



Grupo de Investigación
Historia Militar



**LA BANDA ORIENTAL DEL RÍO DE LA PLATA EN EL PERÍODO DEL
DESCUBRIMIENTO
ALGUNAS CONDICIONES Y PROBLEMÁTICAS DE LAS TÉCNICAS
NAVALES DEL MOMENTO**

Magister José María Olivero Orecchia

La época prehispánica

Previo a la llegada de españoles y portugueses al Río de la Plata, inicialmente buscando el pasaje del Sur que llevara a las Indias, esta era una zona habitada por indígenas con tecnología de cazadores superiores y cultivadores inferiores, cuyo dominio del ámbito acuático, con referencia a las embarcaciones, no superó la de pueblos canoeros. En este marco, incluso, esta condición es negada para algunos de esos pueblos, como lo establece, entre otros, el antropólogo Renzo Pi Hugarte el cual aclara con respecto a la etnia charrúa que sólo por confusión geográfica o identificación equivocada se puede considerar que ésta tuvo en algún momento canoas. Ampliando la idea, incluso este autor establece, basándose en las características de la flora autóctona, que no existían árboles con troncos rectos de tamaño requerido o con cortezas suficientemente gruesas y resistentes para hacer canoas monoxilas o piraguas.¹

Sin considerar el extremo negativo, como consecuencia, en el período prehispánico, tendríamos como máximo las posibilidades de algunos pueblos habitantes de la región, no específicamente solo en el actual Uruguay, dotados de piezas monoxilas, descritas por algunos cronistas, construidas en un solo tronco ahuecado, con capacidad que podía llegar a más de 20 remeros.

Estas canoas no estaban hechas para el mar abierto, resultandos útiles en ríos y arroyos; eran de fácil construcción y mínimo mantenimiento, sacándose a la playa cada vez que se dejaban de utilizar.

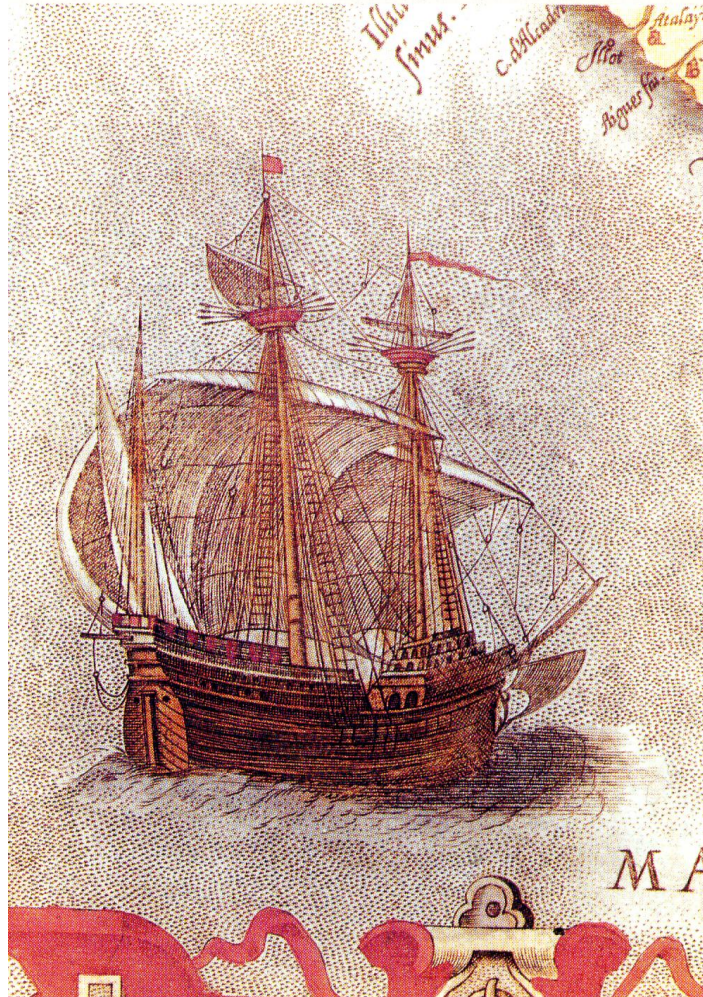
El período de las exploraciones, españoles y portugueses

Es con la llegada del europeo que la técnica naval desarrollada irrumpe en estas aguas. Utilizando naves de madera, protegidas del agua por el calafateado que impermeabilizaba las juntas de los tablones, sin protección contra el taladro, pequeñas para los estándares actuales, los daños causados por las tormentas, los bancos y los escollos tan temidos, nos resultan hoy de una fragilidad casi impensable, pero se mostraban como naves muy resistentes y confiables.

Para los navegantes que las utilizaban, el mismo hecho de constituir su medio de transporte único, obligaba a que se considerara su necesaria reparación y mantenimiento. La falta de esto era impensable en cualquier momento. A ello se sumaba la necesidad de adaptar naves oceánicas a la navegación por los ríos de la hidrovía del Río de la Plata, bogando contra corriente para la exploración inicial, con lo cual debían considerar no solo el

¹ Pi Hugarte, R. "Los indios del Uruguay". Montevideo, Banda Oriental, 1998, p. 75-6.

problema del calado, sino además del uso de velas y remos. Como veremos, también, obligaba no solo a trabajos de adaptación y reparación ante tormentas, sino también al armado de naves que se llevaban, previsoramente, desarmadas a bordo de los navíos oceánicos, para su armado llegado el momento de necesitarlas.



