

ANDRÉS DE OYARVIDE Y LA CARTA ESFÉRICA DEL RÍO DE LA PLATA

Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN
Historiador Naval

El 20 de abril de 1777 echaba el ancla en la bahía de Montevideo la fragata *Venus* en momentos en que estas aguas eran espectadoras de la mayor acumulación de buques de toda su historia, con ese verdadero bosque de arboladuras que contenía su rada, dando nota de la intensidad a que había arribado el poder naval de la Madre Patria y la ostensión de su fuerza en la defensa de estos territorios rioplatenses.

Ese mismo día desembarca el primer virrey del Río de la Plata, don Pedro de Cevallos, ante el júbilo del pueblo y las autoridades, siendo conducido a la iglesia matriz bajo el estruendo de la artillería de la plaza y los buques surtos en la rada, los clarines y trompas, las campanas y el clamoreo de las gentes. Se daba inicio de esta forma a una nueva época para Montevideo y su región.

Toda esta imponente flota era sólo una parte de la expedición que, al mando del marqués de Casa Tilly, había operado victoriosamente sobre Brasil desde el mes de febrero, tomando el poderoso punto fortificado de la isla de Santa Catalina, llave de las comunicaciones portuguesas entre el Janeiro y Río Grande, en sólo cinco días de operaciones (1).

A principios de 1776, Carlos III tomó la decisión de efectuar una campaña contra Río Grande del Sur y aun el mismo Brasil si era preciso, dadas las continuas penetraciones lusitanas sobre la zona norte de la Banda Oriental, las Misiones y el mismo Paraguay.

De esta forma, el conde de Aranda presenta al Rey la opción de montar una gran operación punitiva contra Brasil. Así, a principios de este año referido esto se aprueba comenzándose a trabajar en ello.

«Esta campaña debía efectuarse lo antes posible por la presumible acción de los ingleses en ayuda de Portugal, y aún de que podrían soliviantar a los moros en sus continuados ataques a nuestras costas, y conquistar en la América meridional lo que nos pudiera resarcir de lo que los ingleses pudieran tomarlos en la septentrional.»

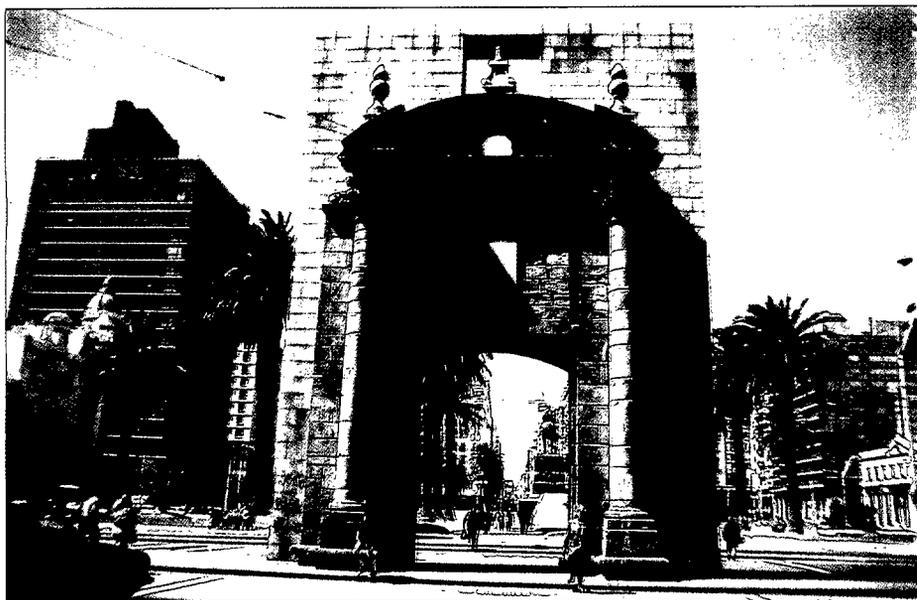
Rápidamente se estructuró todo lo referente a esta campaña por la decisiva influencia del conde de Riela, que aconseja la utilización de la más poderosa

(1) Según indica Carlos Martínez-Valverde, en esos cinco días Cevallos procedió a rendir al completo todos los fuertes lusitanos, sus fuerzas de guarnición y 26 buques mercantes británicos que se hallaban en puerto.

agrupación de mar y tierra que se pueda disponer. De manera que en noviembre se acumulan en las aguas de Cádiz y en sus cuarteles, los buques, tropas y el parque, reconociéndose que estas fuerzas van a ser superiores a otras anteriores que incluso operaron contra Argel y Trípoli.

Referente a las fuerzas navales, éstas estaban compuestas por unos 20 buques de guerra que escoltarían a los 96 transportes armados que conducirían a las fuerzas y el parque al completo hacia aguas del Atlántico meridional (2).

Para el mes de junio de 1777, ya producida no sólo la caída de Santa Catalina, sino la de la colonia del Sacramento, Cevallos se disponía, como en



Puerta de la Ciudadela, único vestigio actual de las imponentes fortificaciones españolas de Montevideo

su campaña de 1762, a operar contra Río Grande desembarcando sus tropas en la ensenada de Maldonado para dirigirse desde este punto sobre las concentraciones lusitanas de esa zona. Empero, días después se recibe la noticia de la firma de un tratado de paz, con lo que todo se detiene en momentos en que parecía inminente la caída de toda la parte sur de Brasil en manos de España.

Montevideo, en los meses siguientes a estos hechos, tomó notable importancia en el contexto general de la América meridional hispana al ubicarse en su magnífica bahía el Apostadero de Marina, desde donde se debía controlar todo el espacio del Atlántico sur y su contorno.

(2) Es evidente que esta fuerza naval fue, hasta el presente, la mayor que ha operado en el espacio del Atlántico sur. Alrededor de 117 buques de todos los portes y unos 19.000 hombres embarcados.

Por ello, cuando el Tratado del Real Sitio de San Ildefonso debió definir las nuevas fronteras entre los territorios de ambas potencias peninsulares, Montevideo fue el centro lógico desde donde se estructuraron las partidas conjuntas demarcatorias de límites que habrían de trabajar en la señalización y levantamiento de tan amplias zonas, como marcaban sus documentos, desde las serranías del Alto Perú, pasando por el Matto Grosso, el Paraguay, Misiones y el Río Grande, así como el espacio norte de la Banda Oriental.

De manera que las autoridades debieron organizar cuatro divisiones españolas y otras tantas portuguesas, compuestas cada una de dos comisarios principales, dos ingenieros, dos geógrafos y dos prácticos del país, tomándose como centros Montevideo para España y Río Grande para Portugal. Pero ante la insistencia lusitana las partidas se debieron soldar en dos, compuestas cada una de un comisario, un práctico, un geógrafo y mitad del personal dependiente, tanto español como portugués, reunidos para tal fin.

