
El descubrimiento de un nuevo hogar. De la hambruna y yugo Inglés, a la realización y libertad

Esteban Martin Moran*

Introducción

Mi intención con la realización del trabajo es buscar información que me permita entender las razones por las cuales mis antepasados irlandeses, Ricardo (Richard) Moran y su esposa Ana (Ann) Ely, se volcaron a buscar otro país, que no es el de su nacimiento, para desarrollar su vida. Ellos contrajeron matrimonio el 28 de octubre de 1846 en Southampton, Hampshire, Inglaterra, a posterior vivieron en Liverpool aproximadamente 3 años y después con su hijo Pedro (Peter) transitaron un largo viaje a la Argentina en donde se asentaron en el sur de la provincia de Buenos Aires.

Entender que razones los motivaron a salir de Irlanda, cuál fue su peregrinar intermedio antes de llegar a la Argentina, donde se afincaron y por qué razones, y si de alguna manera pudieron realizar su vida de manera prospera en la Argentina. Mi padre es quien siempre me ha sembrado de datos sobre mi antepasados, con su curiosidad sobre el tema, y mi intención es usar los datos sueltos que tengo y poder obtener una trazabilidad de los hechos que me permita comprender mis orígenes Irlandeses, interiorizando una curiosidad genealógica, que ya es mía.

La motivación de mi trabajo es conocer más sobre mis orígenes Irlandeses y de mi familia y de esta manera entender muchas cosas o sucesos en la familia.

El método de trabajo seria histórico, buscando en el material de clases y otras fuentes información que me traigan más luz sobre lo que ya tengo.

Las preguntas que quisiera contestar con mi trabajo son ¿Qué razones motivaron a mis tatarabuelos a salir de Irlanda, para venir a formar su familia en la Argentina? ¿Cómo fue vivir un tiempo en Liverpool? ¿Como fueron las particularidades de su tránsito de Irlanda a Argentina? ¿Por qué, al llegar a la Argentina, estuvieron viviendo un tiempo en Buenos Aires (capital) y después se fueron hacia el sur de la provincia de Buenos Aires?

Una dificultad que se me presenta actualmente es determinar con precisión el lugar donde nació mi tatarabuelo Richard Moran. Otra limitación propia de los tiempos actuales es el acceso a la información física de libros, pero considero que a través de internet y del material de clase lo podre sortear.

Desarrollo

* Contador Público, Universidad FASTA. Correo electrónico: sac476@gmail.com

SUPLEMENTO *Ideas*, II, 8 (2021), pp. 161-180

© Universidad del Salvador. Escuela de Lenguas Modernas. ISSN 2796-7417

Entre las fuentes analizadas podemos empezar a encontrar una respuesta a las preguntas planteadas en la introducción analizando un suceso en particular que provocó la emigración forzada de muchos irlandeses de su madre patria en los años en que mis tatarabuelos salieron de Irlanda: La Gran Hambruna.

La Gran Hambruna

Este fue un ciclo de muerte por inanición, enfermedades y emigración de Irlanda entre 1845 y 1849 originado por una enfermedad en la papa, la cual era la base de la alimentación de la clase más humilde.

Durante la gran hambruna aproximadamente 1 millón de pobladores murieron y 1 millón se vieron forzados a emigrar. Este suceso es considerado como un hecho “bisagra” en la historia de Irlanda, porque anteriormente ya habían ocurrido hambrunas por perdidas de cosechas, pero a partir de 1845, se dan muchas pérdidas consecutivas de cosechas de la papa agravándose por:

1. el hongo que afecta a la papa
2. leyes de tenencias de tierras¹, impuestas por el gobierno inglés, las cuales limitaban a parcelas muy pequeñas por familia, improductivas en muchos casos.
3. desinterés de parte de la administración británica y de grandes terratenientes británicos por soliviar la hambruna que sufrió la población irlandesa. Esto fue agravado por las leyes vigentes de adquisición de la tierra, las leyes sobre los cereales y leyes de represión de parte del gobierno inglés hacia la población irlandesa, típicas de la acción colonial.

Este hito en la historia de Irlanda cambió para siempre el panorama demográfico, político y cultural, tanto para los nacidos en Irlanda como para la diáspora, afincándose en la memoria popular, sembrando la “semilla de cebada” del nacionalismo y republicanismo Irlandés.

La presión sobre la población Irlandesa fue muy alta, y se complicó aún más con la política de John Russell y Charles Edward Trevelyan² de “Laissez Faire”³, la política de libre mercado y la aplicación de la Teoría de Malthus⁴ respecto a la sobre población. Con el respaldo de estas teorías económicas populares se abolieron las ayudas de Robert Peel⁵, y se consideró contraproducente el intervencionismo estatal.

Consideraban que los mismos irlandeses debían soportar los costos de la ayuda que necesitaban para su situación de hambruna. Con esta visión de libre mercado se debía lograr el equilibrio sin intervención estatal, basándose en las doctrinas de Adam Smith de “mano invisible” que corrigea los desequilibrios. Por esto, durante la intervención Trevelyan, se negó toda ayuda o dismi-

1. En los siglos XVII y XVIII, existieron leyes que prohibían a los irlandeses católicos comprar o arrendar tierras, votar, ocupar cargos políticos, vivir a menos de 8 km de un pueblo, acceder a educación, ingresar a una profesión y de realizar muchas otras cosas que le permitirían a una persona tener éxito y prosperar en una sociedad.

2. Charles Edward Trevelyan(1807-1886)Secretario del Tesoro Ingles

3. Significado: Dejar hacer o dejar pasar. Practicado en 1846 en Irlanda por John Rusell, con generación de trabajo duro para campesinos famélicos y con sueldos miserables.

4. Teoría de Thomas Malthus, consideraba que ayudar al nivel de vida de la población más humilde, por encima del nivel de subsistencia, conduciría a aumentar la población, ocasionando un mayor problema que el de partida.

5. Robert Peel (1788-1850) Nacido en Lancashire, eficaz administrador inglés. Abolió Leyes de Grano; impuesto sobre el grano proveniente de Inglaterra, para subvencionar a agricultores británicos, medida necesaria para abaratar el pan, indispensable para paliar la hambruna. Priorizó la provisión de alimentos durante la hambruna en Irlanda, comprando maíz a EEUU para la asistencia social. Por estas medidas fue relevado de su cargo en 1846 y asumió John Russell.

nución de impuestos, para enfrentar la crisis, considerando que la empresa privada debía generar trabajo para paliar la situación.

La propiedad de la tierra agrícola irlandesa juega un papel crucial en la crisis, ya que esta estaba en manos de la aristocracia británica y los campesinos irlandeses eran sus aparceros. En estas tierras los irlandeses cultivaban el trigo que se exportaba a Inglaterra y ellos se valían para su alimentación del monocultivo de la papa en la huerta familiar. Las patatas se apestaban y los trigales gozaban de buena salud, pero los aparceros no podían alimentarse de ellos ya que pertenecían a los terratenientes ingleses. Muchas personas se volcaban a las grandes ciudades en busca de ayuda, y allí encontrarían; fiebre tifoidea, cólera y disentería, originando que la poca ayuda del gobierno resultara infructuosa, persistiendo la crueldad de los terratenientes al exigir la renta a los aparceros.

La necesidad de obtener ayuda para alimentarse, dada solamente a aquellas personas con menos de 1/10 de hectárea de tierra, lo que obligó a muchos propietarios campesinos a vender sus tierras para poder recibir la ayuda y no morirse de hambre.

Muchos terratenientes, empresarios, Sociedad de Amigos y La Asociación Británica de Ayuda Social, establecieron comedores donde daban de comer de forma gratuita a campesinos hambrientos, aquí surgieron clérigos evangélicos anglicanos los cuales hicieron surgir la desconfianza porque supuestamente se daba comida a cambio de conversiones religiosas. En 1847, se crearon comedores de beneficencia financiados por el estado donde se alimentaban diariamente millones de personas. También se crearon de asociaciones por la Ley contra de la Pobreza, financiadas por impuestos locales, arruinando regiones enteras, donde los indigentes podían trabajar por sueldos de hambre.

La Gran hambruna fue asumida por el gobierno inglés como un castigo de la providencia, especialmente durante la intervención de Trevelyan, lo que los llevó a tomar la posición de considerarse sin posibilidades de estar en sus manos poder impedirla.

Todo esto antes mencionado originó un gran proceso emigratorio de Irlanda y un profundo odio hacia Gran Bretaña como el causante de la hambruna en Irlanda y entre los emigrados.

