

NAVEGANTES, CARTAS Y DERROTEROS EN EL RÍO DE LA PLATA COLONIAL

Emir REITANO
Profesor de Historia americana colonial
Universidad Nacional de La Plata, Argentina

Introducción

Desde los inicios de la colonización, la navegación al Río de la Plata contó para los españoles con dos barreras estructurales; por un lado la presencia del Brasil portugués y por el otro la inexistencia de enclaves españoles durante la travesía para que hicieran rentable el viaje hacia regiones sin productos valiosos. Si sumamos esto a la total ineficacia de la línea demarcada por el Tratado de Tordesillas, obtenemos como resultado una región totalmente vulnerable a los intereses de ambas coronas peninsulares.

La navegación por el Río de la Plata ha sido desde su descubrimiento y exploración por demás dificultosa debido, en primer lugar, a la escasa profundidad del estuario, que deja los bancos de arena y restingas de piedra a una altura demasiado peligrosa para las embarcaciones que intenten remontar sus aguas. Esto, sumado a los repentinos cambios climáticos en la región y la intensidad variable de sus corrientes, llevó, tanto a portugueses como a españoles, a buscar una solución «náutica» elaborando derroteros de la región para que la navegación se tornase más segura.

Creo que es necesario para una mejor comprensión del tema definir en primera medida lo que es un derrotero.

Debido a que las representaciones cartográficas no resultaron suficientes para guiar a los navegantes en sus viajes, hubo necesidad de recurrir, desde épocas muy tempranas, a descripciones escritas de la costa que se quería recorrer, de los escollos que había en ellas y de los vientos que era necesario utilizar o evitar. A estas descripciones náutico-hidrográficas se las conocía en la Grecia clásica con el nombre de Periplos (1).

Durante la Edad Media los cartógrafos eran considerados por la Iglesia como autores paganos. Entre los escritores cristianos que refutaban la tendencia geocéntrica de los geógrafos encontramos a Pablo Orosio, que en su obra *Historia Adversus Paganus* refuta a los escritores paganos negando la esfericidad de la Tierra y la posibilidad de existencia de antípodas, explicando la forma de la Tierra, que considera rectangular por la forma de las tablas de Moisés (2).

(1) CASARIEGO, J. E.: *Los grandes periplos de la Antigüedad*. Madrid, 1949, pp. 133-138.

(2) SANTA RITA, Jose G.: *Os Conhecimentos geográficos do principio do século XV*. Ed. Atica, Lisboa, 1937.

Es a partir de la introducción de la aguja magnética en la navegación cuando se produjo el gran avance cartográfico, introduciendo dentro de las cartas la indicación de las distancias de un lugar a otro y el rumbo a seguir. Éstos han sido llamados derroteros y el más antiguo que ha llegado a nuestros días data del siglo XIII, es italiano y lleva por título *Il Compasso da Navigare* (3).

Aclaradas algunas cuestiones referentes al trabajo, pasemos al análisis del problema de la navegación en el Río de la Plata y su evolución a través del período colonial.

Navegantes, cartas y derroteros durante el siglo XVI

En 1571 el presidente del Consejo de Indias, don Juan de Ovando, estableció la obligación para los pilotos de confeccionar la derrota de sus viajes, tomar altura del polo en los puertos, dar noticia de los bajos, escollos, islas, etcétera y, aunque la medida fue administrativamente de origen español, los primeros derroteros del Río de la Plata fueron confeccionados por pilotos portugueses al servicio de España (4).

El derrotero rioplatense más antiguo que conocemos es el del piloto portugués Jácome de Paiva, que llegó al Río de la Plata en la expedición de don Pedro de Mendoza en 1535. En 1541, con el desdoblamiento de Buenos Aires pasó a residir en Asunción. En 1573 fue designado para llevar a España la carabela *San Cristóbal de la Buenaventura* construida en Asunción (5). La carabela se encontró en San Vicente (Brasil) con la armada de Juan Ortiz de Zárate, que se dirigía al Río de la Plata. Se presume que en esta ocasión Jácome de Paiva entregó a Hernando de Montalvo, tesorero de la armada, un derrotero del que era autor, y conocemos estos detalles por una carta que Hernando de Montalvo envió a Felipe II en marzo de 1576, en la que incluía la derrota de la armada de Ortiz de Zárate basada en el derrotero de Paiva (6).

En este derrotero encontramos que la toponimia del área rioplatense se vio enriquecida con la incorporación de algunos accidentes geográficos hasta entonces no incorporados en documento alguno. Introduce el nombre de isla de Castillos, en la boca del Río de la Plata, lo cual, si bien no es geográficamente exacto, contribuyó para una mejora en la recalada para entrar al río; se observa también el nombre de isla de Corvinas pero sobreagregado aparece el de isla de Lobos (al noreste de Punta del Este); contiene el nombre de Santo

(3) VERNET, Juan: «Influencias Musulmanas en el origen de la Cartografía náutica». *Real Sociedad Geográfica*, Núm. 289. Madrid, 1953, pp. 3-4.

(4) LAGUARDA TRÍAS, Rolando: *El Río de la Plata y la costa de Montevideo*. Montevideo, 1960, pp. 401-409.

(5) Para el tema de las carabelas y caravelões construidos en Brasil y Paraguay remitimos al trabajo de MOURA, Carlos F.: «Os Carvelões Brasileiros» en *Revista Navigator*. Río de Janeiro, 1974.

(6) LAGUARDA TRÍAS, R.: *El «Roteiro» del Río de la Plata de la Biblioteca Portuguesa del Palacio de Ajuda*. Anais Hidrográficos, T. XLI, Río de Janeiro, 1984, pp. 490-491.

Ovidio para el cerro de Montevideo, lo cual constituye una variante portuguesa del nombre original de «Monte Vidi» registrado por el piloto Francisco Albo en su diario de viaje de Magallanes (7); aparece por vez primera la denominación de isla de Flores (isla que se encuentra frente a Montevideo y que en la actualidad lleva dicho nombre) a la que Diego García dio en su memoria la denominación de isla de los Tres Mogotes debido a su topografía, y las islas de San Gabriel (frente a Colonia) que Diego García en su memoria denominaba islas de las Piedras, seguramente por las características que presenta el lecho del río en esa región. Si bien las distancias que se indican en este derrotero tienen graves errores, el mismo tiene el valor de ser el documento hidrográfico más antiguo del estuario rioplatense (8).