Empero, después de meses de dilatoria se resolvió por parte hispana dar inicio a la operación con las referidas cuatro partidas iniciales, ubicándose al frente de cada una de éstas a un jefe principal que sería un alto oficial de la Real Armada. La primera estaría al mando del capitán de navío don José Varela y Ulloa, la segunda al mando del teniente de navío don Diego de Alvear, la tercera al mando del capitán don Félix de Azara y la cuarta al mando del teniente de navío don Juan Francisco Aguirre. Las primeras dos partidas operarían tomando a Montevideo como apoyo y de consuno con los lusitanos desde el Chuy, demarcando los inmensos territorios señalados desde las Misiones orientales hasta las costas atlánticas; la tercera lo haría sobre el norte de Misiones y el Paraná —demarcando una de las zonas de más densas selvas que puedan existir— y la cuarta operaría desde el Matto Grosso, hasta el Amazonas, tomando como centro a Santa Cruz de la Sierra, ya que Asunción servía de apoyo a los mandados por Azara.

El día 21 de enero de 1784 parten las dos primeras partidas desde Maldonado hacia el Chuy y desde allí a las Misiones. La primera estaba integrada por su comisario principal, José Varela y Ulloa, se segundo comisario el teniente de navío Rosendo Rico, los ayudantes, alféreces de navío José Varela y Vicente Varela, ingeniero Bernardo Lecocq, geógrafo 2.º piloto Joaquín Fundín, ministro de la Real Hacienda José Ortiz y personal a cargo. La segunda estaba integrada por su comisario principal Diego de Alvear, ingeniero primer piloto José Cabrera, geógrafo primer piloto, alférez de fragata Andrés de Oyarvide, ministro de la Real Hacienda Manuel Moreno, y personal a cargo.

En suma, todos estos esforzados hombres partían a perderse en selvas, campos y sierras, quizás por quién sabe cuánto tiempo, y es de señalar que a lo largo de éste jamás nadie flaqueó, y sólo las enfermedades, como se sabe, pudieron obligarlos a volver atrás.

Andrés de Oyarvide, oriundo de la provincia de Guipúzcoa, ingresó en la Real Armada en el año 1771 como primer piloto alférez de fragata, prestando de inmediato servicio en varios buques en el Mediterráneo y el Caribe. Arribó al Río de la Plata en la expedición de Cevallos y Casa Tilly, pero de sugestiva forma, ya que el buque en el que navegaba, la fragata *Santa Clara* al mando

del capitán de fragata Pedro de Cárdenas, naufragó perdiéndose totalmente sobre el banco del Inglés el día 26 de julio de este memorable año de 1777.

En esta trágica madrugada murieron 92 marinos, salvándose algunos en un pequeño chinchorro, hallándose Oyarvide entre éstos, único oficial que salió con vida de este naufragio.

Y de esta forma, el Río de la Plata se presentó ante los ojos del joven piloto con la indomitable furia de sus aguas agitadas hasta lo increíble por el pampero, y no hay duda de que desde ese momento tan especial, el río se ganó su respeto y realmente nada le hacía presumir que el destino lo llamaría para efectuar una tarea que nadie hasta esas horas había siquiera encarado.

Oyarvide, como ya señalamos, quedó integrado en la segunda partida a las órdenes de Alvear, de forma que debería brindar servicio en labores un tanto lejanas para sus funciones de marino profesional, y así cabalgar a lomos de los nobles caballos criollos para recorrer quién sabe qué distancias, cruzando ríos y lagunas en medio de las serranía de esos inmensos y despoblados territorios, en parajes donde nunca habían sido vistos aún los hombres del Viejo Mundo.

Y por cierto que las desoladas planicies de la Banda Oriental y el Río Grande, y las impenetrables selvas y pantanos de las Misiones y Corrientes —guardada de cientos de peligros de las más diversas formas de alimañas y enfermedades, y cuando no del mismo indio infiel, siempre al acecho de los europeos— serían el hogar de esos esforzados hombres a lo largo de los años por venir, que así permanecerán como perdidos del mundo en esta tarea descomunal de exploración, levantamiento y demarcación de tan vastos territorios.

Cuando a mediados del pasado siglo, el historiador argentino Carlos Calvo compiló en varios tomos su *Colección Histórica de los Tratados de todos los Estados comprendidos entre el Golfo de México y el Cabo de Hornos*, incluyó en uno de ellos todos los apuntes del diario personal que el piloto Oyarvide llevó adelante durante toda su tarea, con la totalidad de sus descripciones, cuestión que significa uno de los documentos más preciados sobre el tema, reconociéndose que es el primer trabajo efectuado por un hombre de ciencia, representando por medio de la escritura ese gigantesco territorio de esta gran porción de la América meridional, como lo acotó uno de los más celebrados historiadores rioplatenses, Bartolomé Mitre.

En esta tarea, Oyarvide permanecerá más de doce años, en condiciones propias de estas tierras, bajo sol y sombra, soportando las inclemencias del clima en agitada y continua labor, señalando que efectuó varios viajes al frente de diversas partidas, cuando se halló en la zona de las confluencias de los ríos Pepirí Guazú y Piquirí Guazú, en pleno centro de las Misiones, entre los ríos Paraná y Uruguay, verdadero meollo para los demarcadores dado que Portugal siempre recurrió el trazado con una insistencia rayana en la obstinación.

El diario de Oyarvide refleja esto en forma bastante clara, dando idea de hasta dónde debió haber arribado este problema que permanentemente agrió las relaciones entre los peninsulares, decidiendo finalmente el virrey del Río de la Plata efectuar la campaña demarcatoria bajo cualquier condición, hecho que se llevó adelante con la sola presencia española (3).

(3) La cuarta partida casi no operó por esta causa.

Sería muy largo enumerar cada una de las páginas del diario de Oyarvide pues, como es lógico, sus relatos nos presentan una tarea que a la luz del presente nos muestran hasta dónde llegaban la abnegación y el sacrificio de aquellos hombres, en la búsqueda del más fiel y acabado cumplimiento del deber, en las condiciones más extremas y en ocasiones hasta penosas, pasando situaciones de mucho riesgo, ora perdido en las intrincadas marañas de las selvas misioneras, ora combatiendo al indio o a la alimaña, pero siempre ostentando su celo por el cumplimiento de sus funciones (4).