Galeón, tipo de nave común en el siglo XVI cuando se explora y conquista el territorio americano, representado como detalle decorativo en un mapa de la obra "Theatrum Orbis Terrarum" del cartógrafo flamenco Abraham Ortelius.

Tomaremos algunos documentos trascendentes para la comprensión de las condiciones en que se produjeron estas primeras exploraciones.

Primariamente, sin embargo, debemos plantear algunos datos generales que ayuden a entender la forma en que se dio el proceso que explicaremos.

Correspondiendo la Banda Oriental a la soberanía de la Corona Española según el Tratado de Tordesillas del 7 de junio de 1494, no impidió que Portugal la reclamara como territorio propio en una disputa que superó a sus protagonistas originales, y que recién se cierra ya en el siglo XIX cuando surgió el Estado Oriental del Uruguay.

En este ámbito, no pasarían muchos años sin que comenzasen los viajes de exploración y los primeros asentamientos en este territorio, buscando en principio encontrar el pasaje al Pacífico y luego una vía de acceso a las minas de

plata que se creía existía en esta región, origen del sugestivo nombre Río de la Plata.



Detalle de cuadro anónimo del siglo XVI conservado en el Museo de América en Madrid. Representa como la flota de Indias se prepara para la travesía hacia América en el Arsenal de Sevilla.

Vemos en este caso como se varaban los barcos sin necesidad de una gran infraestructura, trayéndolos a la playa.

A la vez se puede ver diferentes tipos de reparación en cada caso sea del casco o de la arboladura del navío.

El primer viaje reconocido oficialmente a estas aguas corresponde a 1516, con la expedición del Piloto Mayor español Juan Díaz de Solís.

Sin embargo, no fueron los españoles los primeros visitantes.

Siguiendo una política que incluso llega a la cartografía, y que se apoya en la dificultad de establecer longitudes exactas, los portugueses consideraron que esta región se encontraba también dentro de sus posesiones.

Se ha discutido largamente si la expedición portuguesa de 1501-02, que habría llegado a la Patagonia, pasó o no por el Río de la Plata. Según la "Lettera" atribuida a Américo Vespucio, se habría desviado hacia el océano en esta latitud, sin embargo esta posibilidad, defendida y negada, ha tomado nueva fuerza desde hace algunos años.²

La siguiente expedición europea al Río de la Plata, también fue portuguesa, de 1511-12, período en el cual una armada de ese origen, al mando accidental de Esteban Froes, habría pasado por las costas de la Banda Oriental, dejando como posible recuerdo el topónimo que define la isla de Flores, cerca de Montevideo, nombre atribuido tradicionalmente a la expedición de Gaboto, que la habría denominado así por la Pascua Florida, fecha en la cual el

²Recordemos el libro del investigador Rolando Laguarda Trías "El hallazgo del Río de la Plata por Américo Vespucio en 1502", Montevideo, Academia Nacional de Letras, 1982, reedición en 1999 por el Ejército Nacional.

explorador italiano al servicio de España se encontraba muy lejos de esta ínsula.³

La ya referida expedición del Piloto Mayor Solís, compuesta por tres pequeñas naves zarpó del puerto de Bonanza en la barra del Guadalquivir el 8 de octubre de 1515. Luego de tocar el cabo San Roque en Brasil llegó al actual balneario de Punta del Este, que fue llamado "Cabo de Santa María", el 2 de febrero de 1516, denominando al puerto de Maldonado "Puerto de Nuestra Señora de la Candelaria". La expedición costera continuó hasta la actual Colonia, sin que quedaran referencias de su pasaje por Montevideo. En Colonia justamente, luego de nombrar a las dos islas vecinas de Las Piedras (hoy, San Gabriel y Martín García -por su dispensero, muerto y enterrado en ese lugar-) desembarcó en tierra firme con dos Oficiales Reales y seis marineros, siendo muerto por los nativos, salvándose sólo el grumete Francisco del Puerto.

Tradicionalmente fue considerado el lugar del hecho las cercanías del actual arroyo Las Vacas en el departamento de Colonia, Uruguay; sin embargo el investigador Rolando Laguarda Trías ha discutido esta localización, planteando, por la pobre información de primera mano que se conserva, que en realidad murió en la banda occidental, y no en la oriental del río de la Plata.⁴

De estas primeras expediciones no nos quedan referencias claras para tratar sobre reparaciones o construcciones navales. Como dato de interés; entre los tripulantes de esta expedición se encontraba un adolescente, Enrique Montes, quien fue uno de los abandonados por la flota en la bahía de Los Patos. Este mismo Montes, encontrado por la expedición de Gaboto, además de contribuir a la leyenda de la sierra de la Plata, colaboró en la construcción de la galeota hecha en Santa Catalina actuando en el aserrado de madera y la fabricación del carbón para las fraguas de los herreros.⁵

Luego de esta fallida expedición, se deberá esperar hasta el viaje de Hernando de Magallanes para que fuerzas españolas pisen esta banda nuevamente.

