

## RECONOCIMIENTO DEL RÍO URUGUAY POR ANDRÉS OYARVIDE

**NIEVES RODRÍGUEZ AMUNATEGUI**

### **ANDRES DE OYARVIDE Y EL RIO URUGUAY**

De Andrés de Oyarvide, nacido en Guipúzcoa, se desconoce la fecha exacta de su nacimiento, pero sí que ingresó en la Armada en 1771 como piloto y alférez de fragata. Al año siguiente participó en la escuadra de Luis de Córdoba en su viaje por el Caribe y Golfo de México, como piloto a bordo del navío Santa Teresa de Jesús, escribiendo un diario de navegación en el que ya se aprecia su valía. Se trazaron cartas de la aguada de San Juan de Puerto Rico y se dieron noticias sobre Veracruz, San Juan de Ulúa y de la travesía hacia Cádiz.

Dos años después, en 1774, llegó a Montevideo a bordo del paquebote Marte. Fue elegido para la expedición de Ceballos a la isla de Santa Catalina, permaneciendo en la fragata Santa Clara desde la toma de la isla y naufragando cuando se encontraban en la zona del Banco Inglés por la acción de las mareas y el viento. Milagrosamente, Oyarvide y algunos oficiales se salvaron.

En años posteriores, participó en la demarcación de límites entre España y Portugal, como consecuencia del Tratado de San Ildefonso. El día 1 de Octubre de 1777, Portugal cedía a España la navegación del río de la Plata y el Uruguay. Para llevarlo a cabo se formaron una serie de «partidas», exactamente cuatro españolas y cuatro portuguesas. Oyarvide formó parte de la segunda partida española, como piloto. De esta manera, prestaría servicio en las aguas de casi todos los ríos y lagunas de la zona.

Fue la Casa de Contratación, la que en el siglo XVI, organizó el Cuerpo de pilotos, exigiendo un título a quien quisiera dirigir un barco para ir a América. Posteriormente, en 1748, se establecieron en las Ordenanzas Generales de la Armada dos clases de pilotos, de altura y de costa, con varios grados en cada una de ellas. El Cuerpo estaba al cargo del piloto mayor,

nombrado a propuesta del Director General de la Armada. A éste, le correspondía formar los «derroteros» para los navíos de la Armada y desde 1753 para los mercantes que iban a América. A principios del siglo XIX, se inició la decadencia del Cuerpo, hasta el año 1846 en que fue extinguido y se dio una Instrucción para que la «derrota» fuera llevada por un teniente de navío. Los diarios de navegación que llevaban los pilotos debían remitirse a la Dirección General de la Armada, hasta la creación del Depósito Hidrográfico que debían enviarse allí <sup>1</sup>.

De Andrés de Oyarvide se conserva una Memoria de su comisión, que realmente es un diario de su viaje por América Meridional. Está escrito con letra clara, con gran precisión en los datos y multitud de informaciones de las zonas recorridas, a la que acompañan numerosas láminas y dibujos del terreno, completados con datos de mediciones. Es un documento excepcional para el conocimiento de estas tierras y sus habitantes <sup>2</sup>.

Estuvo destinado doce largos años en las tareas de la demarcación, viendo las vicisitudes de las partidas y sus respectivos comisarios que no se ponían de acuerdo sobre el territorio a demarcar. De vuelta a España y camino de Buenos Aires recibió el encargo de Diego de Alvear de reconocer el río Uruguay, cotejando sus datos con los de anteriores trabajos. Para ello, embarcaría en Marzo de 1796 en el Salto Chico (31° 21'), recorriendo el río hasta Buenos Aires, donde llegó el día 31 de Marzo.

Hubo de esperar varios meses hasta embarcar para España, tiempo que dedicó a elaborar diversos mapas dado su gran conocimiento de la zona, siendo el más destacado el titulado «mapa esférico de las provincias septentrionales del río de la Plata...» en el que aparece el río Uruguay en su totalidad, fechado en 1796. Posteriormente partiría hacia España, probablemente en Enero del año 1798 embarcado en la fragata Santa Clara, teniendo como misión hacer una serie de reconocimientos y observaciones, estudiando las corrientes entre la Isla de Flores y el Norte del Banco Inglés, que anotaría en su diario. El viaje fue muy accidentado y por evitar cualquier desagradable contacto con buques británicos que vigilaban la zona, se dirigieron a El Ferrol, donde llegaron en el mes de Marzo.

A su llegada a Madrid, entregó un escrito al Ministro de Marina Juan de Lángara, en que le dio cuenta de sus trabajos en América. Fue ascendido al grado de Alférez de navío «por sus muchos méritos» en tierras ameri-

---

1. VIGON, A. —Guía del Archivo— Museo Alvaro de Bazán.— Viso del Marqués, 1985.

2. MUSEO NAVAL. Madrid. (en adelante M.N.).

Memoria Geográfica de los viajes practicados desde Buenos Aires hasta el Salto Grande del Paraná por los primeras y segundas partidas de la demarcación de límites en la América Meridional... Por D. Andrés de Oyarvide, piloto de la Real Armada... para el Depósito hidrográfico de Madrid. Ms. 282.

canas y destinado a Cádiz, donde debía presentarse para recibir órdenes en Agosto de 1798<sup>3</sup>.

Al año siguiente, volvió al río de la Plata, haciendo varios reconocimientos sobre las sondas del Plata en la fragata Magdalena <sup>4</sup>.