Irlandeses en Liverpool

Producto de la emigración de Irlanda por la hambruna, muchos Irlandeses buscaron destinos intermedios, para sus posteriores lugares de radicación. Este es el caso de mis tatarabuelos Ricardo (Richard) Moran y Ana (Ann) Ely por lo cual intentaré ahondar en la vida de los irlandeses en Liverpool y de esta manera entender más de su tránsito hasta la Argentina.

Liverpool es una ciudad ubicada dentro del condado de Merseyside, en la región noroeste de Inglaterra. Históricamente perteneció al condado de Lancashire, en donde su expansión e ampliación a ciudad se debió al gran crecimiento de la actividad portuaria. Esta tuvo un gran crecimiento a partir de 1840 con la llegada de inmigrantes irlandeses durante la Gran Hambruna. Liverpool fue fuertemente influenciada en su identidad social por los irlandeses, teniendo la mayoría de sus habitantes ascendencia irlandesa, en los años 1850 se advertía un acento característico de la ciudad diferente al de los alrededores, considerándosela en el vox populi como la segunda capital de Irlanda y siendo la ciudad más católica de Inglaterra.

Los irlandeses que llegaron a Liverpool se congregaron principalmente en el extremo sur de Park Road, Park Lane y St. James Street y en el área del extremo norte de Vauxhall. Estas comunidades están ubicadas cerca de los muelles, porque la principal actividad aquí desarrollada por

ellos era la portuaria dada la competencia entre las líneas de vapor de la época. Se congregaron alrededor de la Iglesia San Antonio. Las iglesias católicas, producto de la afluencia de irlandeses a Liverpool, aumentaron significativamente.

Estos irlandeses, eran en su mayoría de clases bajas a los cuales se les hizo muy difícil su inserción laboral, corriendo muchos riesgos. Su condición de pobres escapando de la hambruna originó que excedieran la capacidad de vivienda, empleo e instalaciones sanitarias de la ciudad. Esto ocasionó la promulgación de la Ley de Eliminación de Pobres, porque los contribuyentes nativos ingleses sintieron miedo por el sobrecargo de los sistemas de servicios de la ciudad (pór ejemplo: sistema sanitario) originando que se trasladaran irlandeses a sitios marginales de la ciudad donde desarrollaran trabajos pesados. Esta gran fuerza de trabajo pesado, puso a Liverpool en la capacidad de manejar gran cantidad de importaciones y de almacenarlas, que luego potenciada con el desarrollo vías de comunicación; carreteras y canales, le permitió la llegada de sus materias primas y productos a otras ciudades inglesas y recibiendo después productos manufacturados para su exportación por el mismo puerto. El gran desarrollo de barcos a vapor en el puerto la dio una ventaja a Liverpool por sobre otros puertos, ya que no dependía de las condiciones del viento para cumplir con los tiempos de entrega.

La eficiencia en los puertos era prioritaria donde llegaban los barcos, los cuales eran trabajados en 3 etapas: descarga, reparación y carga. Esta actividad la desarrollaban los "lumpers" (carga y descarga), los cuales en su gran mayoría eran irlandeses. Otra actividad producto de la llegada de materia prima al puerto era la de los "carters", quienes transportaban las cargas de ida a los almacenes y vuelta a los puertos para ser pesadas (pór ejemplo: tabaco), esta tarea también desarrollada en su mayoría por irlandeses. Por último se desarrolla el comercio de inmigrantes. Una vez puestas las cargas, la ubicación de pasajes proporcionaba barcos completos originando una mayor eficiencia y mayor rentabilidad de la actividad. Estas labores de puerto eran intensivas y con gran probabilidad de lesiones.

En Liverpool las muertes debido a la fiebre del hambre, tifus, disentería y cólera, fueron muy comunes durante los años 1847, 1848 y 1854. La esperanza de vida en los muelles de Liverpool era muy baja dado el hacinamiento, llegando a construirse hospitales flotantes. Muchas veces los barcos que salían con pasajeros no eran controlados de manera adecuada por los médicos inspectores de Liverpool, lo cual ocasionaba contagios de enfermedades a bordo y muertes, siendo un ejemplo de lo ocurrido en el barco El Vanguard.

El camino a Argentina, un nuevo hogar

Durante el siglo XIX la gran mayoría de los Inmigrantes irlandeses provenían de las regiones central de Irlanda; Westmeath, Longford, Offaly y del condado de Wexford. Procedían de 2 aéreas muy precisas, sureste de Wexford Town hasta KilmoreQuay en Wexford, y desde un cuadrilátero en la frontera de Longford / Westmeath que se extiende aproximadamente desde Athlone hasta Edgeworthstown, Mullingar y Kilbeggan. Prácticamente toda la población que rodeaba la ciudad de Ballymore emigro a Buenos Aires en la década de 1860. En 1842, William McCann estimo, al recorrer la provincia de Buenos Aires que por lo menos tres cuartas partes de los inmigrantes irlandeses en Argentina provenían de Westmeath.

Patrick McKenna considera que aproximadamente dos tercios del total de emigrantes irlandeses a Argentina proviene de Westmeath y del sur de Longford. Este mismo autor, basado en Coghlan 1987, estimo que el 43,35% de los emigrantes eran de Westmeath, el 14,57% de Longford y el 15,51% de Wexford siendo estos los orígenes más comunes de los emigrantes que se establecieron en Argentina hasta septiembre de 1889.

Quienes emigraban era principalmente hijos más jóvenes no herederos e hijas posteriores de grandes arrendatarios, de granjas rurales de los zonas de Irlanda arriba mencionadas. En estos sectores geográficos y estratos sociales, en el siglo XIX, Argentina gozaba de una reputación parecida a la de los Estados Unidos. Las posibilidades de adquirir tierras en Argentina (en esa época era llamada Provincias del Río de la Plata) era muy atractiva para jóvenes colonos, hijos de arrendatarios en Irlanda, que no tenían posibilidad de ascender socialmente.

Estos emigrantes eran pequeños agricultores de las zonas más ricas de Irlanda y poseían suficiente capital para financiarse un viaje (3 veces más costoso que un viaje a los Estados Unidos) y hacerse de provisiones para un año.

Esta reputación que tenía la Argentina provenía de: noticias, periódicos publicados en islas británicas y Argentina, cartas y manuales de viajes. También Argentina no pertenecía al imperio británico mas allá de tener importantes lasos comerciales.

Ya tomada la decisión de Emigrar a Argentina, la planificación del viaje era muy compleja. Partían de Midlands o de Co. Wexford llegando a Dublín, cruzaban a Liverpool y tomaban un barco que navegaba hacia Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires. Durante las primeras décadas del siglo XX los primeros emigrantes irlandeses, que viajaban a vela, pueden haber venido por rutas comerciales de Irlanda a Estados Unidos y después haber utilizado la ruta comercial de Estados Unidos a Argentina para completar el viaje. Esto era efectivo cuando todavía el océano atlántico sur estaba dominado por barcos españoles y portugueses. Esporádicamente los puertos de Dublín y Cork se utilizaban para navegar directamente hacia América del Sur. Pero después de 1840 hasta 1880, la gran mayoría de los emigrantes usaron para salir el puerto de Liverpool por: la mayor cantidad de líneas navieras, frecuencias, tarifas y alojamientos. También hay indicios de salidas del puerto de Southampton, pero Liverpool era el predominante.

En el caso particular de mis tatarabuelos, ellos se casaron en Southampton y se embarcaron para salir hacia Buenos Aires desde Liverpool.

La distancia terrestre de Mullingar, Co. Westmeath, a Dublín es de 81 kilómetros, mucho menor con respecto a otros puertos, lo cual lo hacía la ruta más directa para llegar a Liverpool. Para llegar a Dublín existían mayoritariamente dos medios de transporte para los emigrantes a Argentina: las barcas de canal remolcadas por caballos (a partir de 1806) y el ferrocarril (a partir de 1848). Los emigrantes más pobres utilizaban los medios de transporte menos costosos o caminaban. La mayor parte de los emigrantes pagaban sus pasajes o los pagaban sus nuevos empleadores en Buenos Aires.

Los emigrantes de los condados de Westmeath y Longford, entre 1806 y 1848, habrían viajado por barco en el canal, con 13 horas de viaje, lo cual a partir de 1840 los barcos más rápidos ("flyboats") redujeron el tiempo de viaje a 8 horas. Estos viajes eran bastante cómodos, pero al aumentar el caudal de gente por la hambruna iban más abarrotados. El equipaje de los emigrantes habría sido baúles y cajas, para viajeros acomodados, y bolsos comunes para emigrantes pobres. Para los años 1848 se produjo el declive del transporte por el canal al aparecer el ferrocarril, acortando su tiempo de viaje a Dublín a un total de 2 horas. Los emigrantes para llegar a la estación de trenes usaban un autocar, los cuales transportaban hasta 20 pasajeros, permitiéndoles llegar desde el campo o pequeñas poblaciones hasta la estación ferroviaria.