Posterior a la refundación de Buenos Aires es el *Roteiro de todos os sinais, conhecimentos, fundos, baixos, alturas e derrotas que ha na costa do Brasil desde o cabo de Santo Agostinho até ao estreito de Fernão de Magalhães*. Se encuentra en la Biblioteca de Ajuda en Lisboa, tiene 53 hojas sin fecha ni nombre de autor, aunque estudios posteriores lo han atribuido al cartógrafo portugués Luis Teixeira y debió de ser confeccionado entre 1586 y 1590. En rasgos generales presenta algunas características como la inclusión del estrecho de Magallanes en un derrotero de la costa del Brasil (una característica más para suponer que fue realizado en el período inicial de la unificación filipina en la península Ibérica). La obra contiene también los primeros planos de ciudades de América hoy conocidas y tales mapas son verdaderos derroteros de ingenios de azúcar, pero también hay una novedad no encontrada en documentos cartográficos anteriores: la perfeccionada representación de los ríos Paraná y Uruguay, algunos con varios afluentes denominados (9).

Dado que Luis Teixeira nunca estuvo en el estuario del Plata podemos suponer que tenía un escaso conocimiento práctico del mismo, pero su prestigio como cartógrafo podía dar seguridad a los navegantes que navegaran por la región con las indicaciones de su derrotero. Entre las novedades aportadas por Teixeira encontramos, al lado de la isla de Corvinas un cabo de Corvina, primer intento de dar nombre a la actual Punta del Este, que con el desplazamiento del cabo de Santa María había quedado sin nombre. Incorpora también al oeste del monte de Santo Ovidio (Montevideo) un río de Juan de Solís y podemos suponer que se trata del Santa Lucía (10).

(7) «Del Cabo de Santa María para adelante la costa corre Este-Oeste, y la tierra es arenosa, y enfrente del cabo hay una montaña a la cual pusimos el nombre de Monte Vidi» (En ALVO, FRANCISCO: *Diario o derrotero del viaje de Magallanes desde el cabo de Santo Agostinho, en Brasil hasta el regreso a España de la Nave Victoria*. Publicaciones Europa America, Lisboa, 1990).

(8) LAGUARDA TRÍAS, R.: *Op. Cit.*, p. 490.

(9) REITANO, Emir: «Algunas consideraciones sobre el Río de la Plata y la cartografía portuguesa de los siglos XVI y XVII». Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, *Lisboa Portugaliae Histórica*, 2da serie, Vol. II, 1994.

(10) *Roteiro de todos os sinais, conhecimentos, fundos, baixos, alturas e derrotas que ha na costa do Brasil desde o cabo de Santo Agostinho até ao estreito de Fernão de Magalhães*. Biblioteca Nacional Palacio de Ajuda. Manuscritos referentes a América do Sul. B.A. 52-XII-25.

Hasta aquí hemos visto que los derroteros simplemente anunciaban accidentes geográficos en primer lugar, dejando en un segundo plano las recomendaciones para la navegación dentro del estuario rioplatense. El primero que hará recomendaciones concretas acerca de la navegación será Manoel Gaspar en su recopilación de derroteros de 1594 titulada *Libro Universal de derrotas, alturas, longitudes e conhecenças de todas as navegações destes Reinos de Portugal e Castella, Indias Orientais e Ocidentais*. Si bien la toponimia de este derrotero guarda similitud con la de Teixeira, en él se agrega el fondeadero del Pozo frente a Buenos Aires y recomienda a los navegantes que a partir del cerro de Montevideo se dirijan a la banda sur por ser ésta más profunda y por lo tanto más segura (11).

Navegantes, cartas y derroteros durante el siglo xvii

En el siglo xvii comenzaron a aparecer en la Península Ibérica derroteros impresos del Río de la Plata y el más antiguo que conocemos es uno editado en Lisboa en 1608 llamado *Hidrografia e Esame de Pilotos* compilado por el cosmógrafo mayor Manuel de Figueiredo. Esta obra contiene un derrotero a la India y Malaca y otros derroteros del Brasil, Río de la Plata, Santo Tomé y Angola. Figueiredo se limitó a reproducir trabajos ajenos sin ningún aporte personal, por lo cual no sabemos quién fue el autor del derrotero al Río de la Plata que contiene dicho trabajo (12).

Este derrotero perfecciona los datos geográficos aportados por Manoel Gaspar colocando a la isla de Lobos en su verdadero lugar geográfico, marcando también la isla de Maldonado (Gorriti) y marca algunos islotes peligrosos de piedra que presumiblemente sean las actuales rocas de las Pipas con las que aconseja tener precaución al navegar y fondear (13).

En 1625 Figueiredo publica otra edición de su obra corregida y aumentada. Coloca la isla de Lobos en 35 grados de latitud sur (bien determinada geográficamente). Afirma que son cinco las islas de San Gabriel (frente a Colonia del Sacramento) en vez de las que Magallanes denominó Siete Islas y aconseja no fondear en los islotes de Carretas porque Pedro Martins de Madeira naufragó ahí. Marca por vez primera el Banco do Ingres (banco Inglés) y demarca al mismo como un banco peligroso para la navegación, siendo conveniente navegar al norte de él. También desaconseja la navegación nocturna del estuario, aclarando que no siendo práctico en el Río de la Plata se debe fondear por la noche (14). Es muy probable que Joao Teixeira I haya utilizado estos nuevos

(11) LAGUARDA TRÍAS, R.: *Op. Cit.*, p. 492.

(12) *Ibidem*, p. 493.

(13) LOBO y RIUDAVETS: *Manual de navegación del Río de la Plata*. Madrid, 1868, p. 58.

(14) Banco Inglés: Los navegantes portugueses le aplicaron inicialmente al banco Inglés el nombre de *baixo dos castelhanos* y así está registrado por Gabriel Soares de Sousa en su tratado descriptivo de Brasil de 1582. Pero en 1583 una pinaza capitaneada por John Drake, sobrino de Francis, encalló y naufragó en el banco al que le dio el nombre. Cuando llegó la noticia a Buenos Aires los navegantes de la aldea comenzaron a llamar al banco «del Inglés» y desde entonces se ha conservado el nombre, abreviado ya en 1719 como Banco Inglés. (En GANDÍA, Enrique de: *Historia de los Piratas*. Buenos Aires, 1936).

datos para confeccionar su *Atlas do Brasil* de 1642, en donde el Río de la Plata aparece señalado con estos nuevos datos geográficos (15).

