

64

Julio-Diciembre, 2015

VOL XXXIII

ISSN: 1315-9496

Centro de Investigaciones Históricas Mario Briceño Iragorry

TIEMPO Y ESPACIO

Geniber Cabrera
Rafael I. Dávila P.
Laura I. Snijder Ruan
Alejandro Cardozo U.
Ebert Cardoza Sáez
Vanessa Ávila Sánchez
Adriam Camacho Domínguez
Andrea Noria
Eder Antonio Gallegos Ruiz
María C. Viana del B.
Gerardo Vivas Pineda
José Miguel Arias Neto
Cristina Roda Alcantud

Xochitl Martínez González
Germán José Guía Caripe
Valentina Verbal Stockmeyer
Argenis Agüero
Alexandra Romero
Víctor M. Pineda
Arturo Martínez Martínez
Sindy Pérez Guette
Alexis Palencia Hernández
José Gregorio Maita Ruiz
Luis Alberto Buttó
María Eugenia Arias Gómez
Rodrigo Lazo

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA EXPERIMENTAL LIBERTADOR
INSTITUTO PEDAGÓGICO DE CARACAS
Depósito Legal pp198402DC2832. ISSN: 1315-9496

TIEMPO Y ESPACIO

© **TIEMPO Y ESPACIO**

Universidad Pedagógica Experimental Libertador
Instituto Pedagógico de Caracas.
Subdirección de Investigación y Postgrado
Coordinación General de Investigación
Centro de Investigaciones Históricas Mario Briceño Iragorry
Av. José Antonio Páez. El Paraíso, Caracas-Venezuela
Zona Postal 1021
Teléfonos: (0212) 915-83-69
Diagramación y arte final: Deisy Goncalvez Goncalvez
Depósito Legal pp198402DC2832
ISSN: 1315-9496



TIEMPO Y ESPACIO

**UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA EXPERIMENTAL LIBERTADOR
INSTITUTO PEDAGÓGICO DE CARACAS**

CUERPO DIRECTIVO

Directora (E)	Alix Agudelo
Subdirectora de Docencia (E)	Judith Rangel
Subdirectora de Investigación y Postgrado (E)	Miren de Tejada
Subdirector de Extensión (E)	Humberto González
Secretario	Juan Acosta Bool

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA E HISTORIA JEFE DE DEPARTAMENTO

Jorge Bracho

CENTRO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS “MARIO BRICEÑO IRAGORRY”

Coordinadora: Haydee Vilchez



TIEMPO Y ESPACIO

- Es una publicación científica fundada en 1983 perteneciente al Centro de Investigaciones Históricas “Mario Briceño Iragorry” del Instituto Pedagógico de Caracas; de circulación nacional e internacional, destinada a divulgar los resultados de investigaciones realizadas en áreas de Geografía, Historia y Ciencias Sociales.
- Podrán publicar trabajos en esta Revista, los profesores del Departamento de Geografía e Historia de todos los Institutos Pedagógicos, estudiantes de pregrado y postgrado de la UPEL y otras Universidades, historiadores nacionales e internacionales y personas de alta calificación intelectual y académica.
- El sistema de arbitraje utilizado por el Consejo Editorial seguirá el criterio denominado “doble ciego”, es decir, los autores no conocen quien los arbitra y éstos últimos no conocen la identidad del autor.
- Publicación financiada por la Subdirección de Investigación y Postgrado del Instituto Pedagógico de Caracas.
- Tiempo y Espacio está indizada en el Proyecto Scielo Venezuela, en la base de datos de Citas Latinoamericanas en Ciencias Sociales y Humanidades (CLASE), además de DIALNET (Universidad de la Rioja, España) en el Índice y Directorio de Revistas Venezolanas de Ciencia y Tecnología REVENCYT, Código: RVT011 y en la Red de revistas científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal. Sistema de información científica (Redalyc.org).
- La Revista no se hace responsable de los juicios y criterios expuestos por los autores.
- Para efectuar canje y correspondencia enviar a Centro de Investigaciones Históricas “Mario Briceño Iragorry” (CIHMBI); Universidad Pedagógica Experimental Libertador-Instituto Pedagógico de Caracas, Torre Docente, piso 8, N° 802, Av. Páez, Urbanización El Paraíso, teléfono 0058-02129158369 (Directo) / 4616036 / 4616086 / 4616121; Ext. 272. Caracas Venezuela.
- Correo Electrónico: revistatiempoyespacio@gmail.com. Página web: www.upel.edu.ve

PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN POR CUALQUIER MEDIO SIN
AUTORIZACIÓN DE SUS EDITORES.

Diagramación: Deisy Goncalvez Goncalvez

Depósito Legal pp198402DC2832

ISSN: 1315-9496



TIEMPO Y ESPACIO

N° 64. Julio-Diciembre 2015 VOL XXXIII
Publicación del Centro de Investigaciones Históricas
“Mario Briceño Iragorry”

Directora

Haydee Vilchez

Jefe de Redacción

Luis Fernando Castillo Herrera

Editores Invitados

Germán Guía Caripe - Luis Farage

Consejo Editorial

Elina Lovera Reyes

Universidad Pedagógica Experimental Libertador

Rebeca Padrón García

Universidad Pedagógica Experimental Libertador

Alexander Torres

Universidad Pedagógica Experimental Libertador

Tarcila Briceño

Universidad Pedagógica Experimental Libertador

José Alberto Olivar

Universidad Simón Bolívar

Richard López

Universidad Pedagógica Experimental Libertador

Jaime Ybarra

Universidad de Carabobo

José J. Hernández Palomo

Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla-España



Normas de Publicación para los Autores

- La Revista incluirá en su publicación: artículos, documentos, avances de investigación y reseñas bibliográficas que correspondan al campo de las Ciencias Sociales, especialmente al de la Historia.
- Los artículos deben ser inéditos y producto de investigaciones originales, cuyo contenido debe estar expresado con claridad y sus argumentos bien fundamentados.
- Cada artículo debe venir acompañado de un resumen con una extensión máxima de ½ cuartilla, y de 3 a 5 palabras clave. Así mismo, debe incluir una breve relación de los datos académicos del autor (Currículum Vitae).
- Se presentará en redacción definitiva, a doble espacio, en papel blanco tamaño carta, y con una extensión no mayor a 25 cuartillas. En cada página se dejará un margen de 3 centímetros del lado izquierdo y 2 del lado derecho con un máximo de 30 líneas por página, tipo de letra Times New Roman 12.
- El encabezamiento de los artículos debe incluir el título, en la siguiente línea y a la derecha el nombre del autor o autores e inmediatamente insertar un pie de página con el grado académico, el departamento, institución a la que pertenece y correo electrónico.
- Las normas de redacción, presentación de tablas y gráficos, citas, señalamientos de autores, referencias bibliográficas y otros aspectos afines deben hacerse en el sistema autor-año-página (Cárdenas, 2006: 85). Las citas textuales que tengan una extensión mayor de 2 líneas deben aparecer sangradas sin comillas y a un (1) espacio. También pueden colocarse citas al pie de página o al final del trabajo, indicando Autor, Título y Página.
- Los títulos de libros, revistas y periódicos así como las palabras que se empleen en otro idioma, irán con negritas; para indicarlos se subrayan en el texto. Las comillas quedan reservadas para los títulos de artículos, partes o capítulos, lo mismo que para las citas textuales cortas.
- Los títulos de obras o artículos deberán citarse completos en la primera oportunidad, a continuación pueden abreviarse o si se trabaja con varios títulos de un mismo autor éstos pueden codificarse con el empleo de siglas que estarán identificadas en notas a pie de página.
- El sistema de arbitraje utilizado por el Consejo Editorial seguirá el criterio denominado “doble ciego”, es decir, los autores no conocen quien los arbitra y éstos últimos no conocen la identidad del autor.
- La bibliografía se incluirá sólo en casos muy especiales, cuando el tema lo requiera o que el artículo no incluya citas a pie de página.
- El material ilustrativo, mapas, cartogramas, cuadros o figuras en general, será reproducido sólo en aquellos casos estrictamente necesarios y deberán contemplar normas establecidas en la metodología de la investigación.
- Los cartogramas, mapas o figuras deben presentarse en original.

CONTENIDO

Presentación 13-17

Artículos

Geniber Cabrera

La legislación española frente a todo acto de corso-piratería americana: el mar como escenario de confrontaciones 18-44

Rafael I. Dávila P.

La sal: objetivo codiciado por Holanda en las provincias de Nueva Andalucía y Venezuela durante el siglo XVII 45-71

Laura I. Snijder Ruan

Reconstrucción del tercer viaje del navío San Ignacio de la Compañía Guipuzcoana (1738) 72-93

Alejandro Cardozo U.

Del poder en los mares al poder en tierra firme: los oficiales de la real compañía guipuzcoana de Caracas y el nacimiento de una nueva élite 94-113

Ebert Cardoza Sáez

Fortificación y defensa de la barra de Maracaibo en la provincia de Mérida 114-129

Vanessa Ávila Sánchez

El castillo de San Felipe como llave de defensa de las costas de la provincia de Venezuela en el siglo XVIII 130-153

Adriam Camacho Domínguez

El trasfondo religioso de la devolución de la Habana inglesa 154-167

Andrea Noria

La travesía de San Calixto II: El gran huracán de 1780 en la Capitanía General de Venezuela 168-191



Eder Antonio de Jesús Gallegos Ruiz La artillería Novohispana ante el fantasma de invasión naval, 1762-1808	192-216
María C. Viana del B. La Hidrometeorología en la navegación sin motor en la cuenca del Orinoco crecientes y corrientes	217-242
Gerardo Vivas Pineda La península regalada: el olvido marítimo en las negociaciones por la Guajira, 1833- 1891	243-286
José Miguel Arias Neto A centralizaçáo do estado imperial e a Marinha de Guerra do Brasil, 1841-1868	287-316
Cristina Roda Alcantud La Maestranza Naval en los arsenales españoles: siglos XVIII y XIX	317-330
Xochitl Martínez González La enseñanza primaria e instrucción del soldado del Ejército Permanente mexicano en la primera mitad del siglo XIX	331-350
Germán José Guía Caripe Carbón y hierro: fuerza marítima que consolida la Armada Nacional durante la regeneración guzmancista (1873-1876)	351-382
Valentina Verbal Stockmeyer El 21 de mayo de 1879 en la prensa chilena. Los diez primeros días	383-404
Argenis Agüero / Alexandra Romero Apuntes históricos sobre la navegación entre los ríos Cojedes y Orinoco	405-427
Víctor M. Pineda La navegación por buques a vapor en el lago de Tacarigua durante la segunda mitad del siglo XIX (1851-1898)	428-440

Arturo Martínez Martínez El Caribe, como concepto de <i>mare nostrum</i> en la teoría de Alfred Thayer Mahan	441-460
Sindy Pérez Guette Venezuela y Colombia en el combate naval de río de La Hacha (1899-1901)	461-474
Alexis Palencia Hernández Escuadra venezolana en tiempos de Castro (1902-1903)	475-490
José Gregorio Maita Ruiz Los destructores clase Nueva Esparta. Acercamiento a su historia operacional	491-508
Luis Alberto Buttó El golpismo se viste de blanco: insurrecciones navales contra la naciente democracia venezolana	509-544
María Eugenia Arias Gómez Historia Militar y Naval mexicana del siglo XIX (1988-2013). Un estudio introductorio	545-581
Rodrigo Lazo Historia cartográfica de isla de Aves	582-601

Reseñas

.....	602-606
-------	---------



CONTENT

Presentation 13-17

Articles

Geniber Cabrera

The spanish legislation against all american act of piracy corso: scenario as sea confrontations 18-44

Rafael I. Dávila P.

The Salt: Aim Coveted By Holland Linen In The Provinces Of New Andalusia And Venezuela During The 17th Century 45-71

Laura I. Snijder Ruan

Reconstruction of the course of the ship San Ignacio of the Guipuzcoa Company (1738) 72-93

Alejandro Cardozo U.

Of power in the seas to power on the mainland: the official real Guipúzcoa company of Caracas and the birth of a new elite 94-113

Ebert Cardoza Sáez

Fortification and defence Maracaibo bar in the province of Merida 114-129

Vanessa Ávila Sánchez

The castle of San Felipe like key of defense of the coasts of the province of Venezuela in century XVIII 130-153

Adriam Camacho Domínguez

The religious background of the return of Havana English 154-167

Andrea Noria

Crossing San Calixto II: The great hurricane of 1780 in the Captaincy General of Venezuela 168-191

Eder Antonio de Jesús Gallegos Ruiz Artillery Novohispana invasion to the phantom of naval, 1762-1808	192-216
María C. Viana del B. Hydrometeorology in the engine without navigation basin Orinoco growing and currents	217-242
Gerardo Vivas Pineda The gifted peninsula: the maritime forgotten in the negotiations by the Guajira, 1833- 1891	243-286
José Miguel Arias Neto The state and imperial centralization the Brazil War Navy, 1841-1868	287-316
Cristina Roda Alcantud The Naval Maestranza in spanish stockpiles: Centurys XVIII and XIX	317-330
Xochitl Martínez González Primary education and training of Mexican Standing Army soldier in the first half of the XIX century	331-350
Germán José Guía Caripe Coal and iron: maritime force that consolidates the Navy during guzmancista regeneration (1873-1876)	351-382
Valentina Verbal Stockmeyer May 21, 1879 in the Chilean press. The first ten days	383-404
Argenis Agüero / Alexandra Romero Historical notes on the navigation between the rivers Cojedes and Orinoco ...	405-427
Víctor M. Pineda Navigating steamers on Lake Tacarigua during the second half of the XIX century (1851-1898)	428-440
Arturo Martínez Martínez The Caribbean as <i>mare nostrum</i> concept in the theory of Alfred Thayer Mahan	441-460



Sindy Pérez Guette Venezuela and Colombia in the naval battle of Rio de la Hacha (1899-1901)	461-474
Alexis Palencia Hernández Venezuelan squad in times of Castro (1902-1903)	475-490
José Gregorio Maita Ruiz Class destroyers Nueva Esparta. Approach to its operational history	491-508
Luis Alberto Buttó The coup d'état wears white: naval insurrections against the Venezuelan newborn democracy	509-544
María Eugenia Arias Gómez Mexican Naval Military History and XIX century (1988-2013). An introductory study	545-581
Rodrigo Lazo Cartographic history of Bird Island	582-601

Reviews

.....	602-606
-------	---------

PRESENTACIÓN

Historia naval y la historia de las relaciones civiles-navales en Venezuela e Hispanoamérica de los siglos XVII, XVIII, XIX Y XX

Germán Guía y CN (r). Luis Farage (Coordinadores)

El número 64 Dossier sobre el Mar, Historia Naval y la Historia de las Relaciones civiles-navales en Venezuela e Hispanoamérica de los siglos XVII, XVIII, XIX y XX presenta una especial relevancia por ser la primera vez que una publicación de este tipo en el ámbito académico venezolano, trata exclusivamente, el relegado y casi olvidado tema en nuestra historiografía sobre el mar y lo naval, como también lo concerniente a la temática de la navegación fluvial y lacustre en Venezuela.

Esto lo expresamos dada la paradoja de que en Venezuela no contamos con una memoria histórica hacia la temática naval, heredada de una tradición marítima respaldada por el reconocimiento de los hechos históricos evidentemente desarrollados en nuestros mares y costas. Los venezolanos, hoy día, no poseemos una sólida identidad naval y marítima, habiendo sido nuestro país descubierto, conquistado, colonizado, independizado y agredido por y desde el mar. Igualmente cabe destacar que la mayor densidad demográfica de nuestro país se encuentra en la región norte costera, el mayor flujo de nuestro comercio sale y viene desde el mar, y sin embargo la conexión emocional y el interés en el aprovechamiento y usufructo de las riquezas del medio marítimo son desdeñadas por la generalidad de los venezolanos, dándole un plano secundario a toda la actividad de la industria y actividad naval.

Por estas incómodas razones, no siempre comprendidas en los diversos sectores de influencia nacional, incluyendo el académico, confiamos en que este trabajo compilatorio genere impacto positivo y motivación en las nuevas



generaciones de estudiantes e investigadores, y los anime en tomar el reto del estudio de nuestra copiosa, importante y casi olvidada historia naval.

Esta publicación ofrece más de veinte trabajos sobre temas marítimos, fluviales, navales y militares de diversa índole y abordaje, en su mayoría trabajos de investigación de temáticas muy poco tratadas y divulgadas en las páginas de nuestra historia.

La mayoría de los trabajos son de la autoría de investigadores e historiadores venezolanos, pero también se cuenta con el privilegio de la participación de autores de México, Cuba, España, Chile y Brasil, por lo que los coordinadores de esta publicación nos sentimos particularmente muy satisfechos al superarse con creces las expectativas de la convocatoria.

Buena parte de los trabajos publicados en este número son producto de la zafra de excelentes investigaciones monográficas presentadas en el primer seminario sobre la historia naval y marítima dictado en las maestrías de Historia de Venezuela e Historia de las Américas de la Universidad Católica Andrés Bello denominado “*El Mar en la Historia de Venezuela*”, el cual fue programado y realizado gracias al interés e iniciativa del doctor Tomás H. Straka, coordinador de las mencionadas maestrías a quien le manifestamos nuestro agradecimiento y aprecio por esta oportunidad.

En este orden de ideas, abre el número especial de la revista el trabajo *La Legislación Española frente a todo acto de Corso piratería Americana: El mar como escenario de confrontaciones*, del Doctor Geniber Cabrera, profesor de la Universidad de Carabobo, Venezuela. Continúa el Licenciado Rafael Dávila, que es maestrante en Historia de la Universidad Católica Andrés Bello, Venezuela que nos escribe su apartado *sobre La sal: objetivo codiciado por Holanda en las provincias de Nueva Andalucía y Venezuela durante el siglo XVII*. Le sigue el enunciado *Reconstrucción del tercer viaje del navío San Ignacio de la Compañía Guipuzcoana (1738)* de la Licenciada Laura Snijder, también maestrante en Historia de la Universidad Católica Andrés Bello, Venezuela.

Más adelante encontramos, *Del poder en los mares al poder en tierra firme: los oficiales de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y el nacimiento de una nueva élite*, del Doctor Alejandro Cardozo Uzcátegui, profesor de la Universidad Simón Bolívar, Venezuela. Continuamos con el aporte *Fortificación y defensa*

de la barra de Maracaibo en la provincia de Mérida, del Doctor Ebert C. Sáez, educador de la Escuela de Historia de la Universidad de los Andes, Venezuela. Prosigue el suelto *El castillo de San Felipe como llave de defensa de las costas de la provincia de Venezuela en el siglo XVIII*, de la Profesora Vanessa Ávila, personal docente de la UPEL-Instituto Pedagógico de Miranda Siso Martínez, Venezuela.

A continuación, el interesante título de *El trasfondo religioso de la devolución de la Habana inglesa*, del Doctor Adriam Camacho, que es profesor del Departamento de Historia de Cuba, Universidad de la Habana. Seguidamente se nos presenta la Antropóloga Andrea Noria, maestrante en Historia por la Universidad Católica Andrés Bello, Venezuela-Universidad Autónoma de Chile, con *La travesía de San Calixto II: El gran huracán de 1780 en la Capitanía General de Venezuela*, y el producto: *La artillería Novohispana ante el fantasma de invasión naval, 1762-1808*, del Licenciado en Historia (Universidad Veracruzana, México) Eder Gallegos Ruiz, doctorando en Historia por el Colegio de México.

La Ingeniera María C. Viana, maestrante en Historia por la Universidad Católica Andrés Bello, Venezuela y personal académico de la Facultad de Ingeniera de la citada casa de estudio, nos trae *La Hidrometeorología en la navegación sin motor en la cuenca del Orinoco: crecientes y corrientes*. Prosigue la marcha, el apartado: *La península regalada: el olvido marítimo en las negociaciones por la Guajira, 1833-1891*, del Doctor Gerardo Vivas que es profesor-investigador del Departamento de Sociales de la Universidad Simón Bolívar, Venezuela.

En la misma estela, continuamos con el trabajo *A centralização do Estado Imperial e a Marinha de Guerra do Brasil, 1841-1868*, del Doctor José Miguel Arias Neto, profesor de la Universidad Estadual de Londrina-Universidad de Centro – Oeste de Paraná, Brasil. Luego, el escrito: *La maestranza naval en los arsenales españoles: siglos XVIII Y XIX*, de la Doctora en Historia Cristina Roda, Profesora del Máster en Historia del Patrimonio Naval de la Universidad de Murcia, España. Posteriormente, se presenta el esfuerzo sobre *La enseñanza primaria e instrucción del soldado del Ejército Permanente mexicano en la primera mitad del siglo XIX*, de la Maestra en Humanidades (Universidad Autónoma Metropolitana) Xochitl Martínez González, doctorando en Historia de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo-México.



Asimismo se nos presenta un estudio realizado por el Profesor —Investigador Germán Guía Caripe, del Departamento de Formación General y Ciencias Básicas de la Universidad Simón Bolívar— Sede del Litoral, sobre el *Carbón y hierro: Fuerza marítima que consolida la Armada Nacional durante la Regeneración guzmancista (1873-1876)*. Siguiendo el rumbo esta el manuscrito sobre *El 21 de mayo de 1879 en la prensa chilena. Los diez primeros días*, de la Licenciada Valentina Verbal Stockmeyer, profesora de la Universidad de Viña del Mar, Chile. Continúa el trabajo sobre *Apuntes históricos sobre la navegación entre los ríos Cojedes y Orinoco* de los co-autores, el Antropólogo Argenis Agüero, que se desempeña como docente de la Fundación La Salle, campus Cojedes y la Licenciada Alexandra Romero, del Liceo Nacional Bolivariano Prob. Luis M. de San Carlos, estado Cojedes.

Posteriormente, contamos con el aporte sobre *La navegación por buques a vapor en el lago de Tacarigua durante la segunda mitad del siglo XIX*, del Licenciado Víctor Pineda, personal académico de la Universidad Católica Andrés Bello. Luego, el artículo: *El Caribe, como concepto de Mare Nostrum en la teoría de Alfred Thayer Mahan*, del Licenciado Arturo M. Martínez, experto en Historia Militar (UNED) de Madrid, España. La Profesora Sindy Pérez, personal docente de la UPEL-Instituto Pedagógico de Miranda Siso Martínez, nos trae *Venezuela y Colombia en el combate naval de río de la Hacha (1899-1901)*. Continúa la comunicación: *Escuadra venezolana en tiempos de Castro (1902-1903)*, de Alférez de Navío Alexis P. Hernández, joven oficial de la Armada Bolivariana de Venezuela. El Alférez de Navío José Maita, oficial adscrito a la Dirección de Estudios y Acervo Histórico de la Armada Bolivariana de Venezuela, nos presenta *Los destructores de la clase Nueva Esparta. Un acercamiento a su historia operacional*.

Además, el Doctor en Historia Luis A. Buttó, del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Simón Bolívar, Venezuela, nos aporta su manuscrito vinculado a *El golpismo se viste de blanco: Insurrecciones navales contra la naciente democracia venezolana (1959-1954)*. Sigue el aporte sobre la *Historia Militar y Naval mexicana del siglo XIX, 1988-2013; un estudio introductorio*, de la doctora María Eugenia Arias, investigadora del Instituto Mora de México. Por último, nos encontramos con el título sobre la *Historia cartográfica de isla de Aves*, del Ingeniero e investigador independiente, Rodrigo Lazo.

Finalmente, se reúne veinticinco producciones académicas y dos reseñas bibliográficas que abordan temas específicos, sobre el Mar, Fluvial, Historia Naval y la Historia de las Relaciones Civiles-Navales en América Latina, Brasil, España y particularmente Venezuela, quedando como una contribución en espera de críticas, generación de ideas, de cuestionamientos. Pero a su vez, y quizás lo más enteramente importante, se abre un horizonte a la formación de noveles e investigadores consolidados, interesados en la temática naval y militar.

Es oportuno expresar nuestro respeto a la memoria del Maestro Domingo Irwin G., (1947-2014) pionero en los estudios sobre las relaciones civiles y militares en Venezuela y a quien dedicamos el contenido de este número monográfico.

Por lo anteriormente expuesto estamos seguros que este dossier de la revista *Tiempo y Espacio* tendrá buen viento y buena mar y arribará a puerto seguro.

Germán Guía Caripe
Capitán de Navío Luis Farage Dangel (coordinadores)

... Estrella que defines sobre la frágil onda
la ruta del bajel,
en ti sintetizaron su mirada más honda
los ojos de Isabel.
Tú recuerdas al nauta en su camino
que es Dios quien fija el rumbo y da el destino
y el marino es apenas la expresión de un anhelo,
pues para andar sobre el azul marino
hay que mirar hacia el azul del cielo!
Extracto de *Canto a España*. Andrés Eloy Blanco.



LA LEGISLACIÓN ESPAÑOLA FRENTE A TODO ACTO DE CORSO-PIRATERÍA AMERICANA: EL MAR COMO ESCENARIO DE CONFRONTACIONES

**The spanish legislation against all american act of
piracy corso: scenario as sea confrontations**

Geniber Cabrera

Licenciado en Educación, mención Ciencias Sociales (Universidad de Carabobo). Magíster en Historia de Venezuela (UC). Doctor en Historia (UCAB). Miembro de PEII (MPPPT). Profesor Ordinario Universidad de Carabobo. Correo electrónico: genibercabrera@gmail.com.

Recibido: 16/06/2014

Aceptado: 17/07/2014

Resumen: Desde los remotos tiempos en que el hombre dominó sus miedos en torno al mar, éste se convirtió en el escenario predilecto para el comercio, los cambios culturales, las exploraciones y conquistas, para las guerras, en fin, para todos los propósitos de pueblos enteros y de gobernantes ambiciosos por dominar y no ser dominados. Fue, el segundo elemento de apropiación después de la tierra. Roma, en su tiempo imperial, hizo del mar su *Mare Nostrum* y sustentó tal “propiedad” en el derecho legislado como prerrogativa exclusivista. No fueron sólo romanos los obstinados en profesar esa política, siglos más tarde lusos y castellanos procuraron las mismas exenciones con el *descubrimiento* del Nuevo Mundo (1492), cuando favorecidos por gracia del máximo jerarca católico *su santidad el papa*, un año después de tan proporcional evento, se repartieron palmo a palmo las aguas del inmenso piélago Atlántico. Pero, el *derecho de comunicación de gentes*, ideado, contradictoriamente a esas pretensiones hegemónicas *sacromonárquicas*, por los intelectuales medievales Francisco de Vitoria y Fernando Vázquez de Menchaca, quienes concibieron a los océanos como parte de los lugares públicos y comunes, terminó por despertar en los reinos relegados de aquel reparto por potestad apostólica, iguales intereses por recibir una parte de tal herencia. Así, ingleses primero, seguidos por los franceses y por los holandeses de últimos, conjuraron

anteponer a los privilegios de sus vecinos europeos, un plan que les permitiera hacerse también de propiedades y riquezas allende a sus reinos. De tal modo que se valieron del ancestral mal de la acción pirática, para quebrantar así la disposición papal. Por ello, en el presente trabajo trataremos el tema de la corsopiratería oficial interpuesta a los designios vaticanos, y las contundentes respuestas bélicas y legales adelantadas por los reyes de España.

Palabras clave: Corsopiratería, Novomundo, Descubrimiento, Carrera de Indias.

Abstract: From ancient times when man mastered his fears about the sea, it became the favorite scenario for trade, cultural changes, explorations and conquests, for wars, finally, for all purposes of entire and ambitious rulers to dominate and not be dominated. It was the second item after the land appropriation. Rome in the imperial period, made the sea and the Mare Nostrum sustained such “property” in statutory law as exclusive prerogative. Not only were Roman obstinate in professing that policy later lusos centuries and Castilians tried the same exemptions with the discovery of the New World (1492), when favored by grace of the most Catholic leaders His Holiness the Pope, one year after such proportional event were distributed every inch the high sea waters of the vast Atlantic. But, the right of communication of people, he conceived, contradictory to these hegemonic pretensions sacromonárquicas, by Francisco de Vitoria and Fernando Vázquez de Menchaca medieval intellectuals, who conceived the oceans as part of the public and public places, ended up waking up in the kingdoms relegated from that division by apostolic authority, equal interest to receive a part of that heritage. Thus, English first, followed by the French and the Dutch past, conjured putting the privileges of its European neighbors, a plan that would allow them to be also of property and riches beyond their realms. So that he earned the ancestral evil piratical action, thus breaking the papal provision. Therefore, in this paper we will discuss the issue of official corsopiratería designs brought to the Vatican, and the overwhelming military and legal responses conducted by the kings of Spain.

Key words: Corsopiratería, Novomundo Discovery of Indias.

1. La sacromonarquía hispana y el Nuevo Mundo

Castilla, después del arribo, exploración y conquista del novomundo (1492), no podía perder tiempo para poblar y aprovechar en suma todas las oportunidades ofrecidas ceterior, apenas se confirmara la noticia del paradisíaco lugar, habrían de enfilarse hacia estos paraderos las proas de sus naves, tripuladas



mayoritariamente, por personas oriundas de dicho reino, cuidadosamente seleccionadas por la pureza de sangre de acuerdo a su ascendencia genealógica; ni a moriscos, ni a judíos o judaizantes, les estaría permitido hacerse a la mar como emigrantes.

Para los ya arribados aquende, la primera tarea consistiría en ir asentándose progresivamente, a la vez que, debían *pacificar* a los aborígenes, en una especie de sometimiento sistemático lingüístico-cultural; labor hispana esta, aventajada por el uso de las armas con pólvora y balas, en comparación a los arcos y flechas indias, que si bien revestían un peligro para los conquistadores-exploradores, no podrían impedir el futuro destino que a voluntad de esos extraños seres empalidecidos, ya estaba echado.

Dominados los grupos indígenas —salvo una que otra tribu más guerrera—, bautizados y convertidos por los evangelizadores a la fe católica, se concentraron los esfuerzos españoles por explotar las múltiples riquezas de los suelos y mares de la ya bautizada América (1507). Torrentes de minerales preciosos, productos, rubros y artículos propios, se despacharían por toneladas al Viejo Mundo; lastradas las bodegas de las naves destinadas al transporte de los bienes, se enrumbaban con destino al peninsular reino para aumentar el erario de los monarcas.

Las ahora *hispanocolonias* se convirtieron en una faena ineludible para poder asegurar el funcionamiento de las nacientes provincias y, también, para controlar las fortunas de los *eurosoberanos*. Los celtíberos conquistadores se embelesaron tanto en la explotación de recursos y en la dominación de territorios, que no dedicaron tiempo para ir fortificando las distintas plazas erigidas a lo largo y ancho de los dilatados espacios dominados, error éste, que más temprano que tarde *pagarían* con creces.

Las difundidas noticias del hallazgo americano (aproximadamente hacia el primer cuarto del siglo XVI), despertaron los ánimos en otras Coronas europeas que comenzarían a interesarse por el distante Nuevo Mundo, pronto intentarían *beber* del caudal de riquezas que fluían de las entrañas de los suelos americanos, así valiéronse, los futuros contrincantes, asirse de un viejo oficio que a ellos mismos, en épocas pretéritas, habría de hacerles tantísimo daño: la piratería, tan letal para desmembrar un imperio que no vacilaron por su aplicación como medio eficaz para garantizarse también un aprovechamiento.

Franceses, ingleses, y holandeses, en años distintos, arrojaron escuadras de malhechores sobre las desgarnecidas ciudades de españoles. Castilla reaccionó, pero la sorprendente *visita* no dio tregua a la defensa y, por más intentos hechos, el fracaso era inminente. Los Soberanos católicos, desesperadamente, comenzaron a girar instrucciones legales a sus Oficiales Reales allende el mar para que persiguieran, aprehendieran y castigaran a los forajidos que atentaran contra su patrimonio.

La conjura maligna se perpetuaría en el tiempo motivado a la falta de respuesta española para contrarrestar la presencia de los temibles y dañinos salteadores marinos. Castilla, como reino primigenio a la luego unificada España, y esta última misma, serían incapaces de darle respuesta contundente al problema presentado, porque no podían satisfacer las exigencias de sus colonos quienes pedían la presencia de más barcos legalmente permitidos para que les suministraran alimentos y otros víveres no satisfechos con la llamada *flota anual* (barcos despachados desde la sureña ciudad/puerto de Sevilla a partir de 1553-54) que consistía en la conformación de varias unidades de buques mercantes que zarpaban desde el país peninsular para llevar hasta los nuevos reinos productos de consumo, los cuales, como se ha indicado, resultaban exiguos ante la gran demanda.

Doblemente entrampada la *sacromonarquía* al no poder abastecer eficazmente sus *allendecolonias* por un lado, y por el otro, no poder responder beligerantemente contra las coronas hostiles a sus pretendidos hegemónicos, terminaría en un caldo de cultivo propicio para la gestación y el desarrollo incontrolable del corsopiraterismo y la piratería libertaria, esa que no guardaba ni fe ni juramento con patrocinante alguno, más que con sus propios secuaces.

2. Dictámenes de la Corona Española contra todo acto de Piratería: acción y reacción

América, por todo lo antes descrito, sería escenario propicio para eventos atrevidos: saqueos, incendios de ciudades, contrabando, comercio forzado, entre otras triquiñuelas que tendrían lugar en la *medialuna* insular del Mar Caribe y las zonas ribereñas de Tierra Firme.



Ante esa realidad no podían los españoles cruzarse de brazos, por ello terminarían acogiendo una serie de políticas para intentar frenar el pillaje marino: ataques, contra-ataques, persecuciones en caliente, y desde el seno de los Consejos Reales despachos de cédulas, patentes de corso de legítima naturaleza comercial, estatutos para armadas, navegación, presas, naufragios, arribadas, entre otros dictámenes para proteger, regularizar y controlar los bienes explotados en suelos americanos y trasvasados al *añejomundo*.

Los controles sobre toda actividad marítima debían comenzar obviamente por casa, así se podrá apreciar en el subsiguiente cuadro tales pericias regías.

Cuadro N° 1

Algunas órdenes reales destinadas al control de: navegaciones, marina, servicios de buques, pesca, corso, presas, atraques y naufragios: 1494-1590

Año del edicto	Descripciones de los resueltos reales
1494	Real cédula dada en Burgos a 23 de octubre con la cual se ordenó a levantar el embargo a unas naves de Vizcaya y Guipúzcoa para la Real Armada.
1497	Real cédula que expide permiso a dueños de barcos para que pudiesen recuperar los que les habían sido aprehendidos en mar después de la tregua con el rey de Francia.
1497	Cédula del rey D. Fernando el Católico ordenando al corregidor para emitir una razón de las personas que fueron en la Armada de la archiduquesa, su hija, muerta en una expedición.
1498	Real cédula que faculta armar algunos barcos contra franceses.
1499	Real cédula emitida para controlar las mercaderías de los nuevos reinos únicamente en barcos nacionales y no extranjeros.
1502	Dos reales cédulas, una del 14 del mes de diciembre, mandando al corregidor que no tuviesen detenidos en la Junta a los Procuradores de Provincia y otra del 04 de enero del siguiente año (1503).
1521	Cédula y provisión real del Emperador para que ningún extranjero mate ballenas en los mares y puertos españoles.

1528	Real cédula dada en Burgos a 21 de enero comunicando la declaración de guerra de los reyes de Francia e Inglaterra, despachándose en corso barcos de la provincia.
1529	Expedientes de las presas y daños hechos por habitantes de Guipúzcoa y los de Labort con infracciones de tratados.
1542/ 1543	Expedientes relativos a la pesca con redes barrederas hechas por extranjeros, cuyas averiguaciones se practicaran en virtud de reales provisiones libradas a instancia y quejas de parte interesada.
1555	Información del Lic. D. Fernando de Zúñiga, corregidor, referente a los servicios de armadas y presas hechos en las guerras con Francia.
1561/ 1562	Varias reales cédulas por las que se permite cargar en barcos extranjeros bastimentos, las producciones de los mismos, no obstante la pragmática publicada prohibiendo semejantes cargas.
1582	Real cédula por la que se manda a todo barco construido en el reino como únicas naves para navegar a ultramar, y si faltare tripulación y buques solamente puede admitirse una cuarta parte de extranjeros.
1582	Real cédula por la que se manda a todo barco construido en el reino como únicas naves para navegar a ultramar, y si faltare tripulación y buques solamente puede admitirse una cuarta parte de extranjeros.
1585	Dos órdenes reales hechas por la Junta; la primera: sobre la prohibición de que marinero alguno de reino sirviese en naves extranjeras aunque fuese a sueldo, y la segunda: sobre que no se admitiesen al servicio de barcos de la provincia más de la cuarta parte de los números de las mismas.
1587	Real cédula dada en San Lorenzo a 28 de marzo encargando que los barcos estuviesen bien armados para defenderse de corsarios ingleses.
1590	Real orden para averiguar los marineros presos y muertos en expediciones.

Fuentes: AGG, Juntas y Diputaciones, Juntas Generales. AGIRI HAUTATUA, Fondo Municipal; País Vasco (1594). IRARGI-Centro de Patrimonio Documental, Eusko Jauriaritza-Gobierno Vasco. Elaboración propia.



Si antes del *descubrimiento* los países europeos que guardaban relaciones lucrativas decidieron promulgar leyes para actuar en contra de los aventureros ladrones vikingos que operaban a sus anchas en el Báltico y el Mar del Norte por los cuales traficaban los buques mercantes, como por ejemplo, los del circuito comercial de la Hansa hacia finales del siglo XII d.C y comienzos del XIII de la misma era; por más de eso, España haría lo propio, incluso el gran botín alcanzado con la conquista de América, supondría de normas y controles más severos y excluyentes.

No tardarían los *euoreinos* vecinos en desafiar la arrogancia hispana, echando a la mar sus barcos en los cuales emplearían a hombres proscritos, herejes, trastornados, lisiados, ladrones de oficio, asesinos, creyentes; de sociedad, circunspectos, feudales y tantos otros decididos a probar mejor suerte. La *Carrera de Indias*, así llamada la ruta transoceánica entre ambos mundos, se convertiría en el periplo no sólo de los galeones con pabellón ibérico, sino de los demás barcos montados en corso con variopintas banderas que representaban los escudos y las armas de las monarquías contrincantes.

Las patentes de corso expedidas por los franco-británicos, primero, y después por los holandeses, eran permisos abiertos para actuar contra todo el comercio interoceánico y la divina gracia de los *hispanojerarcas* católicos, originándose de la aplicación de esa modalidad lo que pudiéramos llamar el: *corsopiraterismo* como una nueva etapa del latrocinio pirático.

La piratería marítima fue una forma de enfrentar el monopolio comercial ejercido por los hispanos, utilizando la violencia del asalto a las naves y practicando del modo más efectivo al contrabando (sic). Como durante los siglos XVI y XVII España monopolizaba del modo más estricto el comercio de América e impedía a las otras naciones europeas ejercerlo, desde principios del siglo XVII así Holanda como Inglaterra, Francia y Dinamarca, aplican una estrategia global para atacarla del modo más violento en su base vital, el comercio, lo que trajo en consecuencia el aumento de la piratería y la intensificación del contrabando. Las autoridades de estos países, tácita o expresamente, llegaron hasta expedir patentes de corso para estimular la acción de los piratas, los que con hombres reclutados con el halago del botín,

causaron grandes daños a los establecimientos y a la actividad comercial de España.¹

Las patentes de corso otorgadas por las distintas monarquías se destinarían a causas particulares, España, por su parte, las concedió para el debido control ultramarítimo, a la vez que permitiera a particulares y propios por merced real, montar buques en armas contra las prácticas piráticas, de contrabando y/o comercio ilegítimo, mientras que sus adversarios las confrieron a propósito de aupear actividades de *lesa majestad*², de modo que se esparciera así la plaga de la piratería por predios hispanoamericanos, convirtiéndose, en el primer mecanismo aplicado por los extranjeros para socavar agresivamente el pretendido y obstinado exclusivismo *novomúndico*.

Piratería y contrabando, aunque distintos en esencia, van de la mano a la hora de ser hostiles para el mercado lícito colonial. No deben confundirse, una se hace del saqueo, quema, muerte y total destrucción; mientras que la otra práctica, se mueve más, hacia lo clandestino bajo el manto de las noches para mercadear a espaldas de las autoridades, a no dejar huellas, a lo inadvertido, pero casi siempre, con la benevolencia de los pobladores prestos a traficar las mercaderías y obtener beneficios suntuosos.

En muchos casos, se puede observar a verdaderos corsopiratas como contrabandistas y a muchos de estos últimos involucrados en ejecutorias propiamente piráticas movidos por el afán desmedido del lucro. Uno de los ejemplos más claros de combinar ambas actividades fue la encarnada por el inglés John Hawkins en la costanera ciudad de Borburata, situada en la región central de la entonces Gobernación o Provincia de Venezuela, en la cual actuó como *corsocontrabandista* con el *permiso* obligado por él mismo al gobernador Alonso Bernáldez.

¹ Véase en: Manuel Vicente Magallanes. *Tucacas desde el Umbral Histórico de Venezuela. (Crónicas del Oriente Falconiano)*. Caracas, Venezuela, Anauco, Ediciones, C.A, 2001, pp. 95-96.

² Desde la antigua Roma, fue instituido como un quebrantamiento político, contra pueblo, príncipe y estado, que incluyó los ámbitos de la divinidad y la *gracia majestad*. Del latín *Laesa maiestas* o *Laesae maiestatis*, es un transgresión de orden público, innata a las génesis de la civilización, que puede ser considerado tanto como una perjurio o como un crimen en contra de un estado (gobiernos), análogamente, rey, emperadores, o todo soberano.