En la década de 1850 los emigrantes compraban sus boletos de viaje en la tienda de Mulvihill, tanto de tren como de barco a Liverpool. Una vez llegados a Dublín, los emigrantes pasaban la noche en un hotel de la localidad. Para cruzar el Mar de Irlanda desde Dublín a Liverpool había tres

frecuencias diarias, que tomaban entre 12 a 14 horas para hacer el cruce. El comercio entre Dublín y Liverpool estaba muy desarrollado, y en el siglo XIX ya estaba la propulsión a vapor en los barcos como un avance tecnológico de importancia. Esta nueva tecnología de transporte permitía conectar a Liverpool con todos los puertos de Irlanda. La experiencia de los cruces a Liverpool era muy incómoda, dado que se le prestaba más atención a la carga animal bajo cubierta, que a las personas que iban arriba sufriendo las inclemencias de la travesía marina y del clima. Otros viajaban a Holyhead, el cual era un tramo más corto de viaje marítimo y después hacían el recorrido a Liverpool en diligencia.

Los emigrantes irlandeses que bajaban en Liverpool, que no tenían experiencia de viaje, debían lidiar con los engaños de las personas locales del puerto; con su dinero del pasaje, malas comidas, bebidas a precios elevados, inspecciones médicas y otras fechorías, lo que no les garantizaba la siguiente etapa del viaje a Argentina. Igual la gran mayoría ya tenían comprado el pasaje a Argentina en Ballymahon, Mullingar o Wexford, solo debían preocuparse por encontrar un hotel para esperar hasta el día del embarque. Los hoteles para emigrantes estaban en pésimas condiciones. El barco Vanguard partió de Liverpool el 8 de mayo de 1849 con demoras⁶.

Al momento de embarcarse, las inspecciones medicas muchas veces eran farsas para cumplir con lo determinado por el gobierno inglés, transformándose en un proceso automatizado de "mirar lenguas y tomar pulsos", mientras se estampaba su boleto, lo cual probaba su inspección médica.

Los emigrantes podían embarcarse 24hs antes de la partida del barco, pero como eran barcos de carga, la realidad es que los capitanes se preocupaban por estivar primero la carga y recién en el último minuto podían ingresar los pasajeros. El subir al barco antes de salir era una azaña, en la cual a veces debía requerir de un bote a remo para alcanzar al barco que se iba.

El viaje por el océano atlántico

La travesía por mar era difícil. Los barcos en camino a Sudamérica eran considerados por su calidad como de 1ra. o 2da. clase, contrario a los que iban a EEUU, los cuales eran de 3ra. clase.

Los transportes trasatlánticos que iban a Sudamérica del siglo XIX se pueden dividir, según su tecnología, en 2 tipos: vela (1824-1850) y vapor (1851-1889).

Entre 1822 y 1850, se registraron 1659 inmigrantes irlandeses en el puerto de Buenos Aires, se dio un pico excepcional en 1849 con 708 inmigrantes⁷ y de 1851 a 1889 este número se elevó a 5419.

Las condiciones a bordo de estos barcos eran: mala comida y agua, falta de espacio e higiene y mala atención médica. En la mayoría de los viajes la dieta era una mezcla de agua, cebada, centeno y guisantes, que se humedecían a bordo del barco. Los pasajeros debían cocinarla en cubierta y a veces a medio cocinar ya que existía mal tiempo no se los dejaba subir a cubierta. Este tipo de comida era la misma que la de la tripulación o peor. Las literas eran de madera a ambos lados de la bodega con una pasarela al medio, donde a cada adulto se le asignaba un cuarto de litera. Sin ropa de cama y aconsejando a los pasajeros traerse un colchón antes de subir al barco, existiendo casi nada de intimidad y de comodidad. En general las literas eran oscuras, angostas y sucias. La ma-

6. En el libro "Devenir Irlandés" (pag. 65), que figura en la bibliografía, explica como había una familia que estaba esperando desde el 4 de abril hasta que finalmente zarparon el barco el 8 de mayo.

7. El año en que arribaron Ricardo (Richard) Moran, Ana (An) Ely y Pedro Moran a la Argentina.

yoría de los pasajeros trataban de pasar la mayoría del tiempo en cubierta, para evitar los olores, encierro (poca ventilación) y los piojos.

Cuando había tormenta se veían obligados a volver bajo cubierta.

Las condiciones de los viajes cambiaban considerándose si el barco era a vela o vapor. Los barcos a vela muchas veces tenían que tomar rutas más largas por su conocimiento de la existencia de vientos más constantes en dichas zonas, complicando menos el viaje. Los importes de los viajes a la zona del Río de la Plata oscilaban entre £ 10 a 35 libras dependiendo la categoría: primera £ 35, segunda £ 20 y tercera £ 15. Si el salario de un trabajador rural irlandés en la época era de 7½ chelines, un trabajador tendría que ahorrar todo un año para pagarse el pasaje. Por esto algunos autores (por ejemplo: McKenna) sostiene que los emigrantes de Midlands y Wexford, eran arrendatarios o agricultores con ingresos relativamente más altos que los que iban a EEUU. También había irlandeses sin fondos para viajar que recibieron ayuda financiera de ganaderos de ovejas de Argentina, que buscaban pastores calificados en Irlanda.

El viaje con barcos a vapor

El periodo que va desde 1851-1889, está marcado por la utilización de veleros de hierro y acero, y principalmente por el vapor. El efecto que tuvo la utilización de la energía a vapor es reducir el tiempo de viaje de 3 meses a 30 días. Esta rapidez del viaje era mencionada por el Padre Antonio Fahy⁸ a su superior Padre Goodman. También los barcos a vapor eran de superior calidad que los de vela, pero igual la condición de los emigrantes pobres no mejoraron. Para primera y segunda clase había un muy buen alojamiento, pero para los emigrantes pobres no existían tabiques de separación, todos juntos hombres mujeres y niños sin privacidad, más allá que las leyes indicaran que tenían que estar separados por sexo y familias. La falta de reglas sanitarias e higiene y alimentos incomibles, ocasionaba que muchos pasajeros de tercera murieran por el asinamiento.

En general los barcos a vela o vapor al arribar a Buenos Aires, llegaban a anclar a 12 km de la costa. Después a través de barcos menores a vapor se acercaban a los pasajeros a 3 km de la costa. En el tramo final, si la marea lo permitía llegaban a la costa con botes a remo y de aquí carros los llevaban a un embarcadero en tierra firme. Cuando la marea estaba alta los botes llegaban hasta la Iglesia La Merced

El afincamiento en el sur de Buenos Aires

La llegada a Buenos Aires no era azarosa, era resultado de cadenas migratorias o de Empresarios necesitados de mano de obra.

En los casos de cadenas migratorias, se daba cuando un irlandés que le había ido bien: en los negocios, en la compra de campo o majada de ovejas, y necesitaba personal para seguir su emprendimiento, entonces mandaba a traer personas de confianza: parientes o conocidos de su pueblo de origen. Estos parientes o conocidos llaman a otros de confianza de ellos, y así se daba el fenómeno de vaciarse poblados enteros para venir a la Argentina.

Los empresarios necesitados de mano de obra especializada (por ejemplo: actividad lanar), les pagaban el pasaje a cambio de reintegrarles el importe desarrollando dichas actividades laborales.

8. Padre Antonio Domingo Fahy/Fahey (1805-1871), sacerdote católico irlandés de la comunidad irlandesa en la Argentina. Carismático guía espiritual y organizador de la comunidad.

De esta manera fueron surgiendo los asentamientos en sur de la provincia de Buenos Aires, donde se encontraba la ¾ de la población irlandesa en la Argentina. El límite para 1830 era Dolores para los asentamientos poblacionales, porque había una disputa importante de la tierra con el indio, con enfrentamientos o tratados de colaboración. Producto de esto la frontera se va trasladando, y surgen nuevos asentamientos Masaya del Río Salado, buscando tierras más accesibles.

El origen del nombre de la Bahía Samborombón (cercana a la población de Dolores), la cual toma el nombre de un santo irlandés, San Brandan⁹, no es un dato menor porque esto confirma la existencia de la comunidad en la zona.

