

LA GOLETA *ENTERPRISE* EN EL RÍO DE LA PLATA*

SEBASTIÁN ALEJANDRO FREIGEIRO**
sebastian_freigeiro@hotmail.com

Resumen:

Uno de los nombres más emblemáticos empleados a lo largo de la historia naval es el de *Enterprise*, elegido por potencias como Inglaterra, Francia y Estados Unidos de América durante más de dos siglos para bautizar algunos de los que llegarían a ser sus más célebres barcos. Este breve trabajo ilustra la actividad de una goleta estadounidense de dicho nombre en el Río de la Plata, antes y después de ser decomisionada, a través de algunos hechos puntuales.

Palabras clave: USS Enterprise (1831-1844) – Juan Manuel de Rosas – Bloqueo Anglo-francés – Río de la Plata.

Abstract:

Enterprise is one of the most emblematic names in naval history; it has been used by world powers such as England, France and the United States of America for over two hundred years to name some of their most famous ships. This brief article tells of some of the activities of a US Navy schooner of such name at the River Plate, before and after being decommissioned, around the 1840s.

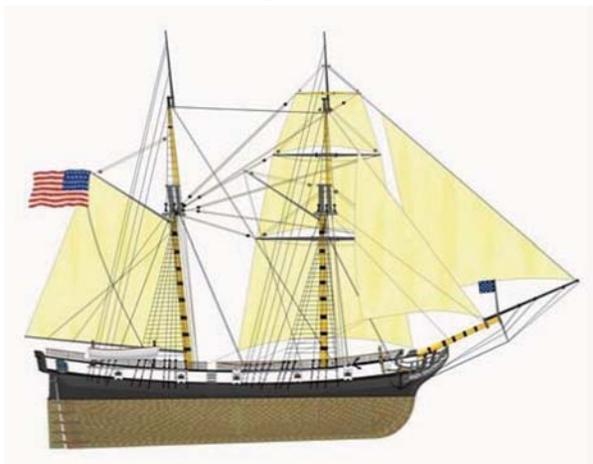
Keywords: USS Enterprise (1831-1844) – Juan Manuel de Rosas – Anglo-french blockade – River Plate.

* Fecha de recepción del artículo: 20/09/16. Fecha de aprobación: 22/10/16.

** Bibliotecario en el Museo, Biblioteca y Archivo Histórico Municipal de San Isidro “Dr. Horacio Beccar Varela”. Miembro de Número del Instituto Histórico Municipal de San Isidro.

HISTORIA DE LA NAVE

La historia de este *Enterprise*, en particular, comienza con la botadura de una goleta el 26 de octubre de 1831 en los astilleros de la Armada de los Estados Unidos en Brooklyn, Nueva York. Con casi 90 pies de largo, un tonelaje de más de 190, y una tripulación de alrededor de 70¹, la nave fue comisionada el 15 de diciembre de dicho año bajo el comando del Teniente Samuel W. Downing.



USS Enterprise (1831-1844), goleta de 10 cañones, por Steve Freeman²

La goleta *USS³ Enterprise* zarpó hacia Sudamérica el 12 de enero de 1832. Patrulló las costas brasileras y uruguayas, salvaguardando los intereses comerciales estadounidenses en la zona hasta abril de 1834. En ese tiempo, regresó a Nueva York para ser reparada y reacondicionada, volviendo a partir hacia Brasil en julio bajo el comando del teniente Archibald Campbell. Diez meses después se unió al *USS Peacock* para realizar un viaje al Lejano Oriente, como parte del recientemente establecido Escuadrón de la India Oriental. Su recorrido la llevó por

¹ Cifras aproximadas producto de las leves discrepancias presentes en las diversas fuentes consultadas.

² <http://sfreeman421.deviantart.com/>

³ United States Ship.

