

# MANUEL BELGRANO Y EL MAR

---

V. Guillermo Arnaud



**E**l gran patriota y primer estadista de la Argentina, D. Manuel Belgrano, ejerció el cargo de Secretario Perpetuo del Real Consulado de Buenos Aires desde el 2 de junio de 1794 hasta principios de 1810 con jurisdicción sobre todo el Virreinato del Río de la Plata. Su sólida preparación política, económica y social le permitió, durante esos dieciséis años, conocer con realismo el país<sup>1</sup> y las necesidades de sus habitantes.

Las ideas y las propuestas de Belgrano están expuestas en sus *Memorias* anuales como Secretario del Consulado, en su *Autobiografía*, en su periódico *Correo de Comercio* y en sus cartas publicadas en un *Epistolario*.

En sus escritos y su acción, despersonalizándose, propone políticas a largo plazo para la organización y el desarrollo de la región y el bienestar de su población. De una personalidad multifacética, fue el primer educador<sup>2</sup>, ambientalista y economista de la Argentina<sup>3</sup>; basó su acción en el impulso a la instrucción y a la educación, las que consideró indispensables y prioritarias como base para llevar adelante una acción civilizadora para superar la ignorancia, ociosidad, desidia y corrupción existente e impulsar la producción del suelo<sup>4</sup>, la industria, el comercio local, el intercambio internacional y las obras necesarias<sup>5</sup>. Sobre la base de la instrucción y de la educación, visualizó el país que debía ser esta región.

Se ha señalado a Belgrano como el padre de nuestra marina mercante y el primero en reconocer y hacer conocer nuestros intereses marítimos, lo cual influyó en la labor marítima de sus sucesores<sup>6</sup>, opinión que compartimos.

Ya en su primera *Memoria* como secretario del Consulado del 15 de junio de 1796, con el objeto de proteger el comercio propone «una escuela titulada de comercio» en donde, entre otras materias, se enseñen «las reglas de la navegación mercante».

En su segunda *Memoria* del 9 de junio de 1797, propone el establecimiento de una compañía para la exportación de los frutos del país y que esta debería tener «sus buques en los que fuesen los frutos».

Belgrano dice que «otro medio de proteger el comercio es establecer una compañía de seguros tanto para el comercio marítimo como para el terrestre». Y agrega «pero sí digo que es forzoso se ponga igualmente como medio de protección del comercio una escuela de náutica sin cuyos principios nadie pudiese ser patrón de lancha en este río, y además hubiese jóvenes de quien echar mano para las embarcaciones que vienen de España, caso de encontrarse sin piloto ó pilotín. La utilidad y ventaja que proporcionará este establecimiento aun para los que no quieran seguir la carrera de la navegación, no será bien ponderada jamás...»<sup>7</sup>.

Por inspiración e impulso de Belgrano y la acción inicial de Juan Alsina, un piloto que instaló una academia particular de pilotaje, con la oposición de las autoridades de Montevideo que, entre otros motivos deseaban que la escuela de náutica se instalara en esa ciudad, sin las consultas reglamentarias para evitar un largo expedienteo y con control jurisdiccional de la

V. Guillermo Arnaud es Embajador, ex Subsecretario de Paz y Seguridad Internacionales, Académico de Número de la Academia Nacional de Geografía, de la Academia del Mar y de la Academia Argentina de Ciencias del Ambiente.