La expedición magallánica, que como fin expreso buscaba un paso a través del nuevo mundo para determinar si las Molucas se encontraban en el lado español del antimeridiano de Tordesillas, partió de Sanlúcar de Barrameda el 20 de setiembre de 1519. De esta expedición procede el toponímico de "Monte Vidi", primera referencia al cerro de Montevideo, punto topográficamente relevante para los marinos que siguen la costa y buscan puntos de referencia.

Si bien el origen del nombre ha dado para numerosas explicaciones, el diario de Albo, del cual surge este dato, es mudo en justificaciones. Este cerro ha pasado a ser emblema nacional dentro del Escudo de Armas del Estado y de

³Nuevamente, es de gran interés el libro del investigador Rolando Laguarda Trías "El predescubrimiento del Río de la Plata por la expedición portuguesa de 1511-12". Lisboa, Junta de Investigaciones de Ultramar, 1978, reeditado por el Ejército Nacional en 1999.

⁴Laguarda Trías, Rolando "El lugar donde mataron a Juan Díaz de Solís", Montevideo, Suplemento Dominical de El día, año LI, N° 2593, julio de 1983.

⁵ Piñero, Tulia "Navegantes y Maestres de Bergantines en el Río de la Plata siglo XVI". Buenos Aires, Secretaría de Estado de Marina, 1962, p. 188.

la ciudad de Montevideo, a la vez que punto sobresaliente de la ciudad capital de la República Oriental del Uruguay.

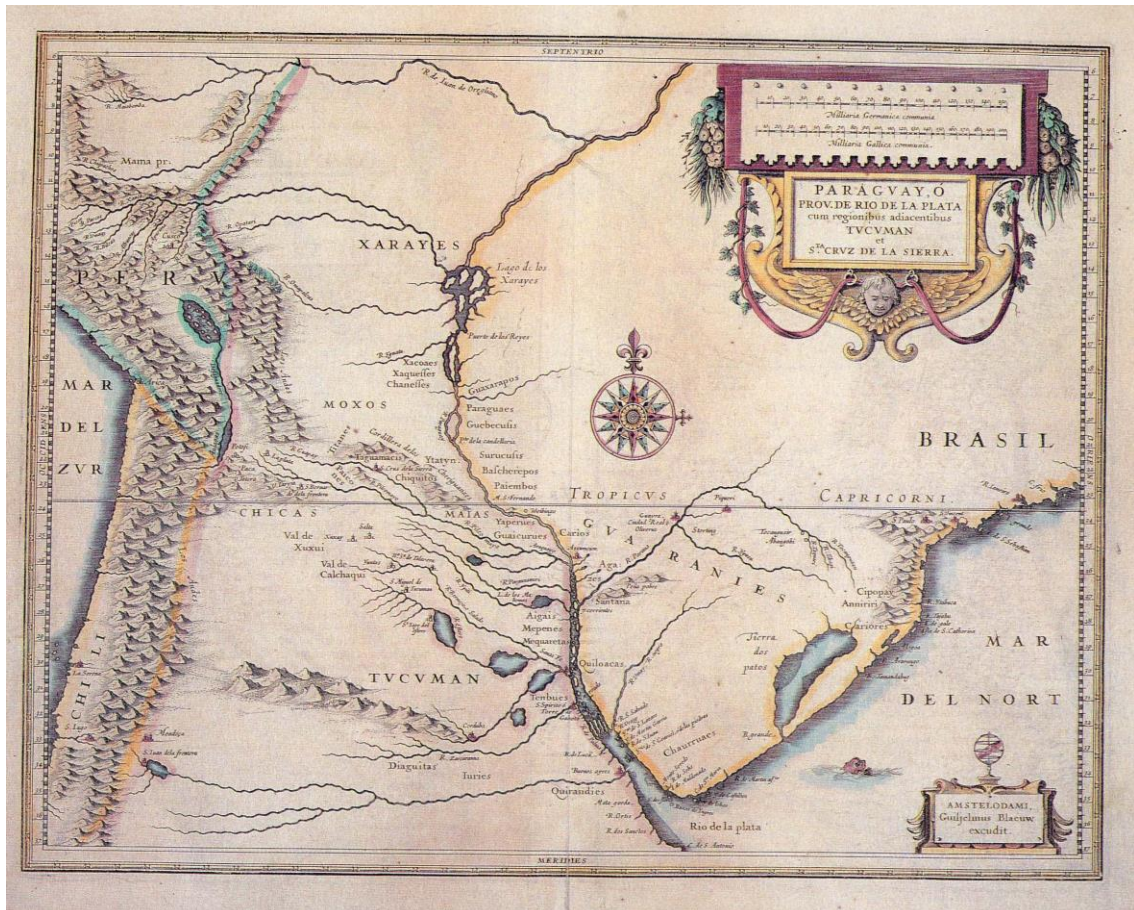
Luego de continuar la expedición, anclando en el actual arroyo San Pedro, en Colonia, la nave Santiago, al mando de Juan Rodríguez Serrano navegó por el río que los nativos llamaban con un término similar a “Uruguay”, el cual ha dado nombre a este país.