Hacia 1626 se produce un descubrimiento que revolucionaría la ciencia cartográfica con la publicación y aplicación de las Tablas Rudolphianas de Kepler, a través de las cuales los cartógrafos consiguen un valioso instrumento de precisión para establecer las coordenadas de un punto dado mediante diversos fenómenos astronómicos.

Desde el siglo XIV, el establecimiento de las latitudes no constituía un grave problema. Mediante el uso del astrolabio se observaba la altura del sol en determinadas horas del día y durante la noche se podía observar la estrella polar en el hemisferio norte. Uno de los más grandes pilotos portugueses de inicios del siglo XVI, João de Lisboa, realizó importantes observaciones para establecer latitudes a través de la observación de la Cruz del Sur, las que quedaron plasmadas en su *Tratado da Agulha de Marear. Regimento do Cruzeiro do Sul* (16).

Ya Enrique IV de Francia en 1603, Felipe III de España y Portugal en 1604 y los Estados Holandeses en 1606 habían ofrecido grandes recompensas para quienes pudieran resolver, por el método más sencillo, el establecimiento de las longitudes. Debido a esto se propusieron diversos métodos para solucionar el problema:

- Por el transporte de la hora: cosa que no resultó practicable hasta mediados del siglo XVIII con el perfeccionamiento de los cronómetros.
- Por los eclipses de los satélites de Júpiter: Galileo había trabajado sin resultado, hacia 1610, dado que para que el método fuese práctico había que saber calcular con mucha anticipación dichos eclipses.
- Por el movimiento de la luna: fuera por ocultaciones de las estrellas o por las distancias lunares o por las distancias aparentes de la luna con respecto a las estrellas y a los planetas.

Kepler dio indicaciones precisas para usar las distancias de la luna a las estrellas y los planetas y consiguió dichas distancias en sus Tablas Rudolphianas (17).

Aunque el adelanto fue considerable, tardó casi una centuria en aprovecharse adecuadamente dado que la falta de observatorios, de lentes y cronómetros imposibilitó a los cartógrafos rioplatenses valerse de útiles medidas para conseguir mejores observaciones (18).

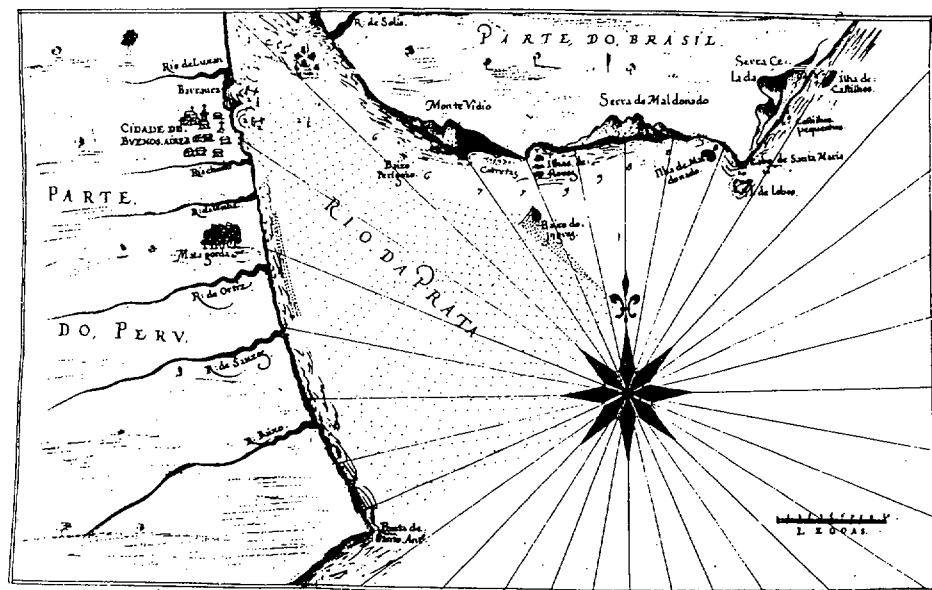
Al derrotero del Río de la Plata de Manuel de Figueiredo de 1625 le continúa en sucesión el *Regimento de Pilotos* que Antonio de Mariz Carneiro

(15) *Portugaliae Monumenta Cartographica*: «Obra compilada por Armando Cortesão y Avelino Teixeira da Mota». Impres Nacional Casa da Moeda. Lisboa, 1960, Vol. V, p. 32.

(16) ALBURQUERQUE, Luis de: *Dicionário de História dos Descobrimientos Portugueses*. Ed. Caminho, Lisboa, 1994. Vol. II, p. 605.

(17) FURLONG CARDIFF, G.: «Cartografía colonial». (En *Historia de la Nación Argentina*. Ricardo Levene Dir. Imprenta de la Universidad. Buenos Aires, 1938, Vol. IV, p. 270.)

(18) FURLONG CARDIFF, G.: *Cartografía colonial rioplatense*. Sociedad Argentina de Estudios Geográficos. Buenos Aires, 1937, p. 182.



Atlas do Brasil de Joao Teixeira. 1642. (Biblioteca de Ajuda. Lisboa. M. C. P. T. IV. Estampa 499 p)

publica en 1642, el cual reproduce textualmente el derrotero de 1625. Esto no puede ser tomado como plagio dado que los cosmógrafos y cartógrafos actuaban como divulgadores de las instrucciones náuticas oficiales (19).

Se hace necesario a esta altura del trabajo explicar que no es tarea sencilla la búsqueda de derroteros y cartas de navegación del período colonial, ya que los mismos se utilizaban a bordo y en todo tipo de condición climática, por lo que hemos de suponer, si imaginamos cómo sería la vida a bordo de estas embarcaciones, que tanto derroteros como cartas de navegación no han llegado a nuestros días porque su vida era limitada. Sobre ellas se trazaban rumbos y derrotas, se marcaban o corregían accidentes geográficos y se mojaban en condiciones de navegación con mal tiempo. De lo contrario sería muy difícil de explicar por qué hoy en día existen una cantidad considerable de atlas y descripciones geográficas e hidrográficas (desprovistas de instrucciones náuticas) del período colonial en detrimento de la escasa información que poseemos sobre el tema en cuestión.