En el mes de junio de 1788 Oyarvide, efectuando otra fatigosa expedición hacia las fuentes del Pepirí Guazú, es espectador del imponente espectáculo de las cataratas del Iguazú, visto desde las alturas de los barrancos que lo rodean, estampa que sobrecoge el alma:

«Estábamos al NE del Salto y el ruido era grande y confuso. El color del agua luego que sale de las espumas de los despeñaderos, es como el de la lejía; su movimiento después de las caídas es sin orden formando olas con rapidez grande, a corto espacio paran y se deshacen, quedando la superficie del agua lisa, pero con remolinos violentos, que se ven de trecho en trecho como que nacen del fondo, elevándose sobre el nivel del agua de rato en rato una entumecencia de poca altura y mucha extensión. Con este propio color se vio el agua por todo el espacio que se registró del cajón o canal inferior, por el cual juzgamos todos ser imposible el navegarse, y sería inevitable la ruina y el desastro de cualquier embarcación que lo intentase. El confuso ruido de las aguas, sus choques y embates, el color cetrino y turbio de ellas, el casi negro de las paredes, su altura cubierta de bosques y el silencio de las aves hacen del sitio junto al Salto, tristísimo y asombroso.» (5)

Así, después de contemplar por largo rato el portentoso espectáculo de las cataratas, el piloto, en un arranque de fe, inscribe a golpes de machete en la faz de un árbol que miraba al Salto lo siguiente:

«Venid y ved las Obras del Señor.»

Diciembre de 1795 marca la fecha en que el alférez de fragata Oyarvide permanece en las Misiones, y hasta esos días estuvo pendiente de las vicisitudes vividas entre las partidas y sus respectivos comisarios, que no se ponían de acuerdo sobre la continuación de la demarcación, con lo que la inacción fue total, pues los hispanos ya no estaban dispuestos a continuar los trabajos sin la concurrencia lusitana, cosa que significó una notable pérdida de tiempo. De forma que Oyarvide es relevado por orden directa del virrey Pedro Melo de

(4) Así lo hicieron saber tanto Alvear como Azara en sus comunicaciones a las autoridades centrales en innumerables escritos.

(5) En los últimos días del mes de febrero de 1542, Alvar Núñez Cabeza de Vaca presenció con su menguada partida todo ese portentoso espectáculo, en una de las tantas paradas que hizo en su viaje por tierra hacia Asunción del Paraguay, donde arriba el día 2 de marzo, resultando una verdadera hazaña propia de aquellos tiempos de la Conquista.

Portugal, con la autorización de pasar a Buenos Aires para, en cuanto se dieran las circunstancias, poder retornar a España, como así lo había solicitado desde un tiempo atrás.

Por ello, Alvear procede a darle una última orden: deberá aprovechar este viaje por el río Uruguay para proceder a hacer un concienzudo levantamiento de su curso, cotejando sus trazos con los de anteriores trabajos, para tratar de efectuar la carta esférica de dicho río, que hasta ahora no se había podido lograr.

De forma que en el mes de marzo de 1796, en un punto muy cercano al Salto Chico, Oyarvide se embarca y da comienzo a la primera etapa de sus trabajos, que va a completar en 1801, dando luz a la primera Carta del Río Uruguay, dejando atrás el recuerdo de tantas y tantas jornadas en las selvas y serranías orientales y misioneras, que han quedado para la posteridad señaladas en el trazo de sus cartas y en la letra viva de sus descripciones (6). En un rápido levantamiento —que finaliza el día 31 de este mismo mes— el piloto entrega al virrey el manuscrito con las notas del reconocimiento efectuado desde el Salto Chico al arrecife de Corralito, dando nota de que el proceso de levantamiento del río no estaba concluido íntegramente y sería necesario hacer una suma general de todos los apuntes habidos y así concretar la carta esférica.

Finalmente, el día 7 de enero de 1798, Oyarvide embarca en la fragata *Santa Clara* —bajo el mando del capitán de fragata José de Quevedo— que acompañada por sus pares *Florentina* y *Medea* conducían alrededor de tres millones de reales en diversas mercancías, producto del acopio que por mor del estado de guerra existente con los británicos habían efectuado los comerciantes de ambas bandas platenses. Cueros, tasajo, salitre, cobre y demás eran las cargas que debían conducir a Cádiz, debiendo eludir el cerrado bloqueo en que se hallaba la Península.

Oyarvide, por orden del gobernador de Montevideo, el brigadier José de Bustamante y Guerra, debía aprovechar este viaje y efectuar sobre la derrota establecida en el Plata una serie de reconocimientos y observaciones hidrográficas de corrientes y mareas, llevándose además un preciso diario de navegación con observaciones de diversas posiciones sobre la derrota hasta aguas españolas inclusive.

Todo esto formaba ya parte de un plan que Bustamante y Guerra acariciaba desde sus días de la expedición Malaspina: lograr el completo levantamiento del Río de la Plata.

«Excelentísimo Señor: El primer piloto graduado de alférez de fragata Andrés de Oyarvide que acaba de llegar de Montevideo, ha puesto en mis manos una relación circunstanciada de sus servicios por el largo espacio de doce años, que ha estado empleado en la segunda partida de la división de lími-

(6) Hasta el presente, el trabajo de Oyarvide es señalado como impecable, siendo su diario pieza central del levantamiento, en donde el piloto eleva a las autoridades diversas propuestas que hoy asombran por la justeza de sus precisiones.

tes con la Corona de Portugal en la América Meridional a las órdenes del capitán de navío y comisario de ella Diego de Alvear. Va de antemano y en repetidas ocasiones me ha encomendado este oficial el mérito contraído a sus órdenes por Oyarvide, manifestándose que es sujeto de muchos conocimientos y que en esto y en todo su porte se aventaja al orden común, considerándolo muy acreedor a su inmediato grado de alférez de navío. Ésta es ahora la súplica que hace Andrés de Oyarvide y el premio a que aspira en remuneración de sus distinguidos servicios en la demarcación de límites y de los demás que ha hecho en su clase de primer piloto y en sus navegaciones arduas a América y África, por más de veintisiete años. Considero fundada su solicitud y lo manifiesto a S.E. para noticias del Rey y la resolución que fuese de su agrado. Dios guíe a S.E. por muchos años. Madrid 5 de julio de 1798. Juan de Lángara.»

El capitán general de la Real Armada, Juan de Lángara y Duarte —ministro de Marina—, solicitaba así la anuencia real para ascender al piloto, cuestión que se hace realidad prontamente:

«Habiéndole hecho presente al Rey cuanto me manifestaba V.E. en su papel del 5 de julio pasado, sobre la solicitud del primer piloto graduado de alférez de fragata Andrés de Oyarvide, en el que pretendía su inmediato grado de alférez de navío; ha determinado S.M. en vistas a lo que informa V.E. en su citado papel, que sea atendido oportunamente lo que a su real orden comunica a V.E. para su cumplimiento y gobierno, rogando a Dios le dé a V.E. muchos años. San Ildefonso, 9 de agosto de 1798.»

De manera que ya en el mes de febrero de 1800 tenemos a Oyarvide nuevamente en el Río de la Plata efectuando un levantamiento de las sondas platenes sobre los canales entre la ensenada de Barragán y Montevideo, de consuno con el también piloto Juan de Inciarte, en la fragata *Magdalena*, operando desde Buenos Aires. Se estaba cumpliendo el deseo de ir despejando los problemas de la navegación del Plata con esta serie de trabajos; empero, Félix de Azará, mediante oficio al virrey solicita la concurrencia del alférez de navío Oyarvide para finalizar los reconocimientos del río Uruguay, a fin de dar término a la carta esférica del mismo, por lo que el día 17 de octubre de 1801, en una balandra fletada por la Real Hacienda, se dan comienzo a las tareas que van a culminar en el mes de marzo del siguiente año.