Detengámonos un momento en este término pues a pesar de la imaginación del poeta uruguayo Juan Zorrilla de San Martín que le atribuyó el poético nombre de “río de los pájaros pintados”, aparentemente el término, que ha variado entre “Urvaig”, Hurnay”, “Huruay” o “Uruguay” entre otros, pues se debe a la interpretación de sonidos de un idioma indígena interpretado con oídos europeos, significaría “río de las caracolas” o “río de los Uru” o gallinetas.

Al mismo tiempo los portugueses por lo menos visitaron una vez más esta región, con la expedición de Cristóbal Jaques, en 1521, que dejó la repetida “isla de Jaques” que aparecerá posteriormente en numerosos mapas de esta zona.

De estas diferentes expediciones tampoco nos han quedado suficientes datos para opinar con respecto al nivel de necesidad de reparación de los navíos que las componían cuando actuaron en esta área. Se conservan los nombres de algunos artesanos de la expedición de Magallanes: entre ellos Martín de Gárate, carpintero de la “Victoria” y Rigarte de Normandía, también carpintero pero de la “Santiago”.

Muy diferente es el caso de la expedición que a continuación tocó este territorio.



“Paraguay o Prov. Del Río de la Plata cum regionibus adiacentibus Tucuman et Sta. Cruz de la Sierra”, realizado por Guijelmus Blaeuw. Fue posiblemente publicado en el “Atlas Novus” en 1638 siendo igual a otro publicado en 1653.

Realizado en colores sobre papel con una escala 1: 9.900.000 los muestra una muy interesante visión de la cuenca del Río de la Plata.

El 3 de abril de 1526, también de Sanlúcar de Barrameda partió con tres naves la expedición al mando de Sebastián Gaboto o Gaboto para intentar la circunnavegación de América repitiendo el viaje de Magallanes.

En las naves que partieron de España, como pasó antes y después, viajaron carpinteros, calafates y herreros, de algunos de los cuales conocemos el nombre; debemos realizar una aclaración, de esta expedición en los documentos de época, varían el número de miembros, siendo en general reconocidos por sus participantes de 200 a 220 integrantes. Así, en la Santa María de la Concepción, nave capitana, viajaban Juan Cazagurri (de origen griego), carpintero y Pedro Díaz Gallego, herrero. En la Santa María del Espinar Martín de Segura, calafate y N. Aroza (también identificado como Orozco) carpintero o calafate. En la nave Trinidad Richarte Frandes, carpintero y Domenico de Miqueli, calafate.⁶ Es interesante mencionar que los herreros debían llevar los instrumentos y fuelle de su oficio, encontrándose preparados para cualquier emergencia.

De esta expedición tenemos la descripción del río de la Plata realizada por el mismo Sebastián Gaboto entusiasta descubridor que en el epígrafe VII de su Mapamundi de 1544 establece

“...Este río es mayor que ninguno de cuantos acá se conocen: tiene el ancho, en la entrada que entra en el mar, veinte y cinco leguas de ancho; la causa de ser tan grande y poderoso es que entran en él otros muchos ríos grandes y caudalosos; es río de infinitísimo pescado y el mejor que hay en el mundo...”⁷

El 6 de abril de 1527 arribó a un puerto en la costa del actual departamento de Colonia, donde fundó un fortín denominando al lugar Puerto de San Lázaro. Se trata del primer asentamiento permanente, si bien efímero, en la Banda Oriental. A esa expedición también correspondió el honor de haber bautizado como río de la Plata a este accidente geográfico mientras profundizaba la exploración de los ríos Paraná y Uruguay.

Dos son los documentos, escuetos, pero a la vez reveladores de los problemas y necesidades de los primeros exploradores, de esta expedición y la que se le une la de Diego García que nos dejan informaciones sobre reparaciones y construcciones navales en el área.

Tomemos en primera instancia una carta, considerada como la primera escrita en el Río de la Plata redactada el 10 de julio de 1528, por un miembro de la expedición, Luís Ramírez, que está dirigida aparentemente a su padre.⁸ En ella, se plantea con toda naturalidad la problemática de las primeras expediciones, que debían llevar todo lo necesario para realizar reparaciones o

⁶ Op. Cit, p. 86-87 y 90.

⁷ Álvarez, R, Olivero, J. y Albornoz, E . “Del Portulano a la Carta esférica: cartografía y navegación”, Montevideo, Armada Nacional, 2007, p. 285

⁸ Este texto es muy conocido por la transcripción que da Francisco Bauza en los “Documentos de Prueba del Tomo Primero”, inserto en el tomo tercero de su obra “Historia de la dominación española en el Uruguay”. En este caso utilizaremos un libro de gran interés, que trae además de un análisis de la carta y el período, una transcripción paleográfica de de la misma y reproducción fotográfica de las diferentes páginas que la componen, realizado por el investigador Rolando Laguarda Trías “La carta mas antigua escrita en territorio uruguayo” fue publicado en Montevideo por la Imp. Militar en 1992

incluso construcciones nuevas ante la exploración de tierras incógnitas donde no se sabía que se podía encontrar.