Se desarrollaron como mano de obra especializada en la actividad lanar, dentro de estancias muy extensas. Cumplían muchas veces el trabajo de puesteros, en donde quedaban en sus puestos de trabajo de manera permanente. Esta actividad consistía en cuidar y arrear cada mañana al rodeo, en donde 1500 animales podían ser manejados por 2 personas experimentadas y a cambio recibían un salario, en parte dinero y parte especie, comida, “vicios” y vivienda.

A medida que había nuevas tierras al sur del Salado, la población se corría hacia los nuevos sitios recientemente incorporados. Por esto los partidos de frontera experimentaron un crecimiento más rápido [por ejemplo: Dolores, Monsalvo (Maipú)]. Este es el caso del partido de Monsalvo donde a partir de mediados del siglo XIX empezaron a llegar irlandeses a la Estancia Miraflores¹⁰.

Historia de mis antepasados Moran

Mi padre desde niño me ha comentado historias y parentescos que me facilitaron hasta hoy en día establecer conexiones con otra fuente más reciente de información que es Family Search. De aquí he obtenido actas de nacimiento, matrimonio y deducciones que surgen de esta información documental. En base a esto les cuento lo siguiente:

Mis tatarabuelos Richard Moran (irlandés) y Ann Ely (inglesa) contraen matrimonio el 28 de octubre de 1846 en Southampton, Hampshire, Inglaterra. El padre de Richard Moran era John Moran, el padre de Ann Ely era William Ely (este dato surge del acta de matrimonio). Esta ciudad en donde se casan era donde vivía Ann Ely, consecuente con la costumbre de casarse en la ciudad donde vive la novia.

Por dichos de mi padre en reiteradas oportunidades y reiterado por tíos sé que mi bisabuelo, Peter Moran nació en Liverpool en 1848, por lo que puedo deducir que mis tatarabuelos fueron hacia allá a vivir por 3 años aproximadamente. Según dichos de mi padre, Richard Moran trabajaba en actividades relacionadas con el puerto de Liverpool y según el vino a trabajar a Buenos Aires por una reforma que se hizo en el puerto de Buenos Aires (de esta última información no tengo documentación que la respalte). Después de vivir en Liverpool, el 8 de mayo de 1849 se embarcan en el barco Vanguard rumbo a Argentina. Llegan a la Argentina el 13 de julio de 1849 (según diario de la época)

En base al nacimiento de los hijos en el país se puede determinar donde estuvieron viviendo, primero unos años en Buenos Aires y la gran mayoría de los años restantes en Maipú hasta su fa-

9. San Brandan (484-578), fue una de los grandes monjes irlandeses del siglo VI. La bahía toma este nombre por su forma de boca de pescado. Dicha historia del monje se escribe en el siglo X o XI y se llama “Navigatio Sancti Brendani”, donde hace referencia a islas errantes, que terminan descubriendo que eran ballenas.

10. La Estancia Miraflores, está ubicada en lo que es hoy el partido de Maipú, provincia de Buenos Aires. En el año 1820 se firma aquí el Pacto de Miraflores, el cual fue un acuerdo entre el gobierno y los indígenas de las sierras de Tandil para asegurar la frontera. Los indígenas eligen como representante a Francisco Ramos Mejia dueño de la Estancia Miraflores.

llecimiento. Aparece en actas como lugar de residencia Monsalvo. Según pude saber Monsalvo fue como se llamaba a la región antes de tomar el nombre de partido de Maipú.

Igual mi bisabuelo Pedro Moran (hijo de Richard Moran y Ann Ely) se casó en Dolores con Paula Evangelina Reyes y también por el nacimiento de los hijos se que vivieron en General Lavalle, Maipú, Coronel Vidal. Por último se que mi abuelo Guillermo Moran nació en Coronel Vidal y mi padre también.

Considero que esta información familiar se podría ampliar sustancialmente si tuviera la fortuna de encontrar cartas de mi familia a Irlanda o de mi tatarabuela Ann Ely a su familia en Inglaterra, o también investigando la rama inglesa de Ann Ely que me podría dar los motivos de cómo se conocieron con mi tatarabuelo Richard Moran y como lograron superar las diferencias de ser él irlandés y ella inglesa, en una época en la cual había mucho odio y enojo de los irlandeses hacia los ingleses, y mucho maltrato y menosprecio de los ingleses hacia los irlandeses.

Conclusión

La Gran Hambruna fue sin duda el factor desencadenante para emprender la salida de Irlanda. La peste de la papa, las condiciones de pobreza en parcelas para la vivienda muy chicas, el dominio de las tierras por parte de los terratenientes Ingleses y el desconcierto de sufrir una penosa tragedia sin tener un atisbo de humanidad por parte del gobierno inglés, no les dejó mas opción a mis tatarabuelos que planificar su salida de Irlanda para nunca más volver. También refleja de parte de mis familiares y de toda la sociedad irlandesa un gran valor moral y fortaleza, porque a pesar de ver tantos sembradíos de los terratenientes, que los podían sacar de su penosa inanición, ellos siguieron cumpliendo con leyes genocidas.

Ellos tuvieron una vida difícil en su escaso tiempo de permanencia en Liverpool. Se ve que mas allá de su trato despectivo por los nativos de Liverpool ellos buscaron congregarse con los suyos en ciertos barrios y unirse a su fe católica que los acompañó junto con la comunidad. La mano de obra irlandesa sujeta al trabajo duro fue el impulsor del brutal crecimiento de Liverpool. Hasta aquí también los siguió la explotación producida en su patria y las enfermedades. Quizás Peter Moran, su hijo nacido en Liverpool, puede haber sido el impulso necesario para buscar un país más amigable, pensando en un futuro para él y su descendencia.

Por lo analizado puedo determinar con bastante certeza que mi antepasado Richard Moran ha sido originario de Westmeath. En el futuro me interesaría obtener alguna documentación que me dé certeza total. Su actividad en Irlanda se entiende vinculada a agricultura, en una zona rica como la antes mencionada, esto puede haberle dado, por sus costos, la posibilidad de emprender un viaje a la Argentina, con el incentivo de obtener tierras. Otra opción es que el viaje por tierra a Dublín, hasta el puerto de Liverpool y al Rio de la Plata haya sido pagado por un futuro empleador en Buenos Aires. En el viaje a la Argentina las enfermedades los han acompañado productos de los malos controles médicos en Liverpool.

Por la duración del viaje en el atlántico de 2 meses indica que han venido en barco a vela. El viaje en este tipo de barco resultó poseer las peores condiciones a bordo de: alimentación, habitacionales, intimidad y de higiene. Ellos lograron sobrevivir a la muerte en estas condiciones, algo muy común en este tipo de viajes.

No he podido llegar a determinar que trabajo desarrolló Richard Moran en su permanencia en Buenos Aires, pero si se pudo ver cuáles fueron las actividades de los irlandeses más al sur en la provincia. La actividad lanar fue la actividad principal en la zona del Río Salado, y considero que

es la que el debe haber desarrollado ya que el con su familia se radicaron en la zona. Para una persona que llega de una hambruna tan profunda como la de Irlanda, que le dieran trabajo, dinero, comida y vivienda debe haberles causado todo un cambio social. En el acta de matrimonio de Pedro Moran en 1877, detalla su dirección en Monsalvo (partido Maipú), o sea que las vidas Richard Moran y Ana Ely junto con sus demás hijos que nacieron en Maipú se desarrollaba allí. La Estancia Miraflores puede haber sido su destino de trabajo, porque para esa época era la estancia más importante de la zona.

Por último, me da a pensar que después de tanto sufrimiento y dominio colonial, llegaron a la Argentina donde prosperaron, tuvieron más hijos y estuvieron juntos, o sea se realizaron y disfrutaron de su tan ansiada libertad.