En la memoria hecha al efecto, Oyarvide, en las 26 hojas de que consta dicho documento, indica certeramente la configuración del Uruguay desde la isla de Martín García, hasta el Pepirí inclusive, poniendo de forma impecable broche final a una labor tan fatigosamente llevada durante años, prácticamente desde que el piloto Juan Rodríguez Serrano, que mandaba la carabela más pequeña de las cinco con que contaba la expedición de Hernando de Magallanes, la *Santiago*, descubre en el mes de enero de 1529 este río (7).

(7) La *Santiago* navegó aguas arriba más de 25 leguas en búsqueda del ansiado paso al Mar del Sur, cuestión que no se resaltó, regresando al Plata después de unas 15 singladuras.

De este modo, el progreso en el estudio de las ciencias náuticas que estaba efectuando la Madre Patria estaba dando sus frutos en la obra de sus atlas marítimos, con la realización de los trabajos de personalidades como Tofiño, Malaspina, Vernacci, De la Peña, Bauzá, Espinosa y demás, a los que ahora la carta esférica del río Uruguay se unía.

Para Andrés de Oyarvide se cerraba una etapa más de su carrera, inscribiendo su nombre entre los precursores de la cartografía americana (8), pues ahora le aguardaba una colosal tarea: el levantamiento de la carta esférica del Río de la Plata.

¿Quién descubrió el Río de la Plata? Hay una historia oficial, que acota que Juan Díaz de Solís, en el mes de febrero de 1516, fue quien penetró por vez primera en sus aguas. Empero, lo cierto es que según investigaciones realizadas últimamente se observa que en algunas cartas de años anteriores aparecen los trazos bastante claros de una entrada de aguas sobre la costa oriental de la América meridional, destacándose claramente el místicamente llamado «Pináculo Detentio», que no puede ser otro más que el Cerro de Montevideo.

Esto se visualiza en los mapas de Kunstman y Waldsemuller, pues se afirma que Vespuccio penetró en las derrotas del «río con mar» en el año de 1509, en su tercer viaje al servicio del Rey de Portugal, e incluso algunos historiadores expresan que fue el propio Solís quien así lo hizo en los años de 1508 y 1512. Realmente esto se inscribe en los llamados «viajes secretos» efectuados por hispanos y lusitanos en aquellos momentos, previos a las bulas papales, en que se trataba de desentrañar el misterio de estas nuevas tierras halladas por Colón. Aquí inscribimos las expediciones subrepticias de los lusitanos Joao Coelho en 1493, Duarte Pereira en 1498 y Álvarez Cabral en 1500.

Y de allí emanaban las diversas definiciones que tuvo el río: río de Santa María, río Jordán, río Dulce, río de Solís, río San Cristóbal y, finalmente, río de la Plata (9), nombres que están señalados en las cartas en un corto período de años.

El Río de la Plata es el colector de aguas con una superficie de cerca de 4.350.000 kilómetros cuadrados, naciendo en la configuración de los ríos Paraná y Uruguay, extendiéndose hasta una línea trazada entre la Punta del Este y el cabo de San Antonio, teniendo una longitud de 300 kilómetros en donde sus aguas se confunden con las del Atlántico, cubriendo una superficie de 35.000 kilómetros cuadrados. Evidentemente el Plata es un río, ya que sus aguas corren permanentemente y son salobres en su curso inferior solamente, descartándose, entonces, el que sea denominado como estuario o golfo. La profundidad es de alrededor de cuatro metros en su primera parte, alcanzando unos seis metros en la parte inferior, predominando las aguas fluviales frente a las oceánicas. Su zona media, ubicada entre la Colonia y Montevideo, alcanza sólo

(8) La gigantesca obra efectuada por la cartografía española en el Nuevo Mundo a lo largo de más de 300 años, tiene en la labor del piloto uno de sus pilares básicos, dado que la carta esférica platense llevada adelante ha sido la base para todos los trabajos de sus contemporáneos.

(9) Realmente este último nombre estuvo influido decisivamente por los yacimientos de este metal precioso en la zona de Potosí, conocido desde esta zona por las comunicaciones efectuadas desde Asunción del Paraguay, primero, y después desde Buenos Aires.

un nueve por ciento de salinidad, y sobre Punta del Este el nivel llega al 25 por ciento, ya sobre el Atlántico.

El aspecto físico del Plata es muy especial, ya que sus aguas arrastran considerable cantidad de fango aluvial de los ríos Paraná, en especial, y Uruguay, hecho que provoca el continuo embancamiento de algunas zonas, cuestión acentuada en su curso superior por el permanente decantamiento de las aguas. De esta forma, el crecimiento de bancos y barras es continuo, además junto al mismo delta del Paraná, que indefectiblemente avanza paso a paso. La costa uruguaya presenta un aspecto totalmente diferente al del litoral argentino, ya que éste sufre un continuo relleno por esta acción ya señalada y su proceso decantante, mientras que el litoral de la banda oriental es de una configuración plena de arrecifes de piedra, fango y arenas y sus aguas están bajo el influjo de corrientes muy fuertes.

Por ello el mayor peligro para la navegación del Plata son los bancos y placeres existentes a todo lo ancho de sus aguas, unido al clima caprichoso de estas latitudes, proclive a los cambios más bruscos que se puedan imaginar, sujetos a la acción del pampero o las sudestadas, terror de los navegantes de todos los tiempos. Los bancos de Playa Honda, Ortiz, Maipú, Arquímedes, Rouen y otros, en eterno crecimiento, son los obstáculos que presenta el Plata a la navegación, sobresaliendo el temido banco Inglés, verdadero tragabarcos que se ha cobrado tantas vidas a lo largo de siglos.

Para la marina hispana, el Plata siempre fue un lugar respetable, como lo indican las crónicas. Los buques que entraban al río lo hacían siempre surcando los canales al sur del banco Inglés, pues se prefería navegar por las cercanías de la costa meridional, esquivando los peligrosos embancamientos de la zona norte, causa de que algunos buques decidieran no entrar en el río por temor a esto, recalando en Maldonado o Coronilla, en donde desembarcaban lo que conducían para trasladarlo por tierra a destino.