Alonso Bernáldez fue sometido en Coro a juicio de residencia y las resultas evidenciaron que el ladino abogado no puso empeño en conquistar el valle de los indios caracas, pero que fue diligente en el otorgamiento de una licencia al inglés John Hawkins para la venta de esclavos a los vecinos de Borburata “(...) Así, apoyado en la imprevisión o la venalidad de un alto funcionario de la Corona, el ‘Juan Akins’ de los papeles españoles practicó esa armoniosa combinación de negocios leoninos e inescrupulosos con ejercicio de violencia (...)”³

España debía hacerle reconocer a los antagonistas sus facultades jurídicas sobre los nuevos señoríos y el porqué de la real naturaleza en sus dominios extra-peninsulares, así se instituiría el corso contra los hostiles a sus intereses, fuesen estos directa o indirectamente declarados como tal, sólo importaría el resguardo cabal de las tierras y las riquezas agenciadas en ellas, incluso, para protegerse de los *nautamarrulleros* que continuaban operando cerca de las propias costas en donde aguardaban el regreso de los buques que retornaban cargados con minerales y joyerías desde la América, para apresarles.

Ley III. Facultad para armar en corso contra enemigos de la Corona con el premio que se expresa. Don Carlos y doña Juana, en Toledo, año 1525. pet. 22, y don Felipe III en las cortes de Vallad. de 598, publicadas en 604, pet. 6.

Porque nos fue hecha relación, que así por la costa de la mar de Andalucía y Castilla se hacian muchos robos, así por moros como por Franceses, de muchos navios y mercaderías de gran valor, y del oro de las Indias, y que con los mismos navios y bienes que roban nos hacen guerra, de que todo el Reyno se recresce grande daño; y nos fué pedido, que diésemos facultad que cada uno pudiese armar contra ellos, y que les ayudásemos para ello, y proveyésemos la costa de la mar y puertos de la Andalucía para que cesasen los dichos daños; a lo qual respondemos, que ternemos en servicio a todas las personas de nuestros Reynos que quisieren armar para lo suso dicho: y para ayuda de los gastos que en ello hicieren, les hacemos merced, durante nuestro beneplácito, del quinto a Nos pertenecientes de las presas que tomaren; pztz lo qual mandamos a los del nuestro Consejo den las provisiones necesarias: y

³ Lola Vetencourt Guerra (1981). *El Imperio Británico en la Economía de Venezuela (1830-1870)*. Universidad Central de Venezuela. Facultad de Ciencias Sociales. Caracas Litetecnia, C.A de Artes Gráficas, 1981, p.5).

en lo de la guarda de la costa de la mar habemos mandado y mandamos a los del nuestro Consejo de la Guerra, que provean y den órden que estén bien guardada, y nuestros súbditos no reciban daño. [Sic]⁴

La monarquía española dictó algunas normas consideradas prudentes para evitar el desconocimiento en torno a las causas de las recuperaciones de *presas* que pudiesen ser motivo de problemas para las partes interesadas y posibles desavenencias con otras cortes de relevantes importancias, a tales efectos resuelve un conjunto de apartados jurídicos en los cuales se creen quedará expresa con claridad las dudas.

Siguiendo al anterior autor (1950), se tiene que: La invulnerabilidad de las costas de todos los reinos de su majestad no serán delimitada por el inexacto alcance del cañón, sino por la extensión de dos millas de 950 toesas. Una toesa es una medida francesa de longitud equivalente a un metro y 949 milímetros.

Las presas aprehendidas dentro de las millas referidas serán juzgadas por los Tribunales de los Gobernadores y Comandantes representantes del Rey en las ciudades y demás poblados costeros a los cuales se les ha confiado dichas jurisdicciones:

- Para que una presa sea bien realizada en las prefiguradas limitaciones, será debido que esté en guerra con este reino, incluido los corsarios empleados a tales fines.
- Toda presa hecha fuera de los límites, se entenderán como de alta mar, y serán juzgadas por tribunales donde corresponda la aprehensión.
- Las presas en alta mar llegadas a puertos bajo el dominio de su majestad, no podrán comercializar sus cargamentos y menos cuando sean de géneros prohibidos; siendo de otra clase y las embarcaciones, previo permiso, tuviesen averías se podría autorizar legalmente las ventas.
- Las presas hechas fuera de las jurisdicciones del Rey y conducidas a los puertos, se podría únicamente hacer una sustentación de lo ocurrido por los agentes apresadores y por el Gobernador del dicho puerto o Capitán General sí así correspondiese, para que con ellos puedan averiguar los interesados ante el tribunal ordinario.

⁴ Ley 21, Título 4, Libro 6 - Ley 12, Título 10, Libro 7, R) (De Azcárraga y De Bustamante, 1950, pp. 241-242).



- Si un buque fuere neutral y es apresado después de los dominios circunscritos como territorio de su majestad, y es conducido luego a éstos se hará los juicios pertinentes por tribunales españoles.
- Si los buques neutrales apresados fuera de los límites territoriales de su majestad el Rey, no se han de poder vender ninguno de sus géneros.
- Así como el Rey de turno consideró oportuno aclarar a través de esos ocho artículos destinados a discutirse en el seno del *Consejo de Guerra*, asimismo los mandatarios que le precedieron y los que le sucederían en el trono, habrían de hacer igual, es decir, legislar en virtud de mantener el dominio de los nuevos reinos.

La dinámica de las guerras libradas por España, delinearía, en nuestro modo de ver, dos frentes: 1) el de los dispositivos militares como acción efectiva en los propios medios objeto de la hostilidad (tierra/mar), y 2) el del campo jurídico como disuasivo para propios y extraños atrevidos a desafiar los intereses hispanoamericano. La estructura gubernamental en las *allendecolonias* para asegurar la aplicación de todas las medidas quedarían bajo la responsabilidad de: Gobernadores, Alcaldes, Alguaciles, Jueces de Justicia, Tenientes de Gobernador, Oficiales Reales y muchos otros empleados que tendrían la obligación de cumplir y hacer cumplir las disposiciones despachadas por los *Consejos Reales*.

Ahora, la dinámica de las guerras piráticas libradas contra España, por su parte, exigía cada vez más de las fuertes hazañas emprendidas por los hombres al servicio de los distintos países. Los franceses, por su parte, contaban entre sus listas con activistas de grandes renombres, uno de ellos sería François Le Clerc, archiconocido con el apodo de *Pata de Palo*, considerado por muchos estudiosos del tema, como el primero y verdadero corsario que arribó a América, él obtuvo patente de su Monarca para acechar en mar y tierra toda posesión española, siéndole otorgada por Enrique II en el año de 1553, seguido este impío por su compatriota Jacques Sores, hereje luterano de fanático carácter hugonote figurando como uno de los más sangrientos y despiadados enemigos, quien surcó entre aguas caribeñas de ciudad en ciudad, haciendo lucro a costa de grandes maldades y cumpliendo a *pie juntillas* las acometidas por las que fue contratado. Vale decir que, entre otros aspectos, los ataques de los franceses estaban signados, además de la obtención de lucro y de la búsqueda de un reacomodo por hacerse también con propiedades coloniales, por una lucha

religiosa contra toda práctica del catolicismo. Los ingleses, por su parte, harían lo propio, aunque sus *perros isabelinos*, como eran conocidos sus *corsopillos*, no atacaron la fe religiosa, en todo lo demás sí emularon y hasta superaron a sus pares del otro reino; a igual tenor, los holandeses argumentando la teoría del *Mare Liberum*, del joven jurisconsulto Hugo Grocio, harían lo propio.

El Nuevo Mundo, convertido para los españoles en la tierra prometida donde fluía el oro y la plata por doquier, duró poco, la paz alcanzada en virtud del sometimiento sangriento de los aborígenes habitantes de esas tierras, se vio, más temprano que tarde, convertido en un *infierno terrenal*, donde parecía más bien, que debían pagar tributos los que en nombre del Rey y de su *dios* cegaron la vida de tantos. De ello, se encargarían las sucesivas arribadas de las escuadras de los temibles corsopiratas dispuestos a todo por enriquecerse, quienes a sus pasos incendiarían y someterían a los que osaren oponerse a sus designios y, estando aventajados bélicamente, subyugaron a los colonos que en franca desventaja nada podían hacer para el resguardo de *sus dominios y de sus bienes*.

Los atrevidos corsopiratas parecían enviados por el mismo *lucifer* a incendiar poblados, villas, comarcas, ciudades y toda forma de organización social emprendida por los españoles en América. La vorágine febril encarnizada por hugonotes-luteranos y *perros isabelinos*, se instauró en las islas, islotes y cayos del Gran Caribe para desde esa *medialuna insular*, operar a las distintas partes por más de dos largas y azarasas centurias, dándole quehacer y dolores de cabeza a los sacromonarcas del añejomundo, así la España imperial, quedaría acorralada en el propio territorio de su inicial conquista, viéndose afectada en sus planes por ensanchar cada vez más sus fronteras.

Los desheredados por la política hegemónica española, se acogieron a una máxima de *guerra justa* por cuanto en el *Documento inicial de Adán* no aparecían como excluidos, y la conflagración justificaba el hacerse también con colonias y botín tal cual sus vecinos luso-castellanos. Los reinos desde sus propias trincheras pugnarían o por ser partícipe de tan colosal torrente de riquezas, o por no dejárselo quitar. Cada cual debía hacer todo cuanto estuviera a su alcance para imponerse en sus pretendidos.

De modo que por la parte correspondiente a los españoles, debían seguir el curso de sus políticas beligerantes de contraofensiva ante las arremetidas a



gran escala perpetuadas sin descanso desde las filas de los matrerros marinos; todo desde la puesta en marcha —como se sabe— de los dispositivos militares y de un verdadero entramado jurídico para perseguir, capturar y enjuiciar a los hostiles. En el subsiguiente cuadro se podrán apreciar algunos resueltos declarados *ad modum belli*:

Cuadro N° 2

Reglamentaciones de corso contra los enemigos particulares de la Corona española y de sus acciones comerciales con los géneros resultantes de los robos

CONSIDERANDO: Que siendo necesario y conveniente que mis vasallos se apliquen a interrumpir la navegación y comercio de los enemigos de mi corona, así ahora, como en adelante: he resuelto que los poseedores de mi licencia se dedicarán a dicho objetivo haciendo el corso y practicándolo bajo reglas contenidas en los artículos siguientes:	
Artículo	Descripciones de los resueltos de corso
I	El vasallo mío que quisiere armarse en corso contra enemigos de la corona, ha de recurrir al Ministerio de Marina.
II	Concedido el permiso para armar en corso, el Ministerio facilitará la pronta habilitación de las embarcaciones.
III	El conocimiento de presas que los corsarios reales condujesen o remitiesen, pertenecerá privativa y absolutamente a los Ministerios de Marina, con inhibición de los capitanes o comandantes generales de las provincias.
IV	Las informaciones de las presas podrán conocer en sus incidencias el comandante general y el intendente, asesorados ambos por el auditor y remitir los autos al Consejo de Guerra.
V	Los vageles [sic] armados en corso, podrán reconocer las embarcaciones de comercio, obligándolas a presentar sus debidas patentes de comercio, pasaportes, papeles y fletamentos del buque; conociendo de la carga, diario de navegación, listas de equipajes y tripulantes entre otros requisitos.
VI	Las averiguaciones se harán sin violencia, ni ocasionar perjuicio alguno, pero sí alguno se resistiere al regular examen será obligado por la fuerza. En caso de hacer defensa, se apresará, declarándose buena presa.

VII	Los capitanes de las embarcaciones en corso, serán responsables de todas las actuaciones de las mismas.
VIII	Las embarcaciones que se encontrasen navegando sin patente legítima del rey, príncipe, república o estado, que tenga facultad de expedirlas, serán detenidas y en caso de estar armadas en guerra, sus tripulantes se distinguirán como verdaderos piratas.
IX	Serán de buenas presas las embarcaciones piratas, y levantados con todos los efectos que en sus bordos se encontrasen.
X	No siendo lícito a vasallo mío armar en guerra o corso embarcación alguna, sin la expresa licencia, y sí se encontrare corriendo por las mares serán de buena presa y sus tripulantes serán castigados como piratas
XI	Todo navío de cualquier género de armada u otro considerado como enemigo, será buena presa.
XII	Toda embarcación enemiga, será detenida como buena presa.
XIII	En toda embarcación enemiga hecha presa, se examinarán los motivos obligantes de su tripulación, aplicándoseles de igual manera, las leyes.
XIV	Las embarcaciones en cuyos bordos se hallasen géneros, mercaderías y efectos pertenecientes a los enemigos, se tomaran como buena presa.
XV	Serán siempre de buena presa todos los géneros de contrabando.
XVI	Se examinarán con cuidado las cartas-partidas o contratos de fletamentos de todas las embarcaciones.
XVII	Prohibido a los capitanes y demás individuos de vageles [sic] de corso obviar el artículo anterior.
XVIII	Las embarcaciones que presenten de buena fe sus patentes y conocimientos de carga se dejenar navegar libremente, aunque el destino final de estas sea a puertos enemigos.
XIX	Toda extorsión o violencia será pena de castigo para ejemplo de otros, extendiéndose hasta la muerte, según el caso lo pida.
XX	Prohibición a los corsarios, que apresen, ataquen u hostilicen a las embarcaciones enemigas sin previo permiso.
XXI	Declaro también por mala presa, todas las naves de enemigos rendidos bajo fuego de los soberanos cañones míos y aliados, o neutrales con mi permiso real.



XXII	Se despacha orden a los intendentes de marina y ministros de provincias que refieran a todo corsario las prevenciones correspondientes.
XXIII	Las embarcaciones y mis vasallos, capturados por los enemigos y pasen más de 24 hrs., en poder de estos, se recobrarán por vageles [sic] de corso.
XXIV	Sí se recupera presa antes de las 24 hrs., se reservarán con todos sus efectos la tercera parte de su valor para los que le recobrasen.
XXV	Después de aplicarse detención de cualquier embarcación enemiga, el escribano de corso tomará puntual razón de la aprehensión.
XXVI	A toda nave detenida se le clavarán las escotillas, sellándose de manera que no pueda abrirse, reteniéndole, además, las llaves de cámaras.
XXVII	No se permitirá saqueos de ningún género que se encontrare en cubierta, cámara, camarotes y alojamiento de equipajes.
XXVIII	Toda declaración se tomará en presencia del capitán, su piloto, maestre y otros sujetos que se consideren necesarios en torno al dicho acto.
XXIX	Se declara que cualquier individuo será causa de castigo por los géneros que en parte pudiere tocar.
XXX	Los prisioneros se les aplicará las leyes de acuerdo convenga.
XXXI	Los capitanes en corso no podrán dejar a los prisioneros en islas u otra parte alguna por su sola disposición; ya que se deben castigar donde corresponda.
XXXII	Los corsarios de mi reino conservarán las presas para luego remitirlas.
XXXIII	Las presas enviadas por separado se acompañarán con sus debidos papeles.
XXXIV	La legitimidad de las presas se admitirá por los papeles enviados.
XXXV	Ningún individuo que goce de sueldo podrá pedir otro pago o gratificación.
XXXVI	Se podrá sentenciar la presa aún fuera de la embarcación, por conveniencia.
XXXVII	Al no poderse conservar presa alguna se venderán legítimamente.
XXXVIII	Se podrán las presas inventariar en caso de no existir otra verificación.
XXXIX	Los prisioneros se podrán conducir en determinado momento a los puertos de mis dominios según que se disponga luego de ellos con las órdenes que se hallasen; 0 los piratas se entregarán de conformidad con el Artículo 109, Título 3, Tratado 10.

XL	Las naves no vista como enemigos se les podrá otorgar salvoconducto.
XLI	Estas naves dadas por libre serán igualmente requisadas y evaluadas [sic].
XLII	Ninguna persona podrá comprar género alguno sin conocer el juzgado acerca de los mismos.
XLIII	El resguardo de las presas se informará por escrito al Ministerio de Marina.
XLIV	Ningún capitán corsario podrá rescatar presa sin enviar los dichos papeles.
XLV	En todos los casos han de tomarse las resoluciones de presas y prisioneros.
XLVI	Declarada la presa por buena, se permitirá su libre uso mediante la satisfacción de derecho; con destino a mi Real Hacienda en lo que tocare.
XLVII	Si en los puertos de mis dominios conducen algunas presas no se hallará proporción de venta sin debido arbitraje.
XLVIII	A los cabos de los vageles [sic] de corso, se reputarán sus servicios durante el mismo acto, como si fuesen ejecutados en mi propia Real Armada.
XLIX	Toda gente del equipaje de estos vageles [sic], aunque no sean matriculada, gozarán el fuero de marina mientras sirvan a ellos.
L	Todos los oficiales y marineros tripulantes de las naves corsarias de mis reinos, recibirán; sí resultasen heridos en combates, el goce de lo propuesto y destinado para ello en marina.

Fuente: por El Baylio Fr. Don Julián de Arriaga; citado: de Azcárraga y de Bustamante. Ob.cit, pp. 291 a 305.

España debía empeñarse cada vez más en fomentar el corso oficial contra las prácticas *corsopiratéticas*, pero la poca disponibilidad de buques artillados hacían dispareja la lucha y, en su mayoría, las naves que poseía ese reino estaban destinadas al tráfico comercial, de modo tal que tendrían la inescapable tarea de resolver dicha situación. Por muchas que fuesen las leyes promulgadas por los Consejos Reales para ponerle coto al auge aventurero en las posesiones de ultramar, era imprescindible el uso de las fuerzas en armas para hacer prevalecer la supremacía.

La estrategia debía comenzar por engrosar las nóminas de vasallos, contratando para ello agentes nacionales y extranjeros, preferiblemente que



poseyeran barcos con cañones de largo disparo para patentarlos, asimismo, debieron transformar buena parte de los buques *charangueros* en flotillas de ofensiva para congregar entre contratados y propios el mayor número posible para darle forma a la *Armada Real* y con ella resguardar desde las costas propias al imperio, hasta las del lejano Nuevo Mundo.

España, aunque no se hallase en un caso de análogo fomento corsario, porque tenía pocas embarcaciones de utilidad para el corso y necesitaba las de línea y su marinería para vigilar y guardar sus dilatadas costas así como sus dominios de América, podía, sin embargo, facilitar otros alivios que fomentasen extraordinariamente el número de sus armadores privados, obteniéndose, además de las ventajas expuestas, un gran aumento de marinería habilitada, pero valiente y aguerrida, de que pudiera echarse mano en ocasiones urgentes que obligasen a hacer navegar en un rápido plazo una gran armada con facilidad de trasladarse de unos Departamentos a otros con seguridad y mediante la ligereza de las embarcaciones corsarias con buen armamento y todos sus pertrechos a punto.⁵

A los españoles les tocaría enfrentar lo que pudiera llamarse una doble batalla, primero, porque debían desafiar la realidad de las guerras declaradas por sus principales adversarios, desarrolladas dichas acciones bélicas en varias etapas, y segundo, lo más escabroso, las acciones de los corsopiratas, quienes ensalzados en principio por aquellos reinos adversos, tomaron la decisión de separarse de lo pactado para terminar confederarse luego como grupos aislados y disputar directamente ellos el botín en las *propias* colonias americanas sin la necesidad de rendir cuenta a soberano alguno.

Los corsopiratas actuando bajo auspicio real o por cuenta propia, serían calificados dentro del seno jurídico español como delincuentes, en tanto y cuanto violaban todo *Derecho de Gentes*, a lo cual se dictaminarían las leyes para sus persecuciones, aprehensiones y posteriores condenas.

En los rastreos, los barcos *corsoficiales* -también llamados *buques policías*-, entrarían en los mares que creyesen convenientes para dar con la hartada de

⁵ José Luis De Azcárraga y De Bustamante. *El Corso Marítimo (concepto, justificación e historia)*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Instituto «Francisco Vitoria». Madrid. Diana, Artes Gráficas, 1950, p.113.

pillos y, en las guaridas donde fuesen prendidos, podrían resolverse *in situ* los juicios con tribunales competentes de dichas regiones. El buque policía que efectuara las capturas en islas y regiones desoladas, debía asegurarse del estado de la tripulación y de las naves que tripularan, para después conducirlos a puerto seguro entregándolos a las autoridades locales que representarían el poder monárquico en las posesiones ultramarinas.

Sólo se podría proceder militarmente al recibir respuesta de fuego por parte de los piratas, allí estarían obligados los *corsoreales* a disparar sus cañones en legítima defensa, entendida esta actuación, como debido procedimiento militar en el marco de las leyes que así les regían. Los géneros decomisados no serían reconocidos como de su propiedad, ya que los mismos habrían sido resultantes de robos y saqueos, devolviéndose esos bienes a sus legítimos dueños de ser posible, o por el contrario pasarían a *custodia* real, en donde se les darían destino final en subastas públicas o simples vendimias.

Cuadro N° 3

Despachos de Cédulas y provisiones dadas a los Oficiales para los resguardos y defensas de los reinos de su Majestad contra todo enemigo: 1486- 1567.

Día	Mes	Año	Descripciones de las Cédulas y Provisiones Reales
13	Marzo	1486	Real cédula enviada al corregidor de Vizcaya para que haga pagar con castigos a ciertos corsarios que robaron una nao.
15	Octubre	1505	Real provisión en donde se ordena a los oficiales de S. Mgt. Hacer carracas para ofensa y defensa de enemigos y corsarios empleados por otros reinos.
01	Junio	1505	Real Cédula mandando armar fustas contra enemigos y corsarios.
05	Febrero	1509	Reales cédulas expedidas al Corregidor de las Cuatro Villas y a otras autoridades encargándoles la prisión del corsario-enemigo Pedro de Mondragón.
21	Abril	1513	Real cédula a los oficiales de Sevilla mandando a que provean lo necesario para resguardar los navíos de la Carrera de Indias contra los corsarios-enemigos franceses



13	Junio	1522	Provisiones para armar una escuadra contra corsarios-enemigos franceses que salen a robar las naos de Indias.
13	Julio	1522	Real provisión despachada a los mercaderes de Indias quienes la solicitaron en virtud de hacer armada para la guarda de los mares del poniente contra corsarios-enemigos franceses.
11	Agosto	1522	Registro de la vuelta de algunos corsarios-enemigos franceses a las Indias después de haber cometido anteriormente algunos robos.
11	Septiembre	1522	Asiento real con los comerciantes de Sevilla para que se les garantice armada contra corsarios-enemigos franceses que penetran por el río Guadalquivir, haciendo estragos.
18	Abril	1525	Asiento igual al anterior.
14	Mayo	1528	Real provisión para hacer Armada para resguardar con dicha escuadra las costas y los navíos de Indias por la vuelta de corsarios-enemigos franceses. Encargado el Gral. Sancho de Herrera.
13	Agosto	1528	Nombramiento de General de Armada contra corsarios a favor del Comendador Aguilera; Mariscal de León.
13	Febrero	1533	Despacho de real asiento para hacer Armada contra todo corsario-enemigo, cual fuese su nacionalidad o gobierno contratante.
25	Septiembre	1534	Carta de aviso del Marqués de Tripalda al Emperador dándole aviso de la toma de Túnez por Barbarroja.

Fuente: *Ibíd.*, pp. 231, 232, 233. Elaboración propia.

Las escuadras *pilléricas* lanzadas sobre la América inicialmente con el propósito de estrangular el arreglo *dúodiviso* papal (1493/94), terminaron actuando por cuenta propia, volviéndose también contra sus antiguos patrocinantes, de modo tal que una nueva especie de ladronzuelos marinos surgiría al calor del medio antillano: los piratas libertarios, figurados por el

pistolón, el parche en el ojo vaciado, el gancho en vez de la mano, el tricornio y la pata de palo.

...los piratas fueron así, en definitiva, un instrumento de dominación, empleado hábilmente por gobiernos o compañías comerciales para romper el monopolio hispánico y poder establecer así sus propias colonias. Una vez logrado esto, se volvieron tan intolerantes como España y Portugal y reivindicaron la domesticación, frecuentemente con el mismo carácter monopolista que ellas habían repudiado⁶.

A España se le iría buena parte del siglo XVI y XVII en la lucha por contrarrestar las hostilidades impuestas por los piratas. Legislación y Armada, serían las prácticas represivas para detener tales aventuras, consiguiendo con esas medidas, más en contra que a favor, alertarlas y alentarlas. Las inmensas extensiones continentales terrestres y marítimas, permitirían a los forajidos actuar con ventajas, porque esos elementos los aprovecharían al máximo a la hora de ejecutar los operativos de reconocimientos y asaltos de los poblados más importantes, mientras que para la Corona se traduciría el vasto escenario, en una gran dificultad para efectuar los controles y resguardos. Largos años a costas pesaría sobre los hombros de los españoles responsables en domeñar la plaga del piraterismo que ganaba fuerza y espacio cada vez más.

...a lo largo del siglo XVI, mientras España consolidó, física e institucionalmente su soberanía americana, el único a ésta que sus rivales de Europa occidental estaban en capacidad de oponerle fue la piratería...

Ante esas incursiones, a menudo violentas, acompañadas con incendios, saqueos y asesinatos, se emprendió tempranamente una política de construcción de fortificaciones costeras, (...). Un ejemplo de éstos es la Real Instrucción para Juan de Texeda, de 23 de noviembre de 1588, a quien el Rey encarga construir fuertes en varios puertos caribeños.

La erección de fortificaciones, cuyos restos aún hoy se conservan en nuestras costas, corresponden, siguiendo el vocabulario de la época, a la 'defensa estática', iniciada a gran escala en el siglo XVI.

⁶ Vid., Manuel Lucena Salmoral. *Piratas, Bucaneros y Filibusteros y Corsarios en América: Perros, mendigos y otros malditos del mar*. Edit. Grijalbo, S.A. de Venezuela, p. 1994, p.15.



Pero los fuertes por sí solos, no bastaban para guarecer las costas: debían complementarse con la ‘defensa móvil’, constituida por buques para recorrer las costas y el resguardo de alta mar o corso, formado por embarcaciones mayores capaces de batirse en mar abierto.⁷

No podía España desfallecer ante el acecho perenne de los atrevidos forasteros independientemente de su franca desventaja, debía continuar ampliando sus esfuerzos para demostrar supremacía en los recién conquistados reinos de ultramar. La política de defensa iniciada, debía arreciarse, aumentando las Flotas de Armada y supeditando los actos de aventuras a draconianas leyes aplicables en severos castigos para con todos los comprometidos en acciones piráticas.

Para mantener el reino castellano las batallas contra los adversarios y sus aliados corsopiratas, incluso, contra los desertores devenidos en *libertomareantes*, no debía escatimar económicamente el sostenimiento de tales confrontaciones, así los presupuestos designados aumentarían de acuerdo a los propios actos agresores, sin embargo, también se hacía indispensable para la Real Hacienda buscar las estrategias que permitiesen minimizar gastos a la empresa bélica, y maximizar la efectividad de los dispositivos.

Los controles financieros serían posible si se consideraban las jurisdicciones respecto a las condenas de los piratas, y la organización de los despachos de naves mercantes y de Armada hacia los nuevos reinos. Por una parte, se dispondría en que las sentencias debían cursarse en las provincias cercanas a sus aprehensiones y, por otro lado, el sistema de flotas de la Carrera de Indias quedaría sujeto a las disposiciones de la Casa de la Contratación de Sevilla, con carácter de exclusividad.

La Rey⁸. Gover³.

Po. q^{to}. p^f. hav^{se}. considerado los yncombenientes, ygastos que se causan detraer presos a estos Reynos los èstrangeros que son haprenhendidos

⁷ Eulides Ortega Rincones. *Historia del Resguardo Marítimo de Venezuela. 1781- 1804*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia. Estudio, Monografías y Ensayos. Caracas, 2003, pp. 24-25 y ss.

⁸ En el extracto que hacemos del documento en cuestión, copiamos al calco la grafía de la época.

en las costas de las Indias Occidentales, p^o. andar pirateando en ellas, y que es bien que con ejemplo de la Justicia escarmienten a los otros, y sustenten los daños, y robos que hacen (...)⁹

En el siguiente cuadro se reseña una *Provisión Real* en la cual se destina la organización de flotas para los primeros días de abril de cada año, así como los deberes y derechos de los Oficiales de su Majestad y los tripulantes de esas naves.

Cuadro Nº 4

Despachos de Flotas por disposiciones reales y otras diligencias: 1571-1572

Día	Mes	Año	Despachos y diligencias
25	Diciembre	1571	Se ordenó a los oficiales de Sevilla que incorporasen las naos Capitana y Almiranta al sistema de flota.
30	Diciembre	1571	Se mandó a que la dicha flota saliese en el mes de abril de cada año por las condiciones naturales, ordenándose, a su vez, dar aviso a los mercaderes y cargadores.
25	Enero	1572	Se mandó a los oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla despachar con prisa la dicha flota para que ésta saliese al tiempo ordenado.
			Por otra cédula de la misma data se manda al general de la dicha flota que por su parte hiciese todo para diligenciar el zarpe de los buques en el mes previsto.
19	Febrero	1572	Se mandó a los oficiales de Sevilla a despachar las salidas de las naves por muchas o pocas que hubiesen.
27	Marzo	1572	Su majestad manda por carta real en dos capítulos dirigidos a los oficiales de Sevilla para que proveyesen a las naos Capitana y Almiranta de siete piezas de artillería para resguardo.
01	Abril	1572	Se insiste a los oficiales en sus diligencias.
			En otra cédula se informa a que los tripulantes de las naves deben también acordarse para salir en fecha prevista.
11	Abril	1572	Se ordenó la revisión exhaustiva de cada nave antes de zarpar.

⁹ Archivo General de Indias (AGI), Indiferente, 430, L. 41\1\583.



09	Octubre	1572	Se ordenó al alistamiento de 150 soldados para los galeones al mando de Pedro Menéndez.
			Se mandó a los oficiales de la Armada que a los 150 soldados se proveyesen de las raciones y de todo lo demás.
			Por otra cédula se dio aviso al Adelantado Pedro Menéndez de que por la presencia de corsarios franceses, debía hacer presencia con su Armada a las costas, principalmente, a Cuba en la cual dejaría 50 de los soldados, al igual que en San Juan otros 50 soldados más y la misma cantidad en Cartagena.
			Por aviso que se dio en la Isla La Española del temor a la presencia de corsarios, la Audiencia recibió una relación escrita para que se le diesen a los vecinos órdenes para estar alertas y preparados para hacer las diligencias necesarias contra los piratas y no fuesen sorprendidos.
			En el mismo despacho de la Real Audiencia de la Nueva España se envió a la tierra firme las dichas diligencias, se les notificaría a los gobernadores de Venezuela, Honduras, Cartagena, Yucatán, Cuba, San Juan y Santa Marta.

A los corsopiratas oficiales aún leales a Francia e Inglaterra, una vez logradas las metas de poseer territorios, se les ofreció pertenecer a escuadras regulares de Armada o mercantes, pero en su mayoría prefirieron enfilarse en el negocio pirático, cambiando de una vez y para siempre, las oriflamas que representaban los reinos patrocinantes, e izando en las arboladuras de esas mismas naves, ahora arrebatadas a sus dueños, banderas negras con figuras cadavéricas que ondearían con orgullo por los mares de América.

Los desertores montaron sus propias compañías para actuar contra todos los reinos que poseyeren bienes por ellos codiciados. Las acciones se dirigirían, no sólo a las colonias de España, sino también, a las de sus propios compatriotas o antiguos patronos. Al adquirir las Coronas de Francia, Inglaterra y Holanda asentamientos ultramarinos se les sobrevino, igual que a los españoles, el mal

que ellos mismos habían propagado en América, viéndose obligadas, a legislar y proceder contra las conjuras piráticas ya conocidas.

Todo PIRATA es *hostis humanis generis*, enemigo común con el que no se puede guardar fe ni juramento, (...) Y por ley de naturaleza, los príncipes y los estados son responsables de negligencia si no ponen los medios adecuados para impedir esta clase de robos. Aunque los piratas son tachados de enemigos comunes, sin embargo quizá no deban calificarse así. Sólo se debe honrar con ese nombre (...), a quien posee una república, un tribunal, un ministerio del tesoro, consentimiento y concordia de ciudadanos y, si hay ocasión para ello, cierta clase de paz y alianza. Pero cuando se limitan a un gobierno o estado (...), entonces se les deberá tributar las solemnidades de la guerra, y los derechos de la legación. (Sic).¹⁰

Cuando los intereses sobre el continente americano se diversificaron por la presencia de los distintos países europeos, los problemas se harían ordinarios a todos, y los esfuerzos, aunque no confederados, se dirigirían particularmente al ataque del mismo flagelo marítimo, así, las enjundias de cada Corona se destinarían a sofocar la presencia de los bárbaros, declarados: —coincidiendo en ello todas las naciones— *enemigos comunes*, actuantes al amparo de toda ilegalidad.

La piratería americana, a pesar de haber recibido uno que otro golpe certero por parte de la Armada española, de haberse quedado huérfana por voluntad propia cuando los reinos antagónicos a España alcanzaron a obtener igualmente asentamientos en ultramar, a pesar que se sumaron esfuerzos bélicos para someterlos, que se legislaron leyes draconianas para aplicarles los castigos y las condenas, logró, sin embargo, mantenerse en el tiempo (aproximadamente por dos largas centurias) haciendo todos los asaltos y desgracias posibles, incluso, tomó otras formas distintas a la genésica corsopiratería arribada a este lado del orbe, específicamente, al insular Caribe. De tal modo se transformó, entre los siglos XVII y XVIII, que mutó en bucanerismo y filibusterismo, hijos legítimos de sus ancestros más remotos del Mediterráneo.

¹⁰ Daniel Defoe. *Historia General de los Robos y Asesinatos de los más Famosos Piratas*. (3ra. Ed.). Madrid. Valdemar, 1999, p. 437.



Cuadro N° 5
Extracto de la legislación y estatuto con relación a la piratería:
(Singular a las distintas Coronas)

Numeral	Resuelto
Primero	Si se concede una patente de corso a un mercader, y éste pone un barco con capitán y marineros, y éstos, en vez de apresar mercancías o barcos de otras naciones contrarias y no notificaren lo capturado, será estipulado de piratería, por lo cual se perseguirá para detenerlo y confiscarle los bienes, asimismo se le aplicarán las leyes pertinentes.
Segundo	Si un barco es asaltado y apresado por piratas, y éstos toman al patrón como rehén, por la Ley de la Marina: el barco y el cargamento están obligados tácitamente a rescatarlo, mediante una contribución general.
Tercero	Si se hallase algún súbdito enemigo de la corona (cual fuere) a bordo de una compañía pirata y este cometiese algún robo y fuese apresado, se considerará delito grave como depredación de un enemigo, y será juzgado por lo militar.
Cuarto	Si un súbdito enemigo de la corona (cual fuere) comete un acto de piratería en los mares de esos reinos, sólo será punible propiamente por dicha corona que tendrá —según la de Inglaterra— un <i>Istud Regimen & Dominum</i> , con exclusión de toda otra potencia.
Quinto	Si se cometiera un acto de piratería en los océanos, y en el intento fueran vencidos esos aventureros, sus captores podrán ahorcarlos en una verga sin formalismo ninguno de condena; en caso de ser llevados a puertos próximos, y el juez se negara a procesarlos, los dichos captores sin peligro o pérdida de género alguno, podrán ajusticiarlos ellos mismos.
Sexto	Si se entrega mercancía a un patrón para su transporte a un puerto, y éste la transporta a otro, y la vende y enajena, no se tendrá como delito; pero si, después de descargarla en el primer puerto la vuelve a embarcar y se la lleva, entonces se calificará de piratería.

Séptimo	Si un pirata ataca un barco, y el patrono jura pagar su rescate, y aunque no se haya tomado nada, será piratería de acuerdo a la legislación marina.
Octavo	Si un barco está fondeado y es atacado, entonces será el acto de piratería.
Noveno	Si alguien comete un acto de piratería, así su reino sea amigo, se castigará.
Décimo	Si un pirata entra en los puertos de los reinos de ultramar y roba un barco allí fondeado, no será piratería, al no haberlo cometido <i>Super Altum Mare</i> ; pero será robo según la <i>Ley Común</i> , por <i>Infra Corpus Comitatus</i> . Ningún perdón de delitos comunes se hará extensible a la piratería calificada así.
Décimo primero	Por la 28H.8: Los casos de robos y homicidios cometidos en la mar, o en los lugares de jurisdicción, deberán ser instruidos, juzgados, oídos y sentenciados en plazas y condados, con competencias de los representantes reales, como si los delitos hubiesen sido en tierra.
Décimo Segundo	Por la 11, 12W.3.C.7: Si un súbdito natural o residente de estos reinos (cuales fueren) cometiera piratería u otro tipo de hostilidades, será declarado pirata con igual juicio.
Décimo Tercero	Si un comandante entregare un barco a los piratas y huye en otro, será juzgado y calificado como pirata.
Décimo Cuarto	Toda persona que colabore con cualquier pirata para cometer sus actos en tierra o mar, u ocultare tales piratas y las mercaderías robadas, aceptando pago alguno, será declarado cómplice y se condenará como coautor del hecho.
Décimo Quinto	Por la 4G.C.11.Sec. 7: Todo el que haya cometido o cometa delitos por los que deba ser declarado pirata por la ley 11, 12W.3.C.7; será juzgado por cada uno de esos delitos, lo mismo que la ley 28H.8.C.15; prescribe para el procesamiento de piratas, y no se le concederá el beneficio religioso.
Décimo Sexto	Estas leyes tendrán vigor en todos los dominios reales de América.

Fuente: *Ibidem*, pp.: 437, 438, 439, 440. Elaboración propia.



3. Conclusiones

El empeño económico y jurídico español por sostener en el tiempo la magnificencia de su imperio ultramarítimo, además de consumirle hombres y recursos, le generó una gran inestabilidad política en el seno de su propio reino, puesto que la monarquía debió atender con prioridad sus obligaciones extrapeninsulares para asegurarse el torrente de riquezas que irían a engrosar sus arcas. En los primeros años del arribo, exploración, conquista y explotación del Nuevo Mundo, se puede evidenciar por los registros contables de la Real Hacienda, que fue lucrativa tal empresa, pero todo comenzó a torcerse justo cuando los vecinos europeos más próximos a Castilla decidieron hacerse también con parte de aquellos lugares privilegiados por la mano de Dios. Nada más insoportable para la *sacromonarquía* que la presencia extranjera en sus propiedades; y nada más desagradable que el hecho de tener que lidiar militarmente frente a frente contra sus nuevos enemigos, los cuales, se valieron de la ancestral actividad pirática para hacerles entender lo dispuesto que estaban por establecer colonias también aquende los mares. Los españoles, lenta y agónicamente, no sólo perdieron la supremacía terrestre y naval en la América, sino que en el propio corazón de la Europa serían avergonzados, cuando a su *Gran Armada* o *Felicísima Armada*, le tocó sufragar con poco más de 60 barcos, hacia mediados del año 1588, un enfrentamiento en las costas de la *archienemiga* Inglaterra, lo que dejaría más desguarnecidas de lo que ya estaban, las plazas indianas. Al final, España ya desprovista de fuerzas de contraataque, irremediamente tuvo que aceptar la multiplicidad de naciones en sus quebrantados aposentos, y se relegó a atender las pocas gobernaciones y provincias que les habían quedado, pero tres centurias después, irónicamente, también debió entregarlas a sus descendientes independentistas que no deseaban seguir ligando su suerte a la entonces *Madre Patria*.

LA SAL: OBJETIVO CODICIADO POR HOLANDA EN LAS PROVINCIAS DE NUEVA ANDALUCÍA Y VENEZUELA DURANTE EL SIGLO XVII

The Salt: Aim Coveted By Holland Linen In The Provinces Of New Andalusia And Venezuela During The 17th Century

Rafael I. Dávila P

Graduado como Ingeniero Mecánico (USB, 1990),
Especialista en Gerencia de la Empresa (USB, 1996).
Graduado como Licenciado en Historia (UCV, 2011) y
Candidato a Magister en Historia de las Américas (UCAB).
Correo electrónico: rafaeldavilaparra@gmail.com

Recibido: 28/07/2014

Aprobado: 29/08/2014

Resumen: la existencia de importantes yacimientos de sal de excelente calidad en la región de Araya, atrajo a sus costas a partir de 1599 a los holandeses, quienes empezaron a explotarla en su beneficio, poniendo con ello en peligro el dominio efectivo que tenía España sobre estas tierras, obstaculizando las actividades comerciales de la región, y enfrentando militarmente a ambas naciones en lo que historiográficamente se conoce como La Primera Batalla de la Sal, y la cual terminó en Araya con la victoria española en la Batalla Naval del Puerto de *Ancón de Refriegas* en 1605. No obstante, la misma no fue definitiva, y posteriormente, durante la *Guerra de los Treinta Años*, España y Holanda se enfrascan en La Segunda Batalla de la Sal, la cual tiene como escenarios: Araya, de 1621 a 1623, cuando la presencia del castillo desaloja permanentemente a los holandeses; la isla de La Tortuga, de 1627 a 1638, cuando Benito Arias Montalvo tras derrotar y echar a los holandeses por la fuerza, inunda la salina inutilizándola; y la desembocadura del río Unare, de 1633 a 1640, cuando Don Juan de Orpín, tras expulsarlos del fuerte que construyeron allí, hunde la salina con agua dulce, destruyéndola, junto con todas las otras que había en la región, con lo que puso fin



definitivamente a la presencia de Holanda en las salinas venezolanas, hasta que en la *Paz de Westfalia o Munster* de 1648, se pactó formalmente entre ambas naciones, evitar esta actividad en la Tierra de Gracia.

Palabras claves: sal, contrabando, urca, fortificaciones, defensa de las costas.

Abstract: the existence of important deposits of salt of excellent quality in Araya's region, attracted to his coasts from 1599 the Dutches, those who started exploiting them in their benefit, putting with it in danger the effective domain that Spain had on these lands, preventing the commercial activities of the region, and facing militarily, to both nations what historically it is known as The First Battle of the Salt, and which ended in Araya with the Spanish victory in the Naval Battle of the Port of *Cove of Affrays* in 1605. Nevertheless, the same one was not definitive, and later, during the *War of Thirty Years*, Spain and Holland become absorbed in The Second Battle of the Salt, which has as scenes: Araya, from 1621 to 1623, when the presence of the castle removes permanently the Dutches; The Tortoise island, from 1627 to 1638, when Benito Arias Montalvo after defeating and to throw the Dutches for the force, floods the salt mine rendering useless it; and the river mouth of the river Unare, from 1633 to 1640, when Don Juan de Orpín, after expelling them from the fort that they constructed there, sinks the salt mine with sweet water, destroying it, together with all others that existed in the region, with what he put end definitively to the presence of Holland in the Venezuelan salt mines, until in the *Peace of Westphalia or Munster* of 1648, it was agreed formally between both nations, to avoid this activity in the Earth of Grace.