África, India y Camboya, donde el teniente Campbell falleció de fiebre. El teniente George Hollins del *Peacock* recibió el comando en su lugar. Siguiendo hacia el este, la *Enterprise* tocó puerto en Honolulu (Hawái) en septiembre de 1836, y posteriormente continuó hacia la costa oeste mexicana, arribando a Mazatlán el 28 de octubre.

De allí se dirigió al sur, patrullando, a partir de febrero de 1837, la costa oeste de Sudamérica para proteger a los navíos estadounidenses en la zona ante la amenaza de una guerra entre Chile y Perú. Durante este tiempo, estuvo bajo el comando del teniente comandante William Glendy, y luego del teniente Harry Ingersoll. En marzo de 1839 abandonó Valparaíso, y rodeando el Cabo de Hornos, hizo puerto en Río de Janeiro para luego zarpar hacia Filadelfia. En dicho puerto, pasó a inactividad el 12 de julio de 1839.

EN EL RÍO DE LA PLATA

La *Enterprise* volvió al servicio el 29 de noviembre de dicho año, partiendo el 16 de marzo de 1840, bajo el mando del teniente Comandante Frank Ellery, desde Nueva York nuevamente hacia la costa este de América del Sur. La goleta pasó cuatro años ayudando a proteger los intereses comerciales de Estados Unidos en la zona. Compartimos a continuación el recuento de al menos una ocasión en la que la *Enterprise* recaló en Buenos Aires por dichas labores, en el contexto de las tensiones entre la Confederación Argentina y Montevideo.

El oficial estadounidense William Harwar Parker se encontraba a finales de 1843 sirviendo en el navío de línea *USS Columbus* en Montevideo, ciudad que desde febrero de dicho año se encontraba sitiada por las fuerzas oribistas, aliadas de Rosas. Parker relata⁴:

Habiéndonos llegado noticias de que una nave mercante estadounidense había sido tomada injustamente en Buenos Ayres, el Comodoro determinó visitar dicha ciudad; y como nuestra nave no podía ir hacia allá, abordó la goleta *Enterprise*, escoltado por un gran número de oficiales, entre los que yo me encontraba.

⁴ Traducción del inglés por el autor del presente artículo.

En su debido tiempo alcanzamos Buenos Ayres, y aun una nave tan pequeña como la *Enterprise* tuvo que echar ancla a algunas millas de tierra, el agua baja tan gradualmente que aun botes de remo no pueden aproximarse a menos de media milla de la costa. [...] El Comodoro Turner se entrevistó con Rosas, y la nave fue inmediatamente liberada y enviada río abajo para ser devuelta a sus dueños. Estuvimos una semana aquí apaciblemente, visitando a las damas, y cabalgando en las pampas. Un día lo pasamos en la quinta de Rosas por invitación especial [...]. Concurrimos a un baile en el palacio esa noche, y al día siguiente regresamos a la *Enterprise*, y en ella volvimos a nuestra nave⁵.

En una carta dirigida a Carlos María de Alvear⁶ el 15 de enero de 1844, Felipe Arana⁷ cuenta que “el día 23 del pasado, se presentó el teniente Watson comandante de la goleta norteamericana *Enterprise*, en mi despacho, manifestándome que era el oficial encargado por el comodoro Turner para tratar el negocio de la *Herald*”. La *Herald* era una fragata que había sido apresada mientras “navegaba con papeles ilegales bajo el pabellón norteamericano, ocupándose a más de esto en conducir artículos de contrabando de guerra para el Gobierno refractario de Montevideo”⁸.

Posteriormente la *USS Enterprise* retornó a los Estados Unidos, entró en el astillero naval de Boston el 20 de junio de 1844 y se la decomisionó del servicio de la US Navy cuatro días después. El 28 de octubre fue vendida.

