de la Plata y los Estados Unidos de América. Se puede considerarlas bajo dos fases. Primeramente, las tentativas de depositar fondos de la colonia en Filadelfia (entonces la más grande ciudad norteamericana) y de comprar buques con ellos, que fueron tramitadas entre el gobierno del Virreynato y el de Madrid (3), además del deseo de transportar "irlandeses católicos, que abundan en Norte América", para establecer curtiembres en Buenos Aires, según el pedido de Alejandro Durán al Cabildo con fecha de 28 de julio de 1801 (4), indican el deseo de las autoridades rioplatenses, secundado por el comercio, de fomentar relaciones comerciales entre estas dos partes del nuevo mundo; y, por el otro lado, la petición del ministro Charles Cotesworth Pinckney, representante diplomático de los Estados Unidos de América en Madrid, hecha por varios capitanes de buques norteamericanos en Buenos Aires y Montevideo, y sus gestiones ante el gobierno de España acerca de las quejas de sus compatriotas en el Virreynato del Río de la Plata, indican que los norteamericanos deseaban evitar las restricciones de la metrópoli y entrar directamente a participar en el comercio del Río de la Plata. Además, esa reclamación de Pinckney parece el primer asunto de naturaleza diplomática que surgió entre los Estados Unidos y el Río de la Plata, y por ese motivo es muy interesante porque revela la antigüedad de las relaciones entre Buenos Aires y el gobierno de Washington.

Las municiones de guerra que los Estados Unidos de América suministraban a los ejércitos de San Martín, desde 1812 hasta 1818, no fueron sino una continuación de esas vinculaciones, que se acentuaban a medida que la libertad del comercio se desarrollaba en el Río de la Plata, vinculaciones selladas para siempre con la sangre de los estadounidenses que combatían por la joven república Argentina, como el bostonés Benjamín Franklin Seaver, segundo jefe de las fuerzas navales argentinas, muerto heroicamente ante Martín García, el 11 de marzo de 1814.

Antes de examinar la oposición que las autoridades españolas hicieron a la entrada de los cuarenta y seis buques norte-

---

(3) Véase pág. 268, Vol. VIII, Documentos para la historia argentina.

(4) Comunicaciones del Consulado, N.º 181, Documentos...., Vol. I, pág. 387.

americanos (5), llegados a Buenos Aires y Montevideo en 1801 y 1802 y provenientes de ocho estados de los Estados Unidos de

(5) En el *Issue of New York Evening Post of Saturday*, del 18 de septiembre de 1802, encontramos la siguiente anotación:

“Hemos recibido, por intermedio del capitán Norton, del bergantín Mary, una lista de los buques americanos en el Río de la Plata, al 20 de junio de 1802: 39 buques con 9.484 toneladas, y de éstos, 15 buques con 3.350 toneladas pertenecían a Boston, 10 con 3.254 a Filadelfia, 4 con 1.147 toneladas a Providence R. I., 4 con 800 toneladas a New York, 2 con 333 toneladas a Connecticut, 1 con 220 toneladas a Kennebunk, 1 con 150 toneladas a Portsmouth N. H. y 1 con 160 a Norfolk, Va.”

Podemos ofrecer también un detalle más completo como sigue:

Nombre	Capitán	Procedencia	Fecha de estadía en Buenos Aires o Montevideo
Alexandria	Griffin	Filadelfia	Abril 22 — 1802
América	Swain	Filadelfia	Mayo 20 — 1802
Antelope	Rieh	Boston	Mayo 20 — 1802
Aurora	Thompson	Filadelfia	Mayo 20 — 1802
Cantón	Willis	Filadelfia	Julio 15 — 1802
Cumberland	Mackey	Boston	Mayo 20 — 1802
Eliza	Caleb Loring	Boston	Abril 22 — 1802
Enterprise	Wilcox	Connecticut	Mayo 20 — 1802
Fair	Wm. Todd, Jr.	Boston	Abril 22 — 1802
Five Brothers	Breck	Boston	Mayo 20 — 1802
Hannibal	Jenkins	Providence	Mayo 20 — 1802
Holland	?	M's Vineyard	Julio — 1802
James	Gray	Boston	Abril 18 — 1801 Mayo 20 — 1802
Joseph	John Grant	Kennebunk	Abril 22 — 1802
Louisa	Moffatt	Filadelfia	Mayo 20 — 1802
Mary	Norton	Filadelfia	Mayo 20 — 1802
Mary Ann	Daniel Olney	Providence	Mayo 20 — 1802
Mercury	Parsons	Boston	Mayo 20 — 1802
Merrimack	Williams	Boston	Mayo 20 — 1802
Minerva	Hall	Boston	Mayo 20 — 1802
Molly	Harding	Filadelfia	Mayo 20 — 1802
Montezuma	Isaac Isaacs	Boston	Abril 22 — 1802
Olive	Couklin	New York	Mayo 20 — 1802
Oliver Ellsworth	?	New York	Julio 15 — 1802
Prudence	Paddock	Boston	—
Phoenix	Cottole	Boston	Mayo 20 — 1802
Phoenix	Josiah Roberts	Boston	Abril 22 — 1802
Pigon	Collett	Filadelfia	Mayo 20 — 1802
Resolution	Olney	Boston	Mayo 20 — 1802
Rosebud	Ples	Filadelfia	Mayo 20 — 1802
Rio	Stevens	Portsmouth N.H.	Mayo 20 — 1802
Rising Sun	Josiah Gould	Boston	Abril 22 — 1802
Rolla	Arnold	Providence	Mayo 20 — 1802
Rose	Miller	Filadelfia	Mayo 20 — 1802
Ruby	B. Hoey	Filadelfia	Julio 15 — 1802
Sally	D. Mc Pherson	Filadelfia	Abril 22 — 1802
Sally	Taylor	Boston	Mayo 20 — 1802
Success	Couklin	New York	Mayo 20 — 1802
Sultán	Cole	Boston	Abril 20 — 1802
Superior	?	Providence	Abril 18 — 1801
Thetis	Logan	Filadelfia	Mayo 2 — 1802
Three Sisters	John Ansley	Filadelfia	Abril 22 — 1802
Washington	Williamson	Filadelfia	Feb. 10 — 1802
Yankee	Kilbourn	Connecticut	Mayo 20 — 1802