- 1 Arnaud, Vicente Guillermo, «Belgrano y la geografía», en *Anales de la Academia Nacional de Geografía*, año 2010, N.º 31, Buenos Aires, 2011, págs. 407-420.
- 2 Arnaud, Vicente Guillermo, «Manuel Belgrano y la educación», en la revista *Historia*, año XXXVI, N.º 141, Buenos Aires, marzo-mayo 2016, págs. 6-32.
- 3 Arnaud, Vicente Guillermo, «El ambiente en los albores de la Patria», Academia Argentina de Ciencias del Ambiente, Buenos Aires, 2009, págs. 15-57.
- 4 Arnaud, Vicente Guillermo, «Belgrano y el campo», publicación de la Academia Nacional de Agronomía y Veterinaria, Buenos Aires, 2009, tirada especial de los *Anales*, tomo LXIII, págs. 101-114.
- 5 Arnaud, Vicente Guillermo, «Belgrano y la obra pública», en *Anales de la Academia Nacional de Geografía*, año 2012, N.º 33, Buenos Aires, 2013, págs. 45-52.
- 6 Destéfani, Laurio H., *Belgrano y el mar*, Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Buenos Aires, 1979, págs. 86 y 46. Esta obra del Contralmirante Destéfani, ex Jefe del Departamento de Estudios Históricos Navales, ampliamente documentada, es de particular importancia para este estudio.
- 7 *Manuel Belgrano. Documentos para su historia*, publicación del Instituto Belgraniano, Buenos Aires, 1973, págs. 65-66.

Real Armada, la Escuela de Náutica se creó el 30 de mayo de 1799 y se inauguró con sede en Buenos Aires el 25 de noviembre de 1799<sup>8</sup>.

Belgrano llamó a concurso para el nombramiento de los directores de la Escuela y los ganadores fueron: como Maestro Principal D. Pedro Antonio Cerviño y Maestro Segundo D. Juan Alsina.

Belgrano también redactó un detallado reglamento para la Escuela de Náutica que funcionó en el mismo edificio que el Consulado.

El reglamento establecía que los vocales de la Junta del Consulado se turnaran para velar por la Escuela. La admisión de los alumnos debía hacerse conforme a su capacidad y sus condiciones. Se admitían «españoles e indios netos», y en cada curso había cuatro plazas para niños expósitos. El curso se desarrolló con cinco horas de clase durante todo el año, excepto domingos, feriados y celebraciones religiosas u oficiales, en horario de mañana y de tarde.

El Maestro Principal o Director debía enseñar geografía elemental y práctica, trigonometría rectilínea y esférica, hidrografía, dibujo, álgebra, secciones cónicas, cálculo diferencial e integral, principios generales de mecánica y su aplicación a las máquinas. El Maestro Segundo debía enseñar aritmética, cosmografía, geografía, descripción del globo, uso de los globos, los cuatro términos de la navegación, la construcción y el uso de los instrumentos, el modo de llevar el diario de navegación y la maniobra.

Se establecieron clases prácticas de «aparejar» buques, carga y descarga, cortar jarcias y cabos, y se debían observar las maniobras de «dar la quilla» y de carga y descarga de mercaderías. Luego de haber realizado uno o dos viajes, los alumnos podían obtener plazas de contramaestres.

Se celebraron exámenes generales del 20 al 22 de enero de 1801 en ceremonia pública, en donde se examinaron 15 alumnos en presencia de la Junta de Gobierno del Consulado y del Virrey y, conforme a una política de estímulo de Belgrano, se otorgaron premios a los mejores alumnos. Los premios consistían en libros apropiados a los estudios de náutica que se importaban con tal propósito de España.

Con motivo del primer examen de fin de curso, Belgrano pronunció un discurso el 10 de mayo de 1802 ante la presencia del Virrey del Pino<sup>9</sup> en el que señalaba la satisfacción por la utilidad de la Escuela de Náutica, la capacidad de su Director y el empeño de sus alumnos.

En 1803, 1804 y 1805, se realizaron normalmente los exámenes anuales. En febrero de 1806, entre los números 174 y 180, el periódico *Semanario de Agricultura, Industria y Comercio*, en un semanario extraordinario, publicó amplia información sobre los certámenes públicos de la Academia de Náutica celebrados por el Consulado los días 27, 28 y 29 de febrero de 1806. Con tal motivo, Belgrano pronunció un discurso el 28 de enero de 1806 en el que se señaló «la necesidad de embarcaciones propias para exportar nuestros frutos», «levantar astilleros», construcción de puertos y hacer canales para asegurar la salida del comercio del interior al puerto de exportación<sup>10</sup>.

La Escuela o Academia de Náutica, que funcionó exitosamente durante seis años y en la que cursaron 39 alumnos, fue cerrada por Real Orden del 22 de enero de 1807. Pero dio la razón de su necesidad a Belgrano al ser antecedente de la actual Escuela Nacional de Náutica Manuel Belgrano, fundada el 12 de julio de 1895.