En 1801, Félix de Azara que estaba en Buenos Aires junto al resto de las partidas de demarcación, le encargó reconocer el río, en una zona entre Buenos Aires y el Arroyo de la China. Así lo haría, además de averiguar datos sobre Santo Domingo Soriano, terminando así el reconocimiento total del río Uruguay.

Mereció el calificativo de «primer hombre de ciencia que describió nuestros ríos», elogio que recibiría en los actos conmemorativos del día de la raza, del Presidente de la República del Uruguay Feliciano Viera.

Posteriormente, acometería otra gran tarea, el estudio del río de la Plata, para elaborar la «carta esférica del río de la Plata». Faltaban por reconocer las aguas hacia el Este y el Centro del río; así lo hizo, estudiando las mareas, corrientes y la configuración de las costas. El depósito hidrográfico de Madrid, publicó la carta en 1812.

Por los méritos contraídos a lo largo de todos estos años y por tener la salud quebrantada, fue propuesto para el cargo de «Ayudante del Cuerpo de pilotos», cargo para el que su experiencia y sabiduría serían útiles para transmitirlos a los futuros pilotos. En Noviembre de 1804 fue nombrado para este cargo y ascendido a teniente de fragata.

Después efectuó otro reconocimiento de la zona, esta vez por la costa Sur de Buenos Aires hasta el Cabo Corrientes (38° latitud), estudiando las corrientes y mareas de estas aguas, volviendo a Montevideo y posteriormente a Buenos Aires.

Su salud se resentía, por lo que solicitó el retiro, en 1805, y además solicitaba quedarse en la provincia del río de la Plata «por estar naturalizado con el clima y los conocimientos adquiridos en los 33 años de servicios». Se le concedió.

Al año siguiente y temiendo una acción corsaria inglesa, fue encargado de establecer el número de vigías necesarios para controlar el río de la Plata, embarcando en el místico San Ignacio. En Enero de 1806 se le dio por desaparecido en un temporal junto a toda la tripulación de este buque. Ruíz

---

3. ARCHIVO GENERAL DE MARINA. Viso del Marqués. Ciudad Real. Papeles diversos. Cuerpo de pilotos. Legajo 3389-35.

4. M. N. Madrid. Ms. 1754 doc. 3.

5. ARCHIVO GENERAL DE MARINA. Viso del Marqués. Ciudad Real. Legajo 3389-35.

Huidobro, Comandante General de Marina en el río de la Plata envió un escrito a España informando del hecho <sup>6</sup>.

Así se supone murió Andrés de Oyarvide, recordándolo un monolito de piedra en la Isla Encantada, lugar donde se cree tuvo lugar.

## RÍO URUGUAY

El origen y el significado de la palabra URUGUAY han sido largamente discutidos. Unos autores afirman que significa «escaramujos o caracoles», por lo que el río Uruguay recibió este nombre aludiendo a las numerosas vueltas de su curso; otros le dan el significado de «canal» o río del canal<sup>7</sup>.

Félix de Azara, gran conocedor de la zona, se inclinaba por «URU», nombre indígena de un faisán que abundaba en sus orillas, al que se le añadió la partícula «ay», equivalente a chico, con lo que significaría «río del país del uru-chico».

Fernando de Magallanes, en el año 1520, intentando descubrir un paso hacia Poniente y cumpliendo las órdenes del emperador de «navegar hacia la especiería», penetró en el río Uruguay, en una pequeña carabela llamada Santiago, pero no pudo conseguirlo porque según él «este río no daba pasaje»

Los primeros navegantes elaboraron cartas y planos con los primeros trazos de estas costas. De aquí en adelante van surgiendo, con las imprecisiones lógicas para la época, una larga serie de estudios cartográficos que ya marcan el relieve de América Meridional.

En 1624, el Gobernador de Buenos Aires, Francisco de Céspedes, efectuó los primeros poblamientos de la parte oriental, viendo la necesidad de trazar una carta por la dificultad de navegar este río, dada la gran cantidad de bancos de arena que cerraban los canales y las numerosas islas que existían en 33° de latitud. La inmejorable cartografía jesuitica, introduce en pocos años, un palpable mejoramiento de los mapas y especialmente de las zonas interiores, donde ya se aprecia el muy certero conocimiento de estas tierras (P. Ernot, Macholi, Davila). En 1667, según Carlos Leonhard, se constituyó una comisión de jesuitas para levantar un mapa de la región del Uruguay, donde tenían establecidos pueblos guaranícos. Parece que los encargados de esta labor fueron los P. Ernot, Francisco Jiménez y Luis de la Cruz.

---

6. FERNANDEZ DURO, CESÁREO.— Armada española. T-VIII.— Madrid, 1895-1903. Pag. 469.

7. M.N. MEMORIA GEOGRAFICA... Ms. 282. Fol 823-827.

Por el incremento de la importancia de la zona, se hacía necesario el trazado completo de su carta. La primera del Uruguay es la de Manuel Ibarlez, del año 1692.

Con motivo de la aparición del cronómetro marino, en 1750, y con él el tiempo de las longitudes exactas, el río de la Plata es testigo de innumerables cartógrafos. Al influjo de la demarcación de límites del Tratado de Madrid, se procede a mejorar las cartas de Ibarlez. Más tarde, Gundín, geógrafo de la primera división de límites del tratado de 1777, embarca en 1788 en el paso de la Concepción, para trazar una exacta carta de la zona.