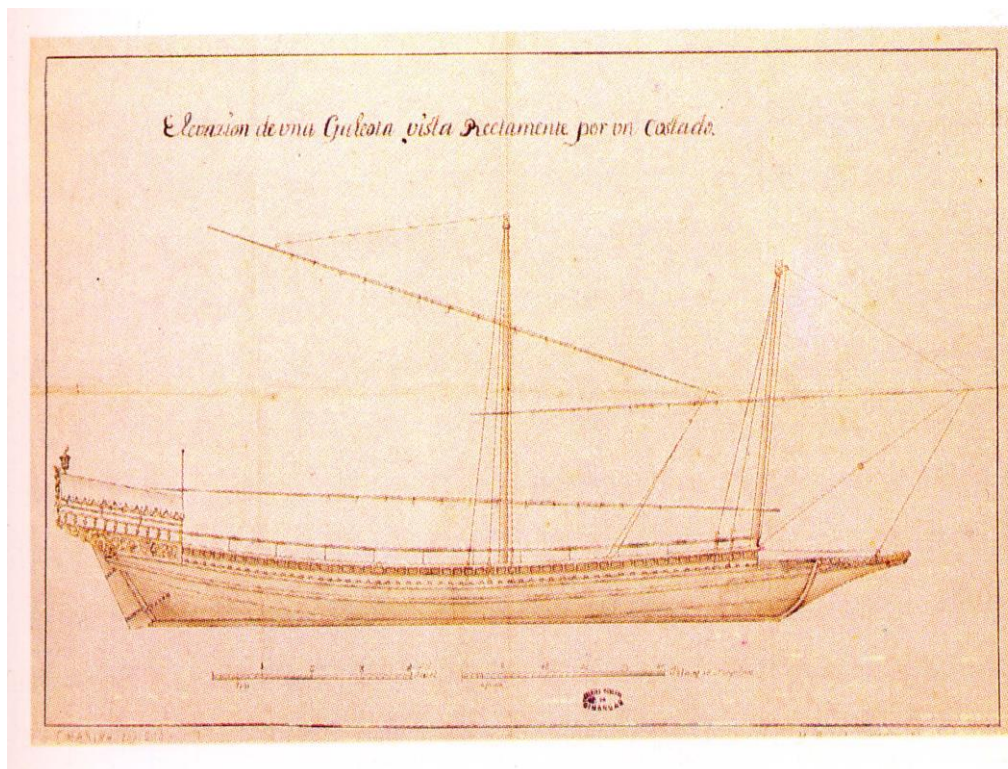
Según esta carta, antes de llegar al Río de la Plata cuando se encontraban explorando la zona de la isla de Santa Catalina, la expedición perdió primero el batel de la nao capitana por lo cual pensaron construir otro, pero ante la misma pérdida de la nave

“El Señor Capitán jeneral viendo la mejor nao perdida y mucha parte del mantenimiento, y que la jente no se podía recoger en las otras dos naos por ser mucha acuerdo de la azer azer[sic] una galeota que pes[case] poca agua e que fuesemos en descubrimiento del dicho río de Solís...” agregando luego “...en este puerto estuvimos tres meses y medio dentro de los quales se acabó de azer la galeota...”⁹

Partían así las naos Trinidad y Santa María de Espinar, la carabela San Gabriel y la nueva galeota.

Según la versión del cronista Fernández de Oviedo, con información obtenida del veedor de la expedición y cartógrafo Alonso de Santa Cruz, confundiendo datos, considera una galeaza construida en lo que hoy conocemos como la punta de Colonia

Es importante marcar la galeota, pues Gaboto opta por una nave apropiada para navegar no en aguas oceánicas, sino fluviales, destinada al río de Solís, instrumento para el descubrimiento de la sierra de la Plata que se aseguraba existía. Denominada como la isla recién explorada, “Santa Catalina”, tenía 20 asientos.



⁹ Ramírez, Luis “Carta”, en Laguarda Trías, R. “La carta mas antigua escrita en territorio uruguayo”, op. Cit. P. 78-79.

“Elevación de una galeota vista rectamente por un costado” Dibujo del siglo XVIII conservado en el Museo Naval de Madrid. Este tipo de nave utilizando vela y remos, permitía su uso en la exploración de los estuarios y grandes vías fluviales, como pasó en el Río de la Plata.

El modelo básico evolucionó con el avance de las técnicas navales, pero a pesar de ello se mantuvo igual en sus aspectos esenciales y funciones.

Luego de llegar al río de la Plata la expedición no encontró la tranquilidad en su accidentada navegación. Contradiendo la idílica imagen del comandante de la expedición, y a pesar de la censura que éste establece en la correspondencia queda claramente establecido en la carta de Ramírez:

“...Este río es muy cabdaloso; tiene de boca XXV leguas largas, y en este río pasamos malos trabaxos y peligros, ansi por no saver la canal como aver muchos baxos en él y andar muy alterado con poco biento, quanto mas que se lebandan en él grandes tormentas y tiene muy poco abrigo...”¹⁰