Con respecto al cierre de la Academia, Belgrano, al explicar su planificación de escuelas, señala «la escasez de pilotos y el interés que tocaba tan de cerca a los comerciantes pero que la Corte y aún los españoles se oponían a las mismas, errados en los medios de conservar

Por inspiración e impulso de Belgrano y la acción inicial de Juan Alsina, la Escuela de Náutica se creó el 30 de mayo de 1799 y se inauguró con sede en Buenos Aires el 25 de noviembre de 1799.

8 Destéfani, Laurio H., *Belgrano y el mar*, op. cit., trata la Escuela de Náutica en las págs. 92-113 y 197-200.

9 Instituto Belgraniano: *Manuel Belgrano. Documentos para su historia*, op. cit., págs. 113-125.

10 *Semanario de Agricultura, Industria y Comercio*, reimpresión facsimilar publicada por la Junta de Historia y Numismática Americana, tomo IV, 1805-1806, Buenos Aires, 1937, págs. 199-223. Discurso de Belgrano, págs. 209-217.

las colonias», diciendo «que todos estos establecimientos eran de lujo y que Buenos Aires todavía no se hallaba en estado de sostenerlos»<sup>11</sup>.

Señalamos que, desde el primer momento que asume su cargo de Secretario del Consulado, en su primera *Memoria* de junio de 1796, Belgrano visualiza la importancia del mar para esta región y propone una Escuela de Náutica. La relación del mar con el desarrollo del país lo persigue a lo largo de toda su gestión, y propone la exploración y canalización de ríos interiores para el acceso de los frutos a los puertos de exportación; la construcción de puertos aptos para el comercio internacional; contar con una marina mercante y de guerra conforme a nuestras necesidades e implementar el seguro marítimo. Como señala Destéfani, «es el primero que vislumbra la magnitud espectacular de nuestro patrimonio marítimo» y «el primero en hacer resaltar la importancia del factor marítimo»<sup>12</sup>.

Belgrano decía, en 1799, «toda nación que deja hacer por otras una navegación que podría emprender por ella misma, disminuye sus fuerzas reales y relativas a favor de sus rivales»<sup>13</sup>.

Entre los medios para el desarrollo del país, Belgrano proponía facilitar la *navegación de los ríos interiores* mediante su reconocimiento, canalización y reglamentación para la viabilidad y la seguridad del tránsito, y descubrir nuevas rutas navegables para unir los centros poblados, abaratar los fletes y activar el comercio.

En 1796, una expedición al mando del Capitán de Navío Félix de Azara con la colaboración del ingeniero geógrafo D. Pedro Antonio Cerviño, quien en 1799 iba a ser el Director de la Escuela Náutica, realizó un relevamiento cartográfico al sur de Buenos Aires y recomendó la navegación por el Río Negro.

El Consulado propone continuar la exploración del Río Negro que, hasta cierto límite, había realizado Basilio Villarino, piloto de la Real Armada, quien confeccionó un primer plano en 1783<sup>14</sup>. Pidió a Azara que le facilitara el mapa que había realizado Pedro Cerviño en 1798, conocido como «mapa esférico de parte de la América meridional comprendida entre los 32° y 41° de latitud, en el que se manifiestan el curso del Río Negro, el camino de Salinas y demás reconocimientos que se hicieron últimamente en el interior del país»<sup>15</sup>.

Ante el temor de un eventual establecimiento inglés en las costas patagónicas<sup>16</sup>, por la política de defensa e integración territorial que representa, para evitar los robos de ganado que hacían los indios y para disminuir costos por la conducción de frutos por el Río Negro, Belgrano dirige al Virrey un memorial sobre la necesidad de continuar el reconocimiento del Río Negro<sup>17</sup>.