Oyarvide levantará una carta esférica del río Uruguay, hecho importante en su época por estar estructurada con un criterio hidrográfico. Era necesaria una carta más completa, y esta sería la obra de Andrés de Oyarvide, que reconocería el río en su totalidad, levantando planos y cartas de todos sus recorridos. Sus trabajos serían los utilizados durante varias décadas, hasta principios del siglo actual en que la Marina Argentina hizo el reconocimiento de todo el río.

Recordemos que el río Uruguay nace en la «Serra Geral», a 80 Km. del mar, en el paraje denominado Cerro Alto. Atraviesa los estados de Santa Catalina y río Grande do Sul. Tiene una longitud total de 1500 Km. y desde que baña tierra uruguaya recorre una distancia aproximada de 900 Km., hasta desembocar en el río de la Plata. Los buques pueden remontar su curso hasta 600 Km. del mar, para embarcaciones medianas es navegable hasta Paysandú y para embarcaciones de cabotaje, hasta Salto. Más al Norte, sólo es posible en épocas de grandes crecidas y en barcos pequeños. Está plagado de arrecifes y bancos; los aluviones que transporta este río quedan depositados en su desembocadura, que unidos a los que arrastra el Paraná, aumentan el gran banco que llaman de las Palmas. La pureza de sus aguas es tan extraordinaria que no hay otra igual, por lo que tiene la propiedad de petrificar la madera sumergida en sus aguas. Es bellissimo, según los marinos no hay otro que le iguale en belleza. Su orilla izquierda es alta y en pico, con muchas puntas y árboles indígenas y la derecha, baja y pantanosa, poblada de vegetación y aves acuáticas que allí anidan.

## **EL RECONOCIMIENTO DEL RÍO URUGUAY**

Andrés de Oyarvide, reconoció este río en tres fases claramente diferenciadas. La primera, participando en una de las comisiones o «partidas» que se formaron a raíz del Tratado de San Ildefonso, en 1777, para hacer una nueva demarcación del territorio y establecer los límites con Brasil. Tomó parte, como piloto, en la segunda partida española, a las órdenes del comisario Diego de Alvear, entre los años 1783 a 1795. La segunda, recorriendo el río, una vez terminada su actividad en estos trabajos, en el año

1796, desde el Salto Chico, en su viaje de vuelta a Buenos Aires y cumpliendo una orden dada por Diego de Alvear. Y la tercera, en el año 1801, en que Félix de Azara, comisario de la tercera partida española, habiendo dado por terminados los trabajos de demarcación, le encargó recorrer un tramo del río entre Buenos Aires y el arroyo de la China.

De las tres fases encontramos documentación manuscrita del propio Oyarvide. Las dos primeras en una Memoria Geográfica presentada al Depósito Hidrográfico (2) y la tercera en un Diario y un extracto del mismo (12), además de numerosos dibujos, planos y cartas y mapas del río, descrito punto a punto y lugar a lugar con todo lujo de detalles.

Empezaremos por la salida de las dos primeras partidas, de Buenos Aires, en Diciembre de 1783, para reunirse con las correspondientes portuguesas en el arroyo del Chuy en Febrero de 1784, comenzando así la demarcación del territorio y estableciendo allí el primer campamento general. Continuaron por las lagunas Merin y la Mangueira en su camino hacia Santa Tecla, donde establecieron el Campamento General, en el Pirahy.

En Santa Tecla, ambas partidas se separaron para continuar los componentes de la Segunda hacia San Borja, hacia los terrenos a demarcar que a esta partida la había correspondido. De este pueblo de San Borja, salieron el día 14 de Febrero de 1787, atravesando el río Uruguay, con carretas, caballos y demás efectos, hasta acampar en Santo Tomé. Después se dirigieron a Candelaria, capital de Misiones, donde llegaron el día 9 de Marzo.

De Candelaria se dirigieron hacia Santo Ángel donde establecieron el campamento general el día 7 de Abril de 1789, estudiando cómo continuar el camino por el Uruguay.

El artículo 8 del Tratado decía lo siguiente: «Quedando ya señaladas las pertenencias de ambas coronas hasta la entrada del río Piquiry o Pepiry-Guazú en el Uruguay se ha convenido que la línea divisoria seguirá aguas arriba de dicho Pepiry hasta su origen principal... y continuará a encontrar las corrientes del río San Antonio, siguiendo éste hasta su entrada en el Paraná...».

Surgió entonces la disputa entre los dos ríos, Pepiry y Piquiry, en que españoles y portugueses no se ponían de acuerdo, siendo esta la causa de la demora de los trabajos de demarcación. Para resolverla se pensó en reconocer los dos ríos en cuestión.

Diego de Alvear dio una orden a ambas partidas, «para facilitar el reconocimiento del Pepiry y demás operaciones de nuestra demarcación, he convenido con el Comisario de S.M. mi concurrente, en que salga una partida compuesta de individuos de ambas naciones a tentar los medios de abrir una picada en el monte del Uruguay, entre su salto grande y el Uruguay-pitá de los antiguos demarcadores, que lleve a la barra de aquel río

por la menor distancia y posible comodidad que ofrezcan los terrenos... deberá proceder de acuerdo con el oficial portugués que le fuere nombrado por concurrente, y de quedar así enterado me pasará el correspondiente aviso. Dios guarde a Vd. San Ángel, 2 de Mayo de 1789. Diego de Alvear. Sr. D. Andrés de Oyarvide». Para cumplir esta orden, hicieron tres salidas desde el pueblo de Santo Ángel, con fechas de 7 de Mayo de 1789, la primera; el 15 de Octubre de 1789 la segunda y el 23 de Abril de 1791, la tercera. (Mapa 1).