El fin de la unión de las coronas peninsulares en 1640 sumado a la fundación de la Colonia del Sacramento en la margen septentrional del río en 1680, demostró a la Corona española dos cosas: en primer lugar, que la línea de Tordesillas resultó tan ineficaz como el primer día; en segundo lugar, la fundación del enclave portugués exigía a la Corona realizar estudios serios sobre la situación exacta del estuario con sus características correspondientes. Pero el débil reinado de Carlos II y la guerra de Sucesión del trono español interrumpieron todo tipo de iniciativas con respecto al Río de la Plata.

(19) LAGUARDA TRÍAS, R.: *Op. Cit.*, p. 493.

Navegantes, cartas y derroteros durante el siglo XVIII

En el siglo XVIII se produjeron grandes cambios en la navegación de la cuenca rioplatense debido fundamentalmente a que los portugueses pierden la exclusividad náutica de la región ya que hacia 1730 españoles, ingleses y franceses tienen como objetivo cartografiar el estuario y confeccionar sus propios derroteros.

Sin embargo, a fines del primer tercio del siglo XVIII nos encontramos con un manuscrito inédito que actualmente reposa en la Biblioteca de Ajuda de Lisboa, el cual carece de autor y de fecha de realización. El investigador uruguayo Rolando Laguarda Trías lo ha revisado y otorgó una fecha estimativa de realización entre 1718 (año del inicio de funciones del puerto nuevo de Colonia que figura en el derrotero) y 1726 (año de la fundación de Montevideo, que no figura como aldea en dicho derrotero); se titula *Roteiro do Rio da Prata, para entrar e sahir delle para fora con todas as conheçenças do fundo e braças do Rio e de todo o Banco e fora delle e da costa do cabo de santa Maria e Castilhos. etc.* (20).

Este es el último derrotero portugués del Río de la Plata que se conoce hasta hoy, por lo tanto, el más completo y detallado de todos (incluye 37 topónimos). Creemos que este derrotero representa la culminación de la labor hidrográfica de los pilotos portugueses en el Río de la Plata, ya que los derroteros rioplatenses resultaron innecesarios después de 1777, año en que cesó el dominio de los portugueses sobre la Colonia del Sacramento.

Nada sabemos de su autor, pero podemos suponer que pudo haber sido un piloto portugués de algún barco mercante que efectuaba viajes clandestinos a la región realizando trata negrera. Esta deducción se supone debido al conocimiento del estuario y de los puertos de Buenos Aires y Colonia que nos muestra el derrotero (21).

En líneas generales el derrotero guarda semejanza con sus predecesores, agregando algunos topónimos que no figuraban en otros derroteros, tales como punta Negra (actual punta Ballena); los *Baxos de Niquellem* (actual banco de Quilmes); marca dos puertos en la Colonia del Sacramento (señalando el puerto viejo); la ensenada de Santa Lucía (frente a la desembocadura del río que lleva dicho nombre al oeste de Montevideo); el pozo de Santo Domingo (frente al puerto de Buenos Aires, sumado a los pozos de La Merced y San Francisco); el bajo de la Panela (roca peligrosa frente a Montevideo) y el *ilhote do sul* (actual farallón frente a las isla de San Gabriel). Pero el derrotero de Ajuda es el primero que señala dos canales de acceso al puerto de Buenos Aires. Desde su descubrimiento, el acceso natural al Río de la Plata había sido siempre por la Banda Oriental, no sólo por la mayor profundidad de su canal sino también porque ofrecía referencias más claras y numerosas en la tierra que las que se podían encontrar sobre la margen bonaerense del estuario. El pasaje sur, a

(20) *Roteiro do Rio da Prata, para entrar e sahir delle para fora con todas as conheçenças do fundo e braças do Rio e de todo o Banco e fora delle e da costa do cabo de Santa Maria e Castilhos. etc.* Biblioteca Nacional Palacio de Ajuda. Manuscritos de América do Sul. 51-IX-23.

(21) LAGUARDA TRÍAS, R.: *Op. Cit.*, p. 489.

partir del derrotero de Ajuda, será tomado en cuenta por cartógrafos y navegantes de otras nacionalidades, revalorizando *a posteriori* el valor estratégico del mismo. Otro detalle original del derrotero consiste en el análisis que hace el autor acerca de la navegación nocturna del estuario. Prácticamente todos los cartógrafos y pilotos se limitan a aconsejar que no siendo práctico en la navegación del Río de la Plata es aconsejable fondear por la noche para evitar varaduras y posibles naufragios. El autor del derrotero, después de ocuparse reiteradas veces del tema de la navegación nocturna como una práctica normal en el estuario, aconseja fondear al anochecer, como actitud prudente. Contradicción que seguramente haya provocado más de un grave accidente (22).

Otra característica general que encontramos en el siglo XVIII se refiere a la unificación de los valores de unidades de distancias empleadas: la legua marina. Esta medida, si bien ha variado dicha mensura entre una y otra nación, nos informa Manuel Pimentel en su *Tratado del Arte de Navegar* de 1712, que era costumbre entre los pilotos atribuir a cada grado de meridiano 18 leguas, por la gran comodidad que este número presenta para las cuentas, dado que es divisible por 2, por 3 y por 6, y cada 3 leguas corresponden a 10 minutos de grado (23). Esta medida será la que se impondrá durante el siglo XVIII para la gran mayoría de derroteros y cartas náuticas de la época.

Volviendo al tema, en el área rioplatense vemos que en el año 1730 el jesuita santafecino Buenaventura Suárez levanta el primer observatorio en esta región e inicia la averiguación científica de las longitudes por medio de los satélites de Júpiter y la predicción de los eclipses. Logró este sacerdote jesuita, a través de sus observaciones, comprobar que la diferencia de longitud geográfica del pueblo de San Cosme, en comparación con el Observatorio de París, era de 3 horas, 52 minutos, 20 segundos (24). Esto significó un avance importante para los trabajos cartográficos regionales, aunque no lo fue tanto para los navegantes del estuario, preocupados más por los peligrosos accidentes geográficos que el río les ofrecía que por la observación de las estrellas para obtener una posición relativa.

Contemporáneo del padre Buenaventura Suárez en la labor astronómica tenemos también al padre Diogo Soares, jesuita portugués que, por orden de su monarca, se estableció en la Colonia del Sacramento para levantar una carta de estas regiones, en especial de la Colonia y el Río de la Plata (25).