Continuando los reconocimientos, el Consulado dispuso varias comisiones, como la de D. José Santiago Cerro y Zamudio de noviembre de 1802 a febrero de 1803, con instrucciones de Belgrano de realizar un relevamiento topográfico completo, para tratar de averiguar de dónde venían y por dónde corrían los ríos Colorado y Negro, requiriendo información a los indios sobre la geografía de los lugares y las distancias para los pasajes, y de ir a Chile y retornar de allí «por los pasajes que le parezcan más oportunos hacia el sud hasta reconocer la unión del Diamante con el Negro a fin de utilizar esas vías fluviales para el comercio con Chile»<sup>18</sup>.

No obstante el empeño de Belgrano, la exploración del Río Negro quedó en suspenso.

Belgrano aspiraba al reconocimiento y la canalización del Río Bermejo con el objeto de su utilización para la navegación y facilitar, así, el comercio de la región. En una carta fechada en Tucumán el 26 de septiembre de 1817, Belgrano le manifiesta a Martín Güemes que «la navegación del Bermejo, única capaz de poner a esa provincia en el estado de mayor prosperidad»<sup>19</sup>.

Belgrano decía, en 1799, «toda nación que deja hacer por otras una navegación que podría emprender por ella misma, disminuye sus fuerzas reales y relativas a favor de sus rivales».

11 Belgrano, Manuel, *Autobiografía*, Emecé Editores, Buenos Aires, 1945, págs. 16-17.

12 Destéfani, Laurio H., *Belgrano y el mar*, op. cit. págs. 20-21.

13 *Intereses Marítimos Nacionales*, Armada Argentina, Secretaría General Naval, Buenos Aires, 2007, pág. 6.

14 Ávila, Horacio Esteban, «Cartografía de la Independencia», en *Anales*, 2010, Academia Nacional de Geografía, Buenos Aires, 2011, págs. 433-436.

15 Mitre, Bartolomé, *Historia de Belgrano y de la Independencia Argentina*, Ed. Guillermo Kratt, Buenos Aires, 1940, Tomo Primero, pág. 84.

16 Martínez Sierra, Ramiro, *El mapa de las Pampas*, Buenos Aires, 1975, Tomo I, págs. 152-181.

17 Torre Revello, José, «El mapa esférico de parte de la América meridional», en el *Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas*, Facultad de Filosofía y Letras, Buenos Aires, Tomo XX, Año XVI, N.º 67-68, págs. 1-8.

18 *Consulado de Buenos Aires. Actas. Documentos*, publicación del Archivo General de la Nación, Tomo III, año 1798, Buenos Aires, 1947.

En 1798, Belgrano promueve facilitar la navegación del Río Paraguay, con participación del Gobernador Intendente del Paraguay y del Gobernador de Montevideo<sup>20</sup>.

En un oficio del 11 de octubre de 1810, Belgrano señala las ventajas de la canalización del Río Tercero para facilitar el camino de Córdoba a Buenos Aires<sup>21</sup>.

En razón de la situación y las características de nuestro territorio, Belgrano señaló desde el inicio y a lo largo de su gestión la particular importancia de la navegación para su desarrollo y el bienestar de su población, y formuló propuestas. En su periódico *Correo de Comercio*, dedica dos secciones a la navegación, hay un apartado sobre población y navegación, se extiende sobre la trascendencia de los puertos, de la construcción de barcos, de una marina mercante y también de guerra, la instalación de una fábrica de «lonas y toda especie de xarcias», la necesidad del seguro marítimo y, en sus números, publica suplementos con amplia información sobre la entrada y la salida de barcos de los puertos de Buenos Aires y de Montevideo y el detalle de sus cargamentos, procedencia y destino.

Los puertos fueron interés de Belgrano, quien manifestó: «Nunca podremos ponderar bastante la necesidad que hay de franquear a las embarcaciones un asilo seguro en donde puedan permanecer resguardadas de todo temporal, con el menor costo que sea dable, y en el cual puedan recorrerse y alistarse para las dilatadas navegaciones que deben emprender, en términos que no causen perjuicios a los cargamentos que se pongan a sus bordos, que siempre han de resultar en contra de nuestro comercio». «La abundancia de los buenos puertos en un Estado es uno de los mayores incitativos para la navegación, porque la facilidad de una empresa, la multiplica evidentemente: así es una perfecta igualdad, la nación que posee el mayor número de puertos, debe hacer el mayor comercio»<sup>22</sup>.