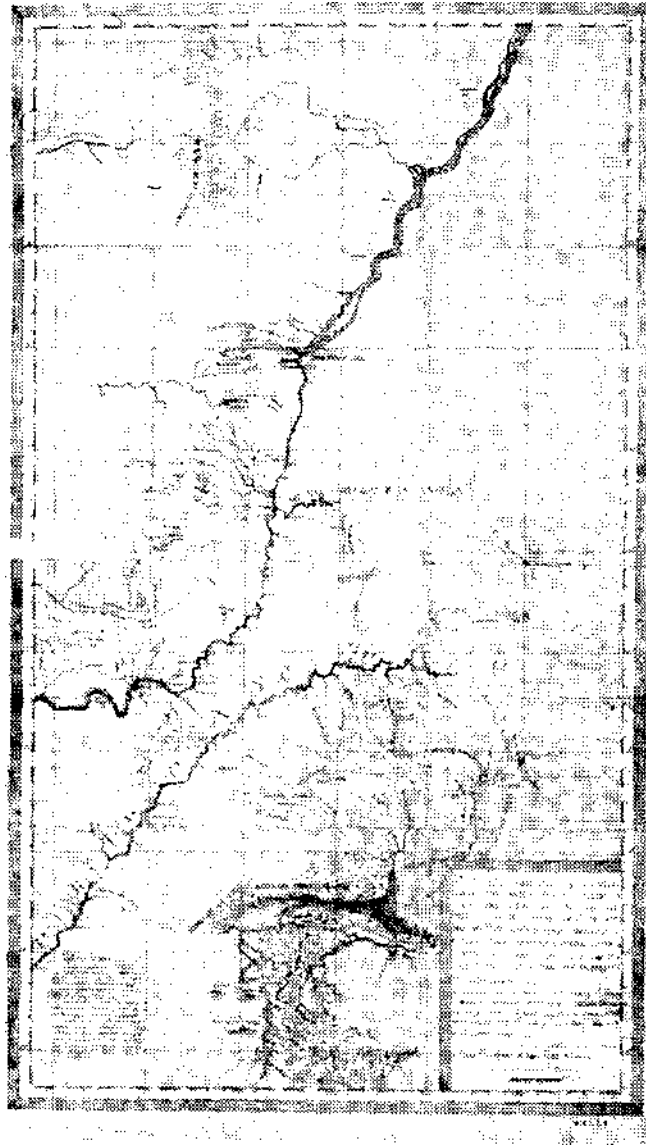
Fue en la segunda salida, en la que se reconocieron los ríos Uruguay, Pepiry y Piquiry-Guazú. Empezaron por el Uruguay aguas arriba, con canoas arrimadas a la orilla. Las márgenes del río, en esta zona, son montuosas con cerros altos, el agua corría con velocidad y había numerosos canales y cortes, viendo en las orillas señales que las partidas anteriores dejaron.

Al llegar al Salto Chico (27° 14'), «el agua se despeñaba como toesas de altura, entrando en canoas arrimados a la costa oriental. Por los canales el agua cae a plomo y por otros en rampa y en todos muy violenta. Las canoas hubimos de cargarlas a hombros por el torrente de agua que se precipita en este». Al pie de este Salto Chico llegaron los demarcadores de 1759 en busca del Pepiry y aquí retrocedieron pensando que se trataba del Piquiry del que hablaba el tratado. (Mapa 2).

Encontraron, a continuación, varios arroyos hasta llegar a la confluencia del Uruguay-pitá el día 9 de Noviembre. Las puntas del río no son altas, la occidental era redonda y baja cubierta de bosque desde allí se divisaba una isla, que estaba frente al Piquiry-Guazú. Reconocieron el curso de este río y regresaron el día 20 de Enero de 1790. En esta ocasión llegaron hasta el primer Salto Grande. A su vez, los portugueses reconocieron el otro río, el Pepiry.

En la tercera salida del pueblo de Santo Ángel citada anteriormente, el día 3 de Noviembre de 1790, se hizo el reconocimiento de todo el río Piquiry-Guazú, que duró hasta el 17 de Junio de 1791. Días más tarde salieron al Uruguay y continuaron río abajo, habiendo perdido dos balsas por los pasos de los arrecifes numerosos que encontraron y la imprudencia de los patrones para abreviar la marcha. (Mapas 3, 4 y 6).

De esta manera concluía el reconocimiento, llegando el día 1 de Agosto de 1791 al pueblo de Santo Ángel y presentando al Comisario el plano y el diario de la Comisión y según Oyarvide relata en su diario «fue enteramente informado del éxito y circunstancias de ella y aprobadas las operaciones y reconocimientos que durante los nueve meses que hace salimos de este pueblo se practicaron para logro de la empresa; ya que podemos añadir que a pesar de los desvelos y precauciones que en ella se emplearon, sería hasta la presente muy dudosa su entera conclusión, al no haber concurrido



*Plano corográfico de los reconocimientos pertenecientes a la demarcación del artículo 8° del Tratado preliminar de límites, practicados por las segundas divisiones española y portuguesa en orden a desatar las dudas entre sus comisarios.*  
M.N.38-C-17



tan favorable la ayuda de los buenos tiempos y el favor de los campos que hallamos inesperadamente en medio de los bosques para facilitarnos el reconocimiento deseado y así debemos repetir lo que dijimos anteriormente sobre la demarcación de estos países, que concurren los mismos motivos y circunstancias que por aquella parte».