Key words: salt, smuggling, hooker, fortifications, coast defense.

1. Introducción

Integrados a los dominios de los Habsburgo por herencia de María de Borgoña a su nieto Carlos I de España y V de Alemania, los Países Bajos conformaron una pieza clave durante el gobierno del mencionado Carlos I, quien por cierto nació en Flandes. No obstante, al ser heredados por su hijo Felipe II comenzaron los problemas. Ultra católico y poco afecto a los calvinistas holandeses, la nobleza local lo consideró totalmente castellano y por tanto indiferente o contrario a ellos, y cuando trató de centralizar el gobierno, la justicia y los impuestos, y a perseguirlos en materia religiosa, se rebelaron contra él, iniciándose con ello una guerra que duró 80 años, de 1568 a 1648,

y que condujo en 1579 a que las siete provincias rebeldes se acoplaran en la Unión de Utrecht formando con ello la República de los Siete Países Bajos Unidos en 1581.

Luchando como fuera por la consolidación de su Independencia, la República de los Siete Países Bajos Unidos rechazó la legitimidad del exclusivismo comercial español en el Nuevo Mundo, y ante el embargo económico decretado por España, se adentraron en el Caribe persiguiendo tres objetivos muy claros: 1) Explotar las salinas de Araya principalmente, y otras, como la de la isla de la Tortuga, si fuera menester. 2) Organizar una buena red de contrabando con los vecinos españoles en América que les proporcionara un beneficio al viaje de ida para cargar la sal y abaratar el flete de la misma. 3) Asaltar las flotas y los puertos españoles como corso-piratas. Siendo el primer objetivo antes señalado, del que nos ocuparemos a continuación en el presente trabajo.

2. La primera batalla de la sal¹. Araya (1599-1609)

2.1. La Importancia de la sal para los holandeses

Para finales del siglo XVI y principios del XVII, el interés de los holandeses por la sal no emanaba únicamente del valor del producto en sí, sino de la riqueza que generaba en la preservación y comercio de otros productos y en los mercados internacionales que abría. La sal constituía la materia prima indispensable e insustituible para la conservación del pescado y de la carne, así como para la industria quesera y mantequillera, por lo que se convirtió en un importante elemento de ingreso fiscal para los gobiernos, y en un producto fundamental en los intercambios comerciales entre el norte y sur de Europa, los cuales eran controlados por los mercaderes neerlandeses en un régimen cuasi-monopólico.

Para entonces, la sal marina que se encontraba en la costa Atlántica de la Península Ibérica, así como en el Mediterráneo y ciertos lugares de América,

¹ El término *Batalla de la Sal* para describir las acciones holandesas en las salinas de lo que hoy es la República Bolivariana de Venezuela, es empleado por Cornelio Goslinga en: *Los holandeses en el Caribe*. La Habana, Ediciones Casa de las Américas, 1983, p.110 y por Luis Brito García en: *Demonios del Mar. Piratas y corsarios en Venezuela 1528-1727*. Caracas. Comisión Presidencial del V Centenario de Venezuela, 1998, p. 366.



había suplantado a la sal gema centroeuropea, cuya extracción y distribución eran más costosas, no obstante, para que la comercialización de un producto pesado y perecedero como la sal fuese lucrativa, se requería que el viaje de ida en su búsqueda diese unos beneficios que ayudasen al menos a pagar el flete y otros gastos del viaje de vuelta, algo que se logró gracias a la necesidad de trigo y de pertrechos navales que tenían los países productores de sal, y que permitía un intercambio de comercio equilibrado con los mercados Bálticos, abaratándose el transporte, lo cual junto al refinado, eran los factores que encarecían el producto.

Para Holanda, el abaratamiento del producto era fundamental en virtud de que el mismo era el método de conservación usado en su importante industria arenquera, cuya flota en plena expansión desde 1550 había pasado de 150 embarcaciones a unas 4.000 en unos 100 años, lo que suponía una industria naval floreciente: ‘Dios ha hecho de Holanda y el negocio del arenque un ejemplo de Su favor a todo el mundo’ observó Meinert Semeyns, historiador del arenque y abogado de Enkhuizen, en el siglo XVII². Además, la provincia de Zelanda, que era poco pesquera, había perfeccionado un procedimiento para blanquear la sal que era apreciado en toda Europa, especialmente en el Báltico: “La sal se la llevaban en bruto comprada a precios bajos, 10 o 12 reales el caíz (medida de capacidad empleada para el comercio equivalente a 12 fanegas castellanas) y la vendían a las provincias leales a 70 u 80, una vez refinada”³, lo cual obviamente producía grandes ganancias e incrementaba aún más, la importancia que tenía la sal para los holandeses.

Hasta 1599, los holandeses se abastecían de sal en Sanlúcar (Sevilla, España) y en Setúbal (Portugal), llegando a movilizar casi 200 barcos de transporte al mes, pero éstas fuentes se cerraron cuando Felipe III de España, en un esfuerzo por perjudicar económicamente a la República de los Siete Países Bajos Unidos, prohibió totalmente a los barcos neerlandeses el comercializar con sal de la Península Ibérica. Medida que si bien no tomó por sorpresa a los comerciantes del producto que ya la esperaban,⁴ si hizo urgente e impostergable

² Cornelio Goslinga, *Ob. cit.*, p. 110.

³ Jesús Varela Marcos, *Las salinas de Araya y el origen de la Armada de Barlovento*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, Serie Historia Colonial, No 146, 1980, p. 53.

⁴ Las restricciones al comercio holandés con España habían comenzado con Felipe II a principio de la década de 1580 y se habían agudizado en 1588 tras la derrota de la Armada

para ellos, el encontrar un nuevo lugar en donde proveerse del mismo, siendo precisamente Araya, el óptimo para tal fin.

2.2. Las salinas de Araya

Descubiertas por Alonso Niño y Cristóbal Guerra entre 1499-1500, Pedro Mártir de Anglería las divulga por Europa en sus *Décadas*⁵, escribiendo de ellas:

...En aquella playa de Paria hay una región llamada Haraya, que es notable por la fuerza de los vientos, empuja las aguas a una vasta planicie que hay allí junto y, saliendo el sol, cuando se tranquiliza el mar, se coagulan en blanquísima y óptima sal; y si acudieran allí pronto antes de que llueva, podrían cargarse cuantas naves surcaran el mar...⁶

Pero no es sino hasta 1569 cuando el Gobernador de Cumaná, Don Diego Fernández de Serpa toma posesión jurídica de las mismas incorporándolas definitivamente a su Provincia y explotándolas por primera vez pues, “con ayuda de doce soldados y trescientos indios extrajo en ocho días más de 4.000 fanegas de sal”⁷, no obstante, pronto se olvidan de ellas. La metrópoli era productora de sal y no necesitaba el producto, y la actividad económica de la región estaba completamente dominada por las pesquerías de perlas de Margarita.

El ingeniero Bautista Antonelli, en el informe resultado de su visita los días: 19, 20 y 21 de junio de 1604, y titulado *Relación de la Gran Salina de Araya*, la ubica en diez grados de altura entre el trópico de Cáncer y la Equinocial⁸,

Invencible. Por cartas del 11 de enero, 9 de febrero y 12 de febrero de 1587, Felipe II expresa su preocupación por la entrada de mercancía holandesa en los barcos que venían a cargar sal en el Cantábrico, y ordena que se investigue el destino de dicha mercancía desembarcada. Datos tomados de Fernando de Bordejé Morencos, *Tráfico de Indias y Política Oceánica*. Madrid, Editorial Mapfre, 1992, p. 168.

⁵ Las *Décadas* fueron publicadas en Venecia, en España y en Londres, por lo que puede suponerse que el texto llegó a los Países Bajos, y a través de él los holandeses conocieron de la riqueza de Araya.

⁶ Pedro Mártir de Anglería. *Décadas del Nuevo Mundo*. Década I, libro VIII, en: Jesús Varela Marcos. *Las Salinas de Araya y el origen de la Armada de Barlovento*. Caracas, Academia Nacional de la Historia. Serie Historia Colonial # 146, 1980, p. 57.

⁷ Pablo Ojer. *Las Salinas del Oriente venezolano en el siglo XVII*. Caracas, UCAB, 1962, p. 4.

⁸ Graziano Gasparini, *Las Fortificaciones del Periodo Hispánico en Venezuela*. Caracas, Ernesto Armitano, 1985, p. 235.



mientras que el Gobernador de Cumana, Don Diego Suarez de Amaya en carta al Rey de fecha 13 de mayo de 1603, las describe de la siguiente manera:

La dicha salina está a dos leguas de aquí en esta mi jurisdicción, y diez y siete del puerto de la Margarita; tiene de largo una buena legua, y está prolongada del Nordeste al Sudeste, y por lo más ancho tendrá de quinientos a seiscientos pasos... Y el puerto será capaz para estar surtos en él más de doscientos (se refiere a navíos); y desde el dicho puerto, que está al Oeste, asta la salina, ay quatrocientos (sic) y cincuenta pasos de los míos, de tierra llana y arenisca.⁹

Por lo que, Araya era una laguna de sal natural, sal gema que las lluvias disolvían y depositaban en un lago, de excelente calidad, “30% mejor que la de la península ibérica”¹⁰, dura como una piedra, por lo que fácilmente podía resistir el calor y la humedad de la larga travesía del Atlántico, separada del mar, pero con fácil acceso desde éste a través de un amplio puerto natural, sin ninguna defensa llamado Arcón de Refriegas, pero sobre todo, sumamente rica en sal. Suarez de Amaya indica que: “Es tan abundante, y crece la sal con tanta fertilidad que, si pasado un mes de haber cargado trescientos navíos, volvieren otros tantos a cargar de la misma parte donde cargaron los primeros, hallarán tan crecida la sal como si nunca se hubiese tocado en ella”¹¹.

Tales ventajas fueron sin duda apreciadas por el Capitán holandés Daniel de Mugerol, quien según carta de Don Luis de Fajardo al Rey del 25 de diciembre de 1605 “fue el primero que descubrió estas salinas de Araya (para los holandeses), y el que las gobernaba, llamando señor de ellas al conde Mauricio”¹² en una fecha tan temprana como 1593, “y el que más daños y

⁹ “Descripción de la Salina de Araya hecha en 1603 por D. Diego Suarez de Amaya, Gobernador de Cumana”. Archivo General de Simancas, leg 2.637. Tomado de Jesús Varela Marcos, *Ob.cit.*, pp. 263-264.

¹⁰ Cornelio Goslinga, *Ob. cit.*, p. 112.

¹¹ “Descripción de la Salina de Araya hecha en 1603 por D. Diego Suarez de Amaya, Gobernador de Cumana”. Archivo General de Simancas, leg 2.637. Tomado de Jesús Varela Marcos, *Ob.cit.*, pp. 263-264.

¹² “Carta de Don Luis Fajardo al Rey escrita sobre el paraje de Puerto Rico, en 25 de diciembre de 1605”. Archivo General de Simancas, leg 652. Tomado de Jesús Varela Marcos. *Ob.cit.*, p. 204.

robos ha hecho en estas islas y costas de 12 años a esta parte”¹³. Por lo que no fue de extrañar que al prohibir Felipe III de España a los barcos holandeses el comercializar con sal de la Península Ibérica, “a partir de marzo de 1599 las resoluciones de los Estados Generales estén llenas de demandas y de comisiones de corso para barcos de sal, cuyo destino específico era Punta de Araya”¹⁴. Había comenzado en forma organizada y muy eficiente, “la primera exportación de América a Europa en lo que a materia prima se refiere”¹⁵.

Dicha explotación fue descrita en su informe por el ingeniero Bautista Antonelli en junio de 1604, de la siguiente manera:

...Cada ciudad tiene hechas en la salina sus planchadas ó tablado, unas tablas á lo largo y otras por encima, que atraviesan muy bien clavadas, donde se descarga la sal, que traen en las chatas, (...) las cuales traen cargadas de sal dos ó tres hombres á la sirga por el agua hasta la planchada, (...) y de allí a la mas tienen hechos cuatro ó cinco caminos entablados, por donde llevan la sal con carretones y descargan la sal en los bateles con que la llevan á las urcas.

...cuando hay luna salen á trabajar de noche por respeto del gran sol que hay de día (...) Sacan la sal estas naciones con picos y barretas, y luego la levantan con unas cuñas de hierro largas como quien saca piedras de una cantera.¹⁶

Estas urcas¹⁷, era un tipo de navío mercante diseñado por los holandeses para las costas bajas y las aguas agitadas de Flandes, no obstante, los mismos podían equiparse con artillería cuando incursionaban en parajes peligrosos, lo cual era el caso, tal como se demuestra por el hecho de que en el Congreso de la Sal de Hoorn de 1602, se acordaran medidas protectoras para los barcos que navegarían a “Punto Rey, en las Indias Occidentales, a cargar sal”¹⁸. Dichas

¹³ Ídem.

¹⁴ Cornelio Goslinga, *Ob. cit.*, p. 111.

¹⁵ Jesús Varela Marcos. *Ob. cit.*, p. 56.

¹⁶ Juan Bautista Antonelli, “Relación de la Gran Salina de Araya” en Juan Agustín Ceán-Bermudez. *Noticias de los Arquitectos y Arquitectura de España*. Madrid, Editado por Eugenio Llaguno y Amirolo, 1829, Vol III, p.282 citado por Graziano Gasparini, *Ob. cit.*, p. 236.

¹⁷ Eran buques de 200 o 300 toneladas, anchos en su centro, fondos planos, de unos 40 metros de largo, y con gran capacidad de carga para el transporte de mercancías. Tenían castillos poco elevados, lo que, al reducir el volumen de obra muerta, mejoraba su comportamiento en el mar.

¹⁸ Cornelio Goslinga, *Ob. cit.*, p. 112.



medidas especificaban que: “los barcos navegarían conjuntamente a las órdenes de un Almirante y llevarían armas, artillería y catapultas”¹⁹.

Tales escuadras según narra el Gobernador Suarez de Amaya al Rey son “de cinco en cinco, y de seis en seis, y más, y menos, y la mayor escuadra no pasa de doze o quatorce”²⁰, y cada una trae de “treinta a quarenta hombres”²¹, y vienen

...sin escoltas de navíos de guerra, pero artillados, zarpaban de los Países Bajos directamente a las Antillas Menores, situadas al este del Caribe. Allí por lo general en San Vicente, se aprovisionaban de madera y agua, capturaban y mataban algunas cabras y proseguían a Margarita. Desde esta isla se dirigían a Araya. (...). El promedio de armas de cuatro a doce cañones y algunos mosquetes y arcabuces.²²

Una vez llegados a puerto, los marinos desembarcaban y comenzaban a sacar la sal, pero aunque la mayoría de los barcos eran urcas salineras, otras, llamadas de rescate, no venían vacías desde Holanda, pues a fin de obtener un beneficio del viaje de ida y abaratar el flete de la flota, dichas urcas traían una serie de productos que vendían de contrabando a los colonos españoles, supliéndolos así de las mercancías que España no les podía proveer, y llevándose como pago por las mismas las mejores perlas de Margarita. Al respecto el Gobernador Suarez de Amaya se quejaba al Rey:

Y no solamente las dichas urcas llevan sal, sino también traen algunas mercaderías, con que ellos y los navíos de rescate se llevan gran suma de perlas... y es que aunque se ponen guardias en la ranchería y los negros duermen debajo de llave, en viendo urca de rescate cerca de tierra, aunque este dos leguas de la ranchería, se van de noche a rescatar con ella llevando las perlas de más valor...²³

¹⁹ Ídem.

²⁰ En carta enviada al Rey en 1602 el Gobernador Suarez de Amaya especifica que: *y las mas que han venido juntas ha sido este año (1602) que ha venido escuadra de diez y siete*. Tomado de Jesús Varela Marcos, *Ob. cit.*, p. 75.

²¹ “Descripción de la Salina de Araya hecha en 1603 por D. Diego Suarez de Amaya, Gobernador de Cumana”. Tomado de Jesús Varela Marcos, *Ob. cit.*, p. 270.

²² Cornelio Goslinga, *Ob. cit.*, p. 113.

²³ “Descripción de la Salina de Araya hecha en 1603 por D. Diego Suarez de Amaya, Gobernador de Cumana”. Tomado de Jesús Varela Marcos, *Ob. cit.*, p. 268.

Así, al Gobernador le era imposible frenar el contrabando y se quejaba al Rey de

... la gran desberguena de estas urcas que se nos vienen a poner a vista de ojos porque vayan a rescatar con ellas y yo hago todas mis diligencias para ebitar esto, y como esta ciudad (se refiere a Cumaná) tiene tantas entradas y salidas por el monte que salen al mar, no puedo por mi persona acudir a todas, y ay pocos de quien fiar un puesto que lo guarde bien...²⁴

Además, la continua presencia de barcos salineros frente a Cumaná (en ocasiones había hasta 40) obligaba a los vecinos de la villa a mantenerse vigilantes y armados, dejando abandonados sus cultivos de tabacos y sus hatos de los Valles de Cariaco y Cumanacoa. El Gobernador Suárez de Amaya había establecido un puesto de guardia en el Monte Maurica, ubicado sobre la salina, donde unos vigilantes avisaban con señales de humo y candeladas los movimientos de las urcas holandesas. Con ello armaba a los pocos vecinos, ‘37 hombres’²⁵, y llevaba una estadística del número de barcos que llegaban. Más nada podía hacer, y los holandeses lo sabían, por lo que explotaban la sal confiadamente.

Su estadística sin embargo, enviada al Consejo de Indias, es ilustrativa de la gravedad de la situación y de cómo España había perdido, ante la magnitud de la presencia holandesa, no solo el control de la salina, sino también el dominio del mar. El anteriormente llamado *mare clausum*, había dejado de ser no solo cerrado para todo aquel que no fuera español, sino que los españoles se sentían cercados en Tierra Firme por no poder usarlo con seguridad, tal como lo expresa en Gobernador al Rey: “los navíos [holandeses] nos tienen aquí cercados, de manera que no entra en este puerto navío ni fragata ni varco del trato de los que solían bastecer esta tierra”²⁶.

²⁴ Carta de Don Diego Suárez de Amaya al Rey. Cumana 14 de noviembre de 1600. Audiencia de Santo Domingo. Manuscrito 187. Sevilla. Archivo General de Indias. Tomado de Pablo Ojer, *Ob. cit.*, p. 11.

²⁵ Cumaná en 1600 solo tiene: 51 casas, de las que 9 ó 10 son de clérigos; pero si se tiene en cuenta que buena parte de los vecinos se hallan en sus labranzas a 6 leguas de la ciudad, y en las pesquerías de perlas, en realidad y en lo que respecta a la defensa sólo pueden servir 37 hombres. Carta de Don Diego Suárez de Amaya al Rey. Cumana 14 de noviembre de 1600. Audiencia de Santo Domingo. Manuscrito 187. Sevilla. Archivo General de Indias. Tomado de Pablo Ojer, *Ob. cit.*, p 13.

²⁶ Jesús Varela Marcos, *Ob. cit.*, p. 86.



Datos proporcionados por Don Diego Suarez de Amaya al Consejo de Indias²⁷:

Periodo	Fecha de la carta	Urcas salineras	Urcas de Rescate	Otros navíos	Hombres cargando sal
Del 7 de junio de 1599 al 2 de julio de 1600	2 de julio	Enero 40 Junio 6		ingleses	1.000
Julio 1600 a junio 1601	19 de junio	108	8	1 italiano y ingleses	2,450
Junio 1601 a junio 1602	15 de junio	96	5	Sin especificar	2.150
Junio 1602 a mayo 1603	13 de mayo	172	13		3.885
Mayo 1603 a mayo 1604	22 de mayo	36	11		1.022
Total		456	37	1	10.507

Nota: En 1603 se especifica que el mes con más afluencia de urcas fue enero con 60 salineras y 4 de rescate.

Ante esta situación el Gobernador Suarez de Amaya planteaba al Rey varias alternativas, las cuales pasaban por añejar la salina con agua de mar para hacerla inútil, enviar la *Armada de Barlovento*²⁸ o suministrarle a él: “Dos o tres galeras bien armadas de infantería y chusma, que con ellas me obligo defender que las urcas no tomen sal, haziendoles los daños posibles”,²⁹ pero España, con sus eternos problemas presupuestarios, nada podía hacer en esos momentos, y Felipe III hizo oídos sordos a las suplicas de Su Gobernador.

²⁷ *Ibidem*, p. 73.

²⁸ La creación del la Armada de Barlovento para el Caribe fue mil veces pregonada a principios del siglo XVI y solo ejecutada después de 1640. Es por ello que Don Diego Suarez de Amaya solicitaba del Rey su intervención sin saber que realmente era solo un plan en discusión en la Corte.

²⁹ “Descripción de la Salina de Araya hecha en 1603 por D. Diego Suarez de Amaya, Gobernador de Cumana”. Tomado de Jesús Varela Marcos, *Ob. cit.*, p. 266.

2.3. La Batalla naval del puerto de Ancón de Refriegas

La primera respuesta concreta que da el Consejo de Estado a las múltiples cartas de suplicas que desde 1600 le enviaba el Gobernador Don Diego Suarez de Amaya fue la visita del ingeniero Baptista Antonelli, junto al Capitán Pedro Suárez Coronel, a las salinas de Araya los días 19, 20 y 21 de junio de 1604³⁰. De dicha visita proviene el informe: *Relación de la Gran Salina de Araya*, que Antonelli envía al Rey, y en donde se descarta añejar la salina por ser naturalmente imposible, recomendando en cambio la construcción del Castillo, decisión que para entonces fue postergada por falta de dinero.

No obstante, consciente de que algo se debía hacer para sacar a los holandeses de la salina, el Rey por fin opta por la solución militar, y en septiembre de 1605, la *Armada Real del Mar Océano*, al mando de Don Luis de Fajardo, e integrada por 14 galeones, 4 pataches y 1 carabela, zarpa de Lisboa con destino oficial Flandes, a fin de burlar el espionaje holandés, y evitar cualquier aviso que haga desaparecer a las urcas de Araya.

Avistada el 5 de noviembre de 1605 la isla de Margarita, Don Luis Fajardo dividió la flota en dos brazos, para copar los barcos que estuvieran en la salina, e impedir que las urcas escaparan por el lado contrario de donde se presentaba la Armada, de allí que el éxito fue completo. Los galeones coparon a las 8 urcas que se encontraban cargando sal en el puerto de Ancón de Refriegas, y los holandeses no intentaron ni defenderse, “dándose a la huida, a fuerza de remos, sobre los bateles que empleaban para el transporte de sal”³¹, y llegando de esta manera a tierra para intentar esconderse en los montes cercanos. Al otro día, 7 de noviembre de 1605, Don Luis Fajardo, en una “pequeña operación en tierra los capturó e hizo cumplir las leyes establecidas respecto a piratas *in fraganti*”³² condenándolos a todos a muerte y ejecutándolos.

No obstante, antes de llegar al puerto los galeones españoles, un patache holandés cuyo Capitán era Daniel de Mugerol, quien como mencionamos anteriormente administraba la salina en nombre del Conde Mauricio, salió a

³⁰ “Noticias transmitidas por el Duque de Medina Sidonia al Rey sobre las salinas de Araya”. Archivo General de Simancas, Sec. Estado, legajo 2.637. Tomado de Jesús Varela Marcos, *Ob. cit.*, p. 275.

³¹ Jesús Varela Marcos, *Ob. cit.*, p. 202.

³² *Ibidem*, p. 205.



reconocer a la Armada por encima de los bajíos, y cuando supo que eran barcos españoles, intento darse a la fuga haciendo señales al resto de los barcos de la salina para que huyeran. Abordado por dos chalanas, aunque peleó cuanto pudo, Mugerol terminó rindiéndose al caer herido, por lo que fue puesto preso y ejecutado en la horca al día siguiente.

Esta fue la primera batalla naval realizada en aguas del Caribe Venezolano, y aunque las señales que hizo Mugerol antes de su captura fueron suficientes para que otros dos pataches holandeses escaparan, al final de la jornada del 6 de noviembre de 1605, la *Armada Real del Mar Océano* había cumplido con la misión que se le había encomendado³³, pues no solo capturó las urcas salineras, sino que también destruyó toda la infraestructura que para la carga de la sal, tenían instaladas los holandeses en el puerto de Ancón de Refriegas, y desarticuló la red comercial dirigida por Mugerol, capturándolo y ejecutándolo.

Es de resaltar que, los relatos holandeses destacan la crueldad española en virtud de que consideraban a los mismos como simples piratas y no como corsarios, pues al no reconocer la Independencia de la República de los Siete Países Bajos Unidos, tampoco España aceptaban sus patentes de corso, de allí que:

Trataron muy rudamente a los capitanes y las tripulaciones. Algunos fueron ahogados, y a otros más les partieron las piernas. Cuando menos ocho de los cargueros de sal eran de Hoorn, y la ciudad sufrió una pérdida material de más de 100.000 florines. Más profunda que el sacrificio monetario, sin embargo, fue la estela de amargura que los españoles dejaron con sus acciones en Punta de Araya³⁴

Don Luis Fajardo permaneció un mes cerca de Araya e hizo una buena caza pues capturó otras 4 urcas, 1 patache y 2 navíos, con cargas superiores a 37.000 ducados, aparte de 120 esclavos, dejando a los holandeses “completamente intimidados”³⁵. El comercio de sal en Araya se perdió casi por completo y “los

³³ En las órdenes que el Rey da a D. Luis fajardo le indica: “...privar a los dichos rebeldes de aquel beneficio (se refiere a la sal de Araya) y quemar y deshacer todos aquellos navíos y gente y todo lo demás que allí tienen hecho para el receptáculo y comodidad de la dicha carga.” Jesús Varela Marcos, *Ob. cit.*, p. 196.

³⁴ Cornelio Goslinga, *Ob.cit.*, p. 112.

³⁵ *Ibidem*, p. 116.

efectos fueron, efectivamente muy sensibles, sin llegar a reponerse antes de la *Tregua de los Doce Años*³⁶ de 1609. Por ella, Holanda pudo volver a comprar sal española en Sanlúcar y Setúbar a precios muy convenientes, y los cargueros de sal dejaron de aparecer por Araya.

3. La segunda batalla de la sal

En 1609 Felipe III de España reconoció la Independencia de los Países Bajos y cesaron las hostilidades, no obstante, en 1618 se inició en Europa la *Guerra de los Treinta Años*, en donde España y la República de los Países Bajos volvieron a enfrentarse. Con ella, la presencia de los holandeses en el Caribe y en Araya resurgió.

3.1. Regresan los holandeses

A principios de la segunda década del siglo XVII los holandeses regresan a Araya, y esta vez vienen con el firme propósito de no abandonar las riquezas de la salina, por lo que son más cuidadosos en la defensa de la misma. En el mes de septiembre de 1621, siendo Gobernador de Cumaná, Don Diego de Arroyo y Daza, seis navíos arriban al puerto de Ancón de Refriegas, reconstruyen de nuevo las obras necesarias de caminos y tablazón para la explotación de la sal y, para evitar sorpresas españolas, edificaron un pequeño fuerte de madera que traían pre-ensamblado en las urcas, armándolo con 6 piezas de artillería. El 23 de septiembre al amanecer, el Gobernador Arroyo con su gente y los holandeses se encuentran en el río Bordones cuando los segundos van a buscar agua, pues como lo manifestó el ingeniero Antonelli en su informe: ‘En toda esta tierra de la salina no se halla gota de agua de beber, y así todos los sábados envían las urcas sus bateles á traer agua del río de Bordones, que está cuatro leguas de la salina poco más o menos’³⁷. No obstante, solo hubo dialogo en esa

³⁶ Jesús Varela Marcos, *Ob. cit.*, p. 206.

³⁷ Juan Bautista Antonelli, “Relación de la Gran Salina de Araya” en Juan Agustín Ceán-Bermúdez. *Noticias de los Arquitectos y Arquitectura de España*. Madrid, Editado por Eugenio Llaguno y Amirola, 1829, Vol III, p.282 citado por Graziano Gasparini, *Ob. cit.*, p. 236.



oportunidad, y poco después, aprovechando un momento sin actividades, el Gobernador destruye por sorpresa las instalaciones en las salinas.

Posteriormente llegaron 10 urcas holandesas y despacharon lanchas al río Bordones para abastecerse de agua. Pero esto ya no era fácil. Arroyo se había hecho fuerte en el río, a fin de cortar a los holandeses el suministro de agua dulce, consciente de que no podía evitar que explotaran la salina. Dándose cuenta de la presencia de los españoles, tres urcas se acercaron a la costa disparando su artillería, mosquetes y pedreros, mientras desembarcaban hombres para asaltar las trincheras españolas. No lo lograron. “La resistencia fue dura, y los enemigos se reembarcaron, dejando muchos muertos y heridos”³⁸. Posteriormente se cavaron “20 sepulturas para los muertos”³⁹.

El 15 de enero de 1622 llegaron dos urcas salineras, y nuevamente son rechazadas, en la orilla del Bordones cuando fueron a buscar agua, pero luego se presentó en Araya una escuadra de 27 urcas, que desembarcaron una gran cantidad de hombres protegidos por alrededor de 500 arcabuceros y mosqueteros. Estos hombres se emplearon, unos para sacar sal y otros para construir dos fuertes: “Uno sobre la salina, en donde plantaron trece piezas con cincuenta hombres dentro, y otro cercano al mar, con cinco piezas”⁴⁰ de artillería. El Gobernador Arroyo y Daza, quien solo disponía de “ciento veinte hombres, sin armas ni municiones con qué combatir”⁴¹, nada pudo hacer contra ellos, pero por suerte para él, los holandeses se marcharon después de cargar la sal que quisieron, y no trataron de consolidar una posición permanente en la salina, como la que tenían en tiempos de Daniel de Mugerol.

No obstante el riesgo esta vez fue muy real. Era imperativo proceder a tomar las medidas necesarias para el caso ya que la subsistencia de la Gobernación de Cumaná, y posiblemente la de Margarita estaba en serio peligro. Ante ello, la Junta de Guerra del Rey Felipe IV, decretó el 15 de enero de 1622⁴² la

³⁸ Carlos Felice Cardot. *Curazao Hispánico*. Caracas, Ediciones de la Presidencia de la República, 1982, p.113.

³⁹ Cornelio Goslinga, *Ob. cit.*, p. 118.

⁴⁰ Carlos Felice Cardot. *Ob. cit.*, p. 113.

⁴¹ Ídem.

⁴² Graziano Gasparini. *Ob. cit.*, p. 238.

construcción de un fuerte en la Punta de Araya, tal como lo recomendara en su momento el ingeniero Bautista Antonelli, ordenando que se suministrara para el mismo “las armas convenientes, y de 100 infantes subordinados a dicho gobernador, 20 piezas de artillería, 30 arcabuces y 40 mosquetes con todos su aderezos”⁴³. Afortunadamente para España y para el Gobernador Arroyo Daza, estos 100 infantes y sus armas, llegaron a tiempo para repeler, en su momento, un gran ataque holandés y así salvar la salina.

3.2. La Gran Fortaleza Real. Fuerza de Santiago de Arroyo de Araya⁴⁴

El inicio de la construcción del castillo de Araya es narrado con toda precisión por el Gobernador de Cumaná, Don Diego de Arroyo y Daza, en la Relación de las Victorias que don Diego de Arroyo y Daza, Gobernador y Capitán General de la Provincia de Cumaná tuvo en la gran salina de Araya (sic) en 30 de Noviembre del año pasado de 622 y a treze de enero deste año (1623), contra cientoy cuatro navíos de Olandeses, afirmándose en dicho documento que:

La Flota salió de Cádiz a 17 de julio de 1622 y los pertrechos y fuerzas llegaron a Cumaná el 18 de agosto de ese año. El 19, comenzó Arroyo Daza a reunir bastimentos y materiales para la fortificación. Invitó al Gobernador de Margarita don Andrés Rodríguez de Villegas y el 24 se hallaban juntos en Araya cada uno con su respectivo séquito. Fue elegido para fortificar el cerro de Daniel, llamado así porque en 1605 cuando el Almirante del Mar Océano, Don Luis Fajardo hizo la limpieza de corsarios en esas costas, colgó allí al corsario Daniel Moxaron. Después de haber pasado revista a la Infantería, el día 30 de agosto se hallaba la artillería encabalgada y puesta sobre el cerro. Esta es la fecha de la fundación de Araya y ese día se le puso el título de Santiago del Arroyo.⁴⁵

⁴³ Carlos Felice Cardot, *Ob. cit.*, p. 114.

⁴⁴ Santiago por el Santo patrón de España. Arroyo por el Gobernador de Cumana, don Diego de Arroyo y Daza, y Araya por el sitio donde está construida.

⁴⁵ “Relación de las Victorias que don Diego de Arroyo y Daza, Gobernador y Capitán General de la Provincia de Cumaná tuvo en la gran salina de Araya (sic) en 30 de Noviembre del año pasado de 622 y a treze de enero deste año (1623), contra cientoy cuatro navíos de Olandeses”. Madrid, Impreso por la viuda de Alonso Martín, 1623. Biblioteca Nacional. Madrid, manuscrito 2353, folios 193-194 vuelto. Tomado de Pablo Ojer, *Ob. cit.*, p.17.



De allí que la Real Fortaleza de Santiago del Arroyo de Araya es la primera y más antigua fortificación en territorio venezolano que ha llegado hasta nuestros días, además de ser la más grande⁴⁶, la más compleja, y sobre todo, la única que cuenta con el respaldo de los Antonelli. Uno de los apellidos más famosos entre los ingenieros militares en América.

Así, el castillo de Araya tiene el aval de tres miembros notables de esa familia. Bautista Antonelli, el ingeniero militar de Felipe II, quien reconoció, estudió y recomendó el sitio de la salina donde fue erigido el fuerte cuando visitó la misma en 1604; Cristóbal de Roda Antonelli, Ingeniero Jefe con sede en Cartagena, quien recibió del Rey Felipe IV el encargo de elaborar el proyecto del castillo, “buscando antecedentes entre los papeles que dejó Antonelli [se refiere a Bautista]”,⁴⁷ y comenzó la obra, trasladándose a tal fin a Araya en 1622; y por último Juan Bautista Antonelli, hijo de Bautista y sobrino de Cristóbal de Roda, quien poseedor de los papeles de su padre viajó con su tío a Araya en 1622, y por 8 años, desde 1622 hasta 1630 estuvo al frente de la construcción⁴⁸. Es de resaltar aquí que: “La firma Antonelli era la más prestigiosa en la ingeniería militar española de la época”⁴⁹.

Con el castillo de Araya, se inicia en Venezuela un complejo y extenso sistema estratégico militar concebido para conservar el dominio de España sobre Tierra Firme, consolidar la defensa de la misma, controlar las rutas marítimas a barlovento y neutralizar los ataques enemigos en las aguas del Caribe. Araya era la llave de todo esto, pues como escribió el Gobernador Arroyo y Daza al Rey: “si el enemigo se fortifica (en Araya), se hará dueño de esta provincia... y la isla Margarita y Caracas, por estar esto a su barlovento, y aún Cartagena y Protobelo.”⁵⁰

⁴⁶ En las últimas tres décadas del siglo XVII se iniciaron en Venezuela la construcción de otras fortificaciones en Maracaibo, La Guaira, Cumaná, Margarita y Guayana, sin embargo ninguna tuvo una dimensiones comparables al castillo de Araya.

⁴⁷ Graziano Gasparini. *Ob. cit.*, p. 239.

⁴⁸ ...tiene en su poder todos los papeles, plantas y descripciones que el dicho su padre hizo cuando fue á visitar... y V.M. le mandó que fuese á acabar la dicha fábrica del castito de Araya. Tomado de Graziano Gasparini. *Ob. cit.*, p. 239.

⁴⁹ Pablo Ojer, *Ob. cit.*, p. 15.

⁵⁰ Carta de Don Diego de Arroyo Daza, Gobernador de Cumaná, al Rey. Archivo General de Indias, leg. 5116. Tomado de Carlos Felice Cardot. *Ob. cit.*, pp. 113-114.

España entendió el mensaje de su Gobernador y el castillo cumplió su misión. La Armada de Don Luis Fajardo había destruido las urcas salineras y las instalaciones de carga de sal del puerto de Ancón de Refriegas, pero los holandeses habían regresado; el Gobernador Arroyo y Daza había quemado los fuertes holandeses en las salinas, pero los barcos neerlandeses habían retornado. Únicamente la construcción del castillo a partir de 1622 logró el propósito de sacarlos de allí en forma permanente, pero para ello, la fortaleza tuvo que resistir uno de los más formidables ataques que se perpetraron en un territorio de la Provincia de Nueva Andalucía en toda su historia colonial. Solo entonces derrotada, Holanda abandonó Araya para siempre.

3.3. No sé que aya abido tan grande victoria en el mundo⁵¹

El 27 de noviembre de 1622, lo vigías españoles del monte Maurica en Araya avistaron una flota muy numerosa de 43 urcas que avanzaba entre la costa firme y la isla de Coche con destino a la salina, y ante la inminente batalla, el Gobernador Arroyo y Daza se dispuso a hacerles frente desde la incompleta fortaleza de Santiago de Arroyo de Araya, iniciándose el combate el martes 28 de noviembre, cuando la nave capitana holandesa y otros barcos, se acercaron al fuerte para batirlo a cañonazos. A pesar de responder de igual manera, con fuego de artillería, los cañones españoles no lograron alejar los barcos enemigos quienes repitieron el bombardeo al día siguiente, mientras que otras naves de la flota desembarcaban más de mil⁵² hombres para el asalto por tierra, a cuyo peligro respondió el Gobernador ordenando construir una trinchera para reforzar la defensa del sitio probable por donde el enemigo atacaría la fortaleza.

En su Relación de las Victorias que don Diego de Arroyo y Daza, Governador y Capitán General de la Provincia de Cumaná tuvo en la gran salina de Arraya (*sic*) en 30 de Noviembre del año pasado de 622 y a treze de enero deste año (1623), contra ciento y cuatro navíos de Olandeses el Gobernador Arroyo narra la batalla de la siguiente manera:

⁵¹ Carta de Don Diego de Arroyo Daza, Gobernador de Cumaná, al Rey. Cumaná 15 de abril de 1623. Tomado de Pablo Ojer, *Ob. cit.*, p. 19.

⁵² Pablo Ojer, *Ob. cit.*, p. 18, aunque Carlos Felice Cardot. *Ob. cit.*, p. 116. menciona que fueron setecientos hombres los asaltantes.



El atacante comenzó la carga con mosquetería, y al acercarse al fuerte pregonando victoria solicita la rendición de los españoles. La defensa ordenó una carga al enemigo, y logró detenerlo cuando ya estaban a medir picas sobre el mismo trincherón. (...) En el momento más duro de la acción se oyó una voz que anunciaba la muerte del general enemigo así como la de quien traía la bandera, lo que animó más a los defensores; y ante los continuos y duros ataques de éstos, los holandeses, que habían tenido mucha bajas volvía a espaldas⁵³, y a gran prisa y sin orden se fueron retirando a sus lanchas que habían dejado con gran escolta de gente⁵⁴.

Por lo que Arroyo y Daza, al observar que los enemigos comenzaban a flaquear, arremetió contra ellos hasta empujarlos a sus navíos, los cuales en virtud de que el viento era escaso, fueron castigados inclementemente por las únicas 6 piezas de artillería que le quedaban a los españoles⁵⁵, quienes lograron echar a pique al menos a 3 urcas, averiando severamente a la Capitana y a la Almiranta, que eran los barcos más cercanos al fuerte. Una vez levaron anclas los enemigos, los españoles pudieron recibir refuerzos de Cumaná y de Margarita, “éstos últimos en número de ciento cincuenta hombres enviados por el Gobernador de la Provincia Rodríguez de Villegas. Todos se sumaron a las defensas. El 2 de diciembre los vigías avistaron que venían diez y seis naos por el canal de Tierra Firme y Coche. Al día siguiente la capitana echó bandera de consejo y a mediodía se vio salir una lancha a la vela con una bandera blanca a la vuelta del fuerte”⁵⁶. Los holandeses escribieron al Gobernador español que rindiera el castillo y “que de no hacer lo que le pedía le había de degollar,

⁵³ Goslinga menciona que los españoles tuvieron la buena fortuna de matar al Almirante holandés, al Alférez y a cuatro Capitanes, lo que desmotivó al resto de los asaltantes. Cornelio Goslinga, *Ob. cit.*, p. 118.

⁵⁴ “Relación de las Victorias que don Diego de Arroyo y Daza, Governador y Capitán General de la Provincia de Cumaná tuvo en la gran salina de Arraya (sic) en 30 de Noviembre del año pasado de 622 y a treze de enero deste año (1623), contra cientoy cuatro navíos de Olandeses”. Archivo General de Indias. Audiencia de Santo Domingo, leg. 187. Tomado de Carlos Felice Cardot. *Ob. cit.*, p. 116.

⁵⁵ Goslinga indica que 4 de estas piezas de artillería reventaron y que la puntería española dejó mucho que desear, siendo muchos más certeros los arqueros indios, quienes hostilizaron a los holandeses durante mucho tiempo. Cornelio Goslinga, *Ob. cit.*, p. 118.