Referencias

- Grabación Diplomatura de Estudios Irlandeses (USAL) – Materia: Construcción de la Identidad Irlandesa – clase 4
- Grabación Diplomatura de Estudios Irlandeses – Materia: Irlanda: ayer, hoy y mañana – clase 5
- Grabación Diplomatura de Estudios Irlandeses – Materia: Historia de la inmigración irlandesa – clase 3 y 8
- Grabación Diplomatura de Estudios Irlandeses – Materia: Construcción de la Identidad Irlandesa – clase 1 - "TheWindthatShakestheBarley" by Robert DwyerJoyca
- O'BeirneRanelagh, J. (2014). *Historia de Irlanda*. Editorial Akal. Tomado de:
<https://www.yumpu.com/es/document/view/59434804/historia-de-irlanda-ranelagh> (p.p. 112-120)
- La Gran Hambruna Irlandesa. Tomado de:
https://es.wikipedia.org/wiki/Gran_hambruna_irlandesa
- Family Search. Tomado de:
<https://www.familysearch.org/es/>
- Murray Edmundo, Devenir Irlandés, Narrativas Intimas de la inmigración irlandesa en Argentina (1844-1912). Editorial Eudeba (pp. 65)
- Ritchel, Dan. La Hambruna Irlandesa. Tomado de:
<https://web.archive.org/web/20090221122426/http://www.umbc.edu/history/CHE/InstPg/RitFamine/irish-famine-historiographical-issues.html>
- Los que Bajaron del Vanguard, sitio en Facebook. Tomado de:
<https://es-la.facebook.com/losquebajarondelvanguard/>
- Liverpool. Tomado de:
<https://es.wikipedia.org/wiki/Liverpool>
- Migración Irlandesa a Gran Bretaña. Tomado de:
https://en.wikipedia.org/wiki/Irish_migration_to_Great_Britain#Liverpool
- Los Irlandeses en Liverpool, Lancashire, Inglaterra antes, durante y después de la hambruna. Tomado de:
http://sites.rootsweb.com/~irlmayo2/irish_liverpool.html
- Enfermedades epidémicas de la Gran Hambruna. Tomado de:
<https://www.historyireland.com/18th-19th-century-history/epidemic-diseases-of-the-great-famine/#:~:text=In%20Ireland%20between%201845%20and,to%20fever%2C%20dysentery%20and%20smallpox.>
- M. L. Gregoire (1883) Geografía Universal. Tomo I. Editorial Crete
- Murray, Edmundo. El camino irlandés a América del Sur. Tomado de:
<https://www.irlandeses.org/road.htm>

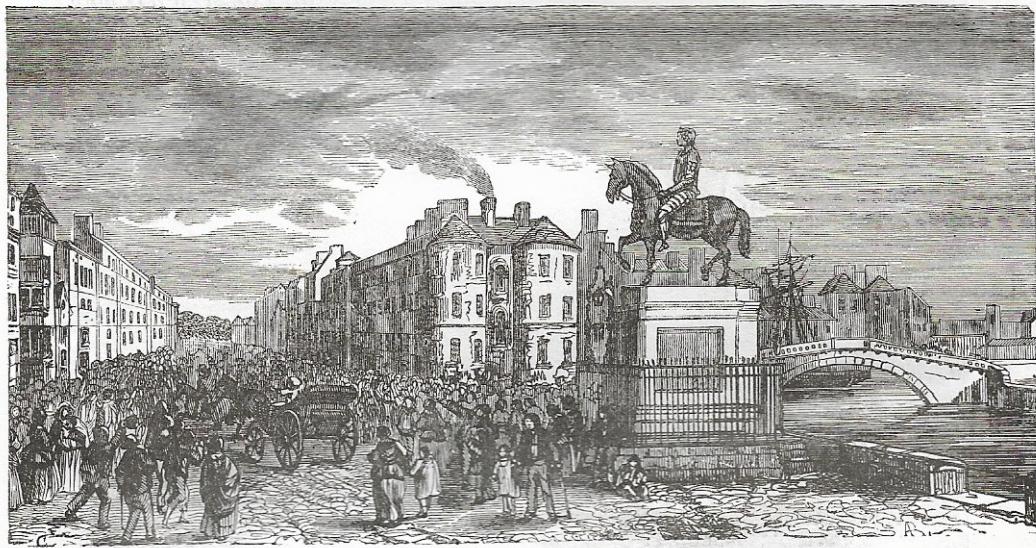
- Coghlan, E. A. (1987). *Los Irlandeses en Argentina: su Actuación y Descendencia* (Buenos Aires) (pp. 676)
- Sábato, Hilda, Capitalismo y ganadería en Buenos Aires: fiebre del lanar 1850-1890.(p.p. 79,80-84)
- Turistas Europeos en búsqueda de su pasado en Maipú. Tomado de:
http://www.semanamaipuense.com.ar/index.php?nota_id=5c9a33b499f44
- Miraflores (Maipú). Pacto de Miraflores. Tomado de:
[https://es.wikipedia.org/wiki/Miraflores_\(Maip%C3%BA\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Miraflores_(Maip%C3%BA))
- Annesi, Gustavo Javier. La inmigración europea en la conformación de la sociedad del partido de Maipú. (1869-1914). Tomado de:
<https://geografiamaipu.webnode.com.ar/news/la-inmigracion-europea-en-la-conformacion-de-la-sociedad-del-partido-de-maipu-1869-1914/>
- Brandán. Tomado de:
<https://es.wikipedia.org/wiki/Brand%C3%A1n>
- Guerrero Alberto Vidal. El genocidio inglés en Irlanda. Tomada de:
[https://academiaplay.es/genocidio-ingles-irlanda/#:~:text=Despu%C3%A9s%20de%20la%20independencia%20de,Gobierno%20Brit%C3%A1nico%20de%20la%20%C3%A9poca.](https://academiaplay.es/genocidio-ingles-irlanda/#:~:text=Despu%C3%A9s%20de%20la%20independencia%20de,Gobierno%20Brit%C3%A1nico%20de%20la%20%C3%A9poca)
- Diario British Parcket and Argentina News, 14 de Julio de 1849.

Anexos



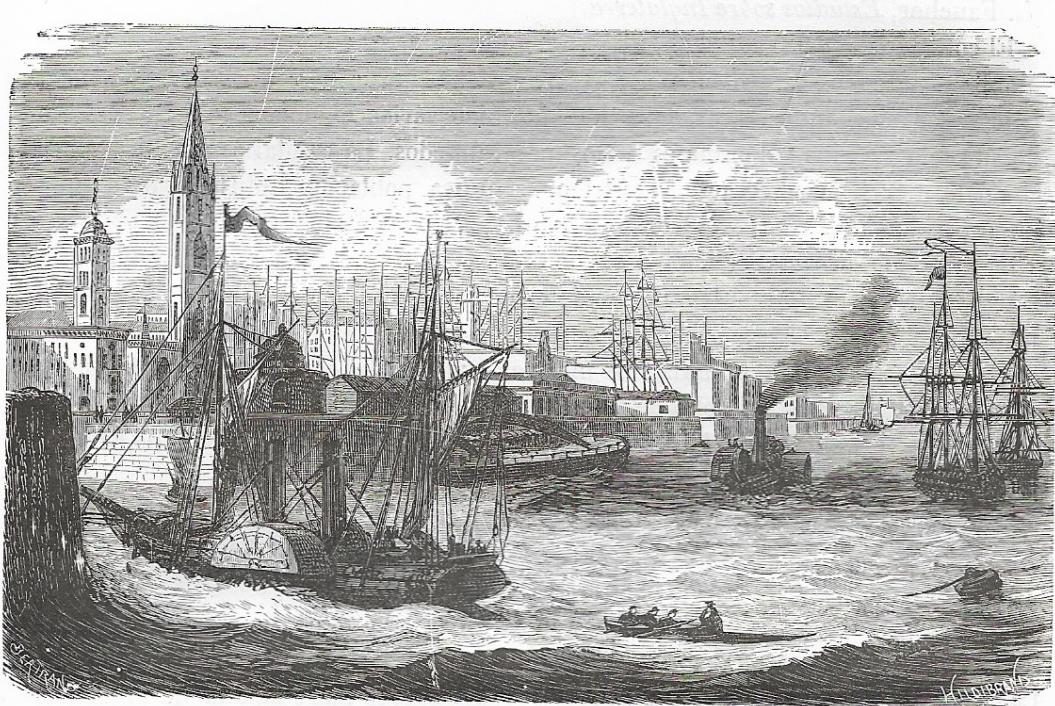
Pedro Moran, hijo de Richard Moran y Ana Ely. Llego a la Argentina con sus padres el 13 de julio de 1849 en el Buque Vanguard, con aproximadamente 1 y medio de edad.