Oyarvide hizo una minuciosa descripción del río Piquiry-Guazú, resultado de los anteriores reconocimientos, con los rumbos corregidos y las distancias directas, detallando además la calidad de los bosques «en su mayor parte pinares, árboles de yerva mate»; la calidad de los campos «de tierra bermeja, regados por multitud de cañadas y arroyuelos. Abundantes los pájaros de distintas especies, ciervos de tamaños extraordinarios, avestruces crecidas»... y sobre los indios que poblaban el Uruguay y el Piquiry «sin morada estable, su ocupación es la caza y procuran en los bosques su subsistencia donde viven».

En la anterior demarcación del Tratado de 1750, la línea divisoria estaba formada por los ríos San Antonio y Pepiry, pero en la actual no se consideraba válida por no haberla trazado por el verdadero Piquiry y que en el último reconocimiento había quedado claro. Reunidos todos los componentes de las partidas en el pueblo de Santo Ángel y acuartelados en él, se esperó que la Corte dictaminara acerca de la expresada diferencia. (Mapa 5).

Oyarvide en aquellos momentos pensó había cumplido su misión y debía volver a España, para lo que pidió permiso al Virrey. Fue sustituido en Agosto de 1792 por el piloto Juan López y volvió a Buenos Aires. Antes de volver a España fue de nuevo llamado para que volviera a hacerse cargo de la demarcación por enfermedad del «geógrafo» Cabrer. En Mayo de 1793 volvió al pueblo de Santo Ángel, donde continuaban acuarteladas las partidas, dándole el título de «ingeniero» y ascendiéndole al grado de Alférez de Fragata. Una vez allí, como pasaba el tiempo y las comisiones continuaban sin ponerse de acuerdo, restablecido Cabrer, volvió hacia Buenos Aires.

Era el año 1796, concedida la licencia para la retirada por el virrey de Buenos Aires, recibió una última orden de Alvear «deberá aprovechar el viaje por el río Uruguay y proceder a relevarlo, cotejando sus datos anteriores, para efectuar la carta de dicho río, que hasta entonces por diversas causas no se había podido lograr».

Entraríamos en la segunda fase del reconocimiento del río Uruguay. En la Memoria nos describe la partida con las siguientes palabras: «Desde el pueblo de Santo Ángel emprendimos viaje por tierra tomando desde el pueblo de San Miguel el camino que llaman «de en medio» que es bastante pedregoso, en algunos cerros, hasta la primera estancia de la Cruz (29°

11'). Pasamos al Uruguay por este pueblo de la Cruz y continuamos por el camino de su banda occidental hasta el Salto Chico, donde llegamos en Marzo de 1796. Esperamos en él hasta que llegó una lancha que vino de Buenos Aires con carga y habiendo vuelto a cargar yerba y lienzos en algunos cueros, nos embarcamos en ella el 18 del mismo mes, en el referido puerto del Salto Chico (31° 21') y seguimos la navegación aguas abajo por el Uruguay y aunque no llevábamos instrumentos para observaciones se procuró corregir la estima del modo posible, con arreglo a las latitudes observadas por el camino...»<sup>9</sup>.

A continuación, describe con gran detalle el río, «nos pusimos en camino separándonos a la orilla occidental que es alta y con piedras y al fin de esta distancia llegamos a medio río y fuimos para abajo...».

Pasaron por Corralito, el Arroyo Yapeyú-Guazú y Mini, Paso, arroyo Arrebatacapas de donde sale la boca del río Daymán, El Muelle, el Herbihero, Yeruá, la isla Tacuary, la isla de Guaviyú, arroyo de Las Barrancas...

A este arroyo era «donde llegaban las lanchas de Buenos Aires y cargaban los cueros que se hacían en estos campos de Oriente con indecible destrozo y pérdida de ganados. A continuación atravesaron el Paso de Martín Chico, el río Queguay, «zona de hermosos campos que estaban poblados de ganado vacuno, pero en el día se halla muy poco por las continuas corridas y matanzas que los changadores han hecho y en particular la última del año pasado en que llegaron 800 o 1000 hombres que llegaron a exterminar totalmente las grandes vacadas que aquí procreaban perdiéndose los cueros y arruinándose...». Continuaron por la isla Grande de Queguay, el arroyo de San Francisco, arroyo Pelado, Paysandú, último lugar donde había una misión por esta margen (32° 19').

Siguieron la navegación y llegaron al puerto de Comain, donde el río se navegaba cómodamente, ensanchando como una milla. Atravesaron varios arroyos (Vera, del Molino) y llegaron al Arroyo de la China el día 26 de Marzo. Ahí se ubicaba la Villa de la Concepción, situada en una especie de explanada baja que forman las lomas pequeñas, de manera que en tiempo de lluvias es suelo pantanoso, además de estar apartada del embarcadero (latitud 32° 28').

Al día siguiente, 27 de Marzo «seguimos agua abajo hacia Buenos Aires, la derrota es bastante complicada por los canalitos que se pasan, algunas baradas que tuvimos en bancos de arena y otros espacios que se navegan de noche para aprovechar el viento, como convenía al dueño de la lancha para abreviar el viaje resultó que cuando llegamos a Buenos Aires estábamos a 12 millas más al Este de distancia y esta es la diferencia que se puede considerar adquirida en todos los trechos navegados por el Uru-

---

9. M.N. MEMORIA GEOGRAFICA... Ms. 282. Fol. 828.

guay desde el puerto de San Borja hasta la Capilla de San Gregorio y desde la Villa de la Concepción del Arroyo de la China a Buenos Aires, que son los espacios que no se tuvo comprobación de derrotas por tierra como en los demás...».