En los inicios del siglo XVIII ya se hace necesario conocer concretamente la hidrografía del río, y determinar en las cartas la configuración de sus accidentes, y a medida que avanzan los años y la navegación se incrementa en forma notable surge la firme voluntad de las autoridades de efectuar el levantamiento general del Plata, y en ese norte tenemos las iniciativas emanadas desde el Apostadero de Montevideo, al influjo de diversos hechos que daban tónica de la creciente importancia que para España estaban tomando estos territorios. El Reglamento de Libre Comercio de 1778, y la fundación en San Fernando de Maldonado de la Compañía Marítima y de Pesca en 1780, daban la tónica de que la tarea de relevar estas aguas era cosa impostergable para disipar los problemas para la navegación que, como reconocemos, causaba notables pérdidas al desenvolvimiento de toda la región, que necesitaba de los caminos de la mar para su vital comunicación con la Madre Patria, en momentos justamente en que se estaban trazando los Atlas marítimos de vastas zonas oceánicas.

Los primeros intentos concretos de hacer el levantamiento del Plata son obra de la expedición Malaspina que, desde su arribo en septiembre de 1789 hasta que parte rumbo al Mar del Sur en fecha del 15 de noviembre, desarrolla una actividad notable, determinándose entre otras cosas la longitud de

Montevideo y algunos puntos importantes del litoral platense, levantándose carta de la bahía montevideana e instalándose un observatorio en el Cerro, donde Alcalá-Galiano y Dionisio Tova realizaron precisas determinaciones astronómicas. Empero, la obra más relevante de la expedición fue la realización de algunas cartas de determinadas zonas de las aguas del río y de sus costas.

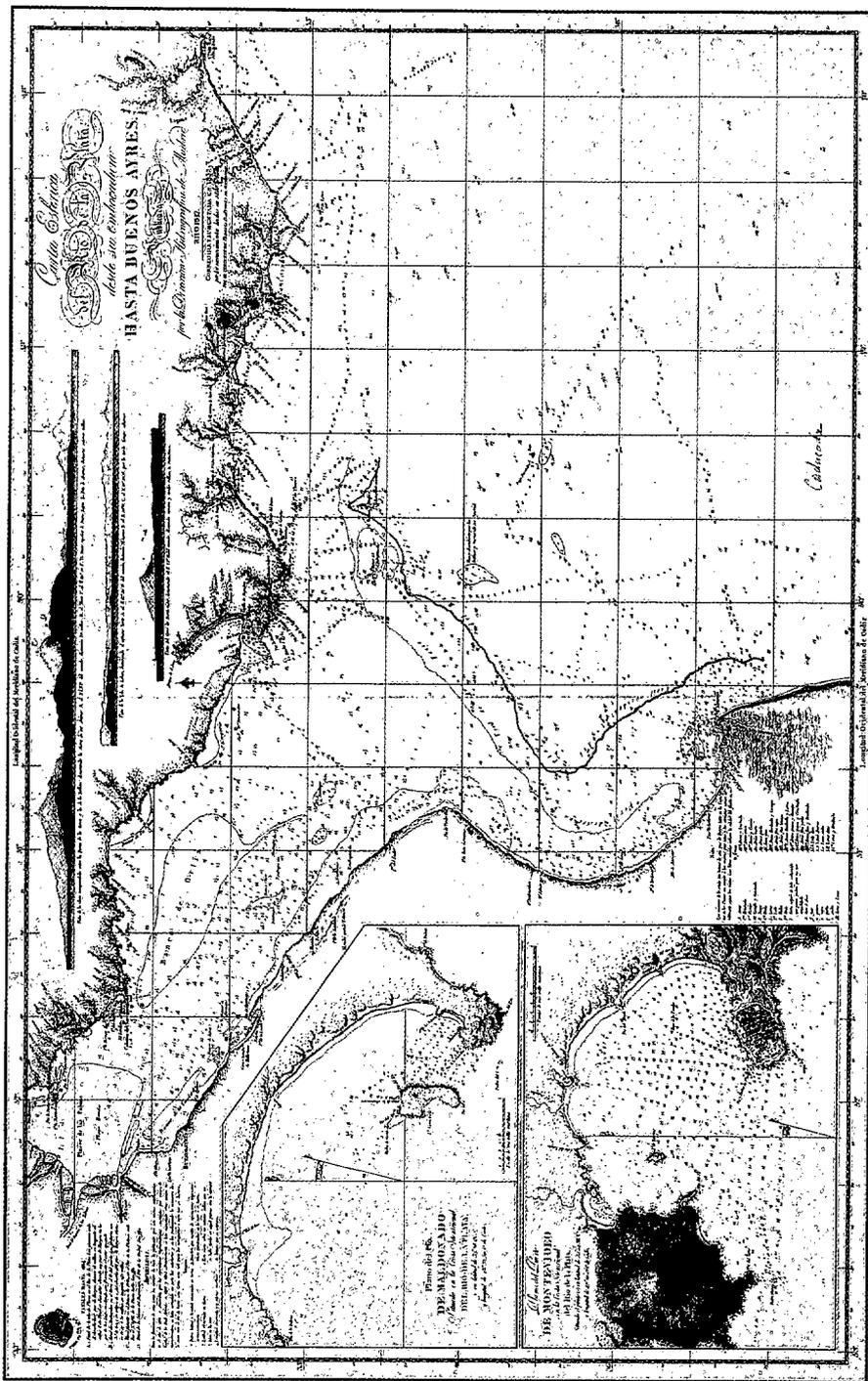
El 11 de febrero de 1797 el brigadier José de Bustamante y Guerra, al asumir la gobernación política y militar de San Felipe y Santiago de Montevideo, determina entre otras cosas, como ya sabemos, el inicio de los estudios para levantar la carta del Río de la Plata.

Para Andrés de Oyarvide la tarea encomendada desde tan altas esferas significaba un verdadero reto y además —como reconocían tanto el virrey como el gobernador, Alvear o Azara— no había a todo lo ancho del virreinato persona más adecuada para tamaña obra en tan crucial momento. Por ello se le dan todas las facilidades posibles desde que en el mes de febrero de 1800, como ya señalamos, se efectúan dos salidas desde Buenos Aires en la fragata *Magdalena* y en el falucho particular *Nuestra Señora de Montserrat*, en que junto a sus colegas Vernacci e Inciarte se sondan los canales entre Barragán, Colonia y Montevideo. Pero la guerra contra los británicos detiene este trabajo, quedando destacado el piloto al mando de una cañonera mientras se mantuvo esta situación, pasando después al río Uruguay.

Reiniciadas las tareas en el Plata en febrero de 1802, se procede a efectuar un estudio general de cartas anteriores, dándose nota de que las aguas superiores del río eran las más conocidas, y otra cosa era al centro y al este donde los bancos, arrecifes y corrientes señalaban las dificultades con las que había que enfrentarse jornada tras jornada de dura y monótona navegación.

El piloto, como lo acotan sus biógrafos, dejó patente en sus trabajos su notoria suficiencia profesional, en esas cartas y escritos que van a ser utilizadas durante más de un siglo como una suerte de base para toda la cartografía platense, y estos años van a ser los más fructíferos de su carrera y le van a hacer alcanzar la inmortalidad histórica, pues de esta forma su nombre va a quedar inscrito para siempre en estas tierras.