Hough Matt.	"	"	"	"	"	"
Hoyburn George,	"	"	"	"	"	"
Hoyburn Abby,	"	"	"	"	"	"
Hoyburn John,	"	"	"	"	"	"
Hilman Ceney,	"	"	"	"	"	"
Hilman Budger,	"	"	"	"	"	"
Ho. Hamer John,	"	"	"	"	"	"
Ho. Geath James	"	"	"	"	"	"
Mathews James	"	"	"	"	"	"
Mathews Jane	"	"	"	"	"	"
Moran Richard	"	"	"	"	"	"
Moran Connig hij	"	"	"	"	"	"
Mannin Daniel	"	"	"	"	"	"
Murphy Robert	"	"	"	"	"	"
Murphy John	"	"	"	"	"	"
Murphy Catharine	"	"	"	"	"	"
Murphy Qualls	"	"	"	"	"	"
Murphy Maria	"	"	"	"	"	"
Neal Joseph	"	"	"	"	"	"
Nealon James	"	"	"	"	"	"
Neale Michael	"	"	"	"	"	"
Nealon Mary	"	"	"	"	"	"
Porter Lard	"	"	"	"	"	"
Powell Augustus	"	"	"	"	"	"
Robins Edward	"	"	"	"	"	"
Robins Anne	"	"	"	"	"	"
Robins Julia	"	"	"	"	"	"
Robins Marganna	"	"	"	"	"	"
Robins Rose	"	"	"	"	"	"
Robins Genett	"	"	"	"	"	"
Robins Margaret	"	"	"	"	"	"
Robins Anne	"	"	"	"	"	"
Robins Sophia	"	"	"	"	"	"
Robins Richard	"	"	"	"	"	"
Robins Bernard	"	"	"	"	"	"
Robins Mary	"	"	"	"	"	"
Robins Edward	"	"	"	"	"	"
Reach Pitt	"	"	"	"	"	"
Reigny Columba	"	"	"	"	"	"
Reighy Eliza hij	"	"	"	"	"	"



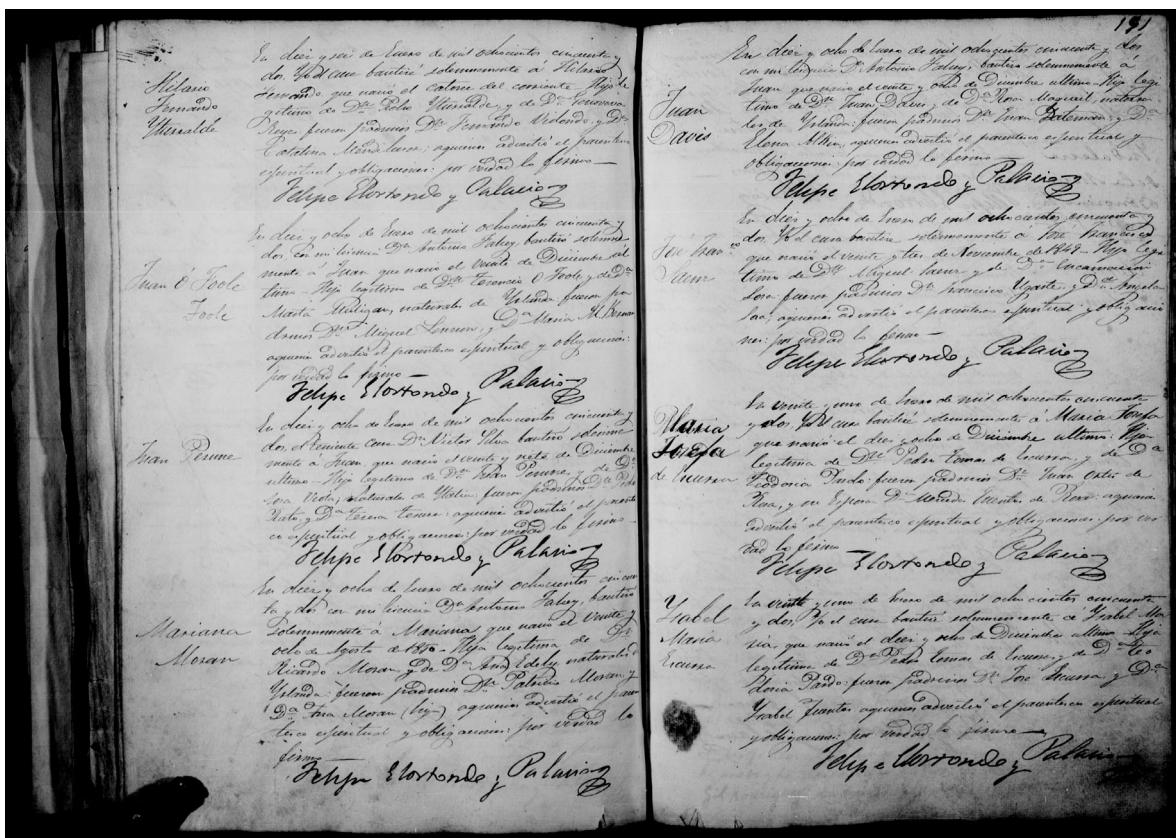
Vista de Cork.

Ilustración de la ciudad de Cork de 1883



Liverpool.

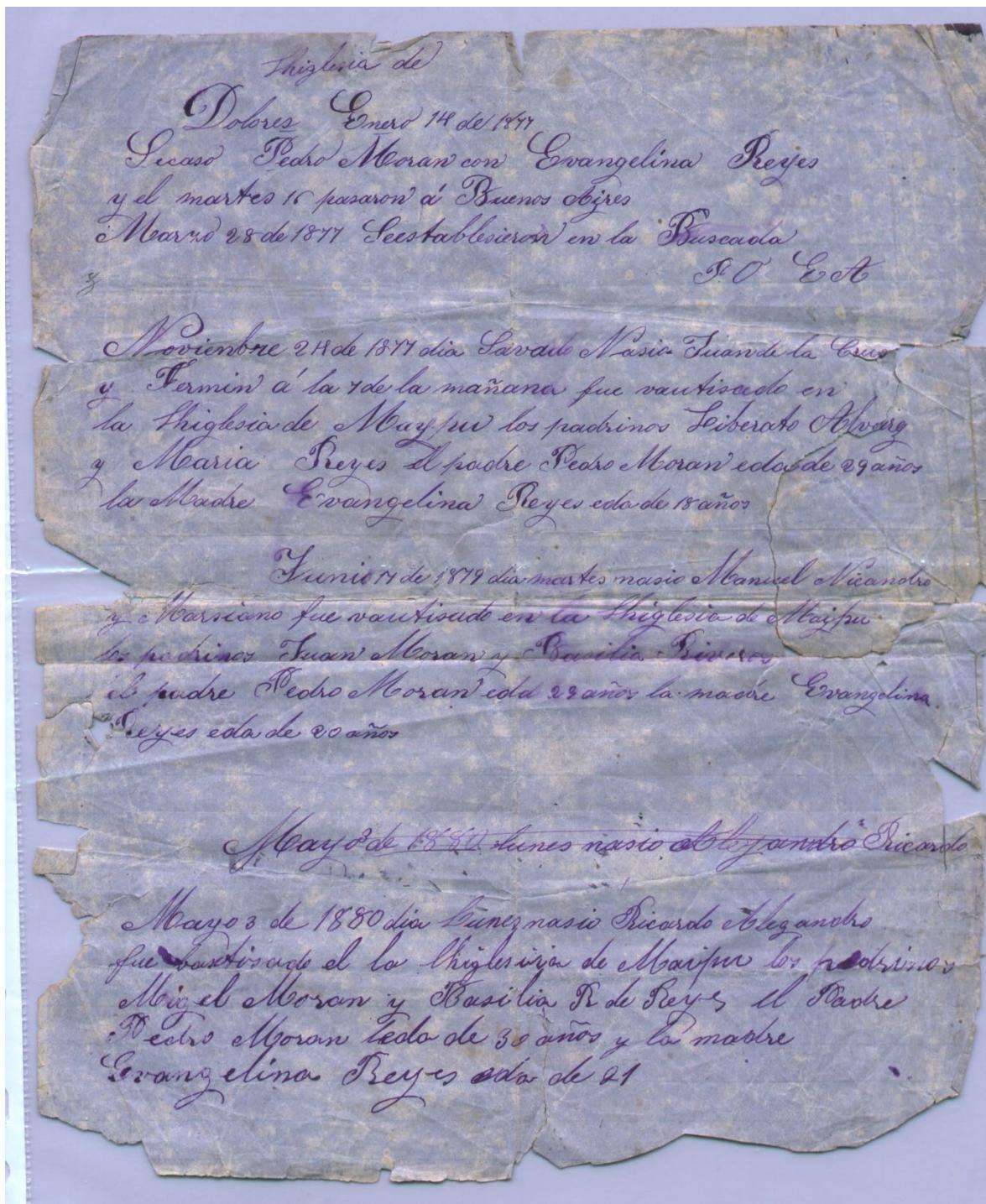
Ilustración de la ciudad de Liverpool de 1883



Esta es una copia del registro de nacimiento de Mariana Moran (nacida en Argentina), 2do. hijo de Richard Moran y Ana Ely. Se observa en la hoja del lado izquierdo, último párrafo. Como dato curioso en la segunda línea de este párrafo aparece celebrando su bautismo el nombre del padre Antonio Fahey. Y por último como padrino figura Patricio Moran (quien aparece en el anexo siguiente del censo de Liverpool de 1841), hermano mayor de Richard Moran.