Embarcaron en dicho puerto en dirección a Yaquary, isla Gallego, Santo Domingo Soriano, Río Negro, Río de San Salvador del que en el diario anota «fluye después del Negro por la banda oriental del Uruguay, viene del SE la distancia de 15 leguas, cuyos campos también de buena calidad están más poblados de estancias...».

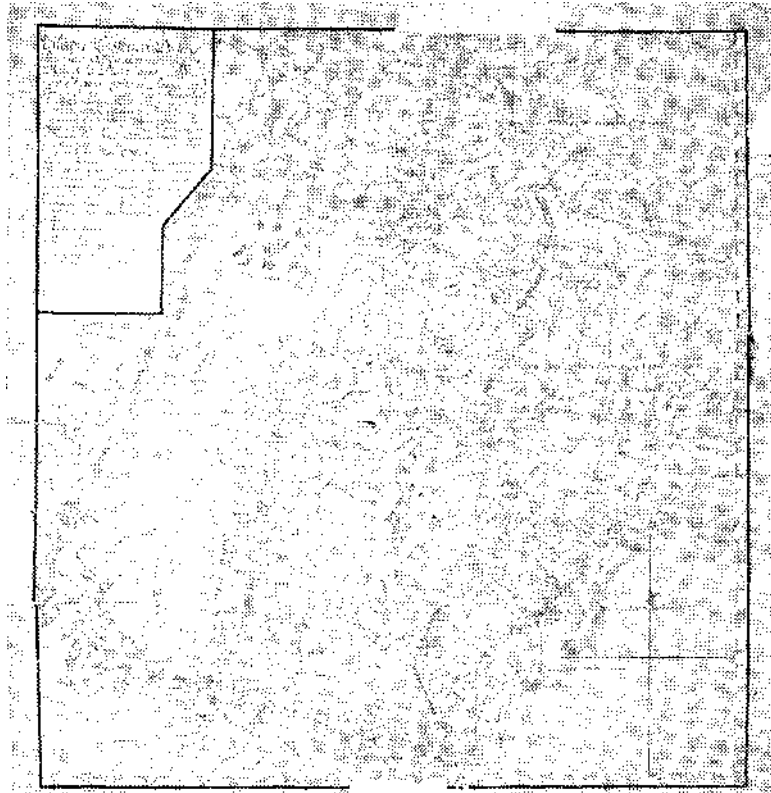
Pasaron por las bocas del Paraná, donde desagua el río Paraná, y llaman «brazo de mosquito», «brazo de la tinta» y «brazo largo». A continuación, una serie de arroyos (Graciada y Gutiérrez), y desde estos, aparece una elevación alta y escarpada sobre la playa, llamada «punta del chaparro» y otras como la «punta gorda» y «punta del carbón», formando una garganta en la que se unen las aguas del Paraná y el Uruguay y ensanchando considerablemente y con caudal abundante, toman la unión de ambos ríos el nombre de Río de la Plata, hasta su desagüe en el mar.

Atravesaron Dos Hermanas, Martín Chico, Isla de Martín García, el Canal del Infierno, el banco de las Palmas, llegando a Buenos Aires el día 31 de Marzo de 1796 y presentándose al Virrey D. Pedro Melo de Portugal, «con lo que quedó concluido nuestro viaje y la descripción de la navegación del río Uruguay, que nos propusimos examinar en la retirada a esta capital»<sup>10</sup>.

El resultado sería un «mapa esférico construido según las observaciones y reconocimientos hechos hasta 1796», según reza en la cartela del mismo y en el que además del curso del río da noticias de los bosques que separan las Misiones españolas de los establecimientos portugueses y los marcos que se pusieron... en conformidad al Tratado de 1777. (Mapa 7).

---

10. M.N. MEMORIA GEOGRAFICA... Ms. 282. Fol. 842.



*«Mapa esférico de las provincias septentrionales del Río de la Plata desde Buenos Aires hasta el Paraguay, con los grandes bosques que separan las misiones españolas de los establecimientos portugueses»*

*Manuscrito en colores*

*M.N. 42-B-7*

Quizá este mapa sea el primer mapa completo del río Uruguay que Oyarvide elaboró y que hasta principios del siglo XX sería el utilizado, manifestando su importancia y su aportación a la historia de la Cartografía. En trabajos posteriores se estudiará en profundidad cotejándolo con otros documentos.

La tercera fase del reconocimiento del río, tendría lugar años más tarde, cuando Félix de Azara que estaba en Buenos Aires junto al resto de las partidas de la demarcación, levantadas por orden del virrey, solicitó su presencia «para terminar el reconocimiento del río Uruguay».

El mismo Oyarvide, en un escrito a José Espinosa Tello, fechado el 1 de Octubre de 1801, dice textualmente, «Don Félix de Azara que debe pasar a esa en primera ocasión me habló para que me encargase de reconocer la entrada del Uruguay y algún tramo de su navegación y hallándome adicto pues es tan conveniente a nuestra comisión, he sacado el permiso del virrey para que se practique y así supongo sea un viaje de 12 a 15 días que verificaremos en primera oportunidad»<sup>11</sup>

Efectivamente lo hizo y como en el anterior viaje, en un extracto del diario que también se conserva y con la minuciosidad y detalle acostumbrado, da noticia del mismo: «Diario que se hizo en el viaje de ida y vuelta, desde Buenos Aires al arroyo de la China por el río Uruguay, desde el 17 de Octubre a 10 de Noviembre. Año 1801»<sup>12</sup>.