SU PERMANENCIA EN BUENOS AIRES

El 8 de diciembre de 1844 la goleta *Enterprise*, ahora una nave mercante propiedad en partes iguales de Charles Nicholson y Thomas M. Cutler, zarpó bajo el comando de Thomas Shanton desde Boston hacia las islas

⁵ WILLIAM HARWAR PARKER, *Recollections of a naval officer: 1841-1865*, New York, Charles Scribners' Sons, 1883, pp. 29-31.

⁶ Ministro plenipotenciario de la Confederación Argentina en los Estados Unidos de América.

⁷ Por entonces, Ministro de Relaciones Exteriores y Culto de la Confederación Argentina.

⁸ GREGORIO F. RODRÍGUEZ, *Contribución histórica y documental*, Buenos Aires, Talleres “Casa Jacobo Peuser”, 1922, t. 3, p. 526.

de Cabo Verde, al oeste de África. Allí la goleta cargó sal, y se dirigió hacia Pernambuco, Brasil. Luego de cargar azúcar, la nave zarpó el primero de abril de 1845 hacia Buenos Aires, puerto al que arribó el 23 del mismo mes.



Buenos-Ayres (vista general tomada desde la rada exterior), por Adolphe d'Hastrel

Es interesante descubrir que esta nave estuvo, por un corto tiempo, bajo las órdenes de Juan Manuel de Rosas. Según registra, desde la sitiada Montevideo, el general Tomás de Iriarte en sus *Memorias* del 2 de agosto:

Hace mes y medio que Rosas está pagando veinticinco pesos fuertes diarios por tener a sus órdenes en la rada de Buenos Aires la goleta norteamericana *Enterprise*, que no ha mucho pertenecía a la marina militar de los Estados Unidos: es un buque de excelente vela, y no falta quien sospeche que Rosas quiere estar preparado para salvar su persona en un caso extremo⁹.

Recordemos que ese mismo 2 de agosto de 1845, las flotas inglesas y francesas capturaban frente a Montevideo la escuadra de la Confederación Argentina al mando de Guillermo Brown, iniciándose el bloqueo

⁹ TOMÁS DE IRIARTE; ENRIQUE DE GANDÍA, *Memorias del General Tomás de Iriarte*, Buenos Aires, Ediciones Argentinas “S. I. A.”, 1952, t. 9, p. 372.

anglo-francés al Río de la Plata que habría de mantenerse hasta agosto de 1850.

Las intenciones de Cutler y Nicholson, dueños de la *Enterprise*, eran las de vender la goleta si un precio satisfactorio podía obtenerse. Nicholson, en particular, tenía esperanzas de poder vendérsela a Juan Manuel de Rosas, pero este no quiso comprarla¹⁰.

Otra razón de la permanencia de la *Enterprise* en Buenos Aires surge de la necesidad de William Brent, *Chargé d’Affairs* de los Estados Unidos en Buenos Aires, de “poder tener disponible un navío para despachar [reportes sobre la intervención anglo-francesa] de manera inmediata”¹¹. Brent informa que ha retenido la goleta *Enterprise* durante 14 días incurriendo en un cargo por demora de 350 dólares a ser pagado por el Departamento de Estado a los dueños de la nave.

La goleta *Enterprise* finalmente abandonó Buenos Aires el 4 de agosto para dirigirse a Río de Janeiro, llevando como pasajeros a dos diplomáticos estadounidenses, Amory Edwards y Minor Clarkson; de esta manera, culmina el breve período de servicio de esta histórica nave a las órdenes de Rosas.

¹⁰ *Executive documents printed by order of the Senate of the United States, during the first session of the thirtieth congress, begun and held at the city of Washington, December 6, 1847, and in the seventy-first year of the Independence of the United States*, Washington, Wendell and Van Benthuisen, 1847, vol. IV, ex. 28, p. 89

¹¹ MANNING, WILLIAM R., COMP. *Diplomatic correspondence of the United States: inter-american affairs 1831-1860*. Washington: Carnegie Endowment for International Peace, 1932, vol. 1, p. 291 (*idem* nota 4)