Borough of Liverpool		Parish of Liverpool		23		Enumeration Schedule.					
PLACE	HOUSES Inhabited or Building Uninhabited	NAME of each Person who shade shewin the preceding Night.	AGE and SEX	PROFESSION, TRADE, EMPLOYMENT, or INDEPENDENT MEANS.	Where Born	PLACE	HOUSES Inhabited or Building Uninhabited	NAMES of each Person who shade therein the preceding Night.	AGE and SEX	PROFESSION, TRADE, EMPLOYMENT, or INDEPENDENT MEANS.	Where Born
Arade		William Brown 24	Males		1	Arade		Harriet Jackson	21		No
		Richard do 22	Females	James	No			James Thompson	24	25	7
		Mary do 25			No			Matthew Powell	25	agent	No
		John do 3			No			Mary do 20	20		No
		Thomas Souton 25		Sold Peddler No				James do 6	6		Yes
		John do 7			No			Mary do 1	1		Yes
		Sophia do 30			No			Sarah Jones 15	15		No
		Elizabath do 5			No						
		Sophia do 3			No						
		Elizabath do 1			No						
		Harry Leonard 20		21	Yes						
		Thomas Souton 2			No						
		George Black 20		Taylor	No						
		William A. Hobbs 25		Taylor	1						
		John Turner 22		Turner	No						
		Eliza do 26			No						
		John do 8			No						
		Abel 4			No						
		Mathew Gandy 50		General Dr	1						
		Eliza 45			No						
		Mary Hawkes 22		Stay Board & No							
		James do 22			No						
		William do 47			No						
		Eliza Fletcher 25		Widow	No						
		George Jackson 25		Artist	No						
TOTAL in Page 37	1	14 11				TOTAL in Page 38			" 5	485	

Documento del censo en Liverpool en 1841. Aquí en la parte superior izquierda aparecería Patrick Moran (hermano de Richard Moran) Se menciona su oficio de carpintero, muy posiblemente desarrollado en los barcos de los puertos de Liverpool. En base a esto podría suponerse que Richard Moran también podría haber sido carpintero. Se deduce, por la información del censo, que de Patrick Moran que nació en 1819, siendo 4 años mayor a Richard Moran que nació en 1823.



Carta familiar donde anoticia de hechos ocurridos

BRITISH PACKET



AND

ARGENTINE NEWS.

(No. 1194.)

BUENOS AYRES, SATURDAY, JULY 14, 1849.

[Established in 1826.]

BUENOS AYRES.

It will be in the recollection of our readers that the partisans of the Montevideo clique in Liverpool, in their labours to embroil Great Britain with these countries had for a long time the countenance and support of Lord Sandys, who served alternately as their medium of communication with Lord Abereiddie and as their mouth-piece in the House of Commons. It will be remembered also that his leadership suddenly abandoned his *protégé*, in the late Secretary for Foreign Affairs disowning the filly and foaling of the course pursued by his agents in these waters and coming to the determination of retracing his steps. Since that period we have heard nothing for a considerable length of time of the noble Lord in connexion with the River Plate, the question having selected Mr. Ewart as their organ. But his naval ship's political friends being out of office and he becoming closely connected with the opposition press, it is asserted, one of the projectors of the *Morning Chronicle*, he has been lately induced to resume again the championing in the columns of the Montevideo leaders' cause; and, consequently, a motion was made by him in the House of Lords, of which he is a member, having, however, receded to the title of Earl of Harrington, on the 23rd of April last, calling for "copies or extracts of all the instructions given to Her Majesty's envoys in the River Plate for their guidance in the intervention of Great Britain for the pacification of officials in the river." This motion, however, was only a pretext for a disingenuous attack on the policy of H. M.'s present government, with reference to the question of the River Plate; his leadership in the course of the speech with which he introduced it betraying the grossest ignorance of the subject, and at the same time a spirit of invincuous malignancy. We give at present a portion of this speech, as reported by the *Times*; reserving for next week the remaining part as also the able reply of the Marquis of Lansdowne, Lord Beaumont and Lord Colchester.

THE RIVER PLATE.

ment, along with Count Waldeck, appointed by the French Government, to renew the negotiations and to see whether a general pacification could be accomplished. That negotiation was successful, and the result was the Treaty of Tucumán. It was followed by a similar sit-down on the part of Captain Gore, acting for England, out of the Government of Mr. T. H. Hood, the then Foreign Secretary. Mr. Hood, who was then chargé d'affaires at Montevideo, was equally unsuccessful. At present Mr. Southers was the man chosen by the British Government to conduct the negotiations; and all that was known of his proceedings as yet was that he had not been able officially to present the credentials of the Argentine Ambassador, although he had been permitted to reside in a private house, and had been personally treated with courtesy. The only result of the appearance of Buenos Ayres had been that the British Ambassador had been obliged to hold in his Parliament building, sitting upon the Ministers and upon the Crown of England in a way which had never been ventured before, and which was never intended.

In this state of affairs it was known upon this subject by report, but official knowledge upon it thus laid-holds had none. They knew nothing of the intentions of either what was to be done or what would be done;—all they knew was that their interference, or, in other words, the interference of the two most powerful Governments in the world, England and France, had been brought to bear upon the Argentine Government. The Crown of England had been treated in the address which President del Valle addressed to his Parliament, and which appeared in the newspaper, the *Daily Mail*, on the 2nd of August last, as though no foreign power had ever ventured before. He contended that it was not fair that the country and their lordships should be left in total ignorance of the cause of all the facts, and of the conduct of our Government in its efforts to obtain information to enlighten that ignorance, was the plain and simple object of the motion which was now being brought before their lordships. He contended that he was bringing up their lordships' cause, and not his own, bringing up his own cause, and opposite to say, in reply, that public convenience dictates that, as the negotiations are still pending, and as he still holds his seat here, he will not press his motion, but his honour and his desire that the President should be allowed to proceed with more consideration and courtesy than he has hitherto done, these instructions should be for the present withheld. The noble Lord who was the head of the Argentine Government in 1848 had nothing to do with it, but showed at once to the world the grounds upon which England and France appeared as arbitrators and pacifiers in what was then called River Plate. That was the first time he had seen any such thing. He had no ambition to appear as a political pamphleteer, but to remove all grounds of suspicion, and to remove the Duke (of Wellington) was convinced that if that nobleman could be induced to withdraw his name from the paper, he would have been acting under any direction at all. It was the fact that negotiations were pending at present. The negotiations were complete; they had come to a terminus, and were now to be submitted to arbitration. One speech after another had been seat away, and their lordships had not, officially, the reasons why, although they sometimes heard very mysterious stories, and these reasons were not the reasons of English State policy. They had been told that Ross had been sent to receive the proclamations of Mr. Head with moderation; that what those proclamations said was that the Argentine Government had no knowledge of what their lordships had done.

It had been the policy of the President of the Argentine Confederation to endeavour to postpone through the medium of the Argentine Government, any intervention. He had endeavoured for a long time to see jealousy between them, and at last he had been successful. In a document which officials had been induced to sign, he had agreed to give up the Province of Rosas to his Parliament, which reached us only a few days ago. His Holiness the Pope had also interceded with great harm to him. There was a strength, that no sceptic views of their interest was taken by the Government of the two great Powers, which had come forward to help them in obtaining a general pacification. That autonomy was at an end, and Provincial Ross was regaining it in so *se*.

(To be concluded.)

We have advised from Chili to the 1st. Valparaiso was very lively in consequence of the number of vessels with passengers which were calling there almost every day on their way to California, the accounts from which continued to be of exciting nature as to make the gold seekers rather giddy. The political horizon of Chili was not altogether unclouded. The ministry had been compelled to resign, from the violent opposition they had to contend with. The news from Bolivia represented that republic as still in a very disturbed state. General Belzal was at La Paz, and General Velasco, who was again in the field, occupied Chuquicamata, where the congress had taken refuge. A battle was expected soon to take place. The authorities acting under General Belzal had protested against the landing of General Ballewian, and the commander of the French war-steamship Coquete in which he came passenger from Valparaiso to Cobija had promised not to allow him to set foot on Bolivian territory.