⁵⁶ “Relación de las Victorias que don Diego de Arroyo y Daza... Carlos Felice Cardot. *Ob. cit.*, p. 117.

a él, y a todos cuantos había en el fuerte”⁵⁷, e igualmente pocos días después, le mandaron otra carta con “muy grandes amenazas, si no le dejaban sacar sal de la salina y que dexándose lo sacar serían grandes amigos y le regalarían mucho”⁵⁸. Arroyo se contentó con responder —según él mismo dice— como leal vasallo de su Majestad que: “Su Rey le tenía allí puesto para defenderles que no tomasen sal, y que no podía conceder con lo que le pedía, sino pelear hasta morir, y que no volviesen a enviar mensaje alguno, porque habría de ahorcar al que lo trajese”⁵⁹. Con lo que, roto el dialogo, y tras tenerlos sitiados durante 16 días sin lograr su rendición, el 8 de diciembre de 1622⁶⁰ los holandeses se marcharon.

Al mes siguiente, el 13 de enero de 1623 llegaron otras 41 urcas holandesas frente a Araya. “Sólo uno de ellos, si hemos de creer al informe de Arroyo Daza, lanzó más de 1.500 balas contra el Fuerte”⁶¹ durante dos días sin lograr su rendición. Para entonces, los españoles habían adquirido mayor precisión en sus disparos y obligaron a los holandeses a retirarse para ponerse fuera del alcance de su fuego y, finalmente, a regresar a Holanda sin poder cargar la sal. Para entonces, 106 urcas holandesas habían hecho el viaje a la salina enfrentándose al castillo y regresado a Europa sin sal.

Sin ninguna duda, el Gobernador Arroyo y Daza podía sentirse orgulloso de su acción bélica. Según sus cálculos había impedido a los holandeses obtener una ganancia de dos millones de ducados⁶², sólo por concepto de la venta de sal: ‘porque en Holanda hacen de una desta tres, y la venden cada fanega a cuatro o cinco ducados, y benefician sus cosechas de pescados, queso y manteca y cecina, de que hinchan todo el mundo’⁶³. Con ayuda de un escribano público

⁵⁷ Ídem.

⁵⁸ Ídem.

⁵⁹ Ídem.

⁶⁰ Carlos Felice Cardot. *Ob. cit.*, p. 117

⁶¹ Pablo Ojer, *Ob. cit.*, p. 19.

⁶² Goslinga indica que el *Kostverloren* (pérdida de gastos) de los holandeses alcanzó 2 millones de florines en cargamento. Cornelio Goslinga, *Ob. cit.*, p. 119.

⁶³ “Relación de las Victorias que don Diego de Arroyo y Daza.... Carlos Felice Cardot. *Ob.cit.*, p. 118.



el Gobernador contó las bajas de sus enemigos y sumaban más de 300. Muchos más que las de los españoles. El fuerte en Araya había sido una barrera en extremo efectiva, y su defensa una acción heroica y desigual que había rendido enormes frutos. Exaltado por su victoria, en carta al Rey Felipe IV, enviada desde Cumaná el 15 de abril de 1623, el Gobernador Don Diego de Arroyo y Daza se vanagloriaba de su éxito escribiendo sin modestia: ‘no sé que aya abido tan grande victoria en el mundo’.⁶⁴

4. Acciones finales

Tras la Batalla en el Castillo de Araya, la Armada de la Nueva España con 14 galeones al mando del Almirante Tomás de Larraspuru, realizó una operación de limpieza de holandeses en el puerto de Ancón de Refriegas capturando 6 urcas salineras y puso en fuga otras que se encontraban contrabandeando⁶⁵, y aunque en 1626, la poderosa flota de corsario holandés Balduino Enrico⁶⁶ amenaza a Araya, y consigue incluso explotar alguna sal, la presencia permanente del castillo, en donde Arroyo recibe nuevos refuerzos en hombres y artillería, los aleja definitivamente de la salina, aunque no los disuade de seguir buscando sal en otras partes del Caribe. Para entonces, De Laet publicó su libro titulado: *Nuevo Mundo o Descripción de la India Occidental*, e incluyó en el mismo información muy valiosa acerca San Martín, Bonaire y La Tortuga, como islas ricas en sal, así como el río Unare, mencionando especialmente que dichas áreas estaban sin resguardo, lo que despertó el interés del *Heren XIX* o Consejo de Delegados de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales.

⁶⁴ “Relación de las Victorias que don Diego de Arroyo y Daza.... Pablo Ojer, *Ob. cit.*, p. 19.

⁶⁵ Manuel Lucena Salmoral, *Piratas, Bucaneros, Filibusteros y Corsarios en América*. Madrid, Editorial Mapfre, 1992, p. 134.

⁶⁶ Nombre que los españoles daban a Boudewijn Hendrijs o Bawdoin Hendrick. Su flota de 17 buques, lleva 1.500 hombres, y está muy bien armada, a tal punto que su nave capitana cuenta con 26 piezas de artillería, 2 de bronce y el resto de hierro, mientras que su almiranta contaba con 32 piezas, 6 de las cuales eran de bronce. Manuel Lucena Salmoral, *Ob.cit.*, pp.136-137.

4.1. La Tortuga

Aunque sus salinas eran conocidas por los holandeses desde la época de Daniel de Mugerol, fue a raíz de la derrota en Araya a manos del Gobernador Arroyo y Daza y de la publicación del libro de De Laet, que la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales se interesó por la isla y en 1627 envió dos barcos a inspeccionarlas.

En 1628⁶⁷, el Rey Felipe VI envió al Gobernador de Venezuela Don Francisco Núñez Melean junto al ingeniero Juan Bautista Antonelli, que estaba para entonces al frente de la construcción del castillo de Araya, a examinar las salinas de La Tortuga y constatar la posibilidad de su explotación por parte de los Países Bajos. En su informe, Antonelli restó importancia a la salina, porque se inundaba en la estación de lluvia y no era adecuada en la seca, pero los holandeses no pensaron lo mismo y poco después un convoy de la Armada General de Holanda, comandado por Peter Petersen Ahien, tomó posesión de la pequeña isla y dejó un contingente de hombres para la explotación de su sal.

Es de resaltar que a diferencia de Araya, donde había un yacimiento natural de sal, en La Tortuga la misma derivaba del mar y debía ser extraída del agua, razón por la cual los industrioses holandeses debieron de construir un complejo sistema de 11 bombas, que impulsaban el agua desde el mar a través de canales hasta pequeñas lagunas artificiales, en donde el líquido se evaporaba por la acción del sol acumulando la sal. Ésta, una vez seca era transportada en carretas por un entablado hasta un muelle “que se adentraba más de 100 pasos en el mar”⁶⁸, y en el que cuatro naves podían cargarla simultáneamente. Desde una plataforma, tres cañones protegían todo el extenso complejo, que en su comienzo [1630], permitía cargar “30.000 carretas en 4 barcos, y para 1632 producía un acopio semanal de 12.000 fanegas, que una treintena de barcos almacenan simultáneamente en sus bodegas”⁶⁹.

⁶⁷ Carlos Felice Cardot. *Ob. cit.*, p. 163, pero Cornelio Goslinga, *Ob. cit.*, p. 120 toma como fecha 1626, es decir previo a la llegada de los holandeses.

⁶⁸ Cornelio Goslinga, *Ob. cit.*, p. 120.

⁶⁹ Luis Britto García, *Ob. cit.*, p. 393.



Obviamente Caracas se enteró de esta actividad⁷⁰ y el Gobernador Núñez Meleán despachó en 1631 una expedición militar al mando del Capitán Benito Arias Montalvo, con 6 piraguas, 40 soldados con armas y municiones, y 117 indios flecheros a la Tortuga, pero cuando llegaron, el grueso de la flota holandesa se había ido y solo quedaban dos urcas cargando sal, que aunque grandes y armadas⁷¹, fueron tomadas por la acción de Arias Montalvo quien: "...atacó con artillería y arcabuces con tanta prisa y buena orden que no tuvo lugar el enemigo a marear la dicha urca, y abordó con ella con tanto animo y presteza, que sin haber cabo ni escalera, fueron subiendo por las cintas y pernos de ella y ganando la cubierta".⁷² Posteriormente va el Capitán Pedro de Lovera Otáñez "con una lancha, dos piraguas, con soldados e indios y sus armas a la dha isla a desbaratar Rostar y quemar los muelles y demás artificios que los enemigos tenían hecho para la toma desta sal"⁷³.

No obstante lo duro del golpe, el efecto duró poco y al año siguiente, 1633, Jacinto Amaya, observó que construían de nuevo muelles e instalaciones, "edificadas con mayor fundamento, mas fortaleza e invenciones de bombas; plataforma de tabla y fajina terraplenada, con tres cañoneras, dirigida una al atracadero de los navíos, otra a la salina y la otra al monte"⁷⁴, y posteriormente reportó la llegada de 18 urcas salineras, por lo que Benito Arias Montalvo, ya nombrado Gobernador de Cumaná, volvió a la Tortuga, y expulsó las 5 urcas que quedaban cargando sal allí, destruyendo de nuevo las instalaciones.

Una nueva incursión holandesa tiene lugar en 1638, y repetidamente Benito Arias Montalvo interviene para desalojarlos. Capturando una balandra, y enterándose por ella de la fuerza del enemigo, formó una armada de 3

⁷⁰ El 10 de junio de 1630 Seledón de Zuazola notificó a Caracas que poco antes habían llegado a la Tortuga, 6 urcas y otra había permanecido 8 días, tiempo en que se cargaron 2940 carretadas de sal, de una fanegada cada una. Informó además, que venían de la isla de Barbados, donde habían tomado y rescatado cantidad de tabaco a trueque de cuchillos y otras mercaderías. Carlos Felice Cardot. *Ob. cit.*, p. 163.

⁷¹ Una ellas tenía 600 toneladas y 22 piezas de artillería y la otra 300 toneladas y 6 piezas.

⁷² "Información de Benito Arias Montano". Archivo General de Indias. Audiencia de Santo Domingo, leg. 209. Tomado de Carlos Felice Cardot. *Ob. cit.*, p. 164.

⁷³ Mario Briceño Iragorri, *Tapices de historia patria*. Caracas, Talleres Litográficos, 1982, p. 127.

⁷⁴ "Información de Francisco Núñez Meleán". Archivo General de Indias. Audiencia de Santo Domingo, leg. 194. Tomado de Carlos Felice Cardot. *Ob. cit.*, p. 165.

piraguas con 150 soldados y un grupo de indios flecheros y llegó a la isla el 8 de mayo antes del amanecer, emboscándose muy cerca del fuerte construido por los holandeses. Éste era de “tablas de madera de media vara de grueso y lleno de piedras, de veinte y un pies de alto, provisto de 8 piezas de artillería, con una estacada de alrededor de un estado de alto y lleno de tablas alrededor clavadas con puyas de hierro,”⁷⁵ pero tras 4 horas de combate con artillería y mosquetería, los españoles lograron abrir un boquete por donde pudieron penetrar, degollando a 40 los defensores y perdiendo 7 soldados y 4 indios en el asalto, además de tener 20 heridos, tras de lo cual el fuerte fue desmantelado, las piezas de artillería capturadas llevadas a Araya, y las 8 urcas salineras que se encontraban en la isla, huyeron a toda vela rumbo a Europa, llevándose en ellas a los sobrevivientes de la batalla⁷⁶.

Posterior a esto, por recomendación del ingeniero Juan Bautista Antonelli se inundó la salina, y hasta la Paz de Westfalia o Munster del 30 de enero de 1648, se asume, pero no se conoce a ciencia cierta, si hubo otras incursiones holandesas en La Tortuga. Goslinga indica que el balance final para Holanda de sus expediciones en la isla fue de 195 muertos y 39 capturados, y que las diversas tomas de la isla le costaron a España 40.000 reales⁷⁷.

4.2. El Unare

En 1633, en su constante búsqueda de la sal, los holandeses descubren una nueva salina en la Provincia de Nueva Andalucía, en la desembocadura del río Unare, a 24 millas al oeste de Cumanagoto, y decididos a explotarla, pronto llegan a ella 10 urcas cuya tripulación edifican un fuerte⁷⁸ y la infraestructura

⁷⁵ “Relación enviada a Su Magestad, en que se da cuenta de la victoria que el capitán Benito Arias Montano, Gobernador de Cumaná y Alcalde de la Fuerza de Araya”. Archivo General de Indias. Patronato, leg. 274. Tomado de Carlos Felice Cardot. *Ob. cit.*, p. 166.

⁷⁶ Datos de este párrafo tomados de Carlos Felice Cardot. *Ob. cit.*, p. 166.

⁷⁷ Cornelio Goslinga, *Ob. cit.*, p. 241.

⁷⁸ Este era un poco menor que el construido en La Tortuga pues tenía: ‘catorce pies de alto, palo y tablas terraplenada; con cuatro caballeros, y en cada caballero dos piezas de artillería, que las seis eran de bronce, y las dos de hierro colado, y estaba rodeada de un foso de 12 pies de ancho con puerta elevadiza’. En: *Relación cierta y verdadera del famoso suceso y victoria que tuvo el capitán Benito Arias Montano, sobrino del doctísimo Arias*



de madera necesaria para sacar la sal. Enterado de ello, el Capitán Benito Arias Montalvo, Gobernador de Cumaná, “reúne a toda prisa 95 soldados y 200 indígenas flecheros, los embarca en 14 piraguas y el 25 de agosto de 1633 zarpa al mando de la pequeña flota”⁷⁹ llegando en la mañana del día de San Agustín a las costas de Uchire, y en la noche del mismo al Morro de Unare, “a media legua del asentamiento enemigo”⁸⁰.

Al amanecer del día siguiente, es decir el 29 de agosto de 1633, estando los holandeses atrincherados en el fuerte:

...a la voz de Santiago, (los españoles) avanzaron a la carrera, (...) valiéndose de tablas y como pudieron, le subieron y asaltaron (el fuerte). El enemigo se retiró a una barraca, donde con chusos y otras armas sin pedir misericordia, se defendieron hasta morir, por cuya causa se mataron e hirieron todos, y los muertos fueron más de ochenta holandeses y treinta y seis que se cogieron heridos⁸¹.

Muchos holandeses que extraían sal se salvaron nadando hacía las 10 urcas, y en la tarde de ese mismo día 29 de agosto, los indios cumanagotos, aliados de los holandeses atacaron en represalia por la toma del fuerte a un destacamento español, “con que se confirmó y vido la amistad y conveniencia que los indios tenían con los holandeses”⁸². El 31 de agosto el Gobernador embarcó su gente, junto a la artillería capturada y todo lo que tomaron del enemigo, quemando el fuerte, el muelle y “mucha cantidad de carretones y tablón que los dichos holandeses tenían en tierra para cargar la sal”⁸³, llegando el 4 de septiembre de 1633 victoriosos a Cumaná.

Montano, natural de Eshemadura, Gobernador y Capitán General de la Provincia de Nueva Andalucía y Ciudad de Cumana y Alcalde de la fuerza de Araya, por el Rey Nuestro Señor, contra los enemigos holandeses que estaban fortificados en una salina que está en riberas del río Unare, que es en esta gobernación, veinticuatro leguas de la ciudad de Cumaná. Madrid, Archivo Histórico Nacional. Diversos, leg. 323. Tomado de Carlos Felice Cardot. *Ob. cit.*, pp. 168.

⁷⁹ Luis Britto García, *Ob. cit.*, pp. 396-397.

⁸⁰ Luis Britto García, *Ob. cit.*, p. 397.

⁸¹ “Relación cierta y verdadera del famoso suceso y victoria que tuvo el capitán Benito Arias Montano... Carlos Felice Cardot. *Ob. cit.*, p. 168.

⁸² Ídem.

⁸³ Ídem.

No obstante, tal como pasaba en La Tortuga, los holandeses no iban a renunciar tan fácilmente a dejar de explotar las salinas, y el 4 de abril de 1640 pasan por el litoral de Unare, 22 naves holandesas⁸⁴, bajando hombres a tierra y encargando a los indígenas bastimentos para regresar y poder establecerse de nuevo en ella: “gallinas, patos y otros mantenimientos, porque muy brevemente habrían de dar la vuelta, y no para volverse air como otras veces, sino para estar de asiento, y vivir siempre con ellos”⁸⁵, con lo que se establece claramente la intención de Holanda de establecerse definitivamente en Tierra Firme, desplazando a los españoles como colonos, como ya lo estaban haciendo con los portugueses en el noreste de Brasil.

En agosto de 1640, los vecinos de Barcelona vieron pasar hacia occidente, regresando a Unare, 8 velas enemigas que descargaron unos 600 ó 700 hombres en la salina y avisaron al Gobernador Don Juan Orpín el 18 de agosto. Éste rápidamente “avanzó de Nueva Barcelona hacia el Unare con dos banderas y ochenta españoles, y se juntó con otra bandera que venía de la Nueva Tarragona, con cuarenta españoles”⁸⁶. Cuenta además con un nutrido grupo de indios Píritus, a los cuales promete su libertad a cambio de su apoyo.

De nuevo los holandeses asombraron a los españoles con el fuerte de madera, planeado y construido en Holanda, y armado acá en solo 7 días, y de nuevo éste fue penetrado por los locales, aunque en este caso la batalla principal fue fuera del mismo, pues inexplicablemente, al amanecer del 26 de agosto, más de 100 holandeses salieron de él para hacer frente a las fuerzas españolas que estaban atrincheradas afuera. La batalla fue cruenta y sangrienta, pero cuando el general holandés murió y los españoles entraron al fuerte por un boquete, los neerlandeses se retiraron reembarcándose en sus naves.

Asombrado por el fuerte, del que afirma que “causa admiración”⁸⁷, Orpín se propone usarlo permanentemente para defender la salina, así como lo era la Real Fuerza de Santiago del Arroyo de Araya, pero la Junta de Guerra de Madrid dividida sobre si convenía cegar la salina y demoler el fuerte, o

⁸⁴ Luis Britto García, *Ob. cit.*, pp. 409.

⁸⁵ “Memorial de Juan Orpín al Rey”. Archivo General de Indias. Madrid, Biblioteca Nacional, leg. 2.371. Folios 613-616 vuelto. Tomado de Carlos Felice Cardot. *Ob. cit.*, p. 170.

⁸⁶ Carlos Felice Cardot. *Ob. cit.*, pp. 170-171.

⁸⁷ “Memorial de Juan Orpín al Rey”. Tomado de Luis Britto García, *Ob. cit.*, p. 411.



conservar ambos, no le contesta, y lo peor, no le envía el dinero necesario para mantener una guarnición en el fuerte. La pequeña salina de Unare no justificaba que se levantara en ella una importante edificación permanente como el castillo de Araya, y muchos critican el pequeño fuerte de madera por ser fácilmente incendiable. Una nueva amenaza holandesa en diciembre en la región de Chacopata convence a Orpin de actuar por su cuenta, y decide anegar la salina con agua dulce, destruyéndola por completo, así que como “también todas las otras salinas de allí”⁸⁸.

Por último, hay que destacar como epílogo de la Batalla de Unare, que una Real Cédula expedida en Lonches el 3 de mayo de 1642 otorga a los indios Píritus el privilegio de no ser en adelante encomendados, elevándolos al rango de aristocracia indígena entre los indios del Oriente venezolano. Tal es el máximo testimonio jurídico de la contribución indígena venezolana por la defensa de nuestras salinas en la Segunda Batalla de la Sal.

5. Epílogo

Por la Paz de Westfalia o Munster entre España y Holanda del 30 de enero de 1648, además de reconocerse la soberanía holandesa en las islas ocupadas (Aruba, Curazao, Bonaire y el sur de Saint Maarten), se establecieron varios convenios comerciales entre ambos países, y en uno de dichos acuerdos se pactó evitar la actividad ilegal de los holandeses en las salinas venezolanas. Por lo que cuando éstos posteriormente solicitaron al Consejo de Indias un permiso para volver a explotar la salina, se le recordó al artículo VI del mencionado Tratado donde: “...se ordena abstenerse de navegar y comerciar en todos los Puertos, Lugares y Plazas guarnecidas de fuertes o lonjas o castillos y en todos los demás poseídos por la una y otra parte.”⁸⁹

Reiteradamente de 1649 a 1655 los holandeses solicitaron de Madrid un permiso para volver a explotar la salina de Araya y en todas estas ocasiones el Consejo de Indias se negó en virtud del recelo de Sevilla de perder el control directo sobre la comercialización de las materias primas americanas. Con ello se desaprovechó la oportunidad de que las salinas de Araya se convirtieran

⁸⁸ Cornelio Goslinga, *Ob. cit.*, p. 124.

⁸⁹ Manuel Herrero Sánchez, *Ob. cit.*, p. 183.

en un factor de acercamiento entre las Provincias Unidas y la Monarquía Católica, aunque dicho acercamiento, según afirma Graziano Gasparini, fue “el comienzo del fin para el castillo de Araya y el comienzo de las polémicas que cuestionan lo costoso de su mantenimiento”⁹⁰.

En 1650 la dotación del castillo eran 200 hombres y su mantenimiento costaba 27.270 pesos anuales. En 1727 el costo aumentó a 31.923 pesos fuertes⁹¹. Dos años antes en 1725 un temporal había abierto una brecha en la playa y el mar había entrado en la salina, por lo que “el proyecto tan anhelado de inundar la salina lo ejecutó la propia naturaleza”⁹². Para entonces, el papel de las Provincias Unidas como refinadora e intermediaria entre los distintos mercados extranjeros de la sal hacía tiempo que había desaparecido. El 29 de julio de 1759, Madrid manifiesta lo inservible del castillo y solicita informes acerca de su demolición, y el 27 de agosto de 1761, el Gobernador de Cumana, José Diguja Villagómez, apoya la opinión metropolitana de destruir la fortaleza por considerarla inútil.

De allí que, a los 120 años de haber sido terminado, el castillo que puso fin a las incursiones holandesas y conservó Araya para España, fue volado en 1762 con 45 quintales de pólvora, a un costo de 4.640 pesos, 4 reales y 17 maravedis⁹³. Con ello tiene lugar el último acto de las batallas que se libraron por nuestra sal.

⁹⁰ Graziano Gasparini, *Ob. cit.*, p. 253.

⁹¹ Datos tomados de Graziano Gasparini, *Ob. cit.*, p. 253.

⁹² Graziano Gasparini, *Ob. cit.*, p. 253.

⁹³ Datos tomados de Graziano Gasparini, *Ob. cit.*, p. 258.



RECONSTRUCCIÓN DEL TERCER VIAJE DEL NAVÍO SAN IGNACIO DE LA COMPAÑÍA GUIPUZCOANA (1738)

Reconstruction of the course of the ship San Ignacio of the Guipuzcoa Company (1738)

Laura I. Snijder Ruan Licenciada en Estudios Liberales de la Universidad
Metropolitana. Candidata a Magíster en Historia de la
Universidad Católica Andrés Bello-Venezuela. Correo
Electrónico: lisr28687@gmail.com

Recibido: 25/06/2014

Aprobado: 28/07/2014

Resumen: en esta investigación, se ha reconstruido en Google Earth el rumbo seguido en el tercer viaje del navío San Ignacio de la Compañía Guipuzcoana desde el puerto de Pasajes hasta el puerto de La Guaira, que se extendió desde el 20 de julio hasta el 3 de septiembre de 1738. Para ello, se ha tomado como base el diario de navegación del piloto Joseph de Ugalde. El objetivo de la investigación es determinar la exactitud de las estimaciones de coordenadas, latitud y longitud, que están reflejadas en el diario de navegación. Se tuvo que hacer una corrección de la longitud, ya que ellos se basaban en el Meridiano de Tenerife y no en el Meridiano de Greenwich, como se hace en la actualidad. Debido a que no se consiguieron referencias de la diferencia exacta de ambos meridianos en grados, minutos y segundos, se tuvo que estimarla basándose en una observación que hizo el piloto del cabo oeste de Madeira el 3 de agosto de 1738. Una vez que se hubo aplicado la corrección a las coordenadas del diario, se ploteó cada punto en Google Earth y se les unió con una línea recta. La derrota estimada del buque es lógica, aunque sea evidente que tiene un margen de error. Se concluye que las mediciones del piloto son considerablemente exactas. Sin embargo, los detalles de los métodos de observación astronómica que utilizaban los marinos de la Compañía Guipuzcoana para determinar la latitud y longitud del punto donde se encontraban será objeto de ulterior estudio. De esta forma, se podría explicar el porqué de la exactitud de las observaciones pertinentes.

Palabras clave: diario de navegación, coordenadas, latitud, longitud.

Abstract: in this research, we reconstructed in Google Earth the course followed by the ship San Ignacio of the Guipúzcoa Company in its third voyage, from the port of Pasajes to the port of La Guaira, which lasted from July 20th to September 3rd 1738. To achieve this, we have relied on the ship log of the pilot Joseph Ugalde. The goal of the research is to determine the accuracy of the estimates of the coordinates, latitude and longitude, which are reflected in the log. We had to make a correction of longitude, as it was based on the meridian of Tenerife and not on the Greenwich Meridian, as it is done today. Because we did not get the exact references of both meridians difference in degrees, minutes, and seconds, we had to estimate it based on an observation made by the pilot of the west cape of Madeira on August 3rd, 1738. Once we had corrected the coordinates of the log, we plotted each point in Google Earth and joined them with a straight line. The estimated path of the ship is logical, even when it is obvious that it has a margin of error. We conclude that measurements of the pilot are considerably accurate. However, the details of astronomical observation methods used by the sailors of the Guipuzcoa Company to determine the latitude and longitude of the point where they were is for further study. This way, we could explain the accuracy of the relevant observations.

Key words: ship log, coordinates, latitude.

1. Introducción

En la presente investigación, se ha propuesto reconstruir el tercer viaje del navío *San Ignacio de Loyola* de la Compañía Guipuzcoana en Google Earth, basándose en el diario de navegación del piloto Joseph de Ugalde. Este trayecto desde el puerto de Pasajes hasta el puerto de La Guaira se extendió desde el 20 de julio hasta el 3 de septiembre de 1738.

El primer capítulo describe el contexto histórico del navío San Ignacio: las funciones que ejercía la Compañía Guipuzcoana, propietaria del mismo, y un breve recuento de los cinco viajes que hizo el buque entre 1730 y 1742. Desgraciadamente, el buque naufragó en su último viaje en la isla de La Anegada, cercana a Puerto Rico.



El segundo describe brevemente algunas nociones básicas de astronomía que se deben considerar para comprender el principio básico de funcionamiento de los instrumentos que se utilizaban en la época para medir las coordenadas, y con ellas, la posición del buque en el globo terráqueo.

En el tercero, se ofrece un panorama de los instrumentos utilizados por los navegantes europeos para calcular las dos coordenadas de posicionamiento: latitud y longitud en los dos siglos anteriores al viaje del navío *San Ignacio*.

El último capítulo es quizás el más importante, ya que constituye el aporte original de esta investigación: la reconstrucción de la derrota del buque. No bastó con plotear en *Google Earth* las coordenadas de cada día, debido a que ellos tomaban como meridiano de referencia uno que pasa sobre Tenerife, y no el que se usa hoy día, que es el que pasa por Greenwich, Inglaterra. Una vez que se tuvieron las coordenadas de cada día, se unieron con una línea recta para que fuera visible la derrota del barco.

Finalmente, se evaluaron los resultados de la investigación y se propusieron conclusiones con respecto a la exactitud de los cálculos de navegación astronómica.

2. La Compañía Guipuzcoana y el navío San Ignacio De Loyola

El rey de España, Felipe V, consideró en 1728 la necesidad de fundar una Compañía debido a la escasez de cacao en su reino¹. La Real Cédula de erección de la Compañía Guipuzcoana establecía en su primera cláusula:

Que los naturales de la provincia (Guipúzcoa), disponiendo compañía formal a este fin, han de enviar a Caracas dos navíos de registro cada año, de cuarenta a cincuenta cañones montados, y bien tripulados en guerra, cargando en ellos frutos de estos reinos, y otros géneros con que permutar el cacao y los demás de aquellos parajes...²

¹ Arráiz Lucca, Rafael. "La Compañía Guipuzcoana." En *Venezuela: 1728-1830. Guipuzcoana e Independencia. Breve historia política. m.*, de Rafael Arráiz Lucca, 21-41. Caracas: Editorial Alfa, 2011.

² Vivas Pineda, Gerardo. "La resurrección del navío San Ignacio: utilidad historiográfica de un naufragio del siglo XVIII." En *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, 547-562. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1999.

La Compañía tenía el monopolio para intercambiar productos españoles por los frutos de cacao que irían con destino a la Península. Los productores de cacao no estaban autorizados a vender sus frutos a contrabandistas extranjeros, y al mismo tiempo, la Compañía era el único importador autorizado de productos europeos. El medio coercitivo que tenía esta corporación vasca para evitar el comercio ilícito era tener potestad para corsear en las costas desde el Orinoco hasta la Guajira.

A la Compañía Guipuzcoana “le han sido conferidos poderes de corso marítimo”, con los que hará valer los derechos del rey en los espacios acuáticos que pretendan vulnerar las embarcaciones dedicadas al comercio ilícito”.³

El doctor Gerardo Vivas Pineda relata la historia del navío *San Ignacio de Loyola*. El primer navío homónimo de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas integró la primera expedición enviada a Venezuela en 1730, y realizó un total de cinco viajes hasta 1742. En los últimos tres viajes del buque, se temió por la vida de los tripulantes, y finalmente, naufragó, cobrando de la vida de casi 300 personas.⁴

El navío *San Ignacio de Loyola* fue construido según las proporciones del constructor vasco Antonio de Gastañeta. Tenía 579 toneladas de arqueo o capacidad. Seguramente medía entre 28,7 y 29,8 metros de quilla, 34,4 a 35,6 de eslora, 10,3 a 10,6 de manga y 4,8 a 5,1 de puntal. El buque podía llevar al menos 50 cañones montados.⁵

Los buques de la Compañía acostumbraban a viajar sobrecargados, con el fin de aumentar las ganancias que provenían del monopolio del cacao. La altísima rentabilidad del negocio y la sobreexplotación de la capacidad de carga del buque permitían que las tripulaciones incurrieran en contrabando.⁶

³ Arráiz Lucca, Rafael. «La Compañía Guipuzcoana.» En Venezuela: 1728 - 1830. Guipuzcoana e Independencia. Breve historia política. m, de Rafael Arráiz Lucca, 21-41. Caracas: Editorial Alfa, 2011.

⁴ Vivas Pineda, Gerardo. “La resurrección del navío San Ignacio: utilidad historiográfica de un naufragio del siglo XVIII.” En *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, 547-562. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1999.

⁵ *Ibíd.*

⁶ *Ibíd.*



El mencionado navío *San Ignacio* fue sobreexplotado por dos razones: la Compañía necesitaba recuperar la inversión con el mayor margen de ganancia posible, y la Corona requería que éste fuera una herramienta de guerra. “El único que tenía las de perder era el propio buque, sometido a las más difíciles exigencias que amenazaban con quebrantar la resistencia de sus materiales y afectar la integridad del casco”.⁷

En junio de 1733, el *San Ignacio* se alistaba para su regreso a Pasajes desde La Guaira. Regresó con una sobrecarga de cacao 5,5% mayor a su capacidad real, sin contar el espacio ocupado por otros efectos, como comida, agua, municiones, etc. Realizó su viaje en 76 días, casi 10 días más que el promedio de los barcos de la Compañía.

Desde mayo de 1735, el navío *San Ignacio* se preparaba en Pasajes para su segundo viaje a Venezuela. Zarpó el 21 de agosto. En mayo de 1736, se hallaba cargando cacao, tabaco y otros frutos en Puerto Cabello cuando recibió permiso del gobernador Martín de Lardizábal para cargar en él el cacao que le sobrara a otro buque. El *San Ignacio* llevó un exceso de 21% en fanegas de cacao, dejando por fuera los quintales de tabaco. La navegación del viaje de regreso duró 76 días, igual que el primer viaje.

El mencionado navío entró en Cádiz el 26 de octubre de 1736. Pasó casi un año y medio en obras intensivas de reparación. Seguramente había sufrido daños considerables por la sobrecarga en los dos primeros viajes.

El apresto para el tercer viaje del navío comenzó en mayo de 1738. Tuvo problemas para zarpar de Pasajes, por lo que fue remolcado a San Sebastián. Una vez superados estos inconvenientes, el navío zarpó el 20 de julio y atracó en el puerto de La Guaira el 3 de septiembre, según consta en el diario de navegación de este viaje⁸. A partir de este documento, se ha reconstruido la derrota en Google Earth.

Luego hizo una travesía de ida y vuelta a Puerto Cabello. El regreso a La Guaira se debía hacer con el viento y las contras en contra, “ciñendo el viento”, navegando en zig-zag. Normalmente el viaje Puerto Cabello-La Guaira se hacía en tres días, pero el buque ignaciano tardó siete días.

⁷ *Ibíd.*

⁸ Ugalde, Joseph de. «Diario de Joseph de Ugalde, piloto del navío San Ignacio de Loyola perteneciente a la Compañía de Caracas». AGS Marina 395, 1738.

El cuarto viaje de ida del *San Ignacio* comenzó el 15 de septiembre de 1739. Empezaría su viaje de regreso el 20 de septiembre del año siguiente. Zarpó con 56 toneladas de exceso. Sufrió muchos problemas en su viaje de regreso, y la Compañía encomendó el buque a su santo patrono. Finalmente pudo atracar en el puerto pasitarra. La Compañía, en agradecimiento a San Ignacio de Loyola, le ofrendó una estatua de plata tamaño natural.

A finales de 1741, comenzó a prepararse el quinto y último viaje del navío *San Ignacio*. Este, a pesar de su deterioro acumulado por sobreexplotación durante cuatro viajes previos de ida y vuelta, tuvo que llevar seis compañías del regimiento de Portugal. Integraría un convoy de cinco buques para una expedición militar al Caribe.

Los efectivos que iban a bordo del buque, más la tripulación sumaban 760 hombres a bordo. A eso habría que sumarle las bombas, balas de cañón, pólvora, municiones y comida. Al salir del puerto de Pasajes, se retrasó y tuvo que navegar solo al Caribe, porque el comandante del convoy se cansó de esperarlo.

Cuando el buque llegó al Caribe, intentó sin éxito apresar a una balandra inglesa cerca de las islas Vírgenes. Una noche, los marineros vieron la superficie. Era la espuma sobre los arrecifes de la isla de La Anegada. No pudieron evitar que el *San Ignacio de Loyola* cayera sobre estribor. En esta tragedia murieron alrededor de 300 personas. Así naufragó el *San Ignacio*.

3. Nociones básicas de astronomía para la navegación

Este capítulo, necesariamente breve, revisa ciertos conceptos fundamentales de Astronomía Observacional para la navegación. Esta rama de la astronomía estudia la ubicación de cuerpos celestes en el firmamento, los mapas celestiales, y el uso de instrumentos para observarlos. De esta forma, se puede comprender cuál es el principio de instrumentos tales como el astrolabio o el sextante.

En primer lugar, uno debe imaginar que la Tierra es una esfera en el centro de otra esfera de magnitudes indefinidas, que es la esfera celeste. Los Polos Norte y Sur de la Tierra se proyectan sobre esta, al igual que el Ecuador.



El horizonte es el límite entre la porción del cielo que es visible a los ojos del observador, y aquella que está bloqueada por la Tierra y que no es visible. El zenit es el punto que está justo por encima de la cabeza del observador.

El meridiano local es un gran círculo que pasa por los polos y el zenit del observador. Por esta razón, a cada ubicación le corresponde un meridiano diferente. La longitud es el ángulo existente entre un meridiano de referencia y la posición del observador, asumiendo que el vértice sea el centro de la Tierra. Por conveniencia, hoy en día el meridiano cero universal es el Meridiano de Greenwich.

Los astros visibles para un observador cambian de acuerdo al día y a la hora. Según su ubicación, el observador sólo podrá ver las estrellas que estén comprendidas en su horizonte. Debido a la rotación de la Tierra, el cielo tiene un movimiento aparente durante la noche: las estrellas salen por el Este, y se ocultan por el Oeste. Por ejemplo, la constelación de Orión parecerá moverse de Este a Oeste durante la noche.

Se debe relacionar la ubicación de un astro en el cielo con el lugar donde sea visible desde la Tierra, y en qué momento. Para describir la ubicación de una estrella, el observador debe medir la altura de ésta, que es el ángulo con respecto a su horizonte. Asimismo, debe medir el azimut, que es el ángulo con respecto al punto cardinal norte en sentido horario. El meridiano que se puede observar pasa por el zenit del observador y por los Polos.

La latitud del observador es equivalente al ángulo entre su horizonte y el Polo celestial que sea visible. Mientras más alta sea la latitud, más alto estará este en la esfera celeste. En el Hemisferio Norte, se puede ver la estrella Polaris, muy cercana al Polo. En el Hemisferio Sur no existe tal cosa, pero sí un grupo de estrellas que conforman la Cruz del Sur, la cual facilita los cálculos de geolocalización.

Se podía usar el Sol para medir la latitud. Para ello, se mide la altura del astro sobre el horizonte al mediodía. La altura del Sol varía a lo largo del año, debido a que la Tierra gira con una inclinación de $23,5^\circ$. La trayectoria aparente que describe el Sol en la esfera celeste se denomina eclíptica. Este fenómeno es lo que determina los equinoccios, los solsticios, y por ende, las estaciones. Por esta razón, se hace necesario el uso de tablas para poder determinar la latitud.

El cálculo de coordenadas a partir de estos principios fundamentales y utilizando sextante y reloj, es un proceso muy complejo que sería prolijo explicar en este trabajo. Pero sí es importante señalar que existen publicaciones anuales llamadas almanques náuticos, que contienen tablas necesarias para la navegación astronómica.

4. Instrumentos de medición de coordenadas utilizados en la época

El conocimiento de la utilidad de la ciencia astronómica para la navegación era conocido desde mucho antes de la creación de la Compañía Guipuzcoana. Desde el siglo XV existían tablas y almanques destinados a este fin. Merecen mención especial las tablas de Alfonso X el Sabio, impresas por primera vez en 1483, así como las tablas de declinación solar de Abraham Zacut, impresas en 1496⁹.

Si bien se conocían los principios para determinar la latitud, no se habían desarrollado instrumentos lo suficientemente exactos para calcular esta coordenada. Los portugueses del siglo XV observaban la estrella Polar, el Sol y otros astros. Se podía observar la altura en grados de la estrella Polar, o bien, la altura de una estrella a su paso por el meridiano en el punto de partida, volverla a tomar durante el viaje y calcular la diferencia. Desde finales del siglo XIII, se utilizaba el astrolabio náutico para medir la latitud. Consistía de un disco metálico que se colgaba de un anillo para mantener su verticalidad. Tenía diámetros perpendiculares que dividían la circunferencia en cuatro cuadrantes de 90° cada uno.

El cuadrante de Davis fue el instrumento más utilizado durante el siglo XVII para tomar la altura de los astros en la mar, y así calcular la latitud¹⁰. Este aparato servía para observar el sol de espaldas, y constaba de dos sectores de 25° grados cada uno. Con la llegada al trono del rey Felipe V, el primero de la Casa

⁹ González González, Francisco José. “Del ‘Arte de marear’ a la navegación astronómica: Técnicas e instrumentos de navegación en la España de la Edad Moderna.” *Cuadernos de Historia Moderna*. 2006. <http://revistas.ucm.es/index.php/CHMO/article/view/CHMO0606220135A/22023> (último acceso: 10 de febrero de 2014).

¹⁰ *Ibid.*



de Borbón, España empezó a recuperarse social y económicamente. En este contexto, la Real Armada Española experimentó una mejoría técnica, operativa y funcional especialmente a partir de la segunda mitad del siglo XVIII.¹¹

Desde hacía siglos se sabía que la diferencia de longitud entre dos lugares se deducía de la diferencia de horas en que se hubiera observado determinado fenómeno celeste. En 1610, Galileo había descubierto con su telescopio cuatro lunas de Júpiter, cuya observación permitía una referencia para calcular la longitud.¹² Un proyecto basado en este principio se le propuso al rey Felipe III de España, pero los consejeros de éste lo desecharon, ya que los marinos no podrían observar los satélites si el cielo no estaba despejado.¹³

Hasta bien entrado el siglo XVIII, la única manera posible de estimar la longitud en que se hallaba un buque era estimando la velocidad del mismo. El primer instrumento utilizado para estos cálculos fue la *corredera de barquilla*, cuya primera descripción data de 1577. Consistía de una tabla de madera atada a un cordel que se arrojaba desde la popa del barco.

Como bien lo explica el capitán Reyes Fuentes en su sitio web:

Se largaba la barquilla al agua por la popa, amarrada a un cordel adecuado y previamente mojado, que tenía un nudo cada 15,43 metros. Un reloj de arena de 30 segundos de duración completaba el equipo. El número de nudos que pasaban por la mano del marinero en dichos 30 segundos es la velocidad estimada del buque por la siguiente y sencilla razón: 1 milla náutica son 1.852 metros. En un segundo el barco recorre 1.852:3600 y en 30 segundos $(1.852:3600) \times 30 = 15,43$ m. De ahí que para referirse a la velocidad de un buque sea indistinto decir nudos o millas por hora.

Todo marino sabe que una milla náutica es un minuto de arco y equivale a 1.852 metros, puesto que el círculo máximo del globo terrestre que pasa por los polos tiene 360 grados = 21.600 minutos = 40.000 kilómetros de circunferencia. Un cuadrante del mismo (desde el

¹¹ De Bordejé y Morencos, Fernando. "Cartografía y navegación españolas en el siglo XVIII." Vers. PDF. *Militaria: revista de cultura militar*. 1991. <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=909700> (último acceso: 10 de febrero de 2014).

¹² *Ibid.*

¹³ Reyes Fuentes, Julio. «Memorias sobre la situación de los buques en el mar.» 8 de mayo de 2007. http://www.grijalvo.com/Julio_Reyes_Fuentes/Memorias_situacion_buques/1aa.htm (último acceso: 11 de febrero de 2014).

ecuador al polo) son 90° ó 5.400 minutos = 10.000 kilómetros. Luego 1 minuto de arco equivalente a 1 milla náutica = $10.000 : 5.400 = 1,852$ kilómetros = 1.852 metros.¹⁴

No fue sino hasta la segunda mitad del siglo XVIII cuando se inventó un cronómetro mecánico de precisión que permitiera medir la longitud. El gobierno británico estableció el Comité de la Longitud, que prometió otorgar un premio de £20,000 a quien lograra un método exacto para calcular la longitud luego de un viaje a las Indias Occidentales. John Harrison completó su primer cronómetro en 1735 y se postuló para recibir el premio. Después él construyó tres cronómetros más, cada uno más pequeño y más exacto que el anterior. El dinero del premio le fue pagado en una parte 1763, y el monto restante en 1773¹⁵.