(22) Debido a que los naufragios causados por la navegación nocturna se repetían, el nuevo gobernador portugués de la Colonia, Antonio Pedro de Vasconcelhos, se dirigió por escrito al virrey del Brasil exponiéndole que navegar de noche es navegar con rumbo a la perdición porque no hay práctico ni piloto que sepa cómo corren las aguas de este río y habiéndose perdido cuatro embarcaciones después de la devolución de la Colonia a Portugal por navegar de noche, pedía al virrey que se exigiera a todos los maestros de naves que partiesen de puertos brasileños el compromiso de que al avistar la isla de Lobos fondearan al anochecer dado que, según Vasconcelhos: «este río es mar sin agua y el práctico sólo de día puede acertar». 23 de marzo de 1726. (En REGO MONTEIRO, Jonathás da costa: *A Colonia do Sacramento (1680-1777)*. Porto Alegre, 1937, Vol. II, p. 73.)

(23) PIMENTEL, Manuel: *Arte de Navegar*. Lisboa, 1712, ed. facsimilar 1969, p. 51.

(24) FURLONG CARDIFF, G.: *Op. Cit.*, p. 184.

(25) *Ibíd.*, p. 185.

Fruto del trabajo del padre Soares es su *Carta Topográfica, la Nova Colonia y su O Grande Río da Prata na América Portuguesa* de 1731 (26).

Referida a estos planos existe una interesante carta que Soares dirige al rey de Portugal desde la Colonia del Sacramento con fecha del 27 de junio de 1731 en la cual explica las dificultades que tuvo para el trazado definitivo de sus cartas. En cuanto a la carta del Río de la Plata, el mismo Soares explica al Rey que tomó suma cautela para demarcar el canal sur que, como mencionamos anteriormente, había comenzado a interesar su navegación desde comienzo de este siglo. Dice Soares: *Para o do Río da Prata me vali no que não presenzei, dos manuscritos dos melhores Pilotos e Practicos della, entre os quaes achei alguns de 30 e mais viagens, so deste Río, não desprezei por isso as cartas manuscriptas francezas, hespanholas e inglezas, principalmente no que toca ao novo Canal do Banco Ortiz, que todas aqui achei e extrahi com diligencia, custo e cautela de Buenos Ayres...* (27).

Podemos decir que Soares realizó un trabajo de investigación y espionaje sobre la región, lo cual dio buenos resultados a la Corona portuguesa y a los navegantes del estuario, que encontraron en la carta del padre Soares un buen recurso para salvar las dificultades del canal sur. Entre las referencias geográficas destacadas en el canal sur de dicha carta (costa bonaerense) se encuentran: Las Conchas, Buenos Aires (con dos fondeaderos), Riachuelo, Quilmes, Río Nango, Punta de Lara, Punta e río de San Tiago, Los Sauces, La Madalena, Las Matas, punta de las Piedras, río Berolen, río Salado, Los Pampas, río de San Antonio y cabo de San Antonio (28).

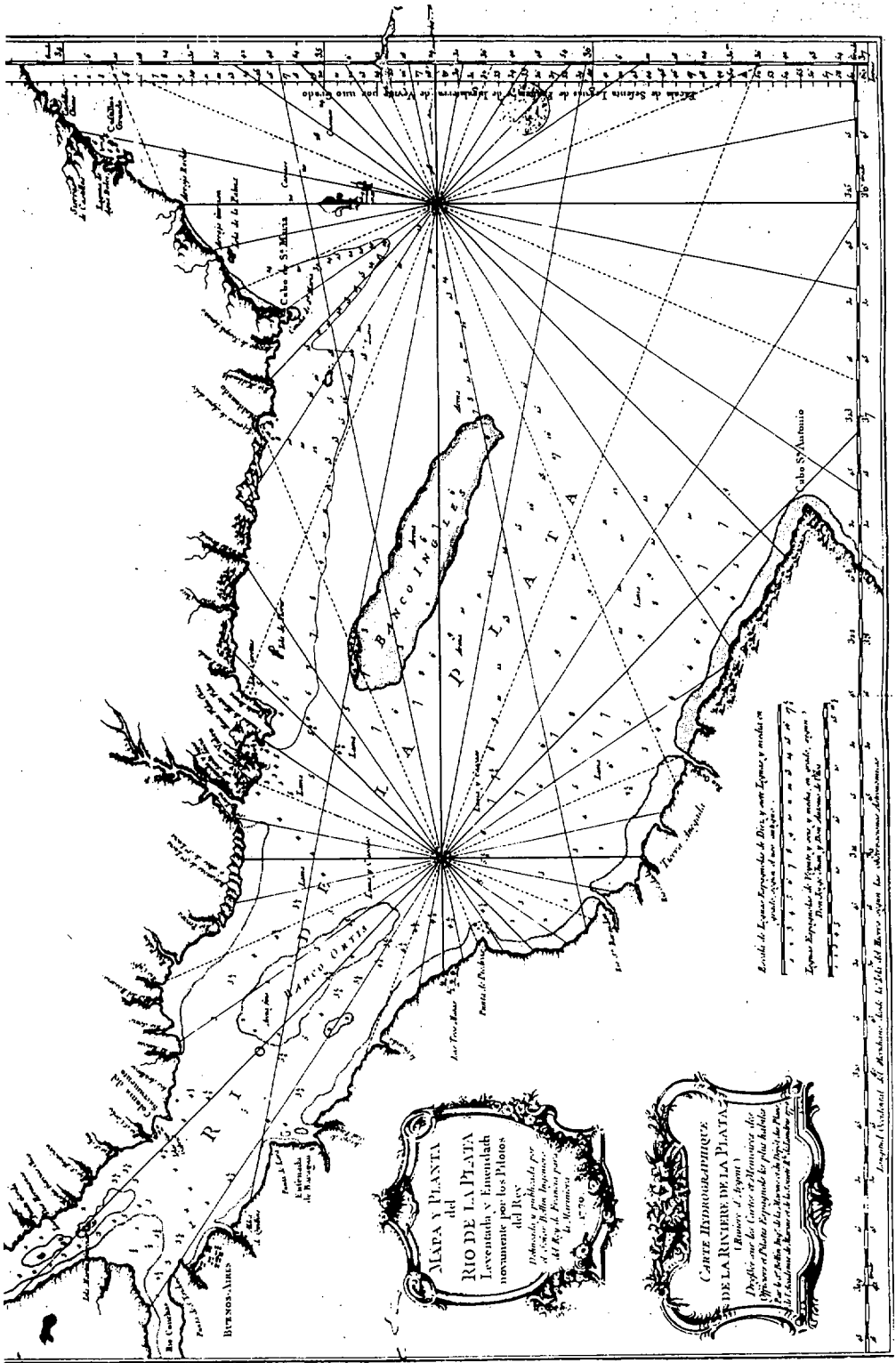
No obstante los adelantos mencionados, gobernar una embarcación por el Río de la Plata continuó siendo peligroso durante el siglo XVIII. Las rocas y los bancos de arena de los cuales se desconocía su posición eran casi siempre descubiertos por el penoso accidente del naufragio, y ningún puerto ofrecía refugio seguro cuando el terrible pampero soplaba desde más allá del interior bonaerense. Tampoco hubo, durante el período colonial, una cantidad suficiente de pilotos competentes en el estuario, pese a que la Corona se preocupó por el tema y algunos oficiales navales llegaron a prestar servicios dentro del estuario como tales. Entre 1794 y 1799 la Corona otorgaba licencias para la profesión de práctico en el Río de la Plata instalándose éstos en Buenos Aires, Montevideo, Maldonado e incluso en punta de Indio para conducir en el canal sur del estuario (29). Lo cierto es que la falta de información completa sobre la región seguía siendo el problema principal ante el cual poco podían servir los prácticos, ya que era lo normal que éstos no hubieran pasado por ningún