América — adviértase que ya en 1802, hubo tres nuevos estados interesados en ese comercio rioplatense — y especialmente la oposición del virrey Joaquín del Pino, notamos que al mismo tiempo que se importaban productos del Virreynato del Río de la Plata a los Estados Unidos, se exportaban de allí diversos artículos al puerto de Buenos Aires. Así, por ejemplo: el velero *María* llegó a New York el 12 de noviembre de 1799, con charqui, y la *Astigazaga* el 2 de diciembre del mismo año, con el mismo producto, y, además, cueros y sebo; dándose el caso de que en el número del 12 de enero de 1801 del periódico filadelfio *Philadelphia Gazette*, se publicase el anuncio de una venta de cueros de Buenos Aires llegados a Filadelfia en el buque norteamericano *Connecticut*. Es este el primer anuncio referente a Buenos Aires, que hemos encontrado en un periódico norteamericano. Contemporáneamente, se exportaban artículos norteamericanos al Virreynato, como un cargamento de 19 cajones de muebles que condujo a Buenos Aires el *Superior* de Providence, Rhode Island, el 18 de abril de 1801.

Como la ayuda material norteamericana en las guerras de la independencia argentina parece poco conocida, explicaré con un poco de detalle las ocho remesas de armas y municiones que llegaron directamente de los Estados Unidos para los ejércitos argentinos. Nuestro compañero, Daniel Antokoletz, ha citado en su libro sobre la Historia de la Diplomacia Argentina, el antecedente de los mil fusiles que Diego Monroe, entonces ministro de relaciones exteriores de los Estados Unidos de América, suministró a los enviados Saavedra y Aguirre en febrero de 1812. El 4 de julio de 1816, llegó a Buenos Aires el bergantín norteamericano *Regent*, capitán Roberto Burnett, de Nueva York, de donde zarpó el 29 de abril de 1816, con 150 cajas conteniendo 3.000 fusiles, y además gran cantidad de pólvora, chispas, y balas de plomo para fusiles (6); el 11 de julio de 1816 llegó a Buenos Aires la goleta norteamericana *Eugenia*, capitán Daniel Chase, que zarpó de Baltimore el 16 de abril de 1816, y que fué consignada en Buenos Aires al cónsul norteamericano allá, Thomas Lloyd Halsey. La *Eugenia* llevó 80 cajones conteniendo 1.600 fusiles, 250 barriles de pólvora y 52 cajones con gorras para los soldados (7). Otros buques fueron el bergantín *Eolo*, capitán Matías Pouk, que llegó a Buenos Aires, proveniente de Filadelfia el 21 de octubre de 1816, con 2

---

(6) Véase *La Prensa Argentina*, del 6 de agosto de 1816.

(7) Véase *La Prensa Argentina*, del 6 de agosto de 1816.

cajas de pistolas, 25 cajones y 200 barriles de pólvora (8); la goleta *Ellen Tooker*, que llegó a Buenos Aires, proveniente de Nueva York, el 24 de noviembre de 1817, con 84 cajones de fusiles, 52 piedras de chispa, 792 cuñetes de pólvora, 20 cajones balas de fusil y 15 cajones de sables y pistolas (9); la goleta *Plattsburg*, que salió de Baltimore el 20 de octubre de 1817 y llegó a Buenos Aires el 16 de diciembre de 1817 con una carga de pólvora, consignada a Lynch Zimmermann y Cía. (10); el bergantín *Nancy Ann*, capitán John B. Osgood, que zarpó de Salem (Massachusetts) el 17 de octubre de 1817 y llegó a Buenos Aires el 16 de diciembre de 1817 con 188 cajones de fusiles y 588 cuñetes de pólvora, consignados a Lynch Zimmerman y Cía. (11), y, por último, el bergantín *Columbus*, que partió de Nueva York el 15 de noviembre de 1817 y llegó a Buenos Aires el 4 de febrero de 1818, capitán Charles Whiting Wooster (después almirante de la marina chilena), 66 cajones de fusiles y 47 de artillería, consignados a Lynch Zimmerman y Cía. (12).

CHARLES LYON CHANDLER.

*Director de la sección de historia y literatura sudamericana en la biblioteca de la Universidad de Harvard.*

---

(8) Véase *La Prensa Argentina*, de noviembre 5 de 1816.

(9) *Gaceta de Buenos Aires*, 29 de noviembre de 1817.

(10) *Gaceta de Buenos Aires*, quinto volumen facsimilar, pág. 286 (número del 20 de diciembre de 1817).

(11) *Gaceta de Buenos Aires*, quinto volumen facsimilar, pág. 286 (número del 20 de diciembre de 1817).

(12) *Gaceta de Buenos Aires*, 14 de febrero de 1818.