Este desconocimiento del río y las tormentas que se producen en él, causaron estragos en la flota, obligando a las primeras reparaciones de las naves. Sebastián Gaboto había decidido partir desde el puerto de San Lázaro, donde se había establecido, como ya dijimos en la costa del actual departamento de Colonia¹¹, el 8 de mayo de 1527 para explorar el Paraná. Para ello se debió adaptar las naves, la galeota y una carabela, las únicas que tenían el adecuado calado para seguir camino, permitiendo además la adaptación de remos a la segunda, para así luchar contra la corriente del río, pero

“...antes que su merced partiese viernes de Ramos estando el tiempo muy sosegado y claro, obra de tres oras de la noche se lebanto un tiempo tan espantoso que aun los que estabamos en tierra pensamos perezzer, pasaron las naos mucho peligro y la una dellas ubo de cortar el mastel prenzipal para la salbación de la dicha nao, y fue este tiempo tan temeroso que tomó la galeota que estaba en el agua con dos amarra y las quebró, y en peso como si fuera una cosa muy libiana la saca del agua y la hecha en tierra mas de un tiro de herron de manera que para la tornar al agua, hubo menester ingenio, así como digo partió deeste puerto de San Lazaro el señor capitán jeneral...”¹²

Luego de subsanada esta situación parte de las naves, las de mayor calado, se dirigieron a San Salvador, río Uruguay arriba, mientras se dejó una guarnición en San Lázaro y las dos naves preparadas partieron por el Paraná

La carta de Ramírez nos indica a continuación la realización de las primeras construcciones navales en al región de la hidrovía pues menciona, cuando se encuentran en el fuerte de Sancti Spiritus en el Carcaraña afluente del Paraná, “...mandó el señor Capitán jeneral embarcar toda la otra gente en la galera y un vergantín que allí se abía hecho....”¹³

¹⁰ Op. Cit., p.79.

¹¹ Este lugar, como otros de la primera época de las exploraciones, tiene una localización discutida ante la pérdida de su uso. Se encontraba aparentemente en tierra firme de la costa de la actual República Oriental del Uruguay, aunque también aparece referida en otras fuentes de la expedición una isla de San Lazaro. Se ha identificado, sin seguridad absoluta, con la ciudad de Colonia, San Gabriel, isla Juncal, Punta de Martín Chico, arroyo Santo Domingo, arroyo San Juan, puerto de Conchillas, y la que parece más posible, el arroyo de Las Vacas en el área de la actual ciudad de Carmelo, también en el departamento de Colonia.

¹² Op. Cit., p. 80. En la referencia del tiro de herrón, compara la distancia por el tiro de un antiguo juego, del cual existen versiones modernas, en el cual se debían ensartar en una barra clavada en el suelo aros de hierro. Marca con esto, para que lo comprenda el que lea la carta, que fue una distancia considerable del agua.

¹³ Op. Cit., p. 85. Según otras fuentes el bergantín habría sido traído desarmado en las naves de la expedición como ocurrió con la de Diego García.

Aquí nos detenemos en la carta de Ramírez, pasando a otra fuente que se enlaza a la expedición de Sebastián Gaboto.

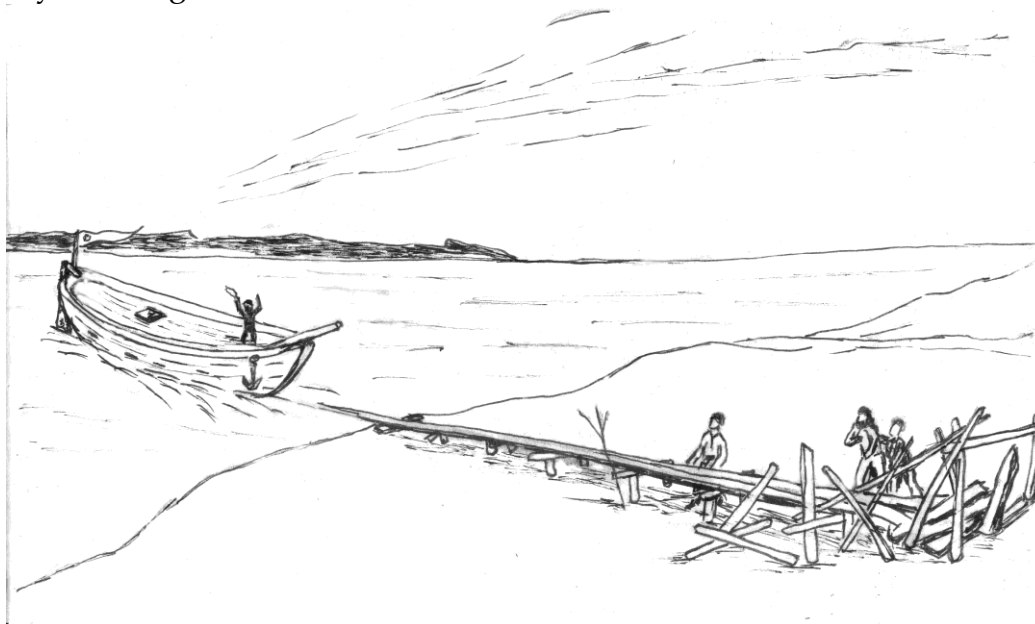
En ese mismo período, en la expedición del portugués al servicio de España Diego García de Noguer, que penetró en el río de la Plata, se detuvo en la isla de San Gabriel, frente a Colonia. Esta es utilizada como base de operaciones y lugar para el armado de un bergantín que se traía en piezas. Como establece el propio Diego García en la Memoria de navegación que realiza en 1530, en 1527 “...allegando a estas islas de las Piedras surgimos nuestras naos allí e pusimos un bergantín que llevamos en piezas de aca en España allí en la Isla e empezamoslo a hacer,....”¹⁴.