A principios de 1803 comienzan los reconocimientos *in situ*. Tomando como base Colonia y Buenos Aires, Oyarvide inscribe las sondas y accidentes destacados con repetidas observaciones astronómicas, levantando carta de todo el espacio de Samborombón y el cabo de San Antonio, y del sondeo de los bancos Gaviota, Magdalena, Chico, Ortiz y el gigantesco embancamiento de la Playa Honda, precisamente enmarcados en su diario con corrientes y mareas y predicción de elevaciones de fondo en los canales, claramente detallados. Logrado esto se debe pasar a la sección media del río, con la delimitación y levantamiento de los bancos más peligrosos que presenta el Plata: los Arquímedes e Inglés. Aquí sobre este espacio se hace un trabajo a fondo, que se continúa en los canales entre éstos e isla de Flores. En el portulano levantado en el mes de noviembre de 1804 por el capitán de navío Eustaquio Gianini, se inscribe todo el preciso reconocimiento de Oyarvide con las indicaciones de fondos, mareas y corrientes, disipándose con estas informaciones los peligros que corrían los navegantes hasta el momento.



Carta esférica del río de la Plata desde su embocadura hasta Buenos Ayres, corregida y aumentada con los reconocimientos originales de Oyarvide, en 1837

Finalmente se pasa a levantar los espacios hacia el este y sus costas, estudiándose a fondo estas zonas, con sus mareas y corrientes, cuestión probada por los magníficos planos que han quedado para la posteridad de lugares como Maldonado, Castillos y el cabo Polonio, efectuados con la inapreciable ayuda de las cartas de Gundín, Malaspina, Liniers y los demarcadores.

Además, Oyarvide ubica en sus planos el cabo de Santa María en la actual La Paloma, en cuanto a que algunos historiadores definen a Punta del Este como este cabo que se señala en la cartografía de esta forma desde los primeros tiempos. De manera que el piloto, sin proponérselo, estaba influyendo notablemente en aspectos que hacen a cuestiones de futuro. El cabo de Santa María era en todos los portulanos y mapamundis punto obligado de marcación para las derrotas mar afuera en una zona estratégica para España, y por ello al dársele definitivamente esta ubicación, bien hacia el este, se lograba el alejamiento de la navegación extranjera de la bocana del Río de la Plata.

En los primeros meses de 1804 se finaliza la labor, con la conclusión de la carta esférica, que es prácticamente, obra exclusiva de Oyarvide, considerándolo como uno de los primeros cartógrafos rioplatenses y, por inercia, figura de primer plano en el futuro del territorio. En 1812 el Depósito Hidrográfico de Madrid publicó la carta (10) que al poco tiempo iba a ser la base utilizada por toda una generación de trabajos hidrográficos y cartográficos rioplatenses, por más de una centuria. Las cartas de Page, Sullivan, Murature, Mouchez, Duperré, Norie y la totalidad de los derroteros publicados en el siglo XIX, como el de Lobo y Riudavets, por ejemplo, llevan como centro el trabajo del piloto.

La carta esférica del Río de la Plata había llegado a feliz término pero no el afán de servicio del piloto, ya que en agosto de 1804 el gobernador montevideano, Pascual Ruiz Huidobro hacía saber a Domingo de Grandallana la intención de ubicarlo al frente del cuerpo de pilotos del Apostadero, dada su notable veteranía en estas lides y la importancia de esta posición.

De forma que, aprobado esto y ascendido a teniente de fragata, Oyarvide, con fecha de 20 de noviembre de este año, se halla en esos meses enfrascado en sus tareas, en momentos en que parece que la situación internacional de gran tensión va a conducir a otra guerra con los británicos, cuestión que parece inminente.

«Excmo. Señor Andrés de Oyarvide, alférez de navío, primer piloto de la Real Armada, con el mayor respeto hace presencia a V.E. como desde principios del año de 1799 pasó a esta América meridional por Real Orden, para verificar la sonda y reconocimiento del Río de la Plata, cuya comisión aún no ha podido realizarse completamente conforme a los benéficos deseos de S.M. por los embarazos ocurridos por su ejecución, y así hasta el 30 de enero de 1800, estuve haciendo el servicio de oficial de la fragata *Magdalena*, y con ésta pasé a un falucho particular fletado por la Real Hacienda para dar principio a mi comisión en la que sólo se pudieron lograr

(10) Así lo indica el *Manual de Navegación del río de la Plata*, de Lobo y Riudavets, publicado en Madrid en 1868.

algunos conocimientos superficiales de lo interior de este Río, que era cuanto lo permitía la pequeñez de este buque, como hice presente al Comandante de Marina de este Apostadero: en otro falucho continué hasta diciembre del expresado año que con motivo de la guerra contra Inglaterra se me dio el mando de una lancha cañonera que permanecí hasta febrero de 1802, que se desarmaron por la paz con aquella potencia, y desde noviembre de este año volví a seguir en las operaciones de mi comisión en el falucho del Rey nombrado *San José* en el que hasta mayo de 1804 que cesaron mis viajes por haber destinado a este buque para guardacostas, puede adelantar el reconocimiento, trazando varios espacios de ambas costas de la desembocadura de este río, con alguno de sus fondeaderos de que hasta ahora se ignoraba, y su sonda inmediata, de cuyas noticias tengo remitida alguna parte al Depósito Hidrográfico de Madrid, según me han permitido los intermedios en que no se pudo navegar y seguir el reconocimiento, y últimamente por octubre del expresado año de 1804, se me dio el mando de la goleta *Dolores*, que acababa de comprar la Real Hacienda, para reconocer la costa del sur hasta el cabo Corrientes, por disposición del Virrey de estas Provincias, con el objeto de adelantar las fronteras de Buenos Aires por aquella parte, y habiendo examinado aquel espacio regresé a Montevideo por diciembre del mismo, y luego pasé a Buenos Aires para transportar algunos efectos en esta goleta, en cuya virtud y a la vista de lo dilatada de mi primitiva comisión, en que aún resta reconocer no pequeña parte para completar la obra, considerándome ya imposibilitado para concluir la por mi cansada edad, y sin las fuerzas necesarias que exige la navegación y un servicio tan activo como requiere el desempeño de esa importante obra, he creído serme indispensable, estimulado del amor que he profesado al Real Servicio en los 33 años que en él cuento, hacerlo presente a la consideración de V.E. que en atención a los expresados 33 años de continuos servicios y cansada edad, me conceda la gracia del retiro de su Real Servicio en los términos que sea de su superior agrado; mas si ahora en este estado puedo ser de alguna utilidad en lo que me resta de vida, debo manifestar a V.E. que las comisiones que he tenido en esta parte de América, habiendo estado anteriormente 12 años empleado en la Demarcación de Límites con la Corona de Portugal, de geógrafo e ingeniero, y de cuyo bien desempeño hay constancia en la Dirección General de la Armada, me han suministrado varios conocimientos poco comunes así por mar como por tierra, por cuyo motivo, y estar connaturalizado con el clima, será duplicado beneficio y demás alivio al pobre estado en que me hallo, obtener el expresado retiro en esta Provincia del Río de la Plata. Dios guíe a V.E. muchos años. Buenos Aires, 2 de enero de 1805. Andrés de Oyarvide.»