En esta ocasión el mismo Félix de Azara se encargó de preparar una balandra para el viaje «que calaba 3 1/2 pies, para tomar noticias del sitio donde tuvieron su población los primeros españoles que llegaron a esta América Meridional, por los ríos de San Juan y San Salvador». Salieron de Buenos Aires y fondearon en la isla de Martín García para examinar los puntos que en el año 1796 habían demarcado. Entraron por la parte occidental, alta y de espaciosas lomadas y desembarcaron en Punta Alta para observar la latitud (33° 54'), divisando la orilla oriental, baja y cubierta de arboledas.

Continuaron hasta llegar a una garganta que parece era el desagüe donde se une con el Paraná y se dirigieron hacia la boca del río San Salvador y saltaron a tierra para dirigirse a Santo Domingo Soriano. Fondearon allí el día 22, pidiendo noticias a los que allí vivían de la antigua población de San Salvador.

Salieron del río Negro por el Canal Septentrional o boca de los Vizcaínos y continuaron por «un encadenado de islas» por el cauce del río que forman un laberinto de canales navegables.

El día 25 al amanecer continuaron el viaje, observando la latitud (32° 43') y llegaron al arroyo de la China y a una estancia llamada Almagro, para regresar Uruguay abajo el día 29 del mismo mes, por la orilla occidental baja y pantanosa hasta el anochecer que fondearon. El día 10 de Noviembre se hicieron a la vela hasta llegar a Buenos Aires, dando por concluido el viaje.

Otra vez, escribiré a Espinosa y Tello lo siguiente: «Habiéndose verificado el viaje al Uruguay que me proporcionó D. Félix de Azara, fletando por su cuenta una balandra para adquirir algunas noticias que deseaba de aquellas partes, conseguí al mismo tiempo ratificar el plano que ya tenía

11. M.N. MEMORIA GEOGRAFICA... Ms. 157. Doc. 3 Fol. 31.

12. M.N. Diario del reconocimiento del río Uruguay y Extracto del mismo. Ms. 850.

trazado de aquella navegación cuando me retiré de la línea divisoria; el que corregido y arreglado a las observaciones que ahora se practicaron, se lo he remitido a V.S. por mano del Comandante, como prueba de cuanto desearía fuera el de todo el río de la Plata, principal objeto de mi comisión...». Firmado en Montevideo, 25 de Abril de 1802. Andrés Oyarvide <sup>13</sup>.

Además de la Memoria, los planos y las cartas del río, hizo un resumen de su navegación por el río que es digno de destacar:

«Sus aguas permiten navegación en todo tiempo desde la isla de Martín García hasta las inmediaciones de la villa de la Concepción del arroyo de la China y desde el arroyo hasta el Septentrión hasta el Salto Chico, aunque también se navega en todo tiempo con lanchas y goletas del río de la Plata; tiene partes estrechas y algunos arrecifes de piedras que no permiten embarcaciones de mayor calado,... El mencionado Salto Chico y aún el Grande, situados poco al N. del establecimiento de San Antonio, siendo como son unos arrecifes de peñas, pudiera el arte de dar a los canales mayor profundidad y hacerlos navegables para las mismas embarcaciones en todos tiempos, con lo que se tendría abierta una franca comunicación por este río desde Buenos Aires a la provincia de Misiones y aún hasta su verdadero Salto Grande que está a los 27° de latitud, de cuyo modo llegarían a disfrutarse y ser útiles las riquezas de los inmensos bosques de estos países septentrionales, no sólo en maderas para fábricas y construcción de que se carece en el río de la Plata, sino de resinas y otros artículos no de menor importancia para nuestra marina y comercio...» <sup>14</sup>.

Estas palabras nos demuestran la clara visión, casi profética, que tenía del río y su entorno, anunciando lo que años posteriores sería una realidad.

## MAPAS

1.— [Mapa hidrográfico que comprende parte del Uruguay, Brasil, Paraguay y Argentina].

Refleja los ríos Paraná, Paraguay, Iguazú, Yacuy y Uruguay... con sus afluentes. Tiene dos planos particulares de dos saltos. Uno del río Iguazú y otro del Piquiry-Guazú.

M.N. 43-B-9

2.— Plano Corográfico de los reconocimientos pertenecientes a la demarcación del artículo 8° del Tratado preliminar de límites, practicados por las segundas divisiones española y portuguesa en orden a desatar las dudas entre sus territorios...

13. M.N. Ms. 157. Doc. 3. Fol. 33-34.

14. M.N. Ms. 282. Fol 847.

M.N. 38-B-17

3.— Parte del curso del río Uruguay.

Borrador de la Comisión de límites. Con abundantes datos de los trabajos de las distintas partidas [ 1789].

M.N. 43-13-7

4.— Curso del río Piquiry-Guazú.

Borrador de la Comisión de límites. Tamaño irregular [1789]. Manuscrito.

M.N. 43-B-6

5.— Configuración del espacio que se navegó en el río Uruguay, desde el Pepiry de los pasados demarcadores hacia el oriente. Escala en millas. Manuscrito.

M.N. Ms. 282. Fol. 670

6.— Configuración del río Piquiry-Guazú, desde su confluencia en el Uruguay hasta su primer Salto Grande. Escala en millas.

Manuscrito.

M.N. Ms. 282 Fol. 671.

7.— Mapa esférico de las provincias septentrionales del río de la Plata desde Buenos Aires hasta el Paraguay... construido según las observaciones y reconocimientos hechos hasta 1796. En margen inferior izquierdo se lee «de los trabajos de Oyarvide».