Este bergantín a remos o fusta había sido cargado en piezas pre fabricadas según el contrato original con los armadores, mostrando, con otros detalles, que esta expedición, destinada a las Malucas, estaba preparada para penetrar en vías fluviales con aguas de poca profundidad, abriendo la posibilidad que estuviera pensado ya explorar en esta región.

La referencia de las islas de “Las Piedras” por otro lado se basa en que García usa la toponimia impuesta por la expedición de Solís, en la cual había participado, siendo el nombre de San Gabriel correspondiente a la de Gaboto.

Técnicamente, los medios con los cuales se contó debían ser muy limitados, aunque superiores a los que le había tenido Gaboto en Santa Catalina, donde debió construir a partir de restos de la nao capitana y materiales varios.

El bergantín, de acuerdo a los usos de la época, se construyó en una zona despejada en tierra y procediendo a botar la nave cuando el casco se encontraba en condiciones de flotabilidad e impermeabilizado, culminando las obras con la nave ya en el agua.



¹⁴ García, Diego “Memoria de la navegación que hice este viaje en la parte del mar Océano desde que salí de la Ciudad de la Coruña, que allí me fue entregada la armada por los Oficiales de S.M. que fue en el año de 1526” en Francisco Bauza en los “Documentos de Prueba del Tomo Primero”, inserto en el tomo tercero de su obra “Historia de la dominación española en el Uruguay”, Montevideo, El demócrata, 1929, v. 2, p. 322.

Dibujo del autor mostrando el sistema de varadero, muy simple, utilizado por los primeros exploradores para armar, reparar e incluso construir, naves durante las primeras etapas de la penetración europea en el Río de la Plata. Aprovechando playas protegidas, se podía realizar con muy pocos medios. Imagen reconstruyendo un varadero de esta primera etapa realizado con muy pocos recursos extraídos del material traído por los expedicionarios

No nos podemos detener en los hechos subsecuentes con detalle pues no interesan al tema, salvo el intento de fuga del carpintero Martín Vizcaino con otro carpintero desde el fuerte de Sancti Spiritus en el Carcaraña, hecho por el cual el primero fue ahorcado como ejemplo para los demás por orden de Gaboto.¹⁵

Existe un último hecho que afecta a los artesanos navales de la expedición antes de la partida. Previo al retorno a España de Gaboto, ya se había producido el de Diego García; aquí podemos comentar un último hecho: intentando cosechar el maíz y trigo plantado en la zona de San Salvador, fueron atacados por lo indígenas, muriendo Antón de Grajeda y un calafate, al cual podríamos considerar, con seguridad, como el primer artesano de la construcción naval conocido fallecido honrosamente en territorio rioplatense.¹⁶

Casi en el mismo año en que parte la expedición de Sebastián Gaboto de retorno a España, tenemos un muy interesante relato sobre reparación de naves a la entrada del Río de la Plata, más exactamente en la isla de Gorriti, esta vez por parte de una importante figura del gran competidor del poder español en el área, el portugués, Pero Lopes de Sousa.

Acompañando a su hermano Martín Alfonso, había emprendido con 5 naves y 400 soldados y marinos una expedición, a nombre del rey de Portugal, por el actual Brasil en 1530, llegando a nuestras costas el 8 de octubre de 1531, recorriéndolas hasta el 1 de enero de 1532. Con 21 años de edad, su “Diario de Navegación”, nos resulta una fuente inusualmente interesante con respecto a la problemática de la navegación en el río de la Plata, pero también de la reparación naval en ese momento por los detalles que narra.

Este marino nos informa que el 21 de octubre cuando la flota había abandonado su fondeadero entre el cabo de Santa María (Punta del Este) y la isla de las Palmas (Gorriti), un gran tormenta los afectó obligando, en su nave, a “...cortar todos los castillos y dejarlo todo raso y mandé cortar el cabo del batel que teníamos a popa...”¹⁷

Terminada la tormenta, varias son las naves con graves desperfectos y pérdidas estructurales; como establece el mismo autor, su propia nave al terminar la tormenta “...no sabía que hacer; para hacerme a la vela no tenía cables, ni batel, ni anclas...”¹⁸ Las demás naves, al menos de las que se podía saber pues se habían dispersado, no estaban mejor, habiendo perdido el galeón San Vicente tres de sus cuatro anclas así como su batel.

¹⁵ Piñero, Tulia “Navegantes y Maestres de Bergantines en el Río de la Plata siglo XVI”., op. Cit, p.98-99.

¹⁶ Laguarda Trías, R. “La carta mas antigua escrita en territorio uruguayo”, op. Cit., p. 28.

¹⁷ Lopes de Sousa, Pero “Diario de Navegación” en Vidart, D “El Uruguay indígena”, notal de R. Laguarda Trías, Montevideo, La República, 1992, tomo 28 colección descubrimiento y conquista, p. 2659.