Estas letras del piloto son harto claras y ejemplifican sólo parte de su vida en estas tierras. Empero, su solicitud no se haría realidad pues los acontecimientos internacionales se suceden vertiginosamente. En este mismo mes se conocen las noticias del apresamiento de las fragatas que conducían a España a sus dos antiguos jefes, José de Bustamante y Guerra y Diego de

Alvear (11) por la acción británica, cosa que desata la guerra, y casi al unísono con esta infausta nueva, le llega comunicación desde Cádiz, informándole de su ascenso al grado de teniente de fragata, con el cargo de ayudante del Cuerpo de Pilotos, con lo que su mente comprende que el deber es más que un llamado para su existencia y que su vida entraba ahora por una insospechada derrota, entre los vientos de la guerra. Y el piloto, intachablemente fiel a la Patria y al Rey, se dispuso a la lucha con su acostumbrada entrega.

Refiriéndonos al Río de la Plata, Inglaterra ya desde mediados del siglo XVIII tenía puestas sus miras en estos territorios, al principio como mera zona para practicar el contrabando a la sombra de las facilidades que daba la Colonia del Sacramento, y después, al advertir la inmejorable posición estratégica de la región, intentó la penetración en las Malvinas y en la costa patagónica. Ya en 1793 existía un plan concreto para la invasión del Plata, reconociendo que eran bastante débiles las fuerzas en estas tierras.

En diciembre de 1804, Londres envía al Plata a la fragata *Diadema* al mando de sir Home Popham, la cual opera subrepticamente en estas aguas de consuno con los informantes que se mantenían sumamente activos en la zona, obteniéndose valiosa información sobre el estado de las defensas del virreinato, que van a hacer de Popham, un decidido entusiasta de la invasión armada.

De forma que cuando se lanza una operación contra las colonias holandesas de El Cabo, exactamente un año después, y dado el triunfo de Trafalgar, Popham, que se hallaba al mando de las fuerzas de tierra de esta expedición, logra, contra las opiniones en contrario de su comandante general el almirante David Baird, dirigir parte de sus fuerzas hacia el Río de la Plata en la forma de tres fragatas, tres corbetas y cinco transportes, completando un total de unos 1.600 hombres, que se desprenden del resto que permanecerán en Sudáfrica a la espera.

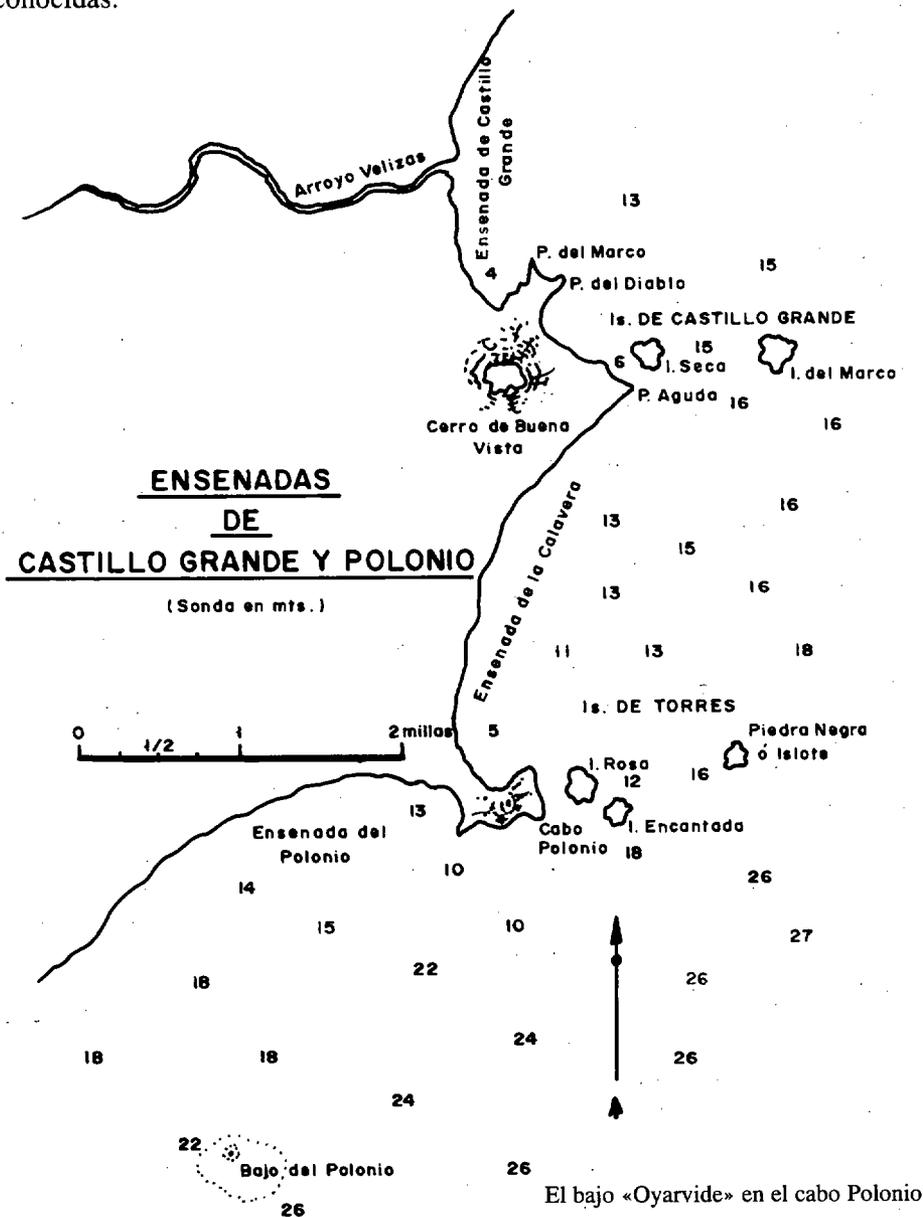
Las autoridades del Apostadero de Montevideo conocían sólo parte de estos movimientos, ya que Baird se había dejado ver sobre la costa del Brasil para repostar meses antes, por lo que se da la alerta general, y tanto el virrey Sobremonte, como el gobernador montevideano, Ruiz de Huidobro, emiten directivas al respecto. Una de ellas consistía en la rápida estructuración de una serie de operaciones de descubierta hacia aguas del este en busca de detectar cualquier penetración de buques enemigos en el Río de la Plata.