Barber & Orr
Bracken, Patrick

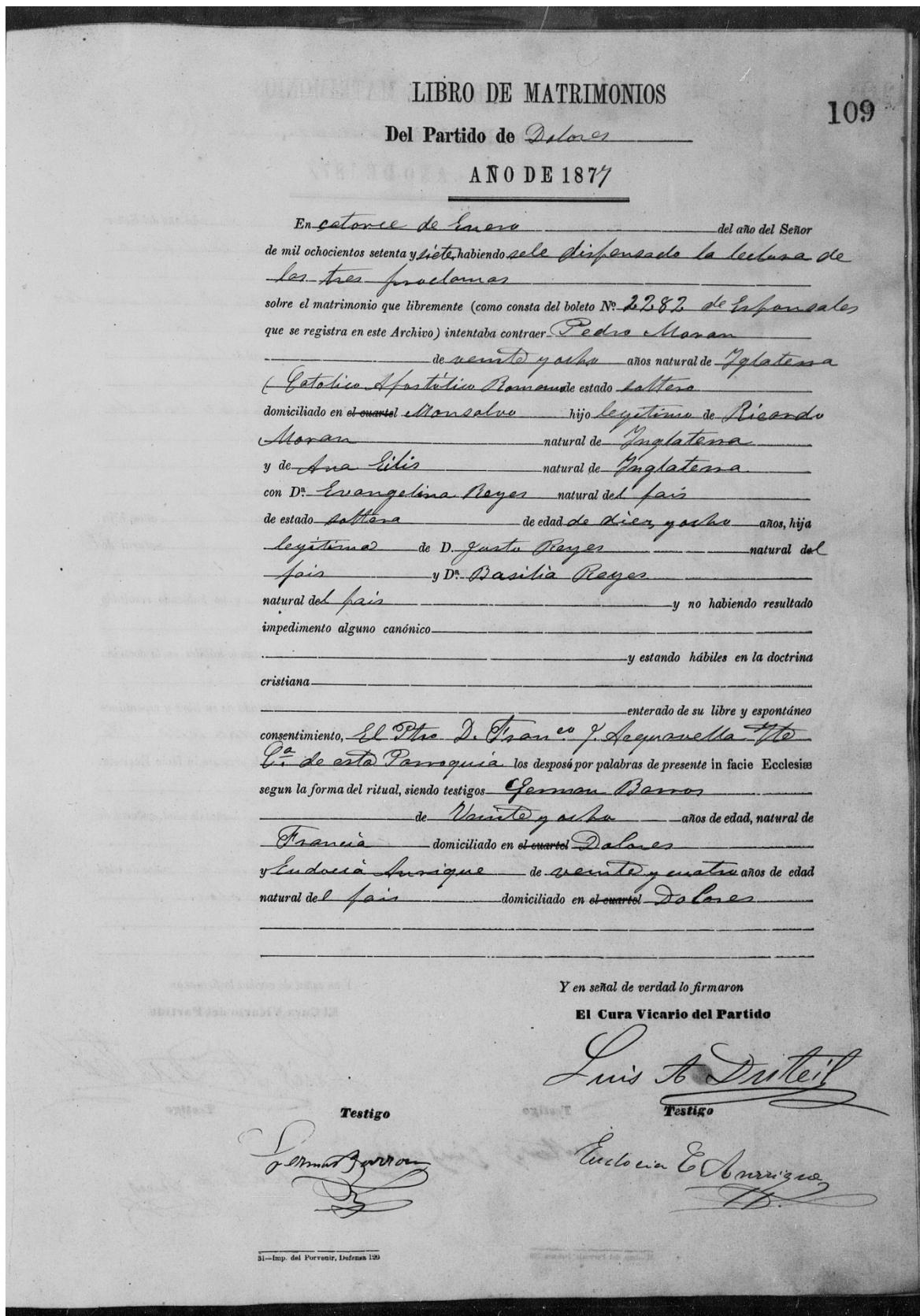
Hockey, Patrick..... 800 Standman..... 50

Diario "The British Packet" del 14 julio de 1849 con la llegada del barco Vanguard (aparece en la hoja siguiente)

Spraggon, John	100
Stanfield, J.	50
Shaw,	50
Sher, A.	50
Shev, Harry	50
Smith, Thos. C.	50
Stansell, Charles	50
Smith, John	50
Stafford, Patrick	50
Stephens	50
Stephens	50
Schultz, H.	50
Thompson, J. C.	500
Thompson, W. A.	200
Trotter, C.	100
Twyford, C. H.	100
Thompson, Wm.	100
Wigg, W.	100
Wigg, B. B.	200
Willis, James	200
Winkler, M.	200
Wise, D.	100
Walls, W. B.	100
White, John	100
Wikinson, Wm.	100
Wiles, James	50
Wilde, James	50
Wise, B.	20
A Friend	900
The Society of River Fleets	324 3
Total...	\$32,296 3
List of Contributions from Masters of Vessels.	
Master of the Autumnus	100
Mr. A. Alyth	100
Mr. A. Anu Jenkins	100
Mr. A. A. L. Lane	100
Mr. Antille	100
Mr. Alister Edward	100
Mr. Adam Smith	100
Mr. Alister	100
Apparition	100
Esila Fortuna	100
Bosphorus	100
Bonaparte	100
Bess Grant	70
Crescent	100
Da second voyage	100
Chapman	100
Commodore	100
Chorister	100
Da second voyage	100
Schooner Commodore	100
Cornucopia	100
E. Archer	100
E. B. L. B.	100
Eliza Robson	100
Flin	100
Goville	100
Gaussian	100
Glencairn	100
Good Luck	100
H. B. S.	100
Harriet	100
Henry Curwin	100
Isabella	100
Da second voyage	100
Irene	100
Jesse Mitchell	100
Lantie	100
Leopold	100
Leopoldine Witch	100
May Sharp	100
Leopard	100
Mercutio	100
Da second voyage	100
Mary Hawks	100
Minstrel	100
—D.	100
Monachan	100
Mary Winch	100
Melody	100
Mannus	100
Mars	100
Nemesis	100
Ottoman	100
Plata	100
Da second voyage	100
Philip Dean	100
Pacific	100
Pamela	100
Robertson, Alexander	100
Richmond	100
Do. second voyage	100
Rose	100
Rosalind	100
Symmetry	100
Sovereign	100
Do. second voyage	100
S. Collins	100
Syreniciana	100
Terpsichore	100
United	100
Whampoa	100
Wilton Wood	100
Vigilant	100
Xarifa	100
Total...	7,670
Amount received from Patients.....	\$15,026

MARINE LIST.	
PORT of BUENOS AIRES	
July 7.—Wind N. W.	
Arrived, American barque Muskingum, 243 tons, Crockett, from Cadiz 12th May, to O. J. Hayes & Co., with 132 lasts salt.	
Sailed, Spanish brig Manuel, 155 tons, Pedro Garcia, for Malaga & Barcelona, despatched by Zamoran & Tresorer, with 13,409 dry ox and cow hides, 700 salted do. do. 5 bales ostrich feathers.	
Sardinian schooner Union, 51 tons, Louis Bois, from Montevideo, in ballast.	
July 8.—Wind N. N. W.	
Sailed, British brig Regius, 237 tons, Joseph Bly, for London, despatched by Hayley Brothers, with 2350 salted ox and cow hides, 2334 salted horse do., 15 pipes and 465 boxes tallow, 188 bales wool, 33 do. horse hair, 180 seroons tobacco, \$1,500 bales, 3000 horns, 8 tons or heads.	
British brig Vanguard, 347 tons, William Garwood, from Liverpool 8th May, to Batista, Spain, & Co. Passengers 16.	
Humber barque Harriet, 229 tons, Peters, from New York 2nd May, to O. J. Hayes and Co.	
Sailed, Lubec barque Alma, 300 tons, H. Wulff, for Boston, despatched by Louis De Chapeaurouge and Co., with 5100 horns, 3342 salted ox & cow hides, 2669 dry do. do. 1447 dry horse do., 600 salted calf skins, 298 bales wool, 40 do. horse hair, 4 do goat skins, 3 sheep do. 1 do. nutria do.	
Sardinian schooner Nueva Carmen, 81 tons, Domingo Machin, for Montevideo, in ballast.	

Diarío "The British Packet" del 14 julio de 1849. Recuadrado en amarillo se registra la llegada del barco Vanguard



Aquí está registrado el casamiento de mis bis Abuelos Pedro Moran y Evangelina Reyes. En la octava línea, figura Pedro Moran domiciliado en Monsalvo, llamado así en esos años a lo que hoy es el partido de Maipú.