¹⁸ Op. Citl, p. 2660

MARTIM AFFONSO DE SOUZA.



illustrado
No Brasil, com seuze e castigar
O pirata francez ao mar usado.

CAMOËS: Cant X est 67.

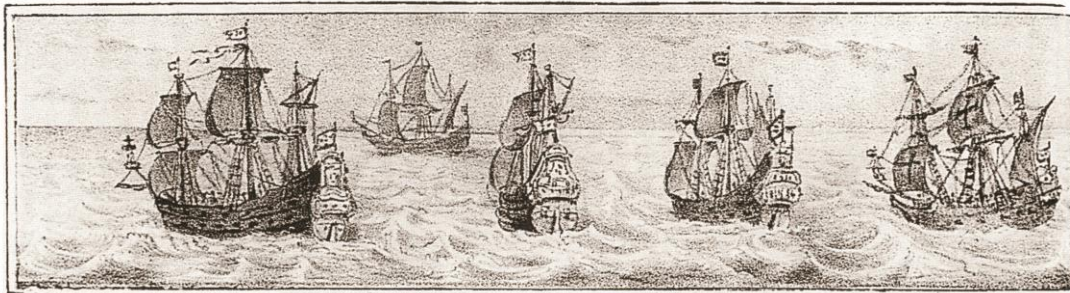


Imagen posterior en el tiempo a la expedición que nos muestra el aspecto que debían tener las naves de Alfonso de Souza.

A pesar de ello, al día siguiente inició el trabajo de reparaciones. El 24 de octubre se comenzó a construir un batel con duelas de los barriles. Al mismo tiempo, se hicieron jangadas, o sea balsas, con los cuarteles, tapas de escotillas o escotillones, de la que llama "nao francesa", o sea Nossa Senhora das Candeas", destrozada por el mismo temporal, para ser utilizadas para desembarcar desde una carabela de la expedición que se acercó a la costa

Estos trabajos fueron solo el comienzo. Como establece a su vez el mismo autor:

"Viernes 26 de octubre, hice una jangada en la que envié el hierro y la forja a la isla [Gorriti] para hacer clavos para el batel de duelas que estaba haciendo dentro de la nao..."

Sábado 27 de dicho mes, mandé al maestre con 5 hombres en un cuartel de la nao, para que fuesen a tierra a ver si estaba el batel donde la gente nos hizo el humo, y por la tarde regresó con el batel de la carabela, que venía muy destrozado; me dijo que en tierra había mucha agua y buena; después mandé reparar el batel en la isla.

Domingo 28 de dicho mes, en cuanto estuvo reparado el batel de la carabela, mandé pasar a la isla otro que tenía empezado."¹⁹

Durante estas reparaciones, el 2 de noviembre, tuvo noticias de la nave capitana de su hermano, destrozada por la tormenta, pero cuya tripulación se había salvado, al igual que los bateles del galeón y la nave capitana y el bergantín que formaba parte de la expedición. En este momento Pero Lopes de Sousa nos transmite una noticia que nos enlaza con la historia de la expedición de Gaboto, pues " ..en la playa hallaron un bergantín de tablazón de cedro muy bien hecho que Martin Alfonso retuvo para mandarlo en compañía del batel grande y del otro bergantín por el río adentro...". Este misterioso bergantín, se ha considerado, debía ser de la expedición del referido marino al servicio de España, abandonado, posiblemente por ser solo útil para la navegación fluvial y no para

¹⁹ Op. Cit., p. 2661

la oceánica a su retorno. En razón del material en que estaba confeccionado, es razonable estimar que se trataba del bergantín de la expedición de Diego García.

Por otro lado, y ante la necesidad de reutilizar todo material útil del naufragio, si bien se pierde la nave capitana, su artillería y materiales útiles son recuperados para las demás embarcaciones.

Hasta aquí, este diario de navegación nos ha dado una información muy valiosa sobre la reparación y recuperación de embarcaciones y útiles en esas primeras etapas de exploración. El resto de la expedición fue llevada a cabo sólo por un bergantín con 30 hombres; puesto que el consejo de pilotos y maestros convocado por Martín Alfonso consideró que el río de la Plata era muy peligroso. Este viaje es sumamente interesante para el conocimiento de la costa de la Banda Oriental, su medio natural y humano, pero no para el tema que tratamos en este libro, salvo cuando casi pierden la nave en una isla que posiblemente se al islote de Las Toscas, reparando rápidamente el fondo de la misma.

Luego de esta expedición culminó la etapa de los viajes de exploración, iniciándose los intentos de ocupación efectiva del territorio.

El Primer Adelantado, cargo atribuido por el rey Carlos I, al cual se agregaban los de "Gobernador y Capitán General" de los territorios que conquistara, fue el noble español Don Pedro de Mendoza que partió de Sanlúcar de Barrameda en agosto de 1535 con once naves, a las cuales luego se agregaron tres más con un contingente de más de mil hombres.

En este período nos encontramos con el comienzo del poblamiento efectivo de la región del Río de la Plata por los españoles, que así comienzan otra etapa en el entramado de la construcción y reparación naval en la zona.