En 1667, se fundó el Observatorio de Paris, por lo que los franceses empezaron a utilizar el meridiano de Paris como referencia. Más tarde, en 1675, se fundó un Observatorio en Greenwich, lo cual estimuló el uso del meridiano de esa ciudad como meridiano cero. Sin embargo, continuó el uso de otros meridianos, como el de Tenerife, las Azores o Cabo Verde. En 1884, se reconoció el uso internacional del Meridiano de Greenwich, que permanece vigente¹⁶.

El renacer de la navegación española se produce en 1717, cuando José Patiño, intendente general de la Armada, creó una Compañía de Guardiamarinas en Cádiz, con el objetivo de mejorar la formación práctica, científica y técnica de los oficiales de la institución. Los oficiales españoles Jorge Juan y Santacilia y Antonio Ulloa formaron parte de la Misión Geodésica Francesa (1735) para medir el arco de un meridiano cerca de Quito. Las mediciones geodésicas determinaron que la tierra no es perfectamente esférica y está achatada en los polos.

¹⁴ *Ibíd.*

¹⁵ Encyclopædia Britannica. "John Harrison." *Encyclopædia Britannica*. 26 de septiembre de 2013. <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/256006/John-Harrison> (último acceso: 10 de febrero de 2014).

¹⁶ Bruyns, Willem F.J. Morzer. *Sources of Knowledge: Charts and Rutters*. Vol. 2: The Eighteenth Century and The Classic Age of Sail, cap. 7 de *Maritime History*, editado por John B. Hattendorf, 69-85. Malabar, Florida: Krieger Publishing Company, 1997.



En el siglo XVIII, se inventaron instrumentos ópticos de reflexión para medir el ángulo de ciertos fenómenos celestes desde el horizonte y así calcular la latitud: el octante y el sextante. El primero de ellos fue inventado por John Hadley en 1731. Constaba de un arco de 45°, o la octava parte de un círculo, de ahí su nombre “octante”. Permitía medir distancias de hasta 90°.

A finales del siglo XVIII, se inventó el sextante, que consta de un arco de 60°, y está provisto de un anteojo y dos espejos. Permite medir distancias de hasta 120°. Se utiliza “bajando” el astro con el espejo hasta la línea del horizonte para así calcular el ángulo. Los sextantes modernos cuentan con micrómetros para medir minutos y fracciones de minutos. Con ellos se puede saber la latitud aplicando unas fórmulas matemáticas para corregir el error del sextante.

5. Reconstrucción del tercer viaje del navío San Ignacio

Para que sea posible plotear las coordenadas de cada día de viaje en el programa Google Earth, primero se deben convertir las coordenadas utilizadas del diario de navegación¹⁷ al sistema actual. La latitud es aproximadamente la misma, porque se mide al norte o al sur del Ecuador, utilizando alguno de los instrumentos apropiado para tal fin, ya descritos anteriormente. No tenemos información sobre cuál instrumento utilizaron para calcular la latitud. Si se considera que el viaje fue en 1738, puede haber sido un astrolabio mariner o un cuadrante de Davis. El octante de Hadley se había inventado apenas siete años antes.

En cuanto a la longitud, éste problema no se había resuelto del todo en 1738. Apenas tres años antes, John Harrison había presentado su primer modelo de cronómetro, por lo que hasta los momentos no hemos encontrado evidencia de que se haya utilizado en el navío *San Ignacio*. Si se tiene en cuenta que el diario de navegación tiene triángulos para calcular la distancia navegada, lo más probable es que hayan utilizado un sistema similar a la corredera de

¹⁷ Ugalde, Joseph de. “Diario de Joseph de Ugalde, piloto del navío San Ignacio de Loyola perteneciente a la Compañía de Caracas”. AGS Marina 395, 1738. Las coordenadas están señaladas en grados y minutos.

barquilla. En todo caso, se sabe que el piloto Joseph de Ugalde tomaba el Meridiano de Tenerife como referencia¹⁸.

Se convirtieron las coordenadas siguiendo los pasos a continuación. Más adelante, se explicará cómo se obtuvo la cifra que hay que sumarle a la latitud, y la que hay que sumar (o restar) a la longitud.

Convertir las coordenadas en grados y minutos a grados decimales, para hacer posible las operaciones matemáticas en Excel.

- La latitud siempre es Norte. A cada latitud reflejada en el diario se le suma 0,034589.
- Si la longitud está al Este del Meridiano de Tenerife, se le resta 16,455975.
- Si por el contrario, está al Oeste del Meridiano de Tenerife, se le suma 16,455975.
- Hay días de navegación que no señalan alguna de las coordenadas, o ambas. Esto se debe a que tenían algún avistamiento de tierra. En este caso, se toma como referencia, la distancia y el ángulo que el piloto indique con respecto a determinado punto.
- Una vez obtenidas todas las coordenadas en una tabla de Excel, se procede a plotear los puntos en Google Earth.

La longitud presentó un problema adicional. No se encontraron referencias acerca de la distancia exacta entre el Meridiano de Greenwich actual y el Meridiano de Tenerife que utilizaban ellos como referencia para calcular la longitud. Entonces se tuvo que calcular una diferencia estimada, sujeta a margen de error. Se tomó como referencia la ubicación del navío el día 3 de agosto, hallándose “al amanecer (...) distante de dicha isla (Madeira) al SE 1/4 al E distante 13 a 14 leguas”¹⁹, y se compararon las coordenadas del diario con la que arrojaba Google Earth. A lo largo de la investigación, se ha tomado la equivalencia de 5,55 km = 1 legua.

¹⁸ En el día 21 de julio, Joseph de Ugalde anota que están tomando por meridiano la isla de Tenerife.

¹⁹ Ugalde, Joseph de. «Diario de Joseph de Ugalde, piloto del navío San Ignacio de Loyola perteneciente a la Compañía de Caracas». AGS Marina 395, 1738.



5.1. Conversión de latitud y longitud del diario al sistema actual

Corrección de coordenadas	
Latitud	0,034589
Longitud	16,455975

Día	Latitud del diario	Norte o Sur	Latitud corregida	Longitud del diario	Este u Oeste del Meridiano de Tenerife	Longitud corregida	Este u Oeste del Meridiano de Greenwich
20 de julio	En blanco	Norte	43,596883	En blanco	Este	-3,226824	Oeste
21 de julio	43,916667	Norte	43,951256	13,750000	Este	-2,705975	Oeste
22 de julio	44,366667	Norte	44,401256	11,466667	Este	-4,989308	Oeste
23 de julio	44,333333	Norte	44,367922	9,166667	Este	-7,289308	Oeste
24 de julio	44,166667	Norte	44,201256	7,416667	Este	-9,039308	Oeste
25 de julio	43,266667	Norte	43,301256	4,216667	Este	-12,239308	Oeste
26 de julio	41,083333	Norte	41,117922	2,416667	Este	-14,039308	Oeste
27 de julio	40,166667	Norte	40,201256	1,783333	Este	-14,672642	Oeste
28 de julio	39,050000	Norte	39,084589	2,000000	Este	-14,455975	Oeste
29 de julio	38,083333	Norte	38,117922	2,033333	Este	-14,422642	Oeste
30 de julio	37,200000	Norte	37,234589	1,250000	Este	-15,205975	Oeste
31 de julio	35,616667	Norte	35,651256	0,216667	Este	-16,239308	Oeste
1 de agosto	34,083333	Norte	34,117922	0,650000	Este	-15,805975	Oeste
2 de agosto	33,250000	Norte	33,284589	-1,783333	Oeste	-18,239308	Oeste
3 de agosto	33,316667	Norte	33,351256	-1,250000	Oeste	-17,705975	Oeste
4 de agosto	32,166667	Norte	32,201256	-1,150000	Oeste	-17,605975	Oeste
5 de agosto	31,266667	Norte	31,301256	-2,850000	Oeste	-19,305975	Oeste
6 de agosto	29,833333	Norte	29,867922	-2,300000	Oeste	-18,755975	Oeste
7 de agosto	27,833333	Norte	27,867922	-3,116667	Oeste	-19,572642	Oeste
8 de agosto	26,133333	Norte	26,167922	-6,516667	Oeste	-22,972642	Oeste

Tiempo y Espacio. Nº 64. Julio-Diciembre, 2015. Laura I. Snijder Ruan . *Reconstrucción del tercer viaje del navío San Ignacio de la Compañía Guipuzcoana (1738)*, pp. 72-93.

9 de agosto	24,633333	Norte	24,667922	-9,633333	Oeste	-26,089308	Oeste
10 de agosto	23,566667	Norte	23,601256	-11,733333	Oeste	-28,189308	Oeste
11 de agosto	22,650000	Norte	22,684589	-12,250000	Oeste	-28,705975	Oeste
12 de agosto	21,866667	Norte	21,901256	-14,750000	Oeste	-31,205975	Oeste
13 de agosto	21,166667	Norte	21,201256	-16,883333	Oeste	-33,339308	Oeste
14 de agosto	20,200000	Norte	20,234589	-18,650000	Oeste	-35,105975	Oeste
15 de agosto	19,283333	Norte	19,317922	-20,533333	Oeste	-36,989308	Oeste
16 de agosto	18,066667	Norte	18,101256	-23,616667	Oeste	-40,072642	Oeste
17 de agosto	17,433333	Norte	17,467922	-24,433333	Oeste	-40,889308	Oeste
18 de agosto	16,650000	Norte	16,684589	-26,933333	Oeste	-43,389308	Oeste
19 de agosto	15,866667	Norte	15,901256	-27,533333	Oeste	-43,989308	Oeste
20 de agosto	15,300000	Norte	15,334589	-30,716667	Oeste	-47,172642	Oeste
21 de agosto	13,866667	Norte	13,901256	-32,966667	Oeste	-49,422642	Oeste
22 de agosto	12,716667	Norte	12,751256	-33,283333	Oeste	-49,739308	Oeste
23 de agosto	12,316667	Norte	12,351256	-35,583333	Oeste	-52,039308	Oeste
24 de agosto	12,083333	Norte	12,117922	-37,900000	Oeste	-54,355975	Oeste
25 de agosto	11,950000	Norte	11,984589	-38,750000	Oeste	-55,205975	Oeste
26 de agosto	11,866667	Norte	11,901256	-39,550000	Oeste	-56,005975	Oeste
27 de agosto	11,850000	Norte	11,884589	-40,650000	Oeste	-57,105975	Oeste
28 de agosto	11,566667	Norte	11,601256	-40,150000	Oeste	-56,605975	Oeste
29 de agosto	11,466667	Norte	11,501256	-42,650000	Oeste	-59,105975	Oeste
30 de agosto	11,550000	Norte	11,584589	-44,616667	Oeste	-61,072642	Oeste
31 de agosto	11,666667	Norte	11,701256	En blanco	Oeste	-61,670190	Oeste
1 de septiembre	11,500000	Norte	11,534589	En blanco	Oeste	-63,894921	Oeste
2 de septiembre	10,683333	Norte	10,717922	En blanco	Oeste	-64,996183	Oeste
3 de septiembre	10,683333	Norte	10,717922	En blanco	Oeste	-66,702893	Oeste



5.2. Conversión de latitud y longitud de grados decimales a grados, minutos y segundos. Viaje del navío San Ignacio desde pasajes hasta La Guaira (1738)

Notas:

1. Los números enteros de los decimales están separados por puntos, a la manera norteamericana. Esto tiene como finalidad facilitar el proceso de copiado y pegado de cifras a y desde las calculadoras de conversión de grados y Google Earth.

2. Para convertir de grados decimales a grados, minutos y segundos, se ha utilizado la calculadora disponible en el sitio web <http://transition.fcc.gov/mb/audio/bickel/DDDDMMSS-decimal.html>.

3. Todas las latitudes corregidas son Norte (signo positivo) y todas las longitudes corregidas son Oeste (signo negativo).

Día (año 1738)	Latitud corregida en grados decimales	Latitud corregida en grados, minutos y segundos	Longitud corregida en grados decimales	Latitud corregida en grados, minutos y segundos
20 de julio	(En blanco) 43.596883	43° 35' 48.7782"	(En blanco) -3.226824	-3° 13' 36.5664"
21 de julio	(En blanco) 43.951256	43° 57' 4.5216"	(En blanco) -2.705975	-2° 42' 21.5094"
22 de julio	44.401256	44° 24' 4.521"	-4.989308	-4° 59' 21.5088"
23 de julio	44.367922	44° 22' 4.5192"	-7.289308	-7° 17' 21.5088"
24 de julio	44.201256	44° 12' 4.5216"	-9.039308	-9° 2' 21.5088"
25 de julio	43.301256	43° 18' 4.5216"	-12.239308	-12° 14' 21.5082"
26 de julio	41.117922	41° 7' 4.5192"	-14.039308	-14° 2' 21.5088"
27 de julio	40.201256	40° 12' 4.5216"	-14.672642	-14° 40' 21.5106"
28 de julio	39.084589	39° 5' 4.5204"	-14.455975	-14° 27' 21.51"
29 de julio	38.117922	38° 7' 4.5192"	-14.422642	-14° 25' 21.5106"
30 de julio	37.234589	37° 14' 4.5198"	-15.205975	-15° 12' 21.51"
31 de julio	35.651256	35° 39' 4.521"	-16.239308	-16° 14' 21.5088"
1 de agosto	34.117922	34° 7' 4.5192"	-15.805975	-15° 48' 21.51"

2 de agosto	33.284589	33° 17' 4.5198"	-18.239308	-18° 14' 21.5088"
3 de agosto	33.351256	33° 21' 4.521"	-17.705975	-17° 42' 21.5094"
4 de agosto	32.201256	32° 12' 4.5216"	-17.605975	-17° 36' 21.51"
5 de agosto	31.301256	31° 18' 4.521"	-19.305975	-19° 18' 21.51"
6 de agosto	29.867922	29° 52' 4.5192"	-18.755975	-18° 45' 21.5094"
7 de agosto	27.867922	27° 52' 4.5192"	-19.572642	-19° 34' 21.5106"
8 de agosto	26.167922	26° 10' 4.5192"	-22.972642	-22° 58' 21.5112"
9 de agosto	24.667922	24° 40' 4.5192"	-26.089308	-26° 5' 21.5082"
10 de agosto	23.601256	23° 36' 4.521"	-28.189308	-28° 11' 21.5088"
11 de agosto	22.684589	22° 41' 4.5198"	-28.705975	-28° 42' 21.5094"
12 de agosto	21.901256	21° 54' 4.5216"	-31.205975	-31° 12' 21.5094"
13 de agosto	21.201256	21° 12' 4.5216"	-33.339308	-33° 20' 21.5088"
14 de agosto	20.234589	20° 14' 4.5198"	-35.105975	-35° 6' 21.51"
15 de agosto	19.317922	19° 19' 4.5186"	-36.989308	-36° 59' 21.5088"
16 de agosto	18.101256	18° 6' 4.521"	-40.072642	-40° 4' 21.5112"
17 de agosto	17.467922	17° 28' 4.5192"	-40.889308	-40° 53' 21.5082"
18 de agosto	16.684589	16° 41' 4.5198"	-43.389308	-43° 23' 21.5082"
19 de agosto	15.901256	15° 54' 4.5216"	-43.989308	-43° 59' 21.5088"
20 de agosto	15.334589	15° 20' 4.5198"	-47.172642	-47° 10' 21.5112"
21 de agosto	13.901256	13° 54' 4.5216"	-49.422642	-49° 25' 21.5112"
22 de agosto	12.751256	12° 45' 4.521"	-49.739308	-49° 44' 21.5088"
23 de agosto	12.351256	12° 21' 4.521"	-52.039308	-52° 2' 21.5082"
24 de agosto	12.117922	12° 7' 4.5192"	-54.355975	-54° 21' 21.51"
25 de agosto	11.984589	11° 59' 4.5198"	-55.205975	-55° 12' 21.51"
26 de agosto	11.901256	11° 54' 4.5216"	-56.005975	-56° 0' 21.5094"
27 de agosto	11.884589	11° 53' 4.5204"	-57.105975	-57° 6' 21.51"
28 de agosto	11.601256	11° 36' 4.521"	-56.605975	-56° 36' 21.51"
29 de agosto	11.501256	11° 30' 4.521"	-59.105975	-59° 6' 21.51"
30 de agosto	11.584589	11° 35' 4.5198"	-61.072642	-61° 4' 21.5112"
31 de agosto	11.701256	11° 42' 4.5216"	(En blanco) -61.670190	-61° 40' 12.6834"
1 de septiembre	11.534589	11° 32' 4.5204"	(En blanco) -63.894921	-63° 53' 41.715"

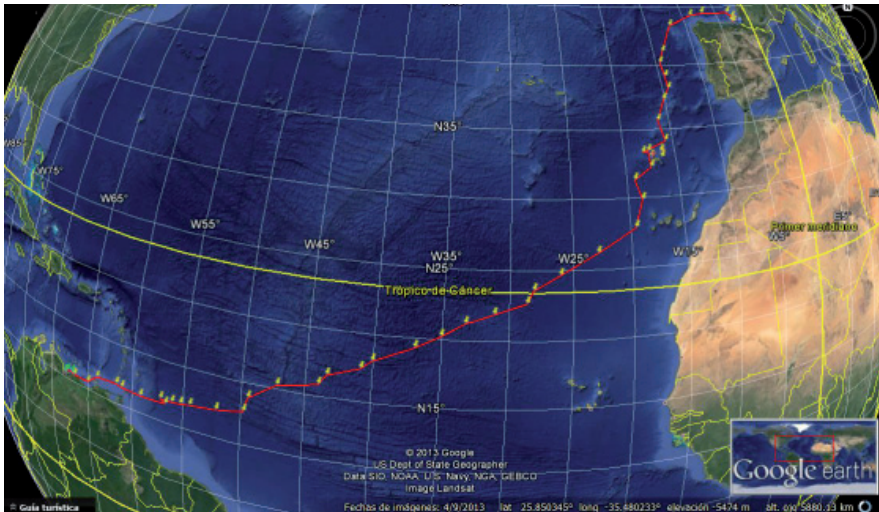


2 de septiembre	10.717922	10° 43' 4.5186"	(En blanco) -64.996183	-64° 59' 46.2588"
3 de septiembre	10.717922	10° 43' 4.5186"	(En blanco) -66.702893	-66° 42' 10.4148"

5.3. Imágenes de la derrota del barco

A continuación, una imagen panorámica de la derrota del navío *San Ignacio de Loyola*:

A primera vista, pareciera que la derrota es lógica. Hace un recorrido desde las costas de Guipúzcoa hasta La Guaira. Si los métodos de medición

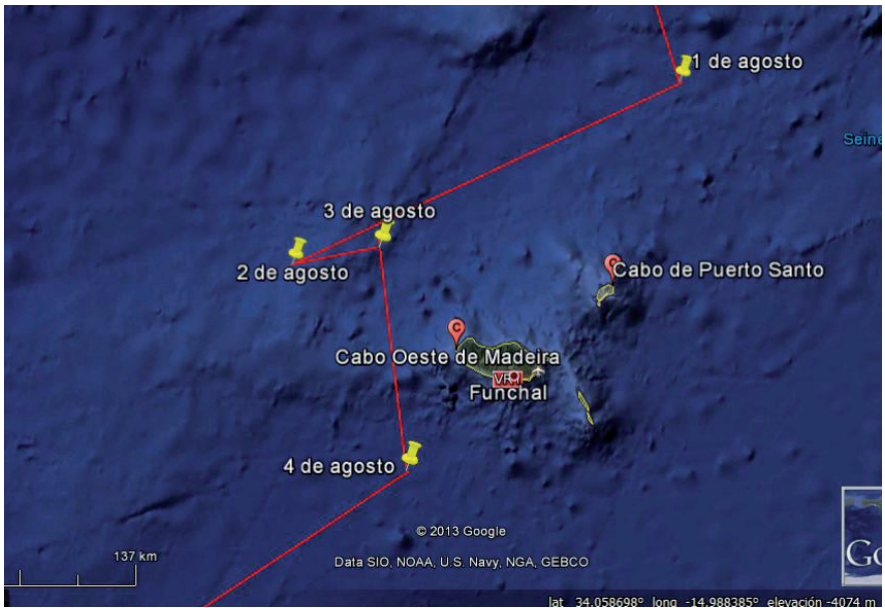


Fuente: elaboración propia.

de coordenadas del piloto hubieran sido muy inexactos, no se tendría como resultado esta derrota, aunque sea evidente que es artificial, ya que se sabe que los buques a vela usualmente no navegan en línea recta.

A continuación, se ampliarán los recorridos con avistamientos a tierra de Madeira, Tobago, Grenada, La Sola, Margarita, La Tortuga y las costas de tierra firme venezolana.

Se comenzará con los avistamientos a las islas de Porto Santo y Madeira. Esta parte de la derrota pareciera ser improbable. El 2 de agosto, el piloto anota en el diario: “Día 1º que es ayer avistamos tierra al SE ¼ al S distante 15 leguas y según la observación afirmé ser la isla de Puerto Santo”²⁰. Si una legua equivale aproximadamente a 5,55 km, entonces el marinero habría avistado la isla a 83,25 km, lo cual no es muy factible. Del mismo modo, puede notarse que el buque hace un “retroceso” el 3 de agosto. Esto sí concuerda con el diario de navegación, ya que señala que el 3 de agosto tiene 32 minutos menos de longitud que el 2 de agosto. Ambos días tienen apenas 4 minutos de diferencia en cuanto a la latitud observada.



Entonces, se ha planteado una derrota alternativa, que puede verse en la siguiente imagen. Se colocó el avistamiento de Porto Santo a 15 millas náuticas, en vez de 15 leguas. La coordenada del 2 de agosto está ubicada “distante del

²⁰ *Ibíd.*



cabo de Oeste de la Madera (Madeira) como 5 leguas, el cual relevé al Sur 3° más al Sureste”²¹. Es muy problemático reconstruir esta parte de la ruta, pero se puede asumir que esta es la derrota más probable.



Por otra parte, los avistamientos a Tobago y Granada son consistentes con las coordenadas corregidas y con lo que afirma el diario de navegación.

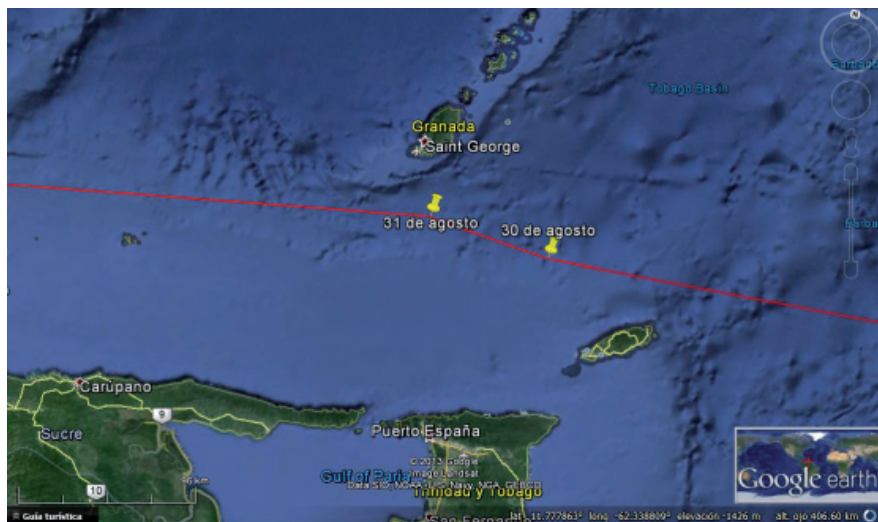
- 30 de agosto: “Hoy día 30 a las 6 de la tarde avistamos la isla del Tabago (Tobago) al OSO...”

- 31 de agosto: “Hoy a mediodía observé el sol a la parte del SSE de la isla de Granada como a 5 a 6 leguas en los 11° 40’ de este paraje goberné en los rumbos de enfrente en demanda de Los Testigos” (ver imagen de la siguiente página).

Por último, se describirán los avistamientos a La Sola, Margarita, La Tortuga y tierra firme:

- 1° de septiembre: “Hoy amanecemos en vista de La Sola, el cual (sic) se me demoraba al SE ¼ al E entre ¼ y ½; Distante 7 a 8 leguas (...) Observé

²¹ *Ibíd.*



a medio día estando N y S con la dicha Margarita distante como 7 a 8 leguas en los 11° 30”.

- 2 de septiembre: “Amanecemos hoy dicho con la isla de La Tortuga la que se me demoraba al NO distante 5 a 6 leguas y a vista de toda la tierra firme”.

- 3 de septiembre: “Hoy a medio día estaba distante de La Guaira como 5 leguas, el cual se me demoraba al OSO. A las dos estábamos sobre Macuto (...) A las 3 de la tarde llegamos a fondear en el dicho puerto en 6 ½ brazas de agua”.

Las coordenadas de estos días en Google Earth son consistentes con los avistamientos de tierra descritos en el diario de navegación (ver imagen en la página siguiente).

6. Conclusiones

Se puede concluir que el diario de navegación es muy preciso en lo que se refiere a coordenadas. Por ello fue posible sumar o restar, según fuera el caso, para poder reconstruir la derrota del navío *San Ignacio de Loyola* en Google Earth. La travesía propuesta para este buque parece lógica, al menos

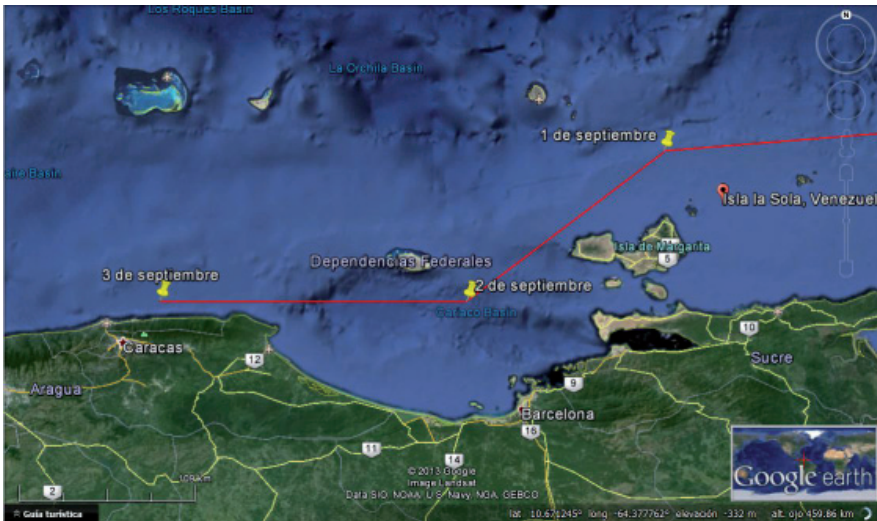


si se observa el ploteo de las coordenadas de cada día en el mencionado software.

Ciertamente, se presentaron problemas para recrear la travesía del buque cercana a las islas de Madeira y Porto Santo. Esto puede deberse a las dificultades que, como se vió, tenían los marineros de principios del siglo XVIII para calcular la longitud. O bien, a la imprecisión de la distancia estimada con respecto a determinado punto de tierra, particularmente el cabo de Porto Santo.

Por otra parte, los días de navegación en los que no hay avistamiento de tierra, no se puede saber con certeza si las coordenadas son consistentes con la derrota del barco, pero como se pudo ver en la imagen panorámica de la derrota que se ha propuesto, dichas coordenadas son factibles.

Afortunadamente, la derrota propuesta en esta investigación para los días comprendidos entre el 30 de agosto y el 3 de septiembre, coincide con las coordenadas y los avistamientos descritos en el diario de navegación. En este recorrido, el navío pasa cerca de Tobago, Granada, La Sola, Margarita y La Tortuga, hasta que los tripulantes avistan tierra firme venezolana y finalmente, atracan en el puerto de La Guaira.



La profundización en el conocimiento de los instrumentos y métodos utilizados por el piloto de este navío, y por los marinos de la Compañía Guipuzcoana en general, serían objeto de ulterior estudio. Una vez que la investigación alcanzare este nivel, se podría explicar el porqué de la exactitud de las observaciones.



DEL PODER EN LOS MARES AL PODER EN TIERRA FIRME: LOS OFICIALES DE LA REAL COMPAÑÍA GUIPUZCOANA DE CARACAS Y EL NACIMIENTO DE UNA NUEVA ÉLITE

**Of power in the seas to power on the mainland:
the official real Guipúzcoa company of
Caracas and the birth of a new elite**

Alejandro Cardozo U.

Profesor de la Universidad Simón Bolívar-Departamento de Ciencias Sociales. Historiador y politólogo. Doctor en Historia por la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea (2012). Investigador del Simón Bolívar Museoa de Bizkaia (2008-2010). Correo Electrónico: cardozoucategui@usb.ve.

Recibido: 04/07/2014

Aprobado: 05/08/2014

Resumen: a finales del siglo XVIII la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas entra en una espiral de endeudamientos que la conduce a su liquidación. Durante el complejo proceso tanto las autoridades en Madrid como en Caracas deben sanear las cuentas de la Compañía con las cajas reales, y de particulares con la Compañía en la provincia de Venezuela. Esta situación obliga al intendente de Venezuela, Francisco de Saavedra, a proponer salidas inteligentes que beneficien a ambas partes, así como evitar problemas con el poderoso lobby cortesano y provincial de los oficiales vasco-navarros de la Compañía Guipuzcoana. Esta dinámica de poder e intereses desata una lucha política en ambas playas atlánticas, generando un poderoso grupo de vasco-navarros en Venezuela que entran en pugna con los criollos, también conocidos como mantuanos.

Palabras claves: Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, lobby, mantuanos, vascos, navarros.

Abstract: the late eighteenth century the Royal Gipuzkoan Company of Caracas into a spiral of indebtedness that leads to liquidation. During the complex process both the authorities in Madrid and Caracas should clean up the accounts of the Company with the royal treasury, and individuals with the Company in the province of Venezuela. This situation forces to Francisco de Saavedra, the *Intendente* of Venezuela, to propose intelligent outputs that benefit both parties and avoid problems with the powerful lobby of the Basques officers of the Royal Gipuzkoan Company of Caracas. This dynamic of power and interests unleashed a political struggle in both Atlantic sides, creating a powerful group of Basques in Venezuela coming into conflict with the Venezuelan aristocrats, also known as *mantuanos*.

Key words: The Royal Gipuzkoan Company of Caracas, lobby, mantuanos, Basques.

1. Introducción

La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas además de ser la primera empresa monopólica española, con carácter exclusivo para el comercio del cacao venezolano en Europa y de todas las mercancías del viejo mundo en Venezuela, con atribuciones militares y de persecución del contrabando en la mayor parte del Caribe español (desde el oriente venezolano hasta Riohacha en Nueva Granada), fue, ciertamente, como lo demostraremos en este artículo, el germen del primer lobby político como tal en la provincia de Venezuela. Sus oficiales y factores una vez liquidada la Compañía, pujarán por el poder en Tierra Firme. Tras haber controlado una cuota del poder económico en el Atlántico español durante el siglo XVIII, bajarán de los navíos para trazar una efectiva estrategia de poder (alianzas tácticas desde el maridaje con la elite local, control de la real hacienda, cargos públicos y presencia económica) que culminará con la toma de los espacios tradicionalmente mantuanos como el Real Consulado de Caracas. La experiencia de este grupo de vascos y navarros en los mares, su amplio conocimiento en la navegación, así como del comercio, de la piratería y del contrabando, harán de ellos un grupo muy dinámico en el nuevo siglo que les espera, más vigoroso y eficaz que los mantuanos, antiguos dueños de Venezuela¹.

El producto político y económico final de estos oficiales vasco-navarros de la extinta Compañía Guipuzcoana será una nueva élite que hemos denominado

¹ Véase Cardozo Uzcátegui, Alejandro, *Los mantuanos en la Corte española. Una relación cisatlántica (1783-1825)*, Bilbao: Ehuress, 2013, pp. 155-197, 259-331 y 359-364.



“neo-mantuanos” por dos razones. Por un lado, para poder ocupar un nicho social que los proyecte en el orden tardocolonial venezolano, se casarán con las hijas del mantuanaje solariego criollo, es decir, se unirá el poder económico antiguo con el moderno (haciendas, rentas y privilegios por un lado, y comercio, influencias en la real hacienda y poder en las instituciones coloniales por otro), la otra razón es simple, al haber esta sustitución de élites, ellos adquirirán el prestigio necesario de sus adversarios, títulos de castilla, nobleza criolla, tierras y comercio. No solo pretendemos señalar el nacimiento de una nueva clase aristocrática más dinámica, también zanjaremos el manido tópico de la lucha tardocolonial en los consulados americanos entre hacendados y comerciantes, pues los neo-mantuanos luego de trazar el maridaje estratégico con las hijas del mantuanaje criollo, optarán a grandes propiedades que entronizarán con sus influencias y conocimiento del comercio, del contrabando y de la real hacienda, para convertirse en un grupo poderoso de intereses mixtos. Será pues el título de este artículo: del poder en los mares al poder en Tierra Firme

Los mantuanos son los beneméritos de la tierra, los herederos en Venezuela de los primeros conquistadores. En ellos, hasta finales del setecientos venezolano, sobrevive el imaginario hidalgo castellano, una mitología rica en símbolos caballerescos, parte de un antiguo sistema, criollizado y matizado de la cosmogonía señorial española². «Mantuano» es un término original de Caracas, de la primera mitad del siglo XVIII, derivado del “manto” y el uso exclusivo que las señoras de los grandes propietarios y nobles de la colonia, le daban a estas mantillas durante los diferentes ceremoniales de la élite local. El filólogo Ángel Rosenblat ubica la primera vez que la voz «mantuano» fue usada, el 5 de enero de 1752.

² Véase el capítulo “El criollismo” en la obra de Guillermo Céspedes del Castillo *América Hispánica 1492-1898*, donde el autor periodiza o marca el inicio, a partir de una reyerta en el México de 1618, cuando desde el púlpito un predicador jesuita criticaba la venta de oficios a criollos por parte del virrey, acusando, no sin exceso de retórica, a los criollos de ser incapaces de ejercer cargo alguno dentro de la maquinaria colonial. Dice Céspedes que este es el principio de una larga tensión entre españoles peninsulares y criollos “que no dejará de estar presente en la totalidad de los conflictos sociales posteriores». Asimismo el autor logra una buena explicación de la formación del “espíritu criollo” y la evolución del mismo concepto a lo largo de los años durante sistema colonial. Céspedes del Castillo, Guillermo. *América Hispánica 1492-1898*: Madrid, Marcial Pons, 2009, págs. 295-323.

Una relación del uso de la voz “mantuano” es del 3 de mayo de 1793 en la carta de Francisco de Saavedra, segundo intendente de Caracas, cuando escribe desde la villa y corte a Tomás González de Carvajal sobre las complicaciones en la elección de los miembros del Real Consulado de Caracas (Saavedra, como veremos, es el gran favorecedor de la élite lugareña en sus distintos proyectos y anhelos, como el real consulado): “Es muy difícil combinar la cosa de manera que habiendo de entrar en el Consulado los sujetos distinguidos del país no resulten algunos parientes, porque los llamados allí Mantuanos están ligados con infinitas conexiones a causa de que a manera de los Judíos no se casan sino dentro de su tribu”; otra carta donde se emplea el término, y dentro del sugerente ámbito político, es en la lucha de los “españoles criollos” por conquistarle a los “españoles europeos” espacios del poder municipal. En 1796, el gobernador-capitán general Pedro Carbonell, envía al monarca un memorial acusando a la élite local de haber formado un “partido” en el ayuntamiento caraqueño “a los que aquí se llaman mantuanos...”³

Esta élite criolla rivalizará los espacios de poder con una poderosa camarilla vasco-navarra que, devenida de la fenecida Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, acumulará poder y riqueza subsumida en la Real Hacienda. Este paso, en buena medida, es gracias a la acción política y administrativa de Francisco de Saavedra en la intendencia de Caracas.

2. Francisco de Saavedra: Venezuela dentro del proyecto ilustrado

Francisco de Saavedra (Sevilla 4 de octubre de 1746), tras una exitosa como vertiginosa carrera, en octubre de 1782 fue nombrado intendente de Caracas. A partir de la experiencia venezolana de Saavedra (1783-1788) por lo demás provechosa, tanto para él como en alguna medida para la organización de la provincia⁴, fue donde y cuando se tejieron las estrechas relaciones con la

³ Rosenblat, Ángel. *El español de América*: Caracas, Biblioteca Ayacucho, 2002, págs. 264-265.

⁴ García-Baquero plantea que en efecto hay una época de esplendor del comercio provincial, desde Saavedra hasta 1790; asimismo Juan Andreo García extiende esta racha de prosperidad hasta 1796 según la balanza comercial de lo que él ha denominado el «trienio preconsular».



élite criolla, una correspondencia efectiva que, desde Caracas, subsistió hasta la última década del XVIII, con sus efectos en la metrópoli.

Saavedra, a diferencia de otros testimonios, percibe la provincia venezolana más bien pobre, pues según anota, se consume poco, sus habitantes están reducidos apenas a sobrevivir. Esta mirada del sevillano abre un debate en la historiografía sobre los “grandes cacaos”⁵, prósperas y acaudaladas familias mantuanas que desde siempre habían controlado el país. Esta idea de provincia “pobre” nos permite comprender la fase siguiente, el florecimiento de la agricultura y la agroexportación con la desaparición monopólica de Real Compañía de Caracas, unido al nacimiento y fortalecimiento de instituciones como la intendencia y el consulado. Asimismo se puede observar a partir de la “época saavedrana” una provincia “pobre” en la cual su élite llevó a cabo una apertura étnico-estratégica⁶ con el personal vasco-navarro de la poderosa Compañía de Caracas, siendo este asociacionismo ensalzado en la medida que

García-Baquero González, Antonio. “El comercio de neutrales en Venezuela (1796-1802)”, en *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, n° 271, 1985, págs. 673-703 y García, Juan Andreo. “Del ‘Libre Comercio’ a la quiebra del sistema colonial (1789-1796). El comercio exterior de Venezuela”, *Estudios Americanos*, n° 2, 1994, pág. 25.

- ⁵ Ángel Rosenblat dice de los grandes cacaos: “Entre los mantuanos ocupaban el primer lugar los pocos condes y marqueses criollos que habían comprado sus títulos con remesas de cacao (...)”. Anota el filólogo que el uso de esta expresión sobrevivió en el acervo popular como “*ser un gran cacao*” o “*echárselas de cacao*”. Rosenblat, Ángel. *El español...* pág. 270. El mismo término se utiliza en la literatura sobre esta élite, y apunta Herrera Luque en su novela histórica *Los Amos del Valle*, que «gran cacao» era en Venezuela la forma despectiva de referirse a los títulos nobiliarios. Herrera Luque, Francisco. *Los Amos del Valle*: t. I, Caracas: Pomaire, 1979, pág. 414.
- ⁶ Unido a esto, recuérdese que el funcionario vasco-navarro que emigraba, era por lo general soltero (el 82%), con una composición por edad entre los 15 y los 30 años. Esta coincidencia de factores permite la alianza estratégica de éstos con las familias mantuanas con hijas casaderas, en miras de una asociación que interesaba y prestigiaba a las dos partes, y a un proyecto económico-familiar con todas las de ganar. Sobre los porcentajes y las tasas migratorias del siglo dieciocho, ver Márquez Macías, Rosario. “La emigración española a América en la época de las Luces”, en Escudero, José Antonio (coord.). *Españoles de ambas orillas. Emigración y concordia social*: Madrid, Sociedad Estatal Lisboa 98, 1998, págs. 41-56; véase también Angulo, Alberto y Álvarez Gila, Óscar (coords.) *Las migraciones vascas en perspectiva histórica (siglos XVI-XX)*: Vitoria, Universidad del País Vasco, 2002, pp. 235-258; Gárate, Ojanguren, María, “Navarros y guipuzcoanos unidos en empresas económicas del siglo XVIII”, en *Revista Internacional de los Estudios Vascos*, año 40, n° 1, 1992, págs. 25-42.

se diversificaban las diferentes estrategias familiares de expansión comercial (grandes haciendas poco explotadas por falta de inversión, aliadas con un sector agroexportador emergente y relacionado con la real hacienda), por lo que la vieja y benemérita clase mantuana abría sus prestigiosos/históricos nichos a una clase, que a su vez cumplía con todos los requisitos en clave antigua (limpieza de sangre, hidalguía y solar), donde todos llegaron a un entendimiento cordial con miras al crecimiento mutuo. No obstante, en la década de los noventa el esplendor de esta breve edad de oro, abrió las apetencias políticas de todos (antiguos y advenedizos); unos querían encumbrar, los otros querían mantener protegidas sus inmunidades históricas de la impronta de los forasteros. Una élite que al principio fue compacta mientras sobrevivía las duras décadas del monopolio y de las guerras de España, posteriormente mostraría fisuras.

3. Francisco de Saavedra y el nacimiento de una nueva élite provincial a partir del final de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas

En sus últimos años la Real Compañía Guipuzcoana estaba fuertemente endeudada con la Real Hacienda⁷. Pesaban sobre ella unos derechos que no amortizó por comerciar con banderas neutrales durante la guerra. La Compañía entraba en una espiral de endeudamientos: ella debía a las cajas reales de Venezuela, pero a la vez había morosos en la provincia que le debían dinero a la Compañía. Esta situación (aunada a lo que significó la guerra y el decreto de libre comercio) condujo a la Compañía a una situación, digamos, complicada. Desde Madrid le piden a Saavedra sea «suave», que no acose a Amenábar (factor de la compañía en 1784), que lo «atienda y favorezca con su arbitrio» en cuanto a las pretensiones de cobranzas y créditos que caen sobre la Compañía, y que se conforme con lo que buenamente puedan ir pagando⁸.