La construcción del muelle de Buenos Aires fue uno de los objetivos principales del Consulado durante toda la gestión de Belgrano, para convertir a Buenos Aires en puerto de ultramar, pero la obra chocó siempre con la oposición de Montevideo, cuyo puerto de ultramar era el más importante del Río de la Plata, y la acción opositora de su Gobernador y Jefe del Apostadero de Montevideo, Brigadier José Bustamante y Guerra.

Belgrano proponía para asilo de los barcos la Ensenada de Barragán y decía: «...acaso como ningún puerto en el Río de la Plata; porque se halla resguardado de los vientos mas impetuosos que soplan en esta Zona; de consiguiente los buques pueden estar amarrados con los cables mas ínfimos; sin temor de ninguno de los accidentes que sobrevienen en las calas ó puertos, donde no se goza de iguales ventajas: los buques que se recorren no tienen que detener ni un solo instante sus trabajos; porque nada hay que altere aquellas aguas...».

La visión de Belgrano era más amplia; decía: «No se entienda que esto sea querer aspirar á que solo el Puerto de la Ensenada sea el único en el Río de la Plata para admitir los Buques de nuestro comercio marítimo, estamos muy distantes de pensar en esta exclusiva odiosa, pues nuestra idea es, conforme á las intenciones de nuestro Gobierno de proveer las mayores ventajas á los subditos; que se abran al comercio todos los Puertos que se conocen en la Costa Septentrional y Meridional de este gran Río, conociendo que este es uno de los principales arbitrios de atraer nuestras gentes á las riberas, y poblarlas como es debido para tener los medios mas prontos de su defensa».

Por disposición de Belgrano, el 2 de mayo de 1798 el ingeniero Pedro Antonio Cerviño confeccionó los planos de la Ensenada de Barragán y de las costas inmediatas, y la Carta Esférica del Río de la Plata.

La construcción del muelle del puerto de Buenos Aires sufrió numerosos impedimentos. Belgrano insistía en la necesidad de iniciar la construcción, sin atender las opiniones de

La construcción del muelle de Buenos Aires fue uno de los objetivos principales del Consulado durante toda la gestión de Belgrano, para convertir a Buenos Aires en puerto de ultramar, pero la obra chocó siempre con la oposición de Montevideo.

19 Piragino, María Teresa. *Epistolario Belgraniano*, publicación de la Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1970, pág. 317.

20 *Consulado de Buenos Aires. Actas. Documentos*, op. cit., Tomo III.

21 Tjarks, Germán O. E., *El Consulado de Buenos Aires y sus proyecciones en la historia del Río de la Plata*, Univ. de Buenos Aires, Buenos Aires, 1962, págs. 580-583.

22 *Correo de Comercio*, edición facsimilar, publicación de la Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1970, Tomo I, N.º 10, págs. 77-80, N.º 11, págs. 81-83, N.º 39, págs. 304-306, N.º 40, págs. 307-314, N.º 41, págs. 315-321.

quienes «movidos por el espíritu de partido o intereses» «no quieren otro resultado mas que su particular utilidad» y «retardan la ejecución de una obra tan importante»<sup>23</sup>.

El trámite para la construcción del muelle del puerto dio lugar a su consideración en no menos de 110 ocasiones en el Consulado y a la confección de un voluminoso expediente<sup>24</sup>.

La construcción del puerto de la Ensenada no se logró, y el Consulado apoyó la manutención del desembarcadero instalado en las barracas del Riachuelo y la habilitación de un muelle frente al centro de la ciudad.

Belgrano considera la pesca «como ramo del arte de navegar y como manufactura de baxeles», «que las grandes pescas han sido siempre la época de una grande navegación mercante, y de una gran marina», y señala su valor económico para el país y la creación de empleo<sup>25</sup>.