(26) El original se encuentra en el *Arquivo Militar do Río de Janeiro*, aunque el padre Guillermo Furlong publicó una parte de ella en su trabajo titulado *Cartografía Jesuítica del Río de la Plata*.

(27) *O Grande Rio da Prata na America Portugueza e Avtral. T.D.E.O. A O Poderosissimo Rey e Senhor D. João V No seo real concelho vltamarino. Pelo P.M. Diogo Soares S.I. Seo Geographo no Estado do Brazil*. Colonia. 1731. (En FURLONG CARDIFF, G.: *Cartografía Jesuítica del Río de la Plata*. Facultad de Filosofía y Letras, Buenos Aires, 1936, pp. 52-53.)

(28) FURLONG CARDIFF, G.: *Op. Cit.*, p. 52.

(29) KROEBER, Clifton: *La navegación de los ríos en la Historia Argentina*. Paidós, Buenos Aires, 1967, pp. 47-49.



Carta del Río de la Plata. 1770

tipo de prueba o examen de sus conocimientos para la obtención de la mencionada licencia (30).

Hacia 1748 el canal sur del estuario fue cartografiado por Silvestre Ferreira de Silva quien, utilizando información de derroteros anteriores de diversos cartógrafos de la época, abre la ruta para los navegantes españoles que se aproximaban al estuario. La carta de Ferreira de Silva fue una ayuda considerable para la navegación por el canal sur, aunque dicho canal siguió siendo una entrada más lenta y peligrosa que el tradicional canal del norte, hasta tal punto que el canal sur era conocido, durante el siglo XVIII, como «el infierno de los navegantes» mientras que el canal norte era tan solo llamado «la costa del carpintero» debido a los restos de naufragios que el mar arrojaba por aquella región (31).

Las mejores cartas marinas, como así también los mejores mapas y derroteros del estuario, comienzan a aparecer a partir de 1760, y esto se debió, sobre todo, a la designación de una comisión de límites, por el Tratado de 1750, para que determinara la frontera hispano-portuguesa en la región. La carta realizada por San Millán, Cosmógrafo Real de Su Magestad, en el año de 1770 es muy ilustrativa con respecto al caso. Indica variados sondeos en las zonas de los canales y puertos naturales; marca varios sectores donde se encuentran barcos hundidos peligrosos para la navegación e indica, en determinados lugares, el tipo de casco con que un barco puede aventurarse en determinadas zonas (32). Sin embargo su trazado es poco preciso y ubica erróneamente el banco Inglés, aunque indica la necesidad de permanecer próximo a la costa mientras se navega pasando el banco con rumbo a Montevideo (33).

En 1771 apareció una carta realizada por Becerra y González que logró dar información muy útil acerca de los accesos a Maldonado, Montevideo y la ensenada del Barragán, sentando las bases para que José María Cabrer en 1780 trazase una carta hidrográfica del puerto de Montevideo señalando todos los sondeos existentes en la bahía, los lugares rocosos y las playas de arena, sumando también líneas de costa que no mostraban curvas suaves, como aparecía en la cartografía más antigua. Hacia 1789 Malaspina, consciente de que las cartas del Río de la Plata no eran perfectas, realizó un excelente trabajo profesional inspeccionado las aguas de Montevideo y sus alrededores para indicar en una carta todos los datos que él, personalmente, había verificado. Ayudado por oficiales navales de la región, realizó una colección de cartas y mapas que proporcionaron una nueva y detallada información referente a la costa norte del estuario (34).

Los últimos años del siglo XVIII son ricos en derroteros y nuevas informaciones acerca del estuario. Tengamos en cuenta que en 1777 se firma un

(30) VIVES AZANCOT, P.: *La Fachada sud-atlántica de América. Siglos XVI a XVIII*. CEHOPU, Madrid, 1992, p. 191.

(31) *Ibíd.*, p. 191.

(32) REGULES, Juan A.: *Apuntes para la historia de la cartografía en el Uruguay*. Montevideo, 1930, Vol. I, p. 182-183.

(33) *Ibíd.*, p. 183.

(34) KROEBER, Clifton: *Op. Cit.*, pp. 50-52.

nuevo tratado de límites entre España y Portugal, lo que implica una nueva comisión de límites instalada en el Río de la Plata. Esta nueva comisión realizó una tarea voluminosa en la compilación de datos generales sobre la región. Compuesta en su mayoría por oficiales navales, dejó datos cartográficos muy importantes sobre el Río de la Plata, los cuales se utilizaron hasta mediados del siglo XIX. El más conocido de todos fue, seguramente, Félix de Azara, ingeniero militar que fue considerado por sus trabajos la autoridad clásica para la geografía e historia natural de la región (35).

Si Azara fue el más conocido, el hombre que más contribuyó para el conocimiento náutico de Río de la Plata fue Andrés de Oyarvide, quien pasó largos años trabajando en el estuario, dejando su vida en él (36). El estudio cartográfico realizado por Oyarvide fue uno de los más difíciles de ser realizado con precisión en su época. Ubicó con toda exactitud la Roca Polonio y descubrió que detrás del banco Inglés existía otro banco de arena de menores dimensiones (el banco Arquímedes). Reformó también la entrada sur del estuario, cartografiando una derrota más segura que la existente hasta el momento (37). Sus cartas continuaron en uso hasta muy entrado el siglo XIX por españoles y criollos. El servicio hidrográfico español las tuvo en uso hasta 1837, y en nuestro país la carta del Río de la Plata levantada por Andrés de Oyarvide continuó en vigencia (con algunas correcciones) hasta 1875.