⁷ Ibídem.

⁸ AGI, Correspondencia de Francisco de Saavedra con José de Gálvez, 6 de octubre de 1784, Caracas, leg. 478. En el ámbito de la deuda de la Compañía, el historiador Blanco Mozo, en su trabajo más reciente tocante a la Guipuzcoana (capítulo que basa fundamentalmente en la obra de Gárate Ojanguren y en una exhaustiva investigación de los protocolos del AHPM), nos deja un sugerente enfoque en relación a esta insolvencia: «El número elevado de deudas a favor y en contra de sus dos inventarios muestra el importante volumen de operaciones que



Durante la transformación —o subsumición— de la Compañía de Caracas a la Compañía de Filipinas conocemos por la bibliografía especializada lo que sucedió con la primera⁹ y con su infraestructura¹⁰ pero no sabemos qué fue de la suerte de sus funcionarios y de los llamados «metidos a caraqueños» como se les conocía a los guipuzcoanos enrolados en la marinería de la Real Compañía de Caracas¹¹. Cabe preguntarnos también, una vez fundada la nueva Compañía ¿se desconocieron sus deudas con la real hacienda en Caracas? Es improbable, pues al final es el dinero del rey, no de Caracas; pero tampoco se desconoció la deuda de algunos miembros importantes de la provincia con la Guipuzcoana, y por esa razón podemos intuir una práctica peculiar de cara a su finiquito.

La suerte de los hombres de la Compañía de Caracas es un aspecto apenas tratado por la historiografía. En seis años, en teoría, según la Junta¹², acabarían las operaciones de comercio de la naciente compañía, con Caracas, Maracaibo, Cumaná y Guayana, cabe preguntarse lo que harían los empleados

realizaba [la RCGC] y el catálogo de sus relaciones comerciales, profesionales y de paisanaje. Le debían diversas cantidades de dinero a [entre otros] Francisco de Collado, coronel gobernador de Maracaibo; Gabriel José de Zuloaga, teniente general y antiguo gobernador y capitán general de la provincia de Caracas (...), Blanco Mozo, Juan Luis. *Orígenes y desarrollo de la Ilustración vasca en Madrid (1713-1793). De la Congregación de San Ignacio a la Sociedad Bascongada de los Amigos del País*: Madrid, Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, 2011, pág. 353.

⁹ No hay grandes vacíos de información en cuanto al hecho de que por real cédula de 1785 se establece cómo sería la liquidación de la Real Compañía de Caracas, pero como es lógico, esto ocurre en Madrid, no en Caracas. Los accionistas de la Compañía tenían dos opciones: o participar en la nueva Compañía de Filipinas -con trato preferente en la reserva y compra de acciones- o retirar su capital de inversión una vez saneadas las cuentas. De momento todos entregarían sus acciones a la nueva dirección de la naciente compañía. Aunque la liquidación, en el papel, se mandaba a hacerse el 1 de julio de 1785, se prolongó por las complicaciones, hasta 1796. Ver Díaz-Trechuelo, María Lourdes. *La Real Compañía de Filipinas*: Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1960, pág. 55.

¹⁰ Sobre la suerte de sus edificios ver Gasparini, Graziano. “Edificios de la Compañía Guipuzcoana en Venezuela”, en *Los vascos y América: Actas de las jornadas sobre el comercio vasco con América en el siglo XVIII y la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*: Bilbao, Banco Bilbao-Vizcaya, 1989, págs. 459-466.

¹¹ Léase el prólogo de Gárate Ojanguren a la obra de Garmendia Arruebarrena, José. *Cádiz, los vascos y la carrera de Indias*: Donostia-San Sebastián, Eusko Ikaskuntza, 1989, pág. 13.

¹² Díaz-Trechuelo, María Lourdes. *La Real Compañía de Filipinas*: Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1960, págs. 71-72.

de la fenecida Compañía de Caracas una vez “vencido el plazo”. De hecho, en la primavera de 1781 la Junta extraordinaria de la Guipuzcoana se reúne para tomar medidas respecto a las factorías y empleos que deberían continuar y cuáles se debían eliminar, e inclusive, en Madrid se proponía no cubrir vacantes para disminuir los costes de la operación¹³.

Por tanto, una vez que la junta de la Compañía reunida en Madrid decide prescindir de cargos y factorías, y más tarde (en 1784) el mismo monarca da una fecha límite para suspender el comercio de Guipúzcoa con Caracas y Maracaibo —al prohibir que la naciente compañía de Filipinas utilice los puertos de Pasajes y San Sebastián— ¿qué pasó con los hombres de la Compañía Guipuzcoana en Caracas?¹⁴ Aunque la Compañía le debía dinero a las cajas reales de Caracas, los directivos instaban al rey para que reclamara la deuda que tenían personas de «aquellas provincias» con la propia Guipuzcoana, personas además con «bienes raíces y otros intereses que en todo o parte pueden cubrir sus créditos»¹⁵.

La solución será que la propia real hacienda de la provincia venezolana —una vez anunciada la liquidación de la Compañía— incorpore a factores, oficiales y empleados de la Compañía como mecanismo de pago para aliviar esa espiral de endeudamientos de la Guipuzcoana en ambas direcciones. Los directores de Junta de la Real Compañía en Madrid instan al rey para que los morosos en la provincia paguen sus deudas, el monarca probablemente dio carta blanca para que esos compromisos se saldaran con empleos en la real hacienda venezolana o en el consulado caraqueño, pudiéndose tratar de una vía práctica para compensar a los socios de la moribunda Guipuzcoana. Esta dinámica de

¹³ Gárate Ojanguren, Monserrat. *La Real Compañía...* pág. 506.

¹⁴ Esta pregunta ya se la hizo Arístides Rojas, buscando la respuesta en otro lugar: “Cuando desaparece la Compañía Guipuzcoana ¿qué se hace aquella colonia de vascos que había fundado la agricultura y dejaba un gran número de haciendas cultivadas, el trabajo sistematizado, el hogar con todas sus virtudes en armonía con los intereses sociales bien entendidos? Continúa en su labor civilizadora, no como asociación sino como individuos; repártense en los valles de Aragua, a orillas del lago de Valencia, en las llanuras del Cojedes, de Portuguesa y del Orinoco y en las costas de Caracas, patria del primer cacao del mundo. A los vascos débese el poderío de los valles de Aragua”. Rojas, Arístides. *Orígenes venezolanos: Caracas, Biblioteca Ayacucho*, págs. 352-353.

¹⁵ Cita en Garate Ojanguren, Monserrat. *La Real Compañía...* pág. 508.



subsumir al antiguo plantel de oficiales de la Compañía en la real hacienda venezolana puede demostrar parte del origen de una nueva élite que querrá entronizar con el prestigioso y antiguo grupo mantuano. Es decir, luego de haber tenido el control de buena parte del Atlántico español, se encaminarían para controlar en Tierra Firme, la política en la provincia venezolana.

Esto condujo a que antiguos empleados, oficiales y factores de la Guipuzcoana fueran incorporados por las autoridades caraqueñas a la administración de la real hacienda de la provincia y al naciente Real Consulado de Caracas, para ocupar los altos cargos. Este grupo viene con una carga de intereses propios y aprovechará las nuevas posiciones en beneficio del sector que representa. Así, por ejemplo, Juan José de Mintegui (albacea del antiguo factor de la Compañía José de Amenábar) en 1793 es nombrado primer cónsul del Real Consulado de Caracas¹⁶. Otros casos significativos: Juan José de Elzaburu, contador sustituto interino de Ejército y Real Hacienda en La Guaira (1783); Miguel de Basterra, contador sustituto de Ejército y Real Hacienda (1784); Carlos Ayerdi, segundo contador mayor del Tribunal de Cuentas de Caracas (1785); Manuel Echegaray, oficial segundo de la Contaduría Mayor de Cuentas (este personaje en particular, el rey ordena a Saavedra lo atienda en ocasión de una vacante en la intendencia¹⁷); José Vidaondo, contador principal de Ejército; Francisco de Mújica, también contador de la Real Hacienda (1785 ambos); Juan Manuel de Iturbe, oficial de intervención de la Administración General de Rentas (1789); Antonio Eyarelar, comisario ordenador y ministro tesorero de la Real Hacienda del puerto de La Guaira (1802); Juan José de Mendizábal¹⁸, contador; Juan Miguel de Sistiaga, administrador de la Renta del Tabaco (Cumaná 1802);

¹⁶ Mckinley, Michael. *Caracas antes de la Independencia*: Caracas, Monteavila, 1993, pág. 157. Particularmente Mintegui, además del cargo en el consulado, “heredó” su relación con la Guipuzcoana, ahora como representante en la provincia de la Compañía de Filipinas.

¹⁷ AGI, Caracas, 478. 16 de septiembre de 1784. Correspondencia de Francisco de Saavedra con José de Gálvez.

¹⁸ Puede tratarse este José de Mendizábal de un descendiente de José Jacinto de Mendizábal, socio fundador de Compañía, tesorero del consulado de San Sebastián y alcalde. José Jacinto estaba casado con una Vildósola Berroterán, familia emparentada con Francisco de Berroterán y Gainza, quien haría carrera en Venezuela. Véase De Otazu, Alfonso y Díaz de Durana, Ramón. *El espíritu emprendedor de los vascos*: Madrid, Silex, 2008, págs. 423-426.

Pedro Irureta, primer oficial de la administración de Caracas (1802); y Fernando de Echeandía, tesorero de las cajas de Caracas¹⁹.

En buena medida es el intendente Saavedra quien contribuye a que estos personajes vayan siendo colocados en empleos de este tipo. Las pruebas de esta aseveración las vemos claramente en quienes recomienda el sevillano para la erección de la alta plantilla del Consulado de Caracas. No obstante, de lo que el intendente no estuvo al tanto fue que eventualmente esta configuración de funcionarios devenidos de la Compañía, colocados en la real hacienda y fortalecidos con enlaces matrimoniales mantuanos, generarían una poderosa élite neo-mantuana, un monipodio, que atentaría con el “equilibrio colonial” en la provincia, pues ellos, los *neo-mantuanos*, una vez entronizados con familias de antiguos beneméritos mantuanos se interesarían en desarrollar una dinámica de grupo, de facción, en su nueva tierra de acogida, compitiendo con los antiguos clanes mantuanos, ahora rivales, por las cuotas de poder que ocasionalmente estarían en disputa en la última década del setecientos venezolano.

Parte de este comportamiento político se ha explorado poco, pues hasta cierto punto se ha dejado de lado la impronta vasco-navarra en la configuración familiar del mantuanaje caraqueño. Es evidente que los patricios caraqueños, descendientes de conquistadores, como bien reza su mitología, a lo largo de los siglos van estableciendo sus formas de acción a través del fortalecimiento de su, digamos, autoridad en base al linaje, y una forma que se puede observar continuamente en los estudios genealógicos y de grandes familias de la provincia venezolana, como el de Ladera de Díez, es robustecer tales formas por medio del matrimonio con vascos. Si ya existía un abuelo vasco, se fortalecía el linaje sumando una alianza matrimonial con un comerciante o alto funcionario de la Guipuzcoana²⁰. También podemos observar la marca familiar del agregado vasco-navarro en el cerradísimo —y endogámico— círculo mantuano en los estudios genealógicos más clásicos²¹.

¹⁹ AGI, Caracas, 478, varias colecciones: correspondencia de Saavedra con Gálvez, duplicados reservados del Intendente, Gobernación y Audiencia de Caracas.

²⁰ Ladera de Díez, Elizabeth. *Contribución al estudio de la aristocracia territorial en Venezuela colonial. La familia Xerez de Aristiguieta. Siglo XVIII*: Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1990, pág. 70.

²¹ De Sangronis y Castro, José Antonio. *Familias coloniales de Venezuela*: Caracas, Editorial Bolívar, 1943 e Iturriza Guillén, Carlos, *Algunas familias caraqueñas*: t. I y II, Caracas, Escuela Técnica Industrial Salesiana, 1967



Esta dinámica es muy sugerente. Sin ánimos de hacer una práctica genealógica, se merece anotar solamente los casos más notables de este hábito de “asociacionismo” neo-mantuano, como por ejemplo Nicolás de Francia y Pascual (Villa de Briones, 1696), director de la Compañía en San Sebastián en 1745 que pasó a la Provincia de Venezuela con el cargo de factor principal de la Compañía de Caracas. Su pariente, quien imitó su viaje en circunstancias similares, Manuel de Clemente y Francia, se casó con la caraqueña María Petronila Palacios Xerez de Aristiguieta²². Estas dos familias son la clara muestra del papel social que viene a jugar la Compañía Guipuzcoana en la morfología de la élite caraqueña, pues representan ambos linajes lo más destacado del mantuanaje y neo-mantuanaje de la provincia. Estos dos troncales estarán emparentados con el antiguo criollismo caraqueño, seno de los hombres y mujeres más influyentes del siglo XIX venezolano: Tovar, Mijares, Ponte, Palacios, Blanco, Liendo y Bolívar²³.

¿Cuál es el siguiente paso, para este grupo élite, una vez que se han conseguido tantas prerrogativas en esta tierra de acogida? La política, competir por el control de nichos de poder, de manera lograr armonizar un proyecto económico que goza de todas las ventajas. En la región centroccidental de la provincia (Carora y San Felipe) y en los Llanos de Guanare, podemos observar las apetencias políticas del grupo. Sólo por dar unos poquísimos ejemplos tenemos a Pedro Ignacio de Uriarte e Iparraguirre, natural de Fuenterrabía (1745), llegó a Venezuela bajo las órdenes de la Compañía y se estableció en San Felipe cerca del año de 1767. Tuvo éxito en la carrera política, fue alcalde ordinario en 1787, regidor y fiel ejecutor al año siguiente y en 1801. Dos años antes diputado del ayuntamiento y se casó con Jerónima Marroquín y Cossío; con otra hija de esta familia mantuana sanfelipeña, Rosalía, se casará también el guipuzcoano Juan Dionisio de Zozaya²⁴. En los Llanos de Guanare Vicente

²² Iturriza Guillén, Carlos. *Algunas familias...* t. I, págs. 279-280.

²³ Langue, Frédérique. “Orígenes y desarrollo de una élite regional. Aristocracia y cacao en la provincia de Caracas, siglos XVI-XVIII”, en *Tierra Firme*, IX, N° 34, 1991, pág. 143-161.

²⁴ Llama la atención la impronta vizcaína de San Felipe el Fuerte. Cuarenta años antes de que se estableciera este linaje navarro de Arribillaga, o el guipuzcoano Uriarte e Iparraguirre, entre otros citados, la próspera ciudad sanfelipeña causó uno de los motines más memorables en contra del orden militar y político de los vascos de la Real Compañía, cuando el cabildo durante una sigilosa coalición con hacendados, cosecheros y comerciantes (favorecidos por

de Aguinagalde y Ocendio, natural de Aramayona (Álava) vino a la provincia venezolana al servicio de la Compañía, se casó con Inés Mariana de Luque en 1790, y posteriormente fue administrador de la Real Hacienda en Guárico²⁵. Vicente es un ejemplo que cumple todos los enunciados del neo-mantuano. En extremo oriental del país, el primero de una larga saga guipuzcoana que echó raíces en la provincia venezolana, fue Agustín de Anzoátegui, factor principal de la Compañía a mediados del siglo XVIII²⁶. Su pariente José Antonio de Anzoátegui se casó en Barcelona de Venezuela con Juana Petronila Hernández. Su hijo dará nombre al estado federal costero más grande de Venezuela, el héroe de la Independencia José Antonio Anzoátegui, casado, por cierto, con una Arguindegui²⁷.

Hemos anotado apenas unos pocos ejemplos de más de cincuenta²⁸ que podríamos relatar, de los cuales una mayoría tiene el desenlace que comprueba el hecho del nacimiento de una nueva élite: una carrera que comienza en la Real Compañía de Caracas, el viaje trasatlántico, la llegada a un enclave de la Compañía, el matrimonio con una mantuana lugareña, el éxito económico y político en Venezuela, que se traduce en una absorción —fundacional— con un sector de la élite originaria, que, en parte, se “renueva”, pues otra parte de ella, atada a la tierra, “cosechera”, tendrá que impugnar este encumbramiento de los “forasteros” una vez dado el escenario de competencia por el poder político de unos y otros.

el contrabando con los holandeses por el río Yaracuy), se organizaron en contra del vizcaíno Ignacio de Basazábal, nombrado justicia mayor por el gobernador de la provincia, Zuluoga, para proteger los intereses de la Compañía. Ver Felice Cardot, Carlos. *Rebeliones, motines y movimientos de masas en el siglo XVIII venezolano (1730-1781)*: Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1977, págs. 39-48; De Sangronis y Castro, José Antonio. *Familias coloniales...* págs. 90-91 y 390.

²⁵ De Sangronis y Castro, José Antonio. *Familias coloniales...* pp. 19-20.

²⁶ *Ibidem*, pág. 49.

²⁷ José Antonio Anzoátegui y Hernández (1789), piedra angular del Ejército Libertador de Bolívar. Se casó con otra venezolana descendiente de vascos, Teresa Arguindegui y Arrioja, hija de Pedro José de Arguindegui, subteniente de las milicias de blancos de Cumaná. Chalbaud Cardona, Esteban. *Anzoátegui, General de Infantería*: Caracas, Tipografía Garrido, 1941; De Sangronis y Castro, José Antonio. *Familias coloniales...* págs. 49-50.

²⁸ *Vide* De Sangronis y Castro, José Antonio. *Familias coloniales...* págs. 174 y ss.



4. Mantuanos versus neo-mantuanos y la pugna política cisatlántica

En el seno de la sociedad criolla caraqueña se fermentará una lucha muy sugerente entre dos grupos, uno identificable por *vizcaíno*, pero con un atributo necesario, ser comerciante y controlar los hilos de la Real Hacienda y otro, cosechero, representante del viejo mantuanaje del cacao, que en circunstancias muy puntuales (en 1796) emergerá con juicios de valores, clamando por justicia y deseando una representación exitosa en corte²⁹. Esta pugna se dará en el Real Consulado de Caracas, un espacio natural de acción de las élites que intentaban hacer vida política y económica en la Venezuela de finales del setecientos. Saavedra será el artífice del cuerpo consular. Largas horas de su carrera administrativa en ambas playas atlánticas las dedicó a la erección de esta institución³⁰.

Al calor de los esfuerzos por conseguir constituir el consulado, se aprueba el 10 de mayo de 1793 la minuta de la real cédula para su institución. Más pronto que tarde vinieron las luchas en torno al nuevo ente de comercio. El entonces intendente Esteban Fernández de León³¹ (íntimo aliado político de la familia mantuana Palacios y del antiguo intendente Saavedra) protagonizó varias situaciones tensas con el consulado. El primer enfrenamiento fue en relación a un donativo de guerra que acabó en los despachos del Consejo Supremo³². Los ánimos iban acumulándose y tomando espesor. En 1794

²⁹ Lecuna, Vicente. “Adolescencia y juventud de Bolívar” [Epistolario de los Palacios y Blanco]... págs. 533-536.

³⁰ Ciertamente Saavedra estaba comprometido con lo que Nunes Dias denomina «el movimiento criollo», con el propósito de evitar que la presión del sistema colonial mellara lo que parecía prometer una época de esplendor económico. Ver Nunes Dias, Manuel. *El Real Consulado de Caracas (1793-1810)*: Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1971, pág. 202.

³¹ Véase García, Juan Andreo. *La Intendencia en Venezuela. Don Esteban Fernández de León Intendente de Caracas. 1791-1803*: Murcia, Universidad de Murcia, 1991.

³² Ver *Ibidem*, pág. 250; Álvarez, Mercedes. *Comercio y comerciantes y sus Proyecciones en la Independencia de Venezuela*: Caracas, Ediciones del Cuatricentenario de Caracas, 1963; Leal, Ildelfonso (ed.), *Documentos del Real Consulado de Caracas*: Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1964; Arcila Farías, Eduardo [comp. y estudio preliminar.] *El Real Consulado de Caracas*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1957, pág. 13.

el intendente Fernández de León y el capitán general Carbonell instaron al consulado a tributar el subsidio de avería para solventar los gastos de patrullar la costa venezolana con el fin de perseguir el corso. Nuevamente la desavenencia llegó a los despachos superiores de la metrópoli. En 1796 el intendente volvió a generar otra controversia relativa a un tributo de guerra que debía salir del consulado caraqueño, de 500 mil pesos. Otra vez llegó a los despachos superiores del Consejo de Indias. Fernández de León haría poco caso a las reales órdenes³³ que “blindaban” al consulado de impuestos extraordinarios e intromisión tributaria por sobre sus potestades, y volvieron a enfrentarse en 1797, para que el consulado aportara de los fondos de avería el dinero para vestir y equipar a las milicias de la provincia, las cuales eran el espacio natural de acción y vanidad caballeresca de los mantuanos. Decimos esto último, pues como veremos, dentro de estas luchas político/tributarias, había una pugna entre sectores claramente enfrentados: mantuanos cosecheros y neo-mantuanos comerciantes.

Por un carteo de 1796 observaremos, más allá de las desavenencias con Fernández de León (quien aprovechará más tarde otro altercado más evidente), cómo se disputaba ese espacio entre las dos élites, representantes de dos formas de producción y de riqueza con cargas simbólicas distintas, donde colisionan un mundo antiguo, fruto de la tierra, y uno más dinámico, moderno, fruto de los mares y del comercio. Era también una colisión de épocas, una que se negaba a fenecer y otra que pujaba por nacer. Desde París en 1796, escribe el cortesano mantuano Esteban Palacios, una larga carta para dar cuenta a su hermano en Caracas, de su viaje a Francia, donde comenta:

Hoy recibo de Madrid tu lacónica carta de 25 de febrero con que acompañas una representación a nombre del número de cosecheros para que las elecciones del Consulado se hagan expresamente en esta clase y expresamente arraigados, mucho temo que se consiga y que se anule la ley de este caso en la institución del Consulado, añadiendo que el monopolio del *partido contrario* (...) Últimamente vi al Intendente de esa [Fernández de León], cuya justificación es tan conocida, ha impedido y desecho el complot de *Vizcaínos*, debemos darle gracias y rogar siempre por su permanencia en Caracas, cuando se te proporcione

³³ Reales órdenes del 5 de enero de 1795, del 14 de mayo de 1796 y del 17 de junio de 1797.



la ocasión puedes a mi nombre insinuártele asegurándole cuando aprecio su memoria (...) ³⁴.

En 1796 transcurría apenas el primer año del nuevo bienio consular que según las normas aprobadas, la alta plantilla (prior, cónsules, conciliarios y síndico) debían ser naturales de la capitanía general venezolana; junto a esto, se añade una suerte de vacío legal en la real cédula de erección del 3 de junio de 1793, donde a lo largo de sus 53 ordenanzas y 36 páginas, no se refiere a la elección de hacendados. Esto se corrigió pasado poco más de un año, para lograr un equilibrio de fuerzas dentro del consulado, en la real orden del 24 de septiembre de 1794; no obstante, quedó resonando un primer vacío legal, inexplicable, a menos que hubiera sectores detrás del escenario político/jurídico, con pretensiones mayores. Se estipulaba entonces que cuando el prior fuera un hacendado (un mantuano puro) el síndico sería comerciante y así, en sentido inverso, se alternarían el cargo más importante ambos sectores. Nadie podía ser electo, ni tan siquiera propuesto, sin el pertinente período bienal completo. Esto nos lleva a intuir que los vascos intentaron impugnar los resultados de las primeras elecciones, basados en el vacío de poder de la primera real orden de 1793, donde se obviaba el papel de los cosecheros en el Real Consulado de Caracas. Pero la maniobra no funcionó pues hubo una real rectificación al año siguiente. El subterfugio de que no pudieran ser electos, para la alta esfera consular, forasteros de la capitanía general, hubo de contrariar a los neo-mantuanos de origen vasco-navarro, transformándose aquello en una provocación.

Saavedra diseñó el organigrama administrativo para el primer bienio (1793-1795). En esta etapa inicial hubo un entendimiento cordial entre cosecheros y comerciantes. Como prior el conde de Tovar, mantuano en esencia; Mintegui, comerciante vasco, como primer cónsul, y su teniente, un neo-mantuano con todas las características de esa condición, Manuel de Clemente y Francia. Nicolás del Toro, encarnación de los beneméritos de la tierra, segundo cónsul. Este diseño, producto de un pacto, debería alterarse una vez hubieran elecciones para el siguiente bienio, con lo que al instaurarse el régimen electoral en el año 1795, vemos nuevamente al conde de Tovar

³⁴ Lecuna, Vicente. "Adolescencia y juventud de Bolívar" [Epistolario de los Palacios y Blanco]... págs. 531-532. Las cursivas son nuestras.

como prior, Mintegui, primer cónsul y Francisco Javier Longa como segundo cónsul.

En 1796, hacia la mitad del bienio y con la plantilla “electa”, es el momento en que los Palacios detectan, según carta entre los hermanos Palacios, el «complot de los vizcaínos». Al año siguiente leemos en los cargos este orden del nuevo esquema: prior Juan José de Echenique, primer cónsul Francisco Javier Longa, segundo cónsul Francisco de Zulueta y Juan Bernardo Larraín, suplente de Zulueta: el consulado había sido tomado por vasco-navarros ¿Tuvo éxito el “complot” al que los Palacios creyeron haber frenado? ¿Quiénes eran, puntualmente, esos vizcaínos complotados? Descubrimos que, unidos a la primera plana consular antedicha, existe una relevante y sugerente trama encabezada, con miras a la corte, por el susodicho Juan Bernardo de Larraín, Martín Baraciarte y Esteban Echezuría «apoderados del Comercio de la ciudad y Provincia de Caracas»³⁵, quienes llevan a cabo una larga representación al Secretario de hacienda de Indias (Cayetano Soler) anhelando evitar que Esteban Fernández de León trastocara su sistema monopólico del comercio de la provincia de Caracas, práctica que afectaba los intereses de los cosecheros y hacendados de la provincia.

Esteban Palacios tenía un íntimo amigo que gozaba de toda su confianza cuando él se ausentaba de la corte, José de Ibarra Galindo, otro mantuano que a la sazón tenía ya casi quince años exitosamente establecido en la península (con su hermano Silvestre, sumiller de cortina en los predios del Palacio Real) que, como se lee, sus apellidos son de la antigua prosapia vizcaína (“pre-guipuzcoana”) pero diferenciado de los actuales vasco-navarros que luchaban por el poder en la provincia, pues son, digamos, unos advenedizos o recién llegados a diferencia de los Ibarra, tan antiguos en Venezuela como los Sojo, los Aristiguieta o los Bolívar. Ibarra Galindo le escribe a Carlos Palacios, en Caracas, quien a su vez quiere, a través de Esteban, encabezar la causa política de los mantuanos “cosecheros” contra los neo-mantuanos vizcaínos y comerciantes, en el consulado:

(...) he dirigido dos [cartas] tuyas que he recibido después de imponerme de su contenido, la segunda incluye el memorial que

³⁵ AGI, Caracas, 917, Representación enviada a Miguel Cayetano Soler, Secretaría de Hacienda de Indias, 1 de junio de 1799.



nombre tuyo y de José Ignacio dirigías al Ministro de Hacienda quejándote de las intrigas y vejaciones que forjaban los *Europeos*: (...) la Corte viene en tres días, y allí nada se hace: le diré al Ministro cuanto es el asunto, y añadiré que el Oficial de mesa donde debe parar este asunto, está decidido por el *partido opuesto*, porque los *Vizcaínos* han sabido ganársele; y este es el principal motivo porque no se han tomado providencias saludables ni V.V. medran ni prosperan en sus solicitudes, y recursos por más que sean legítimos y racionales (...) me aseguran que en la estafeta de ahí se hacen mil infamias e interceptan las solicitudes de V.V. es menester mucha cautela y precaución en V.V. no veo ninguna no obstante que saben V.V. que tienen enemigos ahí muy poderosos (...)»³⁶

Los hermanos Palacios no habían sido ni cautos ni precavidos, a pesar de que sabían el tamaño y el poder de sus enemigos *vizcaínos* neo-mantuanos en ambas playas. El mismo Ibarra Galindo les recomienda que en las representaciones que se hagan al ministro Gardoqui se expresen con corrección política: «te prevengo que en las representaciones que vengan no se valgan V.V. de la expresión de *Vizcaínos* que exalta al Ministro como lo que es; y es ya una disposición en contra; bajo nombre de Europeos o forasteros hace el mismo efecto, explica el mismo concepto, y no ofende, ni choca al Ministro»³⁷, pues había que ser cautos, no se podía provocar al bilbaíno Diego de Gardoqui, entonces ministro de Hacienda y titular de la Secretaría del Despacho³⁷ (por lo demás, bajo su cargo se terminaron de concretar los proyectos consulares y se erigieron los consulados de Caracas 1793, Guatemala 1793, Buenos Aires 1794, Santiago de Chile 1795, Veracruz 1795 y Guadalajara 1795³⁸) por lo que la representación sobre las elecciones del consulado caraqueño, debían ser enviadas a su despacho.

El intendente Esteban Fernández de León aprovecha esta nueva circunstancia y se compromete con la causa de los mantuanos, de los

³⁶ Lecuna, Vicente. “Adolescencia y juventud de Bolívar” [Epistolario de los Palacios y Blanco]... págs. 534-535. La cursiva es nuestra.

³⁷ Ver Escudero, José Antonio. *Los orígenes del Consejo de Ministros de España*: vol. I., Madrid, Editorial Complutense, 2001, págs. 569-580.

³⁸ Cruz Barney, Oscar. *El régimen jurídico de los consulados de comercio indianos: 1784-1795*: México DF., UNAM, 2001, págs. 111-283.

hacendados, de los cosecheros, ahora sus aliados. El Rey, por real orden del 25 de julio 1794, pedía al intendente que redactase un plan para simplificar el mecanismo de exacción y con ello favorecer la agricultura y el comercio de la provincia. Fernández de León aprovecha semejante oportunidad y concibe un largo proyecto en 1796³⁹. A lo largo de su proyecto Fernández de León pretende favorecer a la agricultura como objetivo superior, por encima del comercio. Más allá de un nuevo plan de exacción es en realidad un proyecto político para privilegiar a un sector en detrimento de otro que entre muchas cosas, toca intereses sensibles del cuerpo de comerciantes “vizcaínos” neo-mantuanos. Tal como la forma de cobrar el “Aforo”⁴⁰. Esta circunstancia avivó los ánimos, lo cual se demuestra tanto en el carteo de los Palacios Blanco sobre el “complot de los vizcaínos” como en una de las expeditas respuestas de Larraín, Echezuría y Baraciarte, cuando suplican a Cayetano Soler mande a suspender todos los efectos de la esa providencia⁴¹. Esta fue una oportunidad política que Esteban Fernández de León no desperdició, pues desde 1796 venía intentando trastocar el sistema de cobrar el Aforo⁴².

Por el ritmo de la documentación vemos que esta controversia se dilata hasta 1806. Después de varias representaciones Fernández de León recibe una respuesta de Cayetano Soler el 16 de octubre de 1802, donde todavía el dictamen no es concluyente. No es hasta 1806 cuando trascienden las representaciones del intendente caraqueño en una esquila de Cayetano Soler al marqués de Bajamar⁴³, donde indica cierta urgencia con miras de revisar de nuevo la cuestión y buscarle solución⁴⁴.

³⁹ AGI, Caracas, 917, N° 3.

⁴⁰ Un justiprecio de la mercancía de los hacendados impuesto, en el caso de Caracas de forma arbitraria por los Receptores de Alcabala, funcionarios de la maquinaria de la Real Hacienda que por lo visto estaban controlados por los «apoderados del comercio».

⁴¹ AGI, Caracas, 917, Representación enviada a Miguel Cayetano Soler, Secretaría de Hacienda de Indias, 1 de junio de 1799.

⁴² AGI, Caracas, 917. Esteban Fernández de León al Prior y Cónsul del Real Consulado acerca de expediente formado sobre que se arregle a precios fijos el aforo que se hace de los frutos para la exacción del derecho de Alcabala. 13 de agosto de 1796.

⁴³ Varios documentos reúnen el tránsito de esta cuestión: AGI, Caracas, 917: n° 1404; 1479 y n° 1656.

⁴⁴ AGI, Caracas, 917, Miguel Cayetano Soler al Marqués de Bajamar. Aranjuez 12 de junio de 1806.



¿Por qué Fernández de León deseaba arremeter contra los “Comerciantes” del Real Consulado caraqueño desde 1796? Acaso, entre todas las razones que hemos venido desarrollando hasta ahora podríamos añadir una más. Como consecuencia en el Caribe español de la guerra de la Convención, puntualmente en Puerto Cabello, Fernández de León fue responsable de apertrechar —como bien se lo explica a Gardoqui en 1795— a “la escuadra de S. M. al mando del teniente general don Gabriel Aristizábal”. Para este “Real Servicio”, que consistía en «la compra de armas y pertrechos de guerra, pago de tropas y subsistencia de la escuadra» Fernández de León acudió al consulado caraqueño, puntualmente al “Comercio”: “En este conflicto pasé oficio al Consulado manifestándole la insinuada urgencia, y mi confianza en su celo, y el de este Comercio por el Real Servicio, a fin que se sirviese facilitar quinientos mil pesos en calidad de empréstito”. El consulado sólo ofreció treinta mil pesos, reduciendo posteriormente el compromiso a diez mil, sentenciando el intendente que “... los Comerciantes se negaron absolutamente al préstamo con el efugio de que no tenían caudales, atribuyendo su escasez, entre otras causas, a la decadencia del Comercio por el contrabando (...) haciendo con este motivo graves propuestas contra la Intendencia”⁴⁵. Los comerciantes, al parecer, no sólo se negaron a apoyar la gestión de Fernández de León, sino que además alegaron para exculparse de obstaculizar un Real Servicio, que era el estado de escasez de sus cajas, por negligencia de las políticas de la Intendencia respecto al contrabando. Argüían también que había que cambiar el resguardo de mar y tierra vigente entonces.

Esta situación forma parte del ámbito político que tanto en Caracas como en Madrid tomaba cuerpo en torno a una pugna entre grupos definidos claramente. Los mantuanos contaban con Esteban Fernández de León y éste a su vez asumía, interesadamente, la voz de éstos, de los cosecheros, buscando en parte maniobrar contra los comerciantes del consulado para vengar las malas jugadas que le hicieron sus miembros. Aunque, como hemos acotado, el movimiento en corte por parte de Palacios no fue efectivo, los comerciantes del consulado salieron de este aprieto fortalecidos.

Nos atrevemos a sentenciar que los comerciantes del consulado no sólo logran sobrevivir los bajamares de esta lucha con el intendente Fernández de León,

⁴⁵ AGI, Caracas, 911, n° 886. Esteban Fernández de León a Diego de Gardoqui. Caracas 7 de noviembre de 1795.

también salen fortalecidos según leemos una representación de Vicente Basadre, el último intendente caraqueño, en la que podemos inferir que el Real Consulado, victorioso en varios embates, ya gozaba, no sin arrogancia, de cierta autonomía de cara a las autoridades, pues el mismo Basadre le relata a Francisco de Saavedra en carta que ya su antecesor Fernández de León le había informado de la prepotencia, insubordinación e “independencia” de los comerciantes de este consulado, proceder similar “a la ambiciosa república que aniquiló la antigua Roma...”⁴⁶

5. Una idea final

Para cerrar cabría preguntarse ¿y qué ocurre con esta camarilla de neo-mantuanos a partir de 1810 con la crisis colonial en los albores de la independencia de Venezuela? Varios de los hijos más notables de este monopolio vasco-navarro los veremos involucrados en el Ejército Libertador. Tres casos paradigmáticos son Juan Bautista Arismendi (hijo del teniente de marina y capitán de la Guipuzcoana Juan), José Antonio Anzoátegui (sobrino de Agustín de Anzoátegui, factor principal de la Compañía a mediados del siglo XVIII⁴⁷) y José de Amestoy (hijo de Antonio de Amestoy, capitán de la balandra de la Compañía Guipuzcoana *Nuestra Señora de Aránzazu*); los dos primeros generales y el tercero oficial de la guardia de honor de Bolívar. Los tres eran hijos de antiguos hombres de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas que más tarde formaron parte de la Real Hacienda. Igualmente Guillermo Zarrasqueta, Martín María Aguinagalde, Domingo de Alzuru, Juan Guillermo Iribarren, Antonio Arredondo, Clemente Zárraga, entre otros oficiales del ejército independentista, que cumplen el perfil neo-mantuano, se unieron a las filas de Bolívar⁴⁸. ¿Acaso el Libertador confiaba en ellos por alguna clave antigua de paisanaje? O ¿simplemente estamos hablando de una élite económica y política, más dinámica que el mantuanaje benemérito, que en tiempos de cambio supo comportarse y leer las señales histórico-políticas para garantizar su subsistencia como clase/estamento al lado de los patriotas?

⁴⁶ AGI, Caracas, 917. Vicente de Basadre a Francisco de Saavedra, 16 de septiembre de 1809.

⁴⁷ De Sangronis y Castro, José Antonio. *Familias coloniales...* pág. 49.

⁴⁸ Cardozo Uzcátegui, Alejandro. “Los Vascos en la Independencia de Venezuela”, en *Boletín Academia Nacional de la Historia*, N° 374, 2011, págs. 65-102.



FORTIFICACIÓN Y DEFENSA DE LA BARRA DE MARACAIBO EN LA PROVINCIA DE MÉRIDA

Fortification and defence Maracaibo bar in the province of Merida

Ebert Cardoza Sáez

Licenciado en Historia (Universidad de Los Andes), Magíster en Ciencias Políticas (Centro de Estudios Políticos y Sociales de América Latina, ULA), Doctor en Historia (UCV). Profesor (Asociado) de la Escuela de Historia (ULA). Investigador adscrito al Centro de Estudios Históricos Carlos Emilio Muñoz Orúa, Miembro del Grupo de Investigación Histórica de Regiones Americanas (GIHRA), autor de artículos sobre Historia Militar en revistas especializadas. Correo electrónico: ebertcar4@gmail.com.

Recibido: 17/07/2014

Aprobado: 18/08/2014

Resumen: Durante los siglos de la dominación española en América, la fortificación y defensa de las Colonias de ultramar fue una de las tareas más apremiantes de la Corona, cuyo objetivo fundamental era resguardar los dominios adquiridos de las constantes incursiones de piratas y corsarios, así como de mantener a raya las frecuentes insurrecciones étnico-sociales en los territorios aquende le Mar Océano. A fines del siglo XVI y comienzos del XVII, la “Llave” ubicada en la boca (o Barra) del Lago de Maracaibo, mirando al Caribe, hasta el puerto de San Antonio de Gibraltar, como Llave lacustre de la Provincia de Mérida y La Grita, era la posición defensiva más importante de una pujante y promisoría región interrelacionada en la frontera entre el Nuevo Reino de Granada y la Provincia de Venezuela, lo cual despertó la codicia de piratas mercenarios, por un lado, y corsarios al servicio de las potencias enemigas de España, por otro. En esta ponencia, se intenta una aproximación al estudio de las labores emprendidas por la Corona española en la fortificación y defensa de la Barra de Maracaibo, como uno de los puntos claves del dominio marítimo en el complejo tablero del sistema defensivo español del Caribe venezolano.

Palabras claves: historia naval, fortificación y defensa, Provincia de Mérida, Maracaibo.

Abstract: During the centuries of Spanish domination in America, fortification and defense of the colonies overseas was one of the most pressing tasks of the Crown, whose main objective was to protect the domains purchased from the constant raids by pirates and privateers, as well as hold off the frequent ethno-social uprisings in the Ocean Sea territories aquende him. In the late sixteenth and early seventeenth century, the “Key” located at the mouth (or bar) of Lake Maracaibo, overlooking the Caribbean, to the port of San Antonio de Gibraltar, as lakeside Key of Merida and The Province Shout, was the most important defensive position of a thriving and promising inter-region on the border between the New Kingdom of Granada and the Province of Venezuela, which aroused the greed of mercenary pirates, on one hand, and privateers in the service of the powers enemy of Spain, on the other. In this paper, an approach to the study of the work undertaken by the Spanish Crown in the fortification and defense of the Maracaibo Bar as one of the key points of the maritime domain in the complex defensive system board Spanish Venezuelan Caribbean is attempted.

Key words: naval history, fortification and defense, Province of Mérida, Maracaibo.

Un aspecto de significativa importancia en el estudio de las instituciones militares es precisar el espacio geográfico donde se articulan sus componentes en su existencia histórica concreta. Entre los parámetros esgrimidos por Cardozo Galué sobre la región histórica señala es el espacio habitado, local o regional, demuestra un movimiento dialéctico y, como tal, es histórico: espacio del hombre para el hombre que lo transforma.¹

Desde la ciudad de Mérida se emprendió un proceso de expansión territorial regional, producto de las penetraciones por colonizadores espontáneos de la región de Los Andes en las tierras ribereñas del Lago de Maracaibo y de sectores de los Llanos, que se expresaron en aparentemente anómalas presencias culturales de tierras altas en zonas bajas². Sin embargo, al

¹ Germán Cardozo Galué. “La región histórica, reflexiones para su estudio”. En *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*. Caracas (Venezuela), 2006, julio-septiembre, n. 355: 9

² Pedro Cunill Grau. “La región histórica en Venezuela”. En *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*. Caracas (Venezuela), julio-septiembre, 2006, n. 355: 54



definir la región histórica existe un total, o al menos una clara desatención, del factor militar como ente articulador de los espacios territoriales.³ Al respecto, Cunill Grau considera que

Los tiempos difíciles, épocas revolucionarias de diversa magnitud y/o eventos signados por la geografía de la catástrofe natural y cultural, desajustan expresiones regionales tradicionales. En el primer caso se puede tomar como un ejemplo relevante lo acontecido en el período de la Emancipación, cuando los paisajes regionales y subregionales venezolanos sufrieron profundas transformaciones. Las secuencias temporales de la guerra durante la ocupación del territorio de las diversas subregiones, microrregiones, e incluso regiones, incidieron en cambios en la composición y distribución de la población, usos del suelo, tenencia de la tierra, tipos de poblamiento, jerarquías y redes urbanas, modos de vida, exportación y explotación de recursos agropecuarios, circulación caminera y fluvial⁴.