Para ello se decide efectuar dos cruceros de observación que operarían en la boca del río en vigilancia de las dos únicas vías de entrada en estas aguas: un buque sobre el cabo de San Antonio cubriendo el canal meridional hasta Barragón, al mando del 2.º piloto José de Soloranzo utilizando la barca *Bon*, y otro buque, que debía estar bajo el mando de un veterano marino y profundo conocedor de esas aguas, operaría sobre las aguas atlánticas más allá del cabo de Santa María, en una posición por donde inevitablemente debía cruzar cualquier fuerza invasora, viniera ésta desde el norte o desde la costa africana.

De tal manera Oyarvide, al mando del místico *San Ignacio de Loyola*, se hace a la vela en las Navidades de este año de 1805 hacia las aguas esteñas,

(11) El 5 de octubre de 1804, frente a las costas gaditanas, se produce este hecho que va a desatar la guerra con los británicos.

convirtiéndose así en la vanguardia de la defensa del virreinato, y realmente no había marino más capacitado para tamaña empresa que el piloto pues así lo había entendido el mando, reconociéndose la casi absoluta imposibilidad de que el enemigo pudiera penetrar indetectado en el río, puesto que quien había entregado jornada tras jornada de labor en incontables navegaciones por esas mismas aguas, se hallaba ahora al frente en esas mismas zonas, para él tan conocidas.



Oyarvide conocía que los británicos tenían buenas cartas del Plata, facilitadas por sus incursiones en la zona, por lo que asumía que utilizarían la derrota septentrional para entrar, reconociendo que el canal meridional estaría bien vigilado como era tradicional.

Por ende, supuso que la posibilidad de que cualquier vela enemiga le pasara desapercibida era cuestión algo difícil en estas épocas del año, con sus días y noches tan claras, por lo que el plan fue concreto: ubicar el buque en algún lugar a cubierto sobre la costa en una zona de difícil navegación para buques de mayor calado y entonces tratar de efectuar veloces cruceros hacia sur y este revisando constantemente el horizonte. Y para ello no había mejor ubicación que las aguas que rodean a cabo Polonio, Castillos y las playas de Santa María, zonas de muy peligrosa navegación por la existencia de arrecifes y fuertes corrientadas.

Empero, desde esos días en adelante nada se supo de forma concreta del *San Ignacio de Loyola* y sus tripulantes. Con fecha de 1 de marzo de 1806 tenemos un informe urgentemente enviado a Cádiz por Ruiz Huidobro, donde se recibía la pérdida de Oyarvide y su gente sobre las costas de Rocha o el Río Grande, dado que hasta el momento nada se había logrado averiguar sobre el paradero del buque, sospechándose ya que el caprichoso clima estival de la zona esteña, unido a sus violentísimos y sorpresivos temporales, pudiera haber hecho naufragar al piloto y sus gentes sin dejar hasta ahora algún rastro.

Según Homero Martínez Montero este naufragio se dio en los primeros días de este año, sobre la ensenada de Castillo Grande y el Polonio, en un lugar donde en un verdadero dédalo de bajos y arrecifes, existe uno de éstos denominado con el nombre del piloto en su homenaje, justamente en un paraje donde la costa uruguaya presenta un marco de inigualable y salvaje belleza que aún en la actualidad se logra percibir, ya que la mano humana no ha logrado cambiar nada de tan sugestivo entorno.

«Y así sirviendo voluntaria y decididamente a su Patria, falleció aquel distinguido marino que colaboró tan eficazmente en la exploración del río Uruguay con motivo del Tratado de 1777. Un bajo de piedras, situado al NE. de la isla Encantada, recuerda el sitio donde según tradición naufragó el meritorio piloto.» (12)

Así cayó Andrés de Oyarvide, abrazado a los restos de su buque, nimbado y arrullado por las aguas atlánticas frente a esta parte de la entrañable tierra uruguaya que él tanto conoció y aprendió a querer. La mar se lo llevó. No cabía esperar otra cosa, ni su espíritu de marino hubiera recabado mayor homenaje en su hora postrera tributándole de esta forma el más significativo honor consustanciado con su azarosa vida de servicio, sacrificio y lucha, y por ende la fatalidad no fue tal, pues cayó como tantos otros hombres de la Real Armada, como cuadraba, en el cumplimiento del deber, fin supremo para el ser militar,

(12) No caben dudas de que el fracaso del sistema de alerta temprana y descubierta estructurado desde el Apostadero, influyó para que la flota invasora británica se presentara indetectada frente a Buenos Aires en junio de este año de 1806.

en la apoteosis de un hercúleo combate con los elementos desencadenados por la Naturaleza.

Actualmente, una pequeña calle de un pintoresco barrio montevideano y ese mismo escondido arrecife donde dejó esta vida llevan su nombre, como homenaje a la memoria de uno de los prohombres del pasado de este Río de la Plata y de aquella Banda Oriental del río Uruguay, pequeña porción de la España americana que hoy, al paso de los tiempos, se ha transformado en esta pujante y esperanzada Iberoamérica.

Y como conclusión es necesario tener presente que Oyarvide fue para estos territorios figura de notable relieve, pues sus obras han quedado enmarcadas en su misma geografía, con sus trabajos de levantamiento de las tierras y las aguas platenses que han servido de base hasta el presente, y por ello su nombre se inscribe, como tantos otros, en esa inolvidable historia común que para siempre une este continente entero con la Madre Patria.

BIBLIOGRAFÍA

- BAUZÁ, F.: *Historia de la dominación española en el Uruguay*. Montevideo, 1938.
BLANCO ACEVEDO: *El gobierno colonial en el Uruguay*. Montevideo, 1975.
CALVO, C.: *Colección histórica de los Tratados...* París, 1865.
CAVIGLIA, B.: *Etimología del nombre Montevideo*. Montevideo, 1925.
CRAWFORD, L.: *Uruguay Atlanticense*. Montevideo, 1973.
— *La provincia uruguaya del Tape*. Montevideo, 1973.
CRONE, G. B.: *Historia de los mapas*. México, 1956.
DESTEFANI, L.: *Las Malvinas en la época hispánica*. Buenos Aires, 1981.
IBÁÑEZ DE ÍBERO: *Historia de la Marina de Guerra Española*. Madrid, 1939.
LOBO, M.: *Historia general de las colonias hispanoamericanas hasta 1808*. Madrid, 1875.
LOBO Y RIUDAVETS: *Manual de navegación del Plata*. Madrid, 1868.
MALASPINA, A.: *La vuelta al mundo de las corbetas Descubierta y Atrevida*. Madrid, 1885.
MARTÍNEZ MONTERO, H.: *El Río Uruguay*. Montevideo, 1955.
— *El Apostadero de Montevideo*. Madrid, 1968.
MIRANDA, F.: *Apuntes de Geografía Marítima*. Montevideo, 1923.
TORRE REVELLO: *Mapas y planos antiguos del Río de la Plata*. Buenos Aires, 1938.