Otros estudios realizados sobre el estuario no fueron tan exitosos como los de Oyarvide. El piloto naval Joaquín Gundín realizó un meticuloso trabajo sobre las zonas superiores del río, ubicando la peligrosa Roca Panela (38), la cual se sabía que se encontraba al este de Montevideo en algún lugar de la vía de navegación. El propio Malaspina había fracasado en su intento de ubicarla con precisión y Gundín hizo públicas sus conclusiones: Los que siguieron sus consejos se fueron derecho hacia la roca ya que luego se comprobó que la había situado dos millas más próxima a la costa de lo que en realidad estaba (39).

Como vemos, el obtener una cartografía desarrollada sobre el Río de la Plata no fue tarea sencilla durante la colonia. Prácticamente en todo el período se careció de información completa para los navegantes que se aventuraran en las peligrosas aguas del estuario, aunque el último tercio del siglo XVIII podemos afirmar que fue el más completo en cuanto a la tarea científica y cartográfica se refiere.

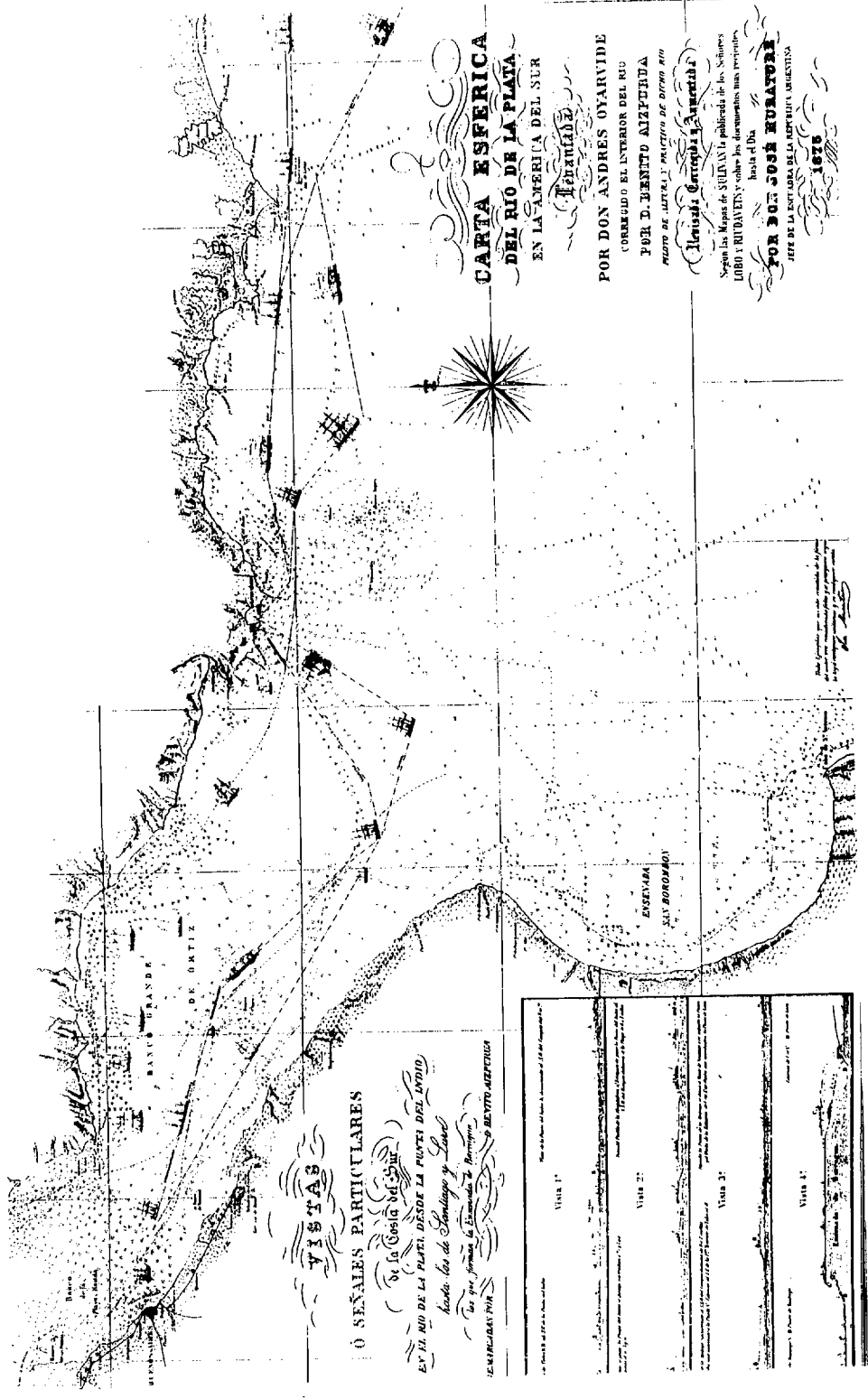
(35) REGULES, Juan A.: *Op. Cit.*, pp. 82-85.

(36) Andrés de Oyarvide murió durante una tormenta (presumiblemente un pampero) en la zona de la costa de Rocha (Uruguay).

(37) KROEBER, Clifton: *Op. Cit.*, p. 52.

(38) **Panela**: En portugués significa olla, en Brasil tiene el significado de «remolino en río o arroyos» pero en el Río de la Plata se conocía como «Roca Panela» a un grupo de piedras al oeste de Montevideo. Lleva este nombre debido al barco portugués que naufragó en dicho escollo. Difícil situarlo con precisión aunque ya figuraba en algunos derroteros portugueses como el de la Biblioteca de Ajuda. A partir del mapa de Diego Soares de 1731 comienza a figurar en casi toda la cartografía del estuario sin un lugar determinado en el mismo.

(39) VIVES AZANCOT, P.: *Op. Cit.*, p. 192.