Además, junto al agotamiento en el uso del suelo en sus modalidades tradicionales, el surgimiento de nuevos paisajes micro regional y subregional organizado transitoriamente en medio de la confrontación bélica, tanto para el abastecimiento de las tropas como para el refugio de las guerrillas. En dicho contexto insinuamos algunos aspectos de esta expoliación y su incidencia en los cambios paisajísticos al nivel de las regiones de la Cordillera de la Costa, Andes y Llanos⁵.

Cabe aclarar al respecto que la organización espacial en el contexto de la guerra no sólo era para el abastecimiento de las tropas o para el refugio de las guerrillas, sino para un mejor aprovechamiento de la población en los

³ En su reciente publicación, el historiador Luis Ramírez Méndez enfatizó que, ciertamente, los cambios político administrativos experimentados en la Ciudad de Mérida fueron el resultado de la función militar esgrimida por las autoridades gubernamentales ibéricas, a fin de garantizar la seguridad interna y externa de la región histórica merideña. Sin embargo, es preciso aclarar que dicha función abarcó y generó cambios en un periodo más allá de los siglos XVI Y XVII, para adentrarse en el XVIII y XIX. (Cf. Luis Ramírez Méndez. *La tierra prometida del sur del Lago de Maracaibo y la villa y puerto de San Antonio de Gibraltar (Siglos XVI-XVII)*. Caracas, Fundación Editorial El perro y la rana, 2010, T. I, p. 75).

⁴ *Ibidem*, p. 65.

⁵ *Ídem*

planes conjuntos de defensa. En la región andina, las constantes incursiones de corsarios y piratas durante los siglos XVII y XVIII fueron un factor de cohesión militar entre las microrregiones que conformaron el hinterland de la región objeto de nuestro estudio. Las Juntas de Guerra jugaron un papel determinante en el proceso articulador de la defensa de la barra de Maracaibo con la participación de compañías milicianas de Mérida, La Grita, Maracaibo, en incluso Trujillo, integrados los dos últimos a la región andina en lo geográfico, aunque dependientes en lo político-administrativo de Venezuela. Ello significa que en el aspecto militar, referido a los planes defensivos, la región andina era una especie de bisagra entre Caracas y Santa Fe de Bogotá.

El sistema defensivo en la región andina se articuló dentro de un determinado circuito comercial interconectado en una red de rutas comprendida en el eje Maracaibo-Mérida, lo cual circunscribe el radio de acción a una “región histórica”, más allá de los límites de la noción de “Provincia”, tal como aparece en las denominaciones oficiales. Por ello, es dable preguntarse si las demarcaciones político-administrativas respondieron, en el caso de la región merideña más a necesidades de carácter defensivas que de índole puramente comercial. De allí el énfasis en dejar claro que

El concepto de ‘región histórica’ es más apropiado que el de ‘provincia’ para la investigación e interpretación del proceso de construcción nacional; ofrece la posibilidad de desplazarse en la larga duración desde el mundo aborígen hasta principios del siglo XX (...) Las regiones históricas, tal como las hemos caracterizado, se correspondieron con procesos sociales de integración espacial con mayor permanencia en el tiempo⁶.

Desde una perspectiva espacial más amplia el área de Venezuela, junto con Cuba y las costas orientales de Cartagena —Santa Marta y Riohacha—, representó en su conjunto uno de los focos más vitales del comercio regional de ciudades como Maracaibo, Mérida y Trujillo, registrándose entre 1610 y 1640 un comercio entre Maracaibo y Cartagena de un 50% del mismo⁷.

⁶ Germán Cardozo Galué. *Ob. Cit.* p.p. 12-13

⁷ Antonio Vidal Ortega. *Cartagena de Indias y la Región Histórica del Caribe*. Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Universidad de Sevilla, 2002, p. 194.



El puerto de Maracaibo y el de Somocoro, situado en el lago, fueron puntos de salida de productos de la propia Nueva Granada; sobre todo de las harinas de las jurisdicciones de Mérida y Trujillo, la primera perteneciente al Nuevo Reino⁸.

Tomando en cuenta los factores anteriormente expuestos podríamos afirmar que la articulación entre sistema defensivo y circuito comercial fue determinante, considerando que Cartagena y Maracaibo eran “Llaves” claves para la entrada y salida de productos, así como fortificaciones estratégicas dentro de un cuadro de seguridad y defensa donde participaban activamente las ciudades de la región andina venezolana. De esa manera, las instituciones militares de la región se formaron insertas en un teatro de operaciones defensivas y comerciales estrechamente relacionadas. Más adelante, se abordarán aspectos relativos a la función militar del gobernador y capitán general de la Provincia de Mérida y La Grita en las tareas de fortificación y defensa en la Barra de Maracaibo y su influencia en los cambios político administrativos experimentados en la región objeto de estudio.

1. Fortificación y defensa de la Barra de Maracaibo

Para comprender las tareas de fortificación y defensa ejecutadas con especial énfasis en la Barra de Maracaibo, es preciso estudiar la estrategia defensiva del imperio español durante el siglo dieciocho, frente a la estrategia expansionista de Inglaterra hacia América. Al respecto, Juan Batista ha planteado que desde 1760 hasta 1790 se desarrolló contra Inglaterra “la gran política Atlántica”⁹, en la cual se materializaron una estrategia naval y otra terrestre. La segunda se concretó en América en una fuerza militar de características particulares y un complejo sistema defensivo a lo largo de las costas americanas.

Según el mencionado autor la importancia estratégica de las colonias se intensificó y los espacios marítimos se internacionalizaron. Así pues, el Atlántico se convirtió a lo largo del siglo XVIII en el teatro de una guerra hispano-británica y, sobre todo, el litoral americano –incluidas las costas del Pacífico- donde

⁸ Ibídem, p. 195

⁹ Al respecto, véase: Juan Batista G. *La estrategia española en América durante el siglo de las luces*. Madrid (España): Mapfre, 1992, pp. 16-17.

se establecieron planes defensivos hemisféricos de cierta envergadura. En tal contexto, Oliverio Cromwell fue el innovador de una política exterior británica con una estrategia pluricontinental de largo alcance, la primera conocida en la historia, denominada por Batista como la globalización de la estrategia, obra de las potencias marítimas: Inglaterra, España, Francia, Portugal y Rusia.¹⁰

En esa dirección, afirma Suárez, España concibe la defensa de sus territorios americanos como un teatro de operaciones contra la agresión externa, y la de Venezuela en particular, como defensa de sus llaves (Subrayado del Autor)". Durante el siglo XVIII, debido a su particular posición geográfica, las costas venezolanas son una cadena de Llaves estratégicas, entre las cuales se encuentra la Barra de Maracaibo.

Las principales "llaves del sistema defensivo español en América son: Cartagena de Indias, llamada 'llave del Reino del Perú; Cuba, 'llave del Nuevo Mundo y Ante Mural de las Indias Occidentales"; y, Puerto Rico, "Llave de las Antillas". En el siglo XVIII se batalla por el apoderamiento de las llaves (...) En el siglo XVIII Venezuela es más que un gran país, una posición (...) una cadena de posiciones. De llaves (...)

1) Puertos mayores o del gran comercio de exportación con la Metrópoli:

Maracaibo: "Llave del Antemural de Tierra Firme";

Puerto Cabello "Factoría fortificada de la Costa de Venezuela"; y,

La Guaira: "Frontera de Caracas y Llave de las Provincias de Nueva Andalucía".

2) Puertos menores del comercio de Cabotaje: (Cumaná, Guayana, Isla Margarita e Isla de Trinidad).¹¹

Sin embargo, a fines del siglo XVI y comienzos del XVII, la "Llave" ubicada en la boca (o Barra) del Lago de Maracaibo, mirando al Caribe, hasta el puerto de San Antonio de Gibraltar, como Llave lacustre de la Provincia de Mérida y La Grita, era la posición defensiva más importante de una pujante y promisoría región interrelacionada en la frontera entre el Nuevo Reino de Granada y la Provincia de Venezuela, lo cual despertó la codicia de piratas

¹⁰ *Ídem.*

¹¹ Santiago-Gerardo Suárez. *Marina, Milicias y Ejército en lo Colonia*. Caracas, Talleres Tipográficos de la Caja de Trabajo Penitenciario, 1971.



mercenarios, por un lado, y corsarios al servicio de las potencias enemigas de España, por otro.

Los ataques de los piratas se iniciaron con el ataque de William Jackson, corsario inglés que con 11 buques saqueó a Maracaibo en la navidad de 1642. Los ataques piratas no se limitaron a saquear a Maracaibo sino también a Gibraltar, cuyo comercio rivalizaba con el de Maracaibo, gracias a que era puerto de salida de la provincia de Mérida y La Grita y que contaba con fincas de ganado y plantaciones de tabaco. Juan David Nau, el “Olonnais” (francés) sometió a Maracaibo y Gibraltar a un saqueo que duró más de dos meses en 1665. Al año siguiente, Miguel (Maristegui) El Vascongado (francés), tomó por sorpresa a Maracaibo saqueándolo nuevamente. En 1669, Henry Morgan (inglés) volvió a saquear las ciudades de Maracaibo y Gibraltar. Y en 1680 el capitán Granmont, francés, se hizo dueño de toda la provincia durante unos seis meses.¹²

El constante asedio en las costas, por parte de piratas y corsarios, insertos en la política expansionista de potencias marítimas emergentes, como Inglaterra, Holanda y Francia, fue el factor dinamizador externo más importante que explica la progresiva política de fortificación y defensa en la costa del Lago de Maracaibo y su Barra, durante el siglo XVII y, sobre todo, el XVIII.

Para proteger la entrada al lago de Maracaibo de las incursiones de los filibusteros, los españoles construyeron varias fortificaciones, siendo las principales: el Castillo de San Carlos, construido en 1682 y ampliado un siglo más tarde por el ingeniero militar Casimiro Isava; el Reducto de Santa Cruz de Paijana, a la entrada del caño de ese nombre; el Castillo de Nuestra Señora del Carmen y Santa Rosa de Zapara y los castillos de Barboza y Bajo Seco en las islas de estos nombres, hoy desaparecidas estas últimas¹³.

Aunque pertenecientes a jurisdicciones político-administrativas diferentes, las Provincia de Mérida y Gobernación de Venezuela debieron compartir responsabilidades en las tareas de fortificación y expediciones

¹² Alberto Rodríguez Díaz y Francisco Escamilla Vera. “500 años del nombre de Venezuela”. En *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona, n. 152, 19.04.1999 (Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-152.htm>).

¹³ *Ídem*.

defensivas de la costa lacustre marabina, pues se trataba no sólo de una posición militar, sino también de un dinámico punto de intercambio comercial.

La Real Provisión de la Audiencia de Santa Fe, de fecha 28 de abril de 1643, estaba dirigida a los Gobernadores y Capitanes Generales de las Provincias de Venezuela y Mérida (...) Comenzaba por historiar las dos últimas invasiones enemigas a la laguna; la defensa de Gibraltar frente al inglés (...) Esas incursiones piráticas ocasionaban grandes daños, sobre todo a la Provincia de Mérida¹⁴.

A objeto de poner en práctica las labores de fortificación en el Lago, los Gobernadores de Venezuela y Mérida estaban obligados a debatir sobre la defensa y acordar el lugar, disposición y fabricación de castillos y fuertes, lo cual acarrea gastos de infraestructura, aprovisionamiento y manutención de tropas milicianas y veteranas destacadas en la guarnición lacustre, encargadas de resguardar intereses provinciales comunes frente a un enemigo común. Ello significaba mancomunar esfuerzos financieros, muchos de ellos provenientes de las cajas reales, producto de la recaudación fiscal pechada a los actores económicos de la región.

Los gastos de construcción de la fortificación, así como los de su dotación, mantenimiento y paga de su guarnición, serían cubiertos por mitad por ambas Gobernaciones. El costo del fuerte se estimaba en seis mil pesos, cuya mitad abonaría la Provincia de Venezuela y la otra parte, o sea tres mil pesos, la pagaría el gobierno de Mérida del impuesto de sisa. De no haber en las Cajas dinero de ese concepto, se supliría de cualquier otro haber de Real Hacienda. En la misma forma se costearía la paga de los sueldos de la guarnición y demás gastos de dotación del fuerte y se supliría la pólvora y el armamento necesario. La artillería se tomaría de la que había en San Antonio de Gibraltar, pero no se llevaría a Maracaibo hasta no estar el fuerte terminado.¹⁵

Por Real Cédula de 6 de junio de 1676, se ordenó se fortifique con efecto la barra de Maracaibo dándole dotación de infantería y los pertrechos

¹⁴ Lucas Guillermo Castillo Lara. *Ob. Cit.* pp. 266-267.

¹⁵ *Ibidem*, p. 269.



necesarios para oponerse al enemigo¹⁶. Un mes después se le ordenó al Maestre de Campo¹⁷ Jorge de Madureyra Ferreyra, Gobernador y Capitán General de la Provincia de Mérida y La Grita, comunicarse con el de Venezuela sobre la fortificación en la laguna de Maracaibo y determinasen todo lo concerniente a ejecutar al respecto¹⁸.

En conjunto, la región andina debió afrontar la defensa común de la Ciudad y Barra de Maracaibo como una necesidad frente al expansionismo de potencias marítimas europeas. La ciudad de Trujillo participó activamente en las expediciones organizadas para la defensa de la Llave marabina. Por tal motivo, el 1 de octubre de 1697 el gobernador y capitán general de la Provincia de Mérida, La Grita y ciudad de Maracaibo, Gaspar Mateo de Acosta, informaba sobre el alistamiento de las milicias trujillanas convocadas por el Cabildo, Justicia y Regimiento de la ciudad. En esta oportunidad salieron de Trujillo

...ciento y diez y ocho hombres con sus armas a cargo del Maestre de Campo Don Sancho Brizeño de la Bastidas y Sargento Mayor Jacobo Fernández Graterol y del Capitán Don Felix Pacheco y entre ellos muchos de los nobles y mas principales de esa ciudad y habiendose visto en mi Junta de Guerra de Indias¹⁹.

Así, pues, en “Junta de Guerra de Indias” se consideró la necesidad de fortificar la barra de Maracaibo, dándosele dotación de infantería y pertrechos para su defensa, con el fin de comerciar con seguridad sus frutos y tener beneficio de sus haciendas²⁰. Seguidamente, el 31 de diciembre se le encomendó a la Audiencia de Santa Fe un informe sobre la proposición de nombrar en la ciudad de Maracaibo a un Teniente con título de Capitán a Guerra, sujeto al

¹⁶ *Documentos para la historia colonial de los Andes Venezolanos*. Caracas, 1957, pp. 47-48. Citado por Castillo Lara. *Ob. Cit.* nota 48, p. 273.

¹⁷ Denominación de los siglos XVI y XVII, de los oficiales de grado superior que ejercían el mando de varios tercios. También se denominaba maese de campo, y puede asimilarse, no con toda exactitud, al coronel de regimiento, al brigadier o al general de brigada (Cristina Borreguero. *Dicc. Cit.*, p. 210)

¹⁸ Santiago-Gerardo Suárez. *Fortificación...*, p.p. 8-9.

¹⁹ *Ibidem*, Doc. 56, p. 79

²⁰ *Ibidem*, p. 9

gobernador de la Provincia de Mérida, para la pronta defensa de la importante llave²¹. En virtud de ello, se resolvió

...que la ciudad de la Nueva Zamora de la laguna de Maracaibo que es del Gobierno de la provincia de Venezuela se agregue al de Mérida y la Grita sería conveniente que la persona que hubiese de gobernarla fuese a provisión con título de Capitán a guerra sujeto al gobernador de la Provincia y que tuviese experiencia porque el Gobernador de Venezuela nombraba teniente y este no la tenía y si se agregase haría lo mismo el de Mérida²².

Desde el 10 de junio de 1681 se había ordenado al Gobernador y Capitán General de la Provincia de Mérida y La Grita, maestre de campo Antonio de Vergara Ascarate, continuar con las tareas de fortificación en la Barra de Maracaibo²³. Pero, además, para completar la plana mayor, en el Castillo de la Barra Principal haya un castellano de grado de Sargento Mayor, con sueldo de cien pesos al mes; y también un Capitán, dividiendo la guarnición de este Castillo en dos Compañías, para suplir ausencia del gobernador y los otros Fuertes, de Sapara y Barbosa, a cargo de un Capitán con cuarenta hombres en cada compañía, al mando del Castellano principal, todos sujetos al gobernador de la Provincia de Mérida²⁴.

En total, el pie de fuerza en la guarnición del puerto y ciudad de Maracaibo se estimaba en “doscientos infantes”²⁵, a quienes se le asignaría un sueldo equivalente a las Compañías de infantería del presidio de Cartagena. Para satisfacer la paga de sueldos y los trabajos en la fortificación, por mandato real se dispuso

Que en cada millar de cacao de la dicha Provincia de Mérida se cargue medio real que ha de pagar el vendedor y que de cada res que se vendiere se cobren dos reales y de cada arroba de tabaco tres reales, y de cada arroba de azúcar dos reales, y de cada arroba de miel medio real, — quedando excluidos de la carga impositiva la— harina, carne salada, queso, manteca y otras cosas menudas²⁶.

²¹ *Ibidem*, p.p. 9-11

²² *Ibidem*, p. 11.

²³ *Ibidem*, pp. 12-16.

²⁴ *Ibidem*, p. 13.

²⁵ *Ibidem*, p. 14.

²⁶ *Idem*.



Para el 16 de mayo de 1688, se solicitó al Gobernador de Mérida y La Grita un informe sobre el estado militar de las obras de la fuerza principal de Maracaibo y de lo tocante a las fortalezas de la ciudad. Sin embargo, a partir de entonces las comunicaciones iban dirigidas al Gobernador y Capitán General de la provincia de Mérida y la Grita y ciudad de Maracaibo²⁷. El 20 de mayo el gobernador y capitán general, Maestre de Campo Joseph Cerdeño y Monzón, quien además era miembro de Caballería de la Orden de Santiago, informaba haber concluido la mitad de la obra de los cuarteles “para el alojamiento de la infantería de la fuerza principal en que se incluye el cuerpo de guardia y capilla para decirles misa”²⁸.

Pero la inversión generada en las obras de fortificación y defensa comenzó a ocasionar cierto malestar en la máxima autoridad provincial. En ese tenor, el 24 de junio, Cerdeño y Monzón, en respuesta de la situación financiera, escribió sobre la falta de medios para mantener la guarnición de los presidios marabinos y la conveniencia de agregar las Cajas de Mérida a las de Maracaibo²⁹. Así pues, la falta de medios suficientes en la ciudad de Maracaibo para la manutención de la guarnición lacustre, generó la necesidad de crear mecanismos de financiamiento. Para ello el monarca aconsejaba:

se agreguen las cajas de Mérida a las de esa ciudad (Maracaibo) y que el resto que faltare para cumplir el situado se pague en la ciudad de Santa Fe (...)he tenido por bien de mandar que todo lo que producen los derechos del cacao y demás géneros que se impusieron para las fortificaciones de esa ciudad de Maracaibo y sus castillos se cobren tanto en Maracaibo como en Mérida y en otra cualquier parte de esa provincia donde se contribuyeren por los Oficiales de mi Hacienda de esa ciudad de Maracaibo y ellos pongan tenientes en Mérida para este efecto y que cesen en esto los de la ciudad de Santa Fe que hasta ahora lo han cobrado³⁰.

El 24 de junio se informó al Presidente de Santa Fe haberse resuelto que todo lo recaudado por los derechos impuestos para las fortificaciones de Maracaibo lo cobrarán los oficiales reales de dicha ciudad y se recomendó

²⁷ *Ibidem*, Doc. 10, p. 17.

²⁸ *Ibidem*, Doc. 11, p. 18.

²⁹ *Ibidem*, pp. 19-20.

³⁰ *Ibidem*, Doc. 12, p. 19.

nombrar Teniente en Mérida para la ejecución de todo lo relativo a la recaudación fiscal en esta última³¹.

A finales de año, el gobernador Cerdeño y Monzón, pasó revista a la guarnición y levantó una muestra general de armas en Maracaibo y “en las cinco compañías de milicia se hallaron cuatrocientos hombres y en la de a caballo cincuenta”³².

Sin embargo, los esfuerzos financieros para los gastos de fortificación y, sobre todo, para el pago de la tropa comenzó a generar cierto descontento en algunos soldados, debido a la escases de recursos para ello, lo cual reportó, en ocasiones, las fugas que hasta ahora han hecho los soldados³³. Las frecuentes deserciones en la guarnición de la Barra marabina, obligó a las autoridades militares a reponer el pie de fuerza en el presidio, cuya solicitud llevó a la Junta de Guerra ordenar el envío de hasta cincuenta infantes sueltos o en una compañía³⁴. En otro informe se reportó que

por haber hecho fuga veintinueve infantes y artilleros de la fuerza principal de esa laguna le fue preciso enviar a ella treinta y tres soldados que habían quedado en la Compañía de ese presidio y que deseando aliviarlos del insoportable trabajo que tienen en la dicha fuerza con la remuda de las compañías milicianas en el ínterin que se asignaba situado fijo y con noticia de la puntualidad de las pagas hubiese quien sentase plaza ordeno al capitán Don Manuel de Velasco que es el más antiguo de la milicia de esa ciudad³⁵.

A finales del siglo XVIII, aumentó el asedio de las potencias marítimas enemigas de España, pero al mismo tiempo, aumentaba la importancia de la Barra y la ciudad de Maracaibo como cabeza de Provincia. Paralelamente, la ciudad de Mérida fue perdiendo el rango político y militar en la región, a causa de las medidas de carácter militar y hacendístico adoptadas alrededor de la

³¹ *Ibidem*, pp. 20-22.

³² *Ibidem*, Doc. 14, p. 22.

³³ *Ibidem*, p. 20.

³⁴ *Ibidem*, Doc. 16, p. 24.

³⁵ *A la ciudad de Maracaibo avisándole lo que se previene al Gobernador de aquella Provincia en orden al mayor alivio de las compañías milicianas y aprobando a aquel Cabildo el haber obedecido la orden que dio dicho Gobernador sobre que éstas fuesen a remudar las de aquel presidio.* Madrid, 12 de diciembre de 1689. (Santiago-Gerardo Suárez. *Ob. Cit.* pp. 33-34).



estratégica ciudad lacustre y después la agregación de Maracaibo a la Provincia de Mérida y el traslado de hecho de la capitalidad de esta Gobernación a la ciudad marabina³⁶. Tal proceso se concretó con la creación de la Provincia de Maracaibo, adscrita a la Capitanía General de Venezuela a partir de 1777.

Al año siguiente, el 6 de julio 1778 el brigadier de infantería Agustín Crame presentó el Plan de Defensa para la Provincia de Maracaibo³⁷, cuyo objetivo estaba dirigido a continuar con la política de “pacificación” contra los Motilones, en lo interno, así como resguardar la costa lacustre y región adyacente al Lago de cualquier tentativa de invasión extranjera. Diez años más tarde, en cuanto al primer objetivo militar, expresaba el gobernador de Maracaibo:

En el de Crame se asienta que la ruina de esta Provincia proviene de las irrupciones de los Motilones. En el discursivo del Gobernador Capitán expresa haver cesado esta causa con el logro de la Pacificación (...) Al capítulo 5 digo que sin embargo de que solo contaba Crame con 3 compañías de Tropa veterana (Sic). En el día hay otra, 4 aumentada la última el año 1780 con el fin de la reducción de Motilones. 50 Artilleros Milicianos y Compañías de Fusileros de igual clase de Blancos y pardos 1 de a 100 hombres que deben estar disciplinados³⁸.

En cuanto al segundo objetivo, se planteaba un escenario dominado por la influencia inglesa no sólo como amenaza a las llaves del sistema defensivo novohispano, sino también como aliado en las conspiraciones criollas en ascendente efervescencia en América. Por ello, al plantearse las medidas preventivas en materia defensiva a las autoridades provinciales y virreinales, Crame escribió en 1780:

La América vá a ser el principal teatro de la guerra en la Campaña próxima que según todas las apariencias será mas decisiva que la pasada. A vista de los grandes preparativos de las demás potencias en especial de la Inglaterra³⁹.

³⁶ Lucas Castillo Lara. *Ob. Cit.*, p. 273.

³⁷ Santiago-Gerardo Suárez. *Fortificación...* Doc., 116, pp. 312-318.

³⁸ Santiago-Gerardo Suárez. *Ob. Cit.*, p. 388.

³⁹ *Ibidem*, p. 330.

En el plan de defensa de Crame la región andino-marabina era considerada no sólo una importante área de producción e intercambio comercial, sino además un espacio geopolítico clave en el ajedrez defensivo de España en esta parte de la América meridional. Como región fronteriza, la actividad comercial en sus puertos requería de condiciones mínimas de seguridad y defensa, propicias para contrarrestar el contrabando y proteger las embarcaciones de agresiones externas.

Hasta los llanos hasta cerca de Mérida y Trujillo todas las tierras de las inmediaciones de estas villas son montañosas o serranías y así grande frío estremo y se cojen las mas ricas producciones La Grita los Quiriquires (...) Zulia, El Catatumbo y sobre todo jibraltar son los proveedores de estas costas del mar en maíz cacao papelones añil azúcar y platanos (...). Esta disposición de terreno hacen a esta Provincia como llave de interior de las restantes de toda esta Capitanía General y hasta del Virreinato de Santa Fe motivo por el qual se debe poner una especial vigilancia en su fortificación y Guarniciones quitándole los padrastras que hubiere⁴⁰.

A pesar de la insistencia en proseguir las tareas de fortificación y defensa en la región andino-lacustre, y particularmente en la Barra del Lago, las autoridades metropolitanas comenzaron a desconfiar de sus súbditos milicianos en América, sobre todo, cuando en 1781 un grupo de pobladores insurgentes decidieron nombrar capitanes y oficiales de Milicia, en abierta actitud de insubordinación contra los funcionarios reales, más no contra el Monarca, durante la revuelta comunera. Probablemente, ello explique porqué José de Gálvez, en oficio del 12 de julio de 1783, aconsejó al Intendente Ábalos no crear en Maracaibo cuatro compañías milicianas propuestas por el brigadier Crame⁴¹.

En la última década de la décimo octava centuria el ingeniero militar Francisco Jacott informaba sobre el estado de la fortificación en la Provincia de Maracaibo:

Estado actual de las fortificaciones de esta provincia, y las disposiciones de defensa que advierto (...)Esta Provincia a mi corto entender es importantísima por su disposición, Abundancia de viveres, Laguna, Canales, y por los muchos y crecidos Rios que se internan hasta lo

⁴⁰ *Ibidem*, p. 384.

⁴¹ *Ibidem*, doc. 132, p. 341.



interior de la Capitanía y sus Provincias dependientes a el Virreynato de Santa Fe por los Rios de San Faustino, Catatumbo, y Escalante lo que puede llamar la atención a cualquiera Nacion extranjera (...) Los inteligentes siempre se han fiado en su Barra, y Tablazo, y con todo no se libro en el año 678 fuese pasada a cuchillo la Guarnición de sus Castillos, y saqueadas las ciudades de Maracaibo, Truxillo y Gibraltar, por los piratas de la Tortuga⁴².

Es importante destacar que las labores de fortificación y defensa en la ciudad de Maracaibo, tanto en inversión en infraestructura como en alistamiento y aprovisionamiento de tropas constituyó una constante preocupación de las autoridades político-militares de la región andina. Su creciente valor geo-estratégico fue determinante en los cambios político administrativos de la otrora Provincia de Mérida y La Grita y explica, en buena medida, la controversia entre la élite político-militar merideña y la élite marabina por el control del comercio lacustre, incluso por el territorio merideño al sur del Lago y, particularmente, del puerto de Gibraltar por donde salían las mercancías y productos de la región objeto de estudio.

2. Conclusiones

El proceso formativo de las instituciones militares en los Andes venezolanos a partir de la segunda mitad del siglo XVI, tuvo como centro de epicentro a la ciudad de Mérida, cuyo espacio geo-histórico irradió hacia un área de influencia significativa en el tablero defensivo del ejército español en la región estudiada. Dicha área o campo de acción operacional abarcó un circuito militar que interrelacionaba componentes armados de Mérida, Trujillo, San Cristóbal, La Grita, Maracaibo, e incluso, el piedemonte barinés, en planes conjuntos de defensa y acciones represivas contra movimientos insurreccionales. Así, desde la “ciudad de los caballeros”, se inició un proceso de concentración y expansión político-militar y religioso de suma importancia para comprender la historia militar de Venezuela.

⁴² *Escrito del ingeniero militar Francisco Jacott a Don Miguel Marmión, sobre el estado de la fortificación y defensa de Maracaibo.* San Carlos, 15 de junio de 1793. (*Ibidem*, Doc. 156, p. 447).

Podríamos resaltar, tal como se desprende de las fuentes consultadas, la articulación entre sistema defensivo y circuito comercial como factor determinante, considerando a Cartagena y Maracaibo como “Llaves” estratégicas para la entrada y salida de productos, así como fortificaciones claves dentro del cuadro de seguridad y defensa de la región andina venezolana, donde las instituciones militares de la región se formaron insertas en un teatro de operaciones defensivas y comerciales estrechamente relacionadas.

En medio de un dinámico escenario de permanente conflicto internacional, generado por los intereses de potencias europeas, se destacaron las labores de fortificación y defensa en la barra de Maracaibo, lo cual recayó en la gobernación y capitanía de la provincia de Mérida y La Grita, tanto en inversión en infraestructura como en alistamiento y aprovisionamiento de tropas, constituyéndose en una constante preocupación de las autoridades político-militares de la región andina. Su creciente valor geo-estratégico fue determinante en los cambios político-militares y administrativos de la otrora Provincia de Mérida, La Grita y Ciudad de Maracaibo (Provincia de Maracaibo a partir de 1777) y explica, en buena medida, la controversia entre la élite político-militar merideña y la élite marabina por el control del comercio lacustre, incluso por el territorio merideño al sur del Lago y, particularmente, del puerto de Gibraltar por donde salían las mercancías y productos de la región objeto de estudio.



EL CASTILLO DE SAN FELIPE COMO LLAVE DE DEFENSA DE LAS COSTAS DE LA PROVINCIA DE VENEZUELA EN EL SIGLO XVIII

The Castle of San Felipe Like Key of Defense of the Coasts of the Province of Venezuela in Century XVIII

Vanessa Ávila Sánchez

Profesora de Geografía e Historia del Instituto Pedagógico de Miranda José Manuel Siso Martínez. Universidad Pedagógica Experimental Libertador. Miembro Investigador del Núcleo de Investigaciones Geohistóricas “Lisandro Alvarado”. UPEL-IPMJMSM. Maestrante en Historia de las Américas en la Universidad Católica André Bello Caracas. Correo Electrónico: vcavila.13@est.ucab.edu.ve.

Recibido: 18/08/2014

Aceptado: 19/09/2014

Resumen: Entre los siglos XVII y XVIII las Costas de la Provincia de Venezuela se vieron fuertemente azotadas por piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros, quienes asolaron y saquearon los poblados circundantes al Mar Caribe. Este hecho generó una fuerte paralización de la economía en la Provincia. En virtud de lo cual, en 1718 llega el Juez de Comisos Pedro José de Olavarriaga. Quien por Real Orden tuvo la misión de levantar *La Instrucción General y Particular del Estado Presente de la Provincia de Venezuela entre 1720 y 1721*, con el propósito de determinar la verdadera situación en la cual se encontraba la misma. En el mencionado informe se presentó, entre otras, la necesidad de fortificar las Costas de la Provincia. Hizo hincapié en las bondades geomorfológicas de Puerto Cabello, lo cual determinó la importancia del levantamiento de una plaza fortificada en resguardo de ésta importante llave de acceso al territorio. Por consiguiente, se emitió la orden para la construcción de un Fuerte que se llamaría San Felipe en Puerto Cabello, con el propósito de contener la piratería, servir de factoría fortificada de la Real Compañía Guipuzcoana y finalmente, establecer el servicio activo de defensa en las costas de la Provincia. Por lo antes expuesto, la

presente investigación pretende analizar la importancia de la edificación del Castillo de San Felipe de Puerto Cabello como llave de defensa de las costas de la Provincia de Venezuela. Fundamentándose en el estudio de fuentes del Archivo de la Academia Nacional de Historia y del Archivo General de Indias. Finalmente el aporte de la presente investigación es contribuir al conocimiento y pertenencia de las Costas de la Provincia de Venezuela durante el Siglo XVIII.

Palabras claves: Piratería, Contrabando, Fortificaciones, Defensa de las Costas de Venezuela.

Abstract: Between centuries XVII and XVIII the Coasts of the Province of Venezuela were seen strongly whipped by pirates, privateers, buccaneers and filibusteros, that knocked down and sacked the surrounding towns to the Caribbean Sea. This fact generated a strong paralyzation of the economy in the Province. By virtue of which, in 1718 Judge from Pedro Seizures Jose de Olavarriga arrives. Who by Real Order had the mission to raise the General training and Particular of the Present State of the Province of Venezuela between 1720 and 1721, in order to determine the true situation in which was the same. In the mentioned report one appeared, among others, the necessity to fortify the Coasts of the Province. He insisted on geomorphological kindness of Port Hair, which determined the importance of the rise of a place fortified in defense of this one important key from access to the territory. Therefore, the order for the construction of a Fort was emitted that would be called San Felipe in Port Hair, in order to contain the piracy, to serve finally as fortified factory of the Guipuzcoan Company and, to establish the active service of defense in the coasts of the Province. By before exposed, the present investigation tries to analyze the importance of the construction of the Castle of San Felipe of Port Hair like key of defense of the coasts of the Province of Venezuela. Being based on the study of sources of the File of the National Academy of History and the General archives of Indians. Finally the contribution of the present investigation is to contribute to the knowledge and property of the Coasts of the Province of Venezuela during Century XVIII.

Key words: Piracy, Smuggling, Fortifications, Defence of the Coasts of Venezuela.

1. Introducción

Cada llave da acceso a algo resguardado, abre a un mundo desconocido para otros. Así lo vio la Corona española desde el siglo VXIII y configuró a lo largo de las Indias Occidentales unas llaves vitales para el resguardo de



sus dominios. Por consiguiente, el desarrollo de un sistema de fortificaciones constituyó uno de sus propósitos en pro del comercio, en virtud de que cada llave era "...decisiva política y militarmente su conservación para la seguridad y desenvolvimiento de un territorio..."¹

Sobre las consideraciones anteriores, se tiene que para la Provincia de Venezuela los puertos de La Guaira, Maracaibo, Cumaná, y Puerto Cabello, se establecieron como llaves importantes de resguardo de toda la costa y por consiguiente de apoyo a Cartagena de Indias, llave del Reino de Nueva Granada y del Dorado. En ese sentido, se proyecta la extensión del sistema de fortificaciones en la costa, en donde Puerto Cabello a través de su Castillo de San Felipe sirve de defensa de la misma, resguarda el paso a Tierra Firme, y funge de Factoría Fortificada de la Real Compañía Guipuzcoana.

En otro orden de ideas, la presente investigación se centra en analizar la importancia de la edificación del Castillo de San Felipe como llave de defensa de las Costas de la Provincia de Venezuela en el Siglo XVIII. Para lo cual, se estableció el enfoque cualitativo de investigación, adaptado al objeto de estudio. Por añadidura, se efectuará la reconstrucción histórica a partir del análisis crítico de las fuentes documentales, enlazándolo con el contexto histórico. En tal sentido, se fundamenta en el uso de fuentes documentales primarias, y bibliográficas. Por estas razones, se considera el estudio, como una Investigación Histórica de tipo documental, siendo este tipo de investigación el más acorde en el análisis del tema.

2. Situación de las Costas de la Provincia de Venezuela en los siglos XVII-XVIII

Para analizar la situación de las Costas de la Provincia de Venezuela en los Siglos XVII y XVIII, es preciso determinar las consideraciones que la Corona española tenía sobre este espacio de Tierra Firme. Considerando que se convirtió en los albores del siglo XVI, en la nación más rica de Europa, amén de la conquista de las Indias Occidentales.

¹ Manuel Zapatero. *La Guerra del Caribe en el Siglo XVIII*. San Juan de Puerto Rico. Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1964, p.9

España, aunque para ese siglo había alcanzado un vasto imperio territorial ultramarino², el fuerte control que la Metrópoli ejerció sobre las colonias, condicionó que el monopolio comercial privara a cualquier otro extranjero de esta actividad. En ese sentido, se estableció por parte de la Casa de Contratación de Sevilla en Las Ordenanzas de 1503 y 1593, la prohibición de tráfico de navíos particulares o de la corona sin el consentimiento de la Casa. Sin embargo, en 1521 con Carlos I se concedió el paso a extranjeros para el nuevo mundo, y durante el reinado de Felipe II, se volvió a establecer la prohibición y mantener el monopolio³.

Por añadidura, la Corona no pudo prever, cómo el monopolio repercutiría negativamente contra sí misma. Pues, los regios controles dieron paso a la piratería y al contrabando, que junto a las sucesivas guerras entre los reinos en Europa, acarrearían serias repercusiones en las nuevas tierras de América. En ese sentido, el Corso se convirtió en una forma de hacer la guerra. Con la autorización otorgada por parte del Estado a particulares con fines bélicos, se concedió el permiso de asalto a las naves enemigas y por ende, el saqueo a los poblados costeros, se convirtió en una práctica común desde finales del Siglo XVI y durante el siglo XVII⁴.

Para autores como Henry Georget y Eduardo River, los arreglos a los cuales llegaban los reinos de Inglaterra y España, permitió el desarrollo de la piratería en las costas de la Provincia de Venezuela⁵, producto de las numerosas grietas que estos arreglos causaron en el armazón político del imperio español.⁶ En consecuencia, a la incursión de los Piratas y Corsarios, le siguieron los Bucaneros y Filibusteros, quienes con sus acciones, alarmaron a los vecinos y gobiernos de las Costas de la Provincia.

² C.H. Haring, en Manuel Zapatero. *ob cit.*, p. 4.

³ *Ibíd.*, p. 8.

⁴ Henry Georget y Eduardo River. *Herejes en el paraíso (corsarios y navegantes ingleses en las costas de Venezuela durante la segunda mitad del siglo XVI)*. Caracas. Editorial Arte. 1993, p. 20.

⁵ *Ibíd.*, p. 18.

⁶ Manuel Zapatero. *ob. cit.*, p. 5.



2.1. Piratas, Corsarios, Bucaneros y Filibusteros en las Costas de la Provincia de Venezuela en los Siglos XVII-XVIII

La especificidad de la situación de las costas durante los Siglos XVII y XVIII, depende expresamente de las acciones que tanto Piratas, Corsarios, Bucaneros y Filibusteros, realizaron sobre las costas y poblados circundantes. No obstante, para comprender mejor este apartado es preciso diferenciar las denominaciones asignadas a estos hombres del mar.

Los primeros estilos de proceder lo realizaron los piratas, reconocidos por ser "...ladrón que ha hecho del mar y de las costas el blanco de sus rapiñas tentado por la (...) presencia de un botín sustancioso..."⁷. Así mismo este bandolero "...no tiene fidelidades ideológicas o nacionales"⁸. Mientras que un corsario es un tipo de "...mercenario por su proceder. Actúa en lealtad ante la corona que le brinda autorización de uso de naves con fines de guerra para hacerse del botín..."⁹ Sus acciones respaldadas por documentos oficiales, conocidas como patentes de corso, les permitieron gestionar el intercambio, en caso de caer prisioneros.

Los otros estilos, corresponden a los desarrollados en el Caribe. Son el resultado de la fusión con los anteriores y de las dificultades encontradas en las islas ocupadas. A tales efectos, los Bucaneros se caracterizaron por mantener su centro operacional en la Isla La Tortuga. Su nombre denota "... al Bucán que significa carne cortada en tasajo y ahumada"¹⁰. Inicialmente, la actividad desarrollada desde el Caribe, comprendía el consumo y la venta de éste tipo de carne a los piratas. Posteriormente, con el intercambio alcanzado, este grupo extendió su actividad al mar, llegando a igualarse a los piratas.

Para finalizar, los Filibusteros eran grupos de ingleses, franceses y holandeses que circulaban por el caribe. Su nombre proviene del tipo de

⁷ Henry Georget y Eduardo River, *ob. cit.*, p. 19.

⁸ Emanuele Amodio."Piratas, corsario y bucaneros". *El desafío de la Historia*. Caracas. Año 2. N° 13, pp. 38-43, p. 38.

⁹ Henry Georget y Eduardo River, *ob. cit.*, p. 20.

¹⁰ *Ibídem*, p. 19.

embarcación que empleaban. Éstas muy livianas, recibían el nombre en inglés de fly boat, y servían para atacar las embarcaciones españolas.¹¹

Una vez diferenciados los términos antes expuestos, se tiene que producto de la posición geográfica, la amplitud de sus costas, la riqueza del suelo y la falta de resguardo militar en los poblados costeros de la Provincia de Venezuela, la actuación de estos grupos se desarrolló exhaustivamente, desde la era finisecular del siglo XVI, durante el siglo XVII y decayó durante el siglo XVIII, producto de los cambios que se desarrollarán en materia de resguardo militar.