Manuscrito.

M.N. 42-B-7

8.— Croquis del río Uruguay hasta la desembocadura del río de la Plata.

Manuscrito muy deteriorado. (

22 x 66).

M.N. 43-B-5

## BIBLIOGRAFÍA

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, Armada española desde la Unión de los reinos de Castilla y Aragón por Cesáreo Fernández Duro.— Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1895-1903.

BERTOCCHI MORAN, Alejandro Nelson.— Oyarvide, piloto de la Real Armada.— Montevideo, De la Mar, 1988.

ESTADOS GENERALES DE LA ARMADA. Madrid.

ALVEAR Y WARD, Sabina.— Historia de D. Diego de Alvear y Ponce de León brigadier de la Armada.— Madrid, Luis Aguado, 1891.

MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos.— Gloriosas efemérides de la Marina de Guerra española.— Madrid, 1988.

- ORDENANZAS de Su Majestad para el Gobierno Militar, Político y Económico de Su Armada Naval.— Madrid, 1748.
- ARCHIVO GENERAL DE MARINA. Alvaro de Bazán. Papeles sueltos.
- ARCHIVO MUSEO NAVAL. Madrid. Memoria Geográfica de Andrés de Oyarvide para el Depósito Hidrográfico.
- ARCHIVO GENERAL DE MARINA. Alvaro de Bazán. Viso del Marqués. Ciudad Real. Cuerpo de pilotos.
- TRABAJOS INÉDITOS del teniente de fragata D. Andrés de Oyarvide.— Madrid. Dirección de Hidrografía, 1865.
- OSORNO, Juan Ma— Informe del Cuerpo de pilotos. 30 de Mayo de 1834.
- ARCHIVO GENERAL DE INDIAS. Sevilla.- Catálogo de mapas y planos: Buenos Aires. /Pedro Torres Lanzas, José Torre Revello.— Madrid, Ministerio de Cultura, 1988.
- DOCUMENTOS REFERENTES a la Argentina en la Biblioteca Nacional y en el Depósito hidrográfico de Madrid. / José Torre Revello.— Buenos Aires, 1929.
- ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS (Valladolid).— Mapas y planos referentes al virreinato del Plata conservados en el Archivo General de Simancas.- Buenos Aires, Talleres J. Peuser, 1938.
- LA COLECCIÓN DE DOCUMENTOS de Pedro de Angelis y el diario de Diego de Alvear. Por Teodoro Becu y José Torre Revello.— Buenos Aires, Talleres J. Peuser, 1941.
- SERVICIO HISTÓRICO MILITAR.- Catálogo general de la Cartoteca.— Madrid, I. Ideal, 1981.
- ESPINOSA Y TELLO, José.— «Memorias sobre las observaciones astronómicas hechas por los navegantes españoles en distintos lugares del globo, los cuales han servido de fundamento para la formación de las cartas de mareas publicadas por la Dirección de Trabajos Hidrográficos de Madrid.— Madrid: Imprenta Real, 1809.
- BAUZA, Francisco: Historia de la dominación española en el Uruguay. Montevideo, s.n., 1963.
- CALVO Carlos: Colección histórica de los Tratados... París, 1865.
- CASTAGNIN, Daniel: Las fronteras en el proceso de integración. Montevideo, 1981.
- CERVERA PERY, José: La estrategia naval del imperio. Madrid, San Martín, 1981.
- CRAWFORD, Leslie: Uruguay atlanticense. Montevideo, Monteverde, 1973.
- CRONE, G.B: Historia de los mapas. México, Fondo de Cultura Económica, 1956.
- DESTEFANI, Laurio H: Las Malvinas en la época hispana. Buenos Aires, Corregidor, 1981.
- FURLONG, Guillermo: Cartografía histórica argentina. Mapas, planos y diseños que se conservan en el Archivo General de la Nación. Buenos Aires, s.n., 1964.



- FURLONG, Guillermo: Cartografía jesuítica del río de la Plata. Buenos Aires, J. Peuser, 1936.
- IBÁÑEZ DE IBERO: Historia de la marina de guerra española. Madrid, Espasa-Calpe, 1939.
- LOBO, Manuel: Historia general de las colonias hispanoamericanas hasta 1808. Madrid, 1875.
- LOBO Y RIUDAVETS: Manual de navegación del Plata. Madrid, T. Fortanet, 1868.
- MARTÍNEZ MONTERO, H: El río Uruguay. Montevideo, s.n., 1955.
- MERINO, Federico: Análisis marítimo. Montevideo, s.n., 1965.
- MIRANDA, Francisco: Apuntes de geografía marítima. Montevideo, s.n., 1923.
- ORCE, Pereira: Cevallos y la fundación de San Carlos. San Carlos, s.n., 1970.
- ORELLANA, Emilio: Historia de la marina de guerra española. Barcelona, S. Moreno, 1910.
- POSADILLO, Isidoro: Derrota de las costas del Brasil. Madrid, Depósito Hidrográfico, 1872.
- RUIZ, Moreno: Los problemas del río de la Plata. Buenos Aires, s.n., 1971.
- TORMO, Miguel: La armada en el reino de los Borbones. Madrid, Argos, 1949.
- TORRE REVELLO: Mapas y planos referentes al virreinato del Plata. Buenos Aires, J. Peuser, 1938.
- VIGÓN, Ana María: Guía del archivo museo Alvaro de Bazán. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1985.