A partir de su primera *Memoria*, Belgrano se refiere a su fin y a la importancia del seguro marítimo, tema que desarrolla en el número del 15 de diciembre de 1810, en el *Correo de Comercio*. Señala Belgrano<sup>26</sup> que «en el seguro marítimo, el riesgo efectivo en tiempo de paz depende de la largura de la navegación emprendida, de la naturaleza de los mares, y de las costas, donde ella se extiende, de la naturaleza de las estaciones que ocupe, del retardo de los baxeles, de su construcción, de su fuerza, de su edad, de los accidentes que puedan sobrevenirle como el del fuego, del número, y de la calidad del equipage, de la habilidad ó de la providad del capitán». En tiempo de guerra, «el riesgo efectivo tiene dos efectos: el de la pérdida total y el de las averías».

En su afán de proteger el desarrollo del país y de sus productos e industrias de exportación, en su 8.<sup>a</sup> *Memoria* del 14 de junio de 1802 señala «la necesidad de armar buques en guerra» para su seguridad, y en el *Correo de Comercio*<sup>27</sup> vuelve a señalar, para la protección de la pesca y el comercio exterior, la necesidad de fuerzas navales.

El 9 de abril de 1797, se dictó una Real Orden por la que España reglamentó la actividad corsaria para sus dominios de América. Ante la actividad bélica y el intenso contrabando desarrollados en el Río de la Plata por corsarios y navíos ingleses, fuerzas navales y corsarios franceses, y naves norteamericanas y portuguesas, y ante la insuficiencia de las medidas defensivas por parte del Jefe del Apostadero de Montevideo, el Consulado decidió armar sus propios corsarios para defender el comercio.

En la *Memoria* de 1802, Belgrano informa sobre la agresión de naves extranjeras que recorrían el Río de la Plata y que, por ello, el Consulado «se vio pues en la necesidad de armar buques en guerra para reparar en algún modo los males que experimentaba el comercio...».

El Consulado nombró una Comisión de Corsarios integrada por Manuel Belgrano y Jaime Nadal y Guarda, y armó para el corso a la goleta *Carolina* y al bergantín *San Francisco Xavier*, que llevaron a cabo capturas, principalmente en 1801<sup>28</sup>, que originaron conflictos de jurisdicción y de custodia de las presas entre Buenos Aires y Montevideo.

Ya alejado del Consulado, en oportunidad de su desempeño en la campaña del norte, Belgrano, en comunicación que desde Tucumán dirige a Arenales el 26 de febrero de 1814, al referirse sobre la situación internacional, le dice: «Buenos Aires, que no tenía Marina, bloquea a Montevideo con una Escuadra respetable»<sup>29</sup>.

En carta a San Martín desde Tucumán el 24 de octubre de 1817, Belgrano se refiere a su futura campaña y le dice: «...el dominio del mar es preciso: de lo contrario, la obra es larguísima por más que se diga»<sup>30</sup>.

En carta a Guido desde Tucumán del 7 de noviembre de 1817, Belgrano le señala el interés de los EE. UU. y del Brasil de afianzar su poder marítimo<sup>31</sup>. ■

En la *Memoria* de 1802, Belgrano informa sobre la agresión de naves extranjeras que recorrían el Río de la Plata y que, por ello, el Consulado «se vio pues en la necesidad de armar buques en guerra para reparar en algún modo los males que experimentaba el comercio...».

23 Tjarks, Germán O. E., *El Consulado de Buenos Aires y sus proyecciones en la Historia del Río de la Plata*, op. cit. En el Tomo II, se trata ampliamente este tema.

24 Archivo General de la Nación, División Colonia, Sección Gobierno, 250, Sala IX-4-7-10.

25 *Correo de Comercio*, op. cit., págs. 316-318.

26 *Correo de Comercio*, op. cit., pág. 328.

27 *Correo de Comercio*, op. cit., págs. 320-321.

28 Destéfani, Laurio H., *Belgrano y el mar*, op. cit., págs. 135-151.

29 Piragino, María Teresa, *Epistolario Belgraniano*, op. cit., pág. 260.

30 Piragino, María Teresa, *Epistolario Belgraniano*, op. cit., pág. 341.

31 Piragino, María Teresa, *Epistolario Belgraniano*, op. cit., pág. 345.