**CARTA ESFERICA
DEL RIO DE LA PLATA
EN LA AMERICA DEL SUR**

Revisada

POR DON ANDRES OYARVIDE
CORREJUDO EL INTERIOR DEL RIO
POR D. BENITO ALZEFERRA
PILOTO DE NATURAL DIRECTOR DE DIGNO RIO

Benito Alzeferra

Segun las Mapas de SULLIVAN la publicada de los Señores
LOBOS y RUTDAVENS y sobre los documentos mas recientes
hasta el Dia

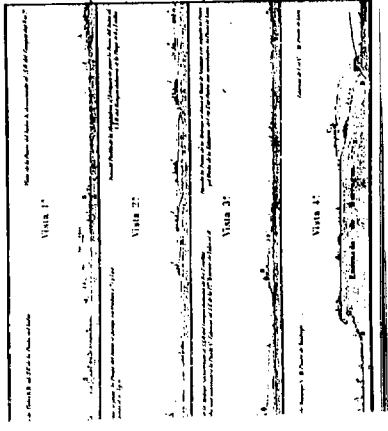
POR DON JOSE HUAYOTA

JEFE DE LA ESCUELA DE LA ARMADA ARGENTINA

1875

**VISTAS
O SEÑALES PARTICULARES**

En la Costa del Sur
EN EL RIO DE LA PLATA DESDE LA PUERTA DEL OYVIDO
hacia las de Santiago y Luján
Las que forman la Ensenada de Bornomay
SEÑALADAS POR *Benito Alzeferra*



Carta del Río de la Plata de Andrés de Oyarvide. Corregida en 1875

Conclusión

La navegación del estuario fue una de las barreras más serias con que tropezó la colonización, el comercio y la organización de una defensa estratégica en el área durante todo el período colonial. Esta dificultad llevó a que existiera un afán por reunir conocimientos útiles sobre la región, y esto fue una constante a través del tiempo.

Durante los siglos XVI y XVII los avances acerca del conocimiento del área no se sucedieron con la celeridad que se requería. Estos adelantos se producirán durante el siglo XVIII, el cual nos dejó una variada cartografía. Ésta fue perfeccionada año tras año, y obtuvo una visión más próxima a la realidad de lo que era el estuario del Plata y sus accidentes geográficos.

Algo singular, que merece mencionarse, es el hecho de que la cartografía en el Río de la Plata durante el siglo XVIII se perfeccionó mucho más por un interés político que científico, ya que los conflictos limítrofes y cuestiones de soberanía tuvieron más peso en la balanza de la centuria que los adelantos científicos en las ciencias astronómicas y cartográficas.

Los adelantos técnicos durante el siglo de las luces avanzaron concurrentemente con los cambios políticos y sociales y esto se hizo notar en la política borbónica para el Río de la Plata.

La infraestructura portuaria rioplatense fue muy pobre durante los siglos XVI y XVII, sin embargo, al crecer la presencia institucional española en la región, se incorporaron a la dinámica de Buenos Aires los puertos de la banda oriental de Montevideo y colonia del Sacramento, definitivamente integrada al mundo español.

Los navegantes (pilotos, capitanes y marinos) fueron los actores secundarios de esta política, limitados solamente a navegar con el mayor cúmulo de información que les era posible obtener. Siempre que lograban algún beneficio para su difícil tarea, éste llegaba de la mano de un tratado político o de algún interés comercial en la región, más allá de todo lo que significaba el peligroso desafío de navegar en el Río de la Plata.

Bibliografía

- ALBURQUERQUE, Luis de: *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*. Ed. Caminho, Lisboa, 1994.
- ALVO, Francisco: *Diario o derrotero del viaje de Magallanes desde el cabo de Santo Agostinho, en Brasil hasta el regreso a España de la Nave Victoria*. Publicaciones Europa America, Lisboa, 1990.
- Biblioteca Nacional Palacio de Ajuda. Manuscritos referentes a América do Sul. 52-XII-25. *Roteiro de todos os sinais, conhecimentos, fundos, baixos, alturas e derrotas que ha na costa do Brasil desde o cabo de Santo Agostinho até ao estreito de Fernão de Magalhães.*
- Biblioteca Nacional Palacio de Ajuda. Manuscritos Referentes a América do Sul. 51-IX-23. *Roteiro do Rio da Prata, para entrar e sair delle para fora con todas as conhecenças do fundo e braças do Rio e de todo o Banco e fora delle e da costa do cabo de Santa Maria e Castilhos. etc.*
- CASARIEGO, J. E.: *Los grandes periplos de la Antigüedad*. Madrid, 1949.

- FURLONG CARDIFF, G.: «Cartografía colonial». (En *Historia de la Nación Argentina*. Ricardo Levene Dir. Imprenta de la Universidad, Buenos Aires, 1938, Vol. IV).
- FURLONG CARDIFF, G.: *Cartografía colonial rioplatense*. Sociedad Argentina de Estudios Geográficos, Buenos Aires, 1937.
- KROEBER, Clifton: *La navegación de los ríos en la Historia Argentina*. Paidós, Buenos Aires, 1967.
- LAGUARDA TRÍAS, Rolando: *El «Roteiro» del Río de la Plata de la Biblioteca Portuguesa del Palacio de Ajuda*. Anais Hidrográficos, T. XLI, Río de Janeiro, 1984.
- LAGUARDA TRÍAS, Rolando: *El Río de la Plata y la costa de Montevideo*. Montevideo, 1960.
- LOBO y RIUDAVETS: *Manual de navegación del Río de la Plata*. Madrid, 1868.
- MOURA, Carlos F.: «Os Carvelões Brasileiros». *Rev. Navigator*. Río de Janeiro, 1974.
- PIMENTEL, Manuel: *Arte de Navegar*. Lisboa, 1712. Ed. facsimilar, 1969.
- Portugaliae Monumenta Cartographica. Obra Compilada por Armando Cortesão y Avelino Teixeira da Mota*. Imprensa Nacional Casa da Moeda, Lisboa, 1960.
- REGULES, Juan A.: *Apuntes para la historia de la cartografía en el Uruguay*. Montevideo, 1930.
- REITANO, Emir: *Algunas consideraciones sobre el Río de la Plata y la cartografía portuguesa de los siglos XVI y XVII*. Mimeo.
- SANTA RITA, Jose G.: *Os Conhecimentos geográficos do principio do século XV*. Ed. Atica, Lisboa, 1937.
- VERNET, Juan: «Influencias musulmanas en el origen de la Cartografía náutica», en *Real Sociedad Geográfica*, Núm. 289, Madrid, 1953.
- VIVES AZANCOT, P.: *La Fachada sud-atlántica de América. Siglos XVI a XVIII*. CEHOPU, Madrid, 1992.