En ese sentido, algunos de los Piratas, Corsarios y Filibusteros que atacaron las costas son, el Filibustero y Privateer, Jean de Bon Temps, de origen francés, quien realizó el asalto a Borburata en 1565. Nicolás Valler, pirata que arremete en Borburata, ataca a la iglesia y posteriormente destruye el poblado. Sir John Hawkins. Corsario inglés que llegó a las costas en 1568. Desarrolló el contrabando aplicando un comercio forzado en Margarita y Borburata¹². Sir Walter Raleigh. Pirata y luego corsario de origen inglés, incursionó en 1595 atacando Guayana. En 1617 emprende la expedición en busca del dorado. Se destaca en la Provincia Balduino Enrico. Este corsario holandés, asaltó y saqueó en 1625, a Margarita y Punta Araya. En 1626 en un intento fallido, busca saquear la Guaira.¹³

Para 1659, llega a la costa Sir Christopher Myngs, pirata inglés, quien actúa destruyendo Cumaná, asalta Puerto Cabello y Coro. En 1666 el bucanero Jean David Nau, mejor conocido como El Olonés. Actuó sobre Maracaibo y Gibraltar y durante seis semanas atacó férreamente contra los pobladores. Saqueó e incendió las ciudades. El Filibustero Sir Henry Morgan, llegó en 1669, asaltando a Maracaibo y Gibraltar. Finalmente se tiene al pirata François Grammont quien actúa entre 1677 y 1678, saqueando Maracaibo y Gibraltar.¹⁴

¹¹ Emanuele Amodio. *ob. cit.*, p. 41. Este grupo se convirtió en libres saqueadores y botineros quienes actuaron de manera similar a los piratas. Ver Henry Georget y Eduardo River, *ob. cit.*, p. 19.

¹² Geniber Cabrera. "Los piratas y los representantes oficiales de la corona española en la Venezuela de los siglos XVI y XVII ¿una relación civil o militar?". *Tierra Firme*. Caracas, año 25. N°100,2007, pp 501-531; p. 511.

¹³ Emanuele Amodio. *ob. cit.*, p. 51.

¹⁴ Ídem.



De lo anterior, se desprende que la situación de las costas de la Provincia, no era nada alentadora. Estos grupos actuando sin mayor control, ocasionan una fuerte paralización de la economía, pese a contar con una gran riqueza de productos agrícolas¹⁵, las recaudaciones no reflejan altos ingresos. Este hecho obedece en parte, a la piratería y al contrabando que ha dado a lugar el monopolio comercial que mantiene la metrópolis. En consecuencia, el Virrey del Nuevo Reino de Granada, decide enviar a un emisario para evaluar el estado de las cosas en la Provincia de Venezuela. El fin, es el de instalar un verdadero control del comercio, así como, el resguardo militar de las costas.

3. Estado Presente y Particular de Puerto Cabello

Con el propósito de levantar el estado de las cosas en la Provincia de Venezuela para el siglo XVIII, por Real Orden del Virrey del Nuevo Reino de Granada, Don Jorge de Villalonga, Conde de la Cueva, se emite el 3 de enero de 1720, la orden para que los Jueces de Comisos Pedro José de Olavarría y Pedro Martín Beato, se instalen en la Provincia y cumplan con la obligación de ‘celar el comercio ilícito, visitar y observar el funcionamiento de las Cajas Reales (...) y levantar un censo de los tributarios existentes en la misma Provincia...’¹⁶

En ese sentido, la descripción del estado general y particular de la Provincia de Venezuela es recogido en *La Instrucción General y Particular del Estado Presente de la Provincia de Venezuela en los años 1720 y 1721*¹⁷, por Pedro José de Olavarría. El informe emitido, recoge la idea general de la Provincia, el estado particular y presente de la costa marítima, el estado particular de los valles y jurisdicciones de Tierra Adentro, contabilizando la población y las haciendas de cacao. Levanta el estado presente del comercio español y la introducción del comercio extranjero en la Provincia.

¹⁵ Gerardo Vivas Pineda. *La Aventura Naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Caracas. Fundación Polar, 1998, p. 21.

¹⁶ Dora Dávila. “La Compañía Guipuzcoana entre un virreinato y un juez de comisos”. *Montalbán*. UCAB. Caracas. N° 25, 1994, pp 11-22; p.12.

¹⁷ Archivo Academia Nacional de Historia. *La Instrucción general y particular del estado presente de la Provincia de Venezuela en los años 1720 y 1721 de Pedro José de Olavarría*. Legajo XII-10. (En adelante AANH).

Por añadidura, refleja el estado particular y presente de las fortificaciones y del Puerto de la Guaira, dimensiones de Puerto Cabello y del Río Yaracuy. Así mismo, señala los proyectos de reparos y los gastos que ocasionan los mencionados proyectos. Informa del estado de la Real Hacienda y finalmente el Estado en el cual se hallarán completos dichos proyectos¹⁸.

Por otra parte, recoge información de las irregularidades de contrabando cometidas por los vecinos y autoridades de la Provincia. Para añadir más, levantó la situación del Gobierno Militar, argumentando que:

...por lo que toca al Gobierno Militar, aún está en peor estado que el político; no hay fortificaciones ni almacenes en orden, y los soldados que son mantenidos en presidio de La Guaira no saben observar disciplina ninguna, en fin, no se puede hacer cuenta sobre las defensas de esta Provincia¹⁹.

En lo ateniende a La Guaira, señala Olavarriaga que:

...el mal orden y la ruina de las fortificaciones de esta Plaza no proviene de haber dejado faltar de dineros para el mantenimiento de las defensas necesarias; al contrario si la plata que se ha empleado hubiera sido a propósito, esta Plaza estuviera buena, y bien fortalecida...²⁰

Al especificar el estado de La Guaira, el juez decide tomar hacia Puerto Cabello y señala que “todos los proyectos hechos por los Ministros antecedentes no han tenido el efecto esperado y han puesto antes la provincia mayor confusión...²¹” De lo anterior, se tiene que la falta de personal especializado el proceso de fortificación no fue el más adecuado hasta el momento.

En ese sentido, este informe constituye la génesis del proceso de fortificaciones que se inicia en la Provincia de Venezuela para resguardar parte de las llaves de los dominios de España en el Caribe²². La información detallada de la situación de Puerto Cabello presentada por Olavarriaga, manifiesta

¹⁸ AANH, *ob. cit.*

¹⁹ Ídem.

²⁰ Ídem.

²¹ Ídem.

²² Manuel Zapatero. *ob. cit.*, p. 7.



las consideraciones para establecer a éste, como puerto principal, evaluando su terreno y las bondades que del mismo se desprenden. Lo cual facilita el fondeo, el resguardo y el carenar de las naves. Sobre esas consideraciones, se extienden las razones que obligan a fortalecer a Puerto Cabello, valorando que debe funcionar como puerto capital. Por otra parte, su fortificación, viene a constituir la piedra fundamental de la defensa de esta provincia.

En consecuencia, la primera razón por la cual se sugiere fortalecer Puerto Cabello, estriba en la necesidad de concebir esta costa como una “llave de estas indias”²³ pues, en la actualidad es constantemente azotada por ingleses, franceses y holandeses que hacen vida en las islas adyacentes a la Provincia. El resguardo de este puerto evitaría el ingreso a tierra firme, ya que los constantes ataques han demostrado lo valioso del terreno. Apunta, que se puede defender la costa de futura incursión de extranjeros que quieran conquistar a la fuerza el espacio, tal como lo evidencian las islas que componen las Antillas Menores.

Una segunda razón que expone Olavarriaga, es el hecho de servir de refugio para las naves, tanto en tiempos de paz como en tiempos de guerra, que para no caer en manos enemigas, necesitan entrar a puerto para el resguardo. Agrega la necesidad de un puerto seguro para componer las naves que han sido embestidas por huracanes que causan serios daños a sus estructuras. La tercera razón, radica en la protección de la comunicación que tiene el puerto con los valles internos productores de cacao, y por su ubicación estratégica, casi en el medio de la Provincia, lo cual permite establecer un freno necesario para el resguardo.

Cuarto, para el interés del comercio. Puerto Cabello presenta la ventaja de ofrecer calidad de terreno, seguridad en las bahías y facilidad para carenar las embarcaciones, así como de repararlos e incluso realizar construcciones nuevas, lo cual constituye un factor fundamental para su fortificación.

Por último, y no menos importante, constituye la facilidad que ofrece el terreno para obtener los materiales necesarios para la construcción del Fuerte. En ese sentido, se menciona que la existencia y la calidad de suficientes piedras y madera, como garantías para una futura edificación.

Sobre las consideraciones anteriores, se tiene que el informe realizado por Pedro José de Olavarriaga es fundamental para el estudio de la fortificación

²³ AANH, *ob. cit.*

de las costas de la Provincia de Venezuela, y específicamente de Puerto Cabello. Pues, forman parte de las soluciones que la Corona se planteó para resolver los problemas en las Costas, producto de las constantes guerras Europeas que tocaron las costas del Caribe.

En consecuencia, el resguardo de las llaves del caribe condujo al establecimiento de un sistema de fortificaciones que unidos a las flotas armadas²⁴, constituyó un plan de defensa eficaz en el Caribe y específicamente en la Provincia de Venezuela, con la fortificación de la plaza de Puerto Cabello se resguardó la llave de paso a tierra firme.

4. Fortificación de Puerto Cabello en el Siglo XVIII

El surgimiento de la Real Compañía Guipuzcoana en 1728, obedece en parte, al desarrollo de la producción agrícola que había alcanzado la Provincia de Venezuela, condicionado por gran consumo del cacao en Europa²⁵. Por otra parte, el crecimiento del contrabando de este preciado producto, pese a la fertilidad de las tierras, había influido notablemente en la paralización de la economía. En consecuencia, se debía aplicar una seria medida que revirtiera el efecto negativo en las arcas de la corona.

Evidentemente, el serio problema que representaba el comercio ilícito, fue presentado en la Instrucción de Pedro José de Olavarriga. Con este informe se justificó el establecimiento de una compañía monopólica que garantizara el desarrollo comercial y a su vez controlara el contrabando²⁶. El apoyo que recibió el país Vasco de Guipúzcoa para la conformación de esta compañía, obedece a la trayectoria marítima que habían desarrollado. En ese sentido, la fundación y desarrollo de puertos les brindó una característica particular que condicionó el crecimiento industrial, comercial, el desarrollo de la arquitectura naval, la fabricación de armas y herramientas²⁷.

En relación con la actuación de la Real Compañía Guipuzcoana, se confriró el privilegio del comercio recíproco entre la Provincia y España. Para lo

²⁴ Geniber Cabrera. *ob. cit.*, p. 518.

²⁵ Gerardo Vivas Pineda. *ob. cit.*, p. 33

²⁶ Dora Dávila. *Ob. cit.*, p.14

²⁷ Julio Caro Baroja en Gerardo Vivas Pineda. *Ob. cit.*, p. 22.



cual, es resguardo de las costas sería el garante de los dividendos que generarían los navíos de la compañía. Razón por la cual, a partir de 1730 y producto de la actividad que ya la Real Compañía Guipuzcoana había iniciado sobre Puerto Cabello, se condicionó la fortificación de esta plaza, convirtiéndolo en la Factoría Fortificada de la Costa de Venezuela²⁸. Para tal fin se emitieron Las Instrucciones Reales para la construcción del Fuerte San Felipe de Puerto Cabello²⁹.

4.1. Proceso de Fortificación de Puerto Cabello a Cargo del Ingeniero Militar en segundo, Juan Amador Courten (1732-1734)

La orden emitida, designó al Ingeniero Militar en segundo, Juan Amador Courten, para llevar a cabo la Construcción del Fuerte Abaluartado San Felipe. Los primeros planos para la edificación realizados en 1732, contenían la traza de un Polígono Pentagonal con cinco baluartes (ver imagen N° 1, en la página siguiente. Según lo recomendado por la Escuela de Fortificación del General Don Sebastián Fernández de Medrano³⁰. Considerando que este tipo de traza es la que mejor se adapta o es la más perfecta para la edificación de fortificaciones abaluartadas (ver gráfico N° 1, en la página siguiente).

Sin embargo, las críticas que argumenta el Comandante General Don Martín de Lardizabal al proyecto de Courten, generó serios cambios en la traza original y condujo a la elaboración de un nuevo proyecto. Éste, suprimía un baluarte y transformó dos baluartes en mediobaluartes, se tira una cortina curva al frente la plaza, con lo cual se establece la clasificación de Fuerte³¹. Con esta transformación, se rompe la tradición del arte militar. Sin embargo, las modificaciones realizadas bien por situación económica o por discrepancias con

²⁸ Manuel Zapatero. *ob. cit.*, p. 83.

²⁹ Ver "Expediente sobre la construcción del Fuerte de Puerto Cabello, desde 1732 a 1737". (Serv. Hist. Mil. Madrid; sign 7.073:2-3-7-3). En Manuel Zapatero. *Historia de las Fortificaciones de Puerto Cabello*. Caracas. Banco Central de Venezuela, 1977, p. 6.

³⁰ Manuel Zapatero. *Historia de las...*, p. 9.

³¹ *Ibidem*, p. 13.

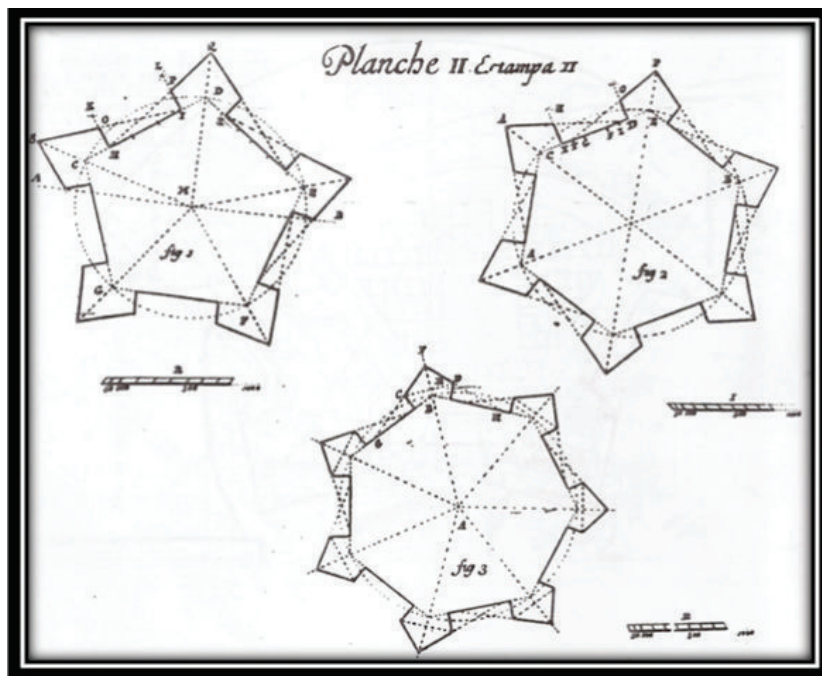


Gráfico 1. Traza Pentagonal, Hexagonal y Heptagonal de la Fortificación Moderna Permanente Abaluartada. (Fernández de Medrano, S. 'El Arquitecto Perfecto en el Arte Militar', Bruselas 1700). En Manuel Zapatero, 1977. Nótese, que la pentagonal fue la adoptada por Courten.

la autoridades³², condicionó que la estructura alcanzara una figura totalmente distinta a las que la tradición europea había condicionado. Con ello se le otorga una figura única, al inicial Fuerte de San Felipe de Puerto Cabello (ver gráficos N° 2 y 3, en la página siguiente).

Una vez aprobado el segundo proyecto, Courten inicia en el mismo año la construcción del Fuerte. Estructurado de la siguiente manera; en el sector norte están los mediobaluartes denominados El Príncipe y El Ynfante. El almacén de pólvora y un pequeño glacis. En el subsector sur, se estableció la construcción de

³² Discrepancias ya advertidas en la Instrucción de Pedro José de Olavarriaga, en donde los Gobernadores a falta de un ingeniero proponían proyectos ajustados a sus ideas, más no a los lineamientos del arte militar, contraviniendo de este modo las instrucciones del especialista en el área.



la puerta principal con paso por la bóveda. Estableció que el acceso a la puerta principal se realizaría por un puente levadizo que alcanzaría el patio de armas.

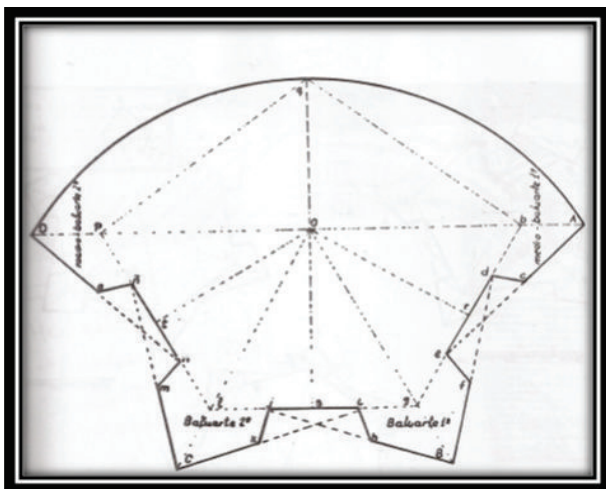


Gráfico 2. Traza del Fuerte San Felipe de Puerto Cabello (Basada en el Segundo Proyecto del Ingeniero Courten, 26 de Abril de 1733) En Manuel Zapatero, 1977. Se refleja la cortina curva al norte con la eliminación del Baluarte.

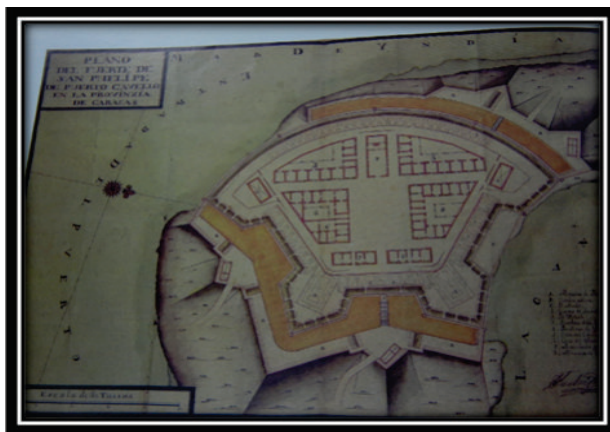


Gráfico 3. Traza del Fuerte San Felipe de Puerto Cabello (Basada en el Segundo Proyecto del Ingeniero Courten, 26 de Abril de 1733). En Graziano Gasparini, 1985³³.

³³ Graziano Gasparini. *Las Fortificaciones del Período Hispánico en Venezuela*. Caracas. Armitaño, 1985, p. 110.

El sector sur, está ocupado por los Bastiones El Rey y La Reina, ocupa el sector un almacén para víveres, un cuerpo de guardias en la segunda plaza de armas y un almacén provisional de materiales. En el subsector oeste o del mar, junto a la cortina se dispuso la construcción de veintisiete bóvedas más la herrería. En el interior se dispuso los Cuarteles Santiago y San Fernando, los edificios de la Contaduría, Casa del Castellano y la Iglesia³⁴.

Sin embargo, las ya quebrantadas relaciones con el Comandante General Ladirzabal, condujo a la salida abrupta del ingeniero de la Provincia de Venezuela en 1734, dejando encargado al Ingeniero Vicente Ignacio González³⁵. Este hecho ocasionó la apertura de un expediente de causa en su contra y el envío de un nuevo Ingeniero para la culminación de la obra.

3.2. Proceso de Fortificación de Puerto Cabello a cargo del Ingeniero Militar Ordinario Juan Gayangos Lascari (1735-1761)

Por Real Orden llega en 1736, a la Provincia de Venezuela, el Ingeniero Militar Ordinario Juan Gayangos Lascari. Consigo taría las reales instrucciones de dar continuidad a los proyectos de Coruten, iniciados en 1732. Las primeras acciones que realiza el ingeniero es determinar el estado de las cosas en la edificación del Fuerte de San Felipe, tal como lo exigían las instrucciones dadas. Por añadidura, emite la Relación del Estado de las Fortificaciones, acompañado del Plano del Estado en que se hallan las obras del Fuerte de San Felipe de Puerto Cabello.³⁶

En el informe Gayangos, señala importancia de la defensa que debe ofrecer el Fuerte de San Felipe. En ese sentido, advierte que sólo cuenta con dos baterías internas construidas en Playa de Muertos.³⁷ Así mismo, agrega que en lo concerniente al construcción interna, están concluidas la Casa del Castellano, la Contaduría Real, el Cuartel Santiago y el de San Fernando.

³⁴ Manuel Zapatero. *Historia de las...*, p. 16.

³⁵ Ver 'Instrucciones', contenidas en el Expediente sobre la construcción del Fuerte de Puerto Cabello desde 1732 a 1734. En Manuel Zapatero. *Historia de las...*, p. 20.

³⁶ Archivo General de Indias, Sevilla; sign Venezuela 102. En Manuel Zapatero. *Historia de las...*, p. 22.

³⁷ Manuel Zapatero. *Historia de las...*, p. 37.



Se finalizó la obra de los caminos cubiertos de los subsectores este y sur. Se concretó la construcción de la iglesia, pero presenta cierto desnivel. Observó los cimientos para las cortinas del Norte, Este y Sur.



Gráfico 4. Plano del estado en que hallan las obras del Fuerte de San Felipe de Puerto Cabello, de Juan Gayangos Lascari. En Graziano Gasparini, 1985.

Por otra parte, el ingeniero considera que no se puede ejecutar la obra de cortina circular señalada al norte en los planos de Courten. Argumentando que existe corrientes muy violentas y que le caen dos Brazas de agua. Añade que:

El Fuerte debe defender la entrada y salida del Puerto, como así mismo el que defienda y domine toda la extensión de sus contornos hasta donde pudiese llegar el alcance de su artillería de mayor calibre, y que todas las partes de esta Fortificación sean bien defendidas y entre sí recíprocamente flanqueadas.³⁸

³⁸ Relación que acompaña el proyecto de fortificación que actualmente se adelanta en San Felipe de Puerto Cabello. En Manuel Zapatero. *Historia de las...*, p. 48.

Con estas palabras dejaba claro, la importancia de ejecutar un nuevo proyecto, transformando la cortina por un nuevo baluarte, al que éste denominó plataforma. La misma contará con seis u ocho piezas de artillería, pues se eliminarían los medios bastiones y se instalaría en el flanco Este, de tres a cuatro piezas de artillería, evitando de este modo el ingreso al puerto de cualquier nave extranjera.

Las transformaciones que realiza Gayangos, son expuestas en su primer proyecto. En el mismo se reflejan los cambios en la cortina curva, reconocida como plataforma y recibe el nombre San Felipe. En medio de la misma, se establece una cisterna para la canalización de las aguas, a la que le sigue la iglesia. Se proponen dos rampas que permitan el paso a la plataforma de artillería y tropa. El resguardo para la plataforma lo constituye el flanco de Playa de Muertos, resguardando el flanco izquierdo con una artillería. Para la defensa del flanco derecho, se propone la creación de una batería que sustituye al mediobaluarte del Príncipe.

Establece la creación de la Batería dos. La cual corresponde a la batería de la derecha. Para el resguardo contará con cinco o seis piezas de artillería que controla la entrada al puerto, tierra firme y la playa de sotavento. La Batería uno, es la de la izquierda controla la playa de barlovento. Con ambas baterías el ingeniero propone un serio sistema de seguridad y defensa del puerto.

En el proyecto, el antiguo bastión del Rey, pasa a llamarse de la Reyna. Reserva cuatro bóvedas para los almacenes de pólvora y víveres. Así mismo, deja tres bóvedas. Una para el paso y tener armas de la Guardia de la puerta principal, a la derecha deja una para el cuerpo de guardia y a la izquierda para otra para calabozos³⁹. Ya con las transformaciones que sugiere el ingeniero, el Fuerte de San Felipe pierde la traza que le confería dicha denominación. En consecuencia, toma la denominación de Castillo de San Felipe, tal y como lo señala el mismo Gayangos en su segundo proyecto de transformación (ver gráfico N° 5 en la página siguiente).

El segundo proyecto realizado por Gayangos en 1739, tuvo por finalidad el perfeccionamiento del primero. Para lo cual, estableció conformar el baluarte plataforma en uno vacío, regular con las mismas dimensiones que

³⁹ *Ibidem*, p. 70.





Gráfico 5. Plano del estado de las obras del Fuerte de San Felipe de Puerto Cabello y Proyecto que se propone explicación, de Juan Gayangos Lascari. En Graziano Gasparini, 1985. Recoge las modificaciones antes descritas.

los baluartes del frente principal. Suprimió la bóveda de víveres, añadió al almacén de pólvora un tambor de protección. Abrió comunicación para el camino cubierto del sur, una nueva rampa en el antiguo baluarte la Reyna, actual Príncipe y disminuyó las dimensiones del glacis⁴⁰.

Por otra parte, ante la difícil situación europea por la Guerra de Asiento de Negros, se pone en evidencia que el control de las llaves de los dominios españoles en el Caribe, es fundamental para Inglaterra. En consecuencia, la guerra se trazada tenía como fin último el alcance de la zona geográfica del Caribe.⁴¹ La Guaira junto a Cartagena de Indias, fueron los objetivos que se trazó el almirante Vernon, para controlar el tráfico comercial y político de los

⁴⁰ *Ibidem*, p. 115.

⁴¹ Manuel Zapatero. *La Guerra del...*, p. 7.

virreinos de Santa Fe y Perú.⁴² Estas dificultades condicionaron la creación del tercer proyecto de reforma de Gayangos sobre el Castillo de San Felipe en 1739.

Sin embargo, éste constituyó una relación de los avances de las obras. Demostrando la situación del Castillo, sólo se modificó en la desaparición de los pabellones de los oficiales y la mudanza de la capilla a este espacio. Se apresuró a la instalación de cañones en la Batería dos y uno. Por otra parte, el ataque realizado a la Guaira, apresuró el establecimiento del sistema de defensa escalonado para Puerto Cabello, en resguardo de esta vital llave. Ello consistió en la conformación de una serie de baterías que reforzaran las actividades de defensa del Castillo sobre el puerto y el poblado. Quedó establecido con ocho baterías que albergaban cincuenta y tres cañones de calibre diverso⁴³.

3.3. Bautizo de Fuego del Castillo de San Felipe en 1743

El ataque que había iniciado la escuadra inglesa al mando del Almirante Knowles, en la Guaira, fue determinante en la estrategia de defensa de Puerto Cabello. Sin embargo, el fondeo de la escuadra en Borburata para el 26 de abril de 1743⁴⁴, pone a prueba el sistema ideado. El acercamiento de una Bombarda al canal del puerto, dio el inicio a los ataques lanzando varias bombas sobre el castillo y varias naves de la Compañía Guipuzcoana. Con mayor intensidad fue el bombardeo del día siguiente, que ocasionó la muerte de tres y dejó varios heridos. En este ataque, lograron desmontar varias piezas de artillería.

Un mil cincuenta hombres lograron desembarcar, el día veintiocho, entre las Baterías de Punta Brava y Borburata. Pero la recia defensa del capitán de navío Don Martín de San Cirinea, ocasionó fuertes pérdidas al enemigo. El ataque del día veintinueve, fue crucial. Los ingleses atacaron fuertemente las Baterías de Punta Brava, San José y Guadalupe. Los proyectiles en este ataque alcanzaron al castillo y poblado.

La acción estratégica, de mover a la escuadra, liderada por el navío la Almiranta frente a las playas Caracas Nueva y Vieja, permitió que las

⁴² Manuel Zapatero. *Historia de las...*, p. 80.

⁴³ Manuel Zapatero. *Historia de las...*, p. 84.

⁴⁴ Partes del Gobernador de Caracas D. Gabriel de Zuloaga, sobre los ataques de marzo, abril y mayo a la Guaira y Puerto Cabello. En Manuel Zapatero. *Historia de las...*, p. 93.





Gráfico 6. Plano General de Puerto Cabello, su fortificación, Pueblo y Contornos en que se demuestran las diferentes situaciones que tuvo la Escuadra Enemiga Inglesa en el sitio que le puso Combates y Bombardeo desde 26 de abril de 1743 hasta el 13 de mayo del propio año, y nuestras baterías construidas de Faginas. Así describe la situación el Ingeniero Juan Gayangos Lascari en 1744. En Manuel Zapatero. *Historia de las...*, p. 121.

Bombardas se acercaran a las mismas baterías del día anterior y propinaron serias bajas. Se repite el fuerte bombardeo el siguiente día, por parte de naves que se aproximan al castillo. Pero los ataques de la artillería del Baluarte del Rey, recién creado, conducen a su repliegue. En este punto, se comprueba la eficacia de su construcción tras la oportuna eliminación de la cortina circular. En los días posteriores, prosiguió con el acercamiento de las naves enemigas. Se perfilaba un pronto desembarco a las costas del puerto. Ante tal panorama, el nuevo plan de defensa es la formación de cuatro cuerpos de milicias prestos a defender el castillo, Borburata, el valle de San Esteban y las playas de Guayguasa, así como la sabana.

Los partes de guerra del Capitán General Zuloaga, señalan que el día cinco cercanas la dos de la tarde, ya las milicias ocupaban posiciones de ventajas en las

playas e iniciaron fuego de cobertura sobre las numerosas lanchas que traban de llegar a la orilla. Para evitar el ingreso a la Boca el capitán, manda a echar a pique el buque Ysabelo. Por su parte, la efectiva acción desarrollada desde el Castillo consiguió averiar dos navíos que se aproximaban a la entrada. Esta acción condujo a la retirada de las naves de Knowles, para evitar el alcance de los proyectiles.

Fondeada la escuadra enemiga en las cercanías de Isla Larga y Ratones, enviéase unas fragatas a bombardear, a las Coro y La San Sebastián, de la Compañía Guipuzcoana. Dos horas más tardes al ataque, se aproxima un bote por Punta Brava, ondeando la bandera blanca. Traía consigo un pliego para concertar el canje de prisioneros, a cambio de la retirada de la costa.

Tres días duro el proceso de intercambio, y el día doce de mayo, tras diecisiete días de acción bélica sobre Puerto Cabello, se produce la retirada de la escuadra inglesa. Durante la retirada, un navío realizó cuatro disparos, que dejó fuertes destrozos en el Cuartel San Carlos. Con ésta última acción se cierra el Bautizo de Fuego del Castillo de San Felipe de Puerto Cabello. Las numerosas bajas se vieron en ambos bandos, pero la efectiva acción de defensa permitió el resguardo del Castillo y por ende, mantener segura una llave tan importante para la Provincia de Venezuela⁴⁵ (ver gráfico N° 6 en la página anterior).

3.4. Teatro de Operaciones de Puerto Cabello. Disposición del Gobernador José Solano y Bote y del Ingeniero Militar Miguel Roncali

En 1764, llega a la Provincia el marino especializado Capitán General Don José Solano y Bote. Su experiencia marina, conduce a que realice una inspección a las principales llaves de control de la Provincia. En ese sentido, tras la observación realizada en La Guaira, se dirige al segundo puerto mayor, a la Factoría Fortificada de Puerto Cabello⁴⁶. Su propósito era determinar el nivel de defensa de la misma. Pese a que había resistido los ataques ingleses tiempo atrás, se hace necesaria la rectificación del plano defensivo puesto a prueba.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 94.

⁴⁶ Manuel Zapatero. *Historia de las...*, p. 102.



Finalizado el recorrido el Capitán, refleja la importancia que tiene el puerto no sólo para la seguridad de los navíos y del comercio, sino que Puerto Cabello es el único puerto seguro y fortificado de las costas de la Provincia de Venezuela y Septentrional de la América Meridional hasta Cartagena⁴⁷. La importancia que le confiere Solano y Bote, se reflejan en los trabajos que materializó Miguel Roncali, en el Teatro de Operaciones que se establecieron en dicho puerto.

El ingeniero Roncali, fue el primer estratega, amén de su formación profesional, que pudo establecer un plan de defensa que resguardara a tan importante llave, pues, conocía muy bien que para Inglaterra era preciso conquistar Puerto Cabello, porque constituye el dominio de toda la costa septentrional de América del Sur. En consecuencia, tras el reconocimiento que hace del Puerto, se inicia la elaboración del Proyecto el cual se compone de establecer un recinto fortificado de Pueblo Nuevo, con revellín, camino cubierto y escollera. La construcción de un Hornaveque en el subsector Norte del Castillo. La construcción de las Baterías en la Puntilla, en el Cerro de la Vigía y en del Carenero, y por último reconstrucción de la bóvedas del castillo a prueba de bomba⁴⁸.

Estando ya a finales de su mandato, el Capitán Solano y Bote emite su gran plan de defensa de Puerto Cabello. Consideraba éste, que serviría al nuevo gobierno para el resguardo de dicho puerto. En consecuencia, sus instrucciones son llamadas por Zapatero como el ‘testamento Político-Militar para Puerto Cabello’⁴⁹, el cual se debía cumplir ante nuevos conflictos armados con Inglaterra. En ese sentido, sentó el plan de defensa con Prevenciones de ordenanza militar, recomendaciones particulares sobre el cierre de la Canal. Distribución de tropas en el teatro bélico, medidas de aviso y socorro, custodia de la pólvora, movimientos tácticos desde el valle de San Esteban, la Defensa de Pueblo Nuevo y finalmente la defensa del Castillo⁵⁰.

⁴⁷ “Oficio del Cap. Gral.” En Manuel Zapatero. *Historia de las...*, p. 105.

⁴⁸ “Plano de Puerto Cabello y sus contornos situado en la Provincia de Venezuela, por el Conde Roncali, 1766”. En Manuel Zapatero. *Historia de las...*, p. 108.

⁴⁹ *Ibidem*, p. 136.

⁵⁰ Las medidas antes mencionadas constituyen un discurso del Arte de la Guerra para plazas custodiadas por una fortaleza y un sistema de baterías externas en un escenario amplio.

Para llevar a cabo este plan, el teatro de operaciones fue analizado por el ingeniero Epelius, en 1772. El análisis a los sectores de defensa se iniciaba desde la Batería de Punta Brava, muy útil para el ataque. Seguía el Castillo San Felipe y el Hornaveque, los cuales deberían ser unidos, la Batería de la Punta del Carenero, importante para el flanqueo, merece reparación y ampliación. La Batería de Nuestra Señora de Coro, el Frente de la Estaca, la Batería de La Vigía y las del Mirador Solano. Las opiniones técnicas emitidas por el ingeniero fueron atendidas y se dispuso la ejecución del proyecto.

Cabe destacar que a Puerto Cabello vinieron varios ingenieros para establecer un verdadero resguardo de tan importante llave. En consecuencia, cada reforma planteada sirvió para establecer la simetría, comodidad y firmeza que establecían los tratados de fortificaciones abaluartadas⁵¹ y garantizar la defensa necesaria del mismo y de la Provincia.

4. Importancia del Sistema de Plan Defensivo Escalonado de la Plaza Fuerte de Puerto Cabello

La denominada Plaza Fuerte de Puerto Cabello⁵², para cumplir la máxima del Arte en donde “todas las partes de la Fortificación deben ser vistas y flanqueadas las unas a las otras”, se concretó el sistema escalonado de defensa, partiendo desde la Batería de Punta Brava, la cual tiene a favor el violento choque de las olas que impide la aproximación y desembarco de cualquier lancha. El alcance de su acción defensiva cubre el norte, abarcando hasta una parte del Castillo San Felipe.

En cuanto al Hornaveque. El alcance de su artillería se complementa con la Batería de Punta Brava y resguarda el frente del Castillo. Por su parte, el Castillo San Felipe, permite un sistema de defensa de amplio alcance, pues éste se une con la defensa que de Punta Brava, Hornaveque, del Carenero y resguarda hasta el Pueblo Nuevo de Concepción. La Batería del Carenero, flanquea el sur oeste del Castillo, Batería del Corito y parte de Pueblo Nuevo.

Manuel Zapatero. *Historia de las...*, p. 139.

⁵¹ Manuel Zapatero. *Historia de las...*, p. 164

⁵² Denominada de éste modo por el Ingeniero General Don Juan Martín Zermeño en 1767, dada la importancia geoestratégica de Puerto Cabello.



En ese sentido, la Batería del Corito resguarda el ingreso al muelle, se une al fuego del Castillo, Hornaveque y parte de la Batería del Carenero. La Batería compuesta por los Bastiones del Príncipe y la Princesa, resguardan el noreste hacia el Arrabal y Barrios del Cuero. Los Fortines del Vigía y el Mirador Solano, resguardan tierra Firme desde el Río San Esteban. De esta manera se cumple el plan defensivo ideado para el resguardo de la Plaza Fuerte de Puerto Cabello, considerada una llave preciada que garantiza el control de tierra firme. Su excelente ubicación, mereció mayor custodia que el propio Puerto de La Guaira, según lo señaló el ingeniero Roncali. En consecuencia, ante futuros ataques ingleses con el teatro de operaciones dispuesto por Solano y Bote se llegó a cumplir la vista y el flanqueo en defensa de esta plaza.

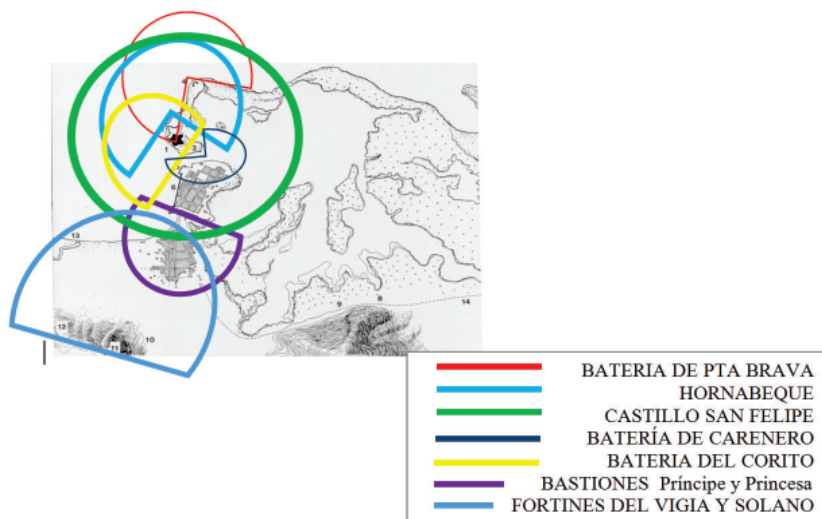


Gráfico 7. Alcance y cobertura del fuego de las baterías en el Sistema de Plan Defensivo Escalonado de la Plaza Fuerte de Puerto Cabello. Adaptado por Cap. de Navío Luis Farage.

Conclusiones

La importancia de la edificación del Castillo San Felipe de Puerto Cabello en la defensa de las Costas de la Provincia de Venezuela en el siglo XVIII, se estudió en la presente investigación tras la interpretación de información de

primera mano que demuestran las condiciones que obligan a tomar la decisión de fortificar esta plaza.

Primeramente hay que considerar que los distintos ataques de piratas, corsarios, filibusteros y bucaneros, ejecutados desde los siglos XVI y XVII, dieron a demostrar a los imperios europeos de las riquezas existentes en el Caribe. Segundo, las distintas guerras europeas se libraron también en los nuevos dominios españoles. El conocimiento de la gran fuente de minerales y frutos tropicales hizo del Caribe un eje atractivo para Inglaterra y por consiguiente, sus guerras en este espacio geográfico serán para alcanzar lo que ha denominado Manuel Zapatero, como las llaves de los dominios españoles en el área caribeña.

En ese sentido, se emprende el gran sistema de fortificaciones para contrarrestar las apetencias de extranjeros en la zona. Específicamente en Puerto Cabello, se inician los proyectos con fin último de resguardar lo que el mismo autor llama como la Factoría Fortificada de la Costa de Venezuela. Puerto estratégicamente ubicado en medio de la Costa, constituyó durante el siglo XVIII, una llave de vital resguardo en virtud de abrir el paso hacia los ricos valles.

Resulta imperativo señalar que el sistema de defensa ideado, durante el proceso de fortificación de la zona ante la crisis del ataque inglés a cargo del Almirante Knowles, permitió el resguardo de la Factoría, que no sólo garantiza el tráfico comercial y reposo de los navíos de la Real Compañía Guipuzcoana, sino que resguarda lo que el Conde de Roncali señala el dominio de la Costa Septentrional de América del Sur. En ese sentido, el sistema de defensa ideado por Gayangos Lascari en 1743, será reforzado por el Capitán Solano y Bote y el ingeniero Roncali, quienes ya tenían conocimiento de la importante plaza. En consecuencia, la ejecución del sistema de defensa escalonado, condicionó que el Castillo San Felipe de Puerto Cabello, se convirtiera en una fortaleza difícil de tomar por las armas, ya que su defensa desde Punta Brava, pasando por el Hornaveque, la Batería de La Punta del Carenero, la de Nuestra Señora de Coro, la de La Vigía, la del Mirador Solano, permitió defender la entrada y salida del puerto, así como la defensa de todos sus contornos, es decir, todas las partes quedaban bien defendidas y flanqueadas entre sí.



EL TRASFONDO RELIGIOSO DE LA DEVOLUCIÓN DE LA HABANA INGLESA

The religious background of the return of Havana english

Adriam Camacho
Domínguez

(La Habana, 1981). Licenciado en Historia (2006) y Doctor en Ciencias Históricas (2013) por la Universidad de La Habana. Profesor e investigador del Departamento de Historia de Cuba en la Facultad de Filosofía e Historia de la Universidad de La Habana. Ha presentado diferentes ponencias en eventos nacionales e internacionales así como publicado diferentes artículos, fundamentalmente sobre temas relacionados con la Historia de la Iglesia Católica en Cuba. Correo Electrónico: adriamcamacho@gmail.com.

Recibido: 29/07/2014

Aprobado: 25/08/2014

Resumen: Tradicionalmente la historiografía ha analizado la cuestión de la devolución de La Habana inglesa dándole mayor preponderancia a los factores económicos, políticos y militares, observándose el poco interés hacia las explicaciones o motivaciones religiosas que pudo tener el gobierno británico. Aunque este elemento no fue determinante, este artículo tiene como objetivo analizar el trasfondo religioso de la toma y sitio de La Habana teniendo en cuenta que el enfrentamiento naval y la rendición de la ciudad simbolizaban además la rivalidad religiosa existente entre Inglaterra y España en el contexto colonial. Ambas potencias sustentaron sus políticas coloniales en el predominio de sus religiones oficiales como ideología monopolizadora, complementando la dominación política y económica sobre los diferentes núcleos poblacionales. El heterogéneo y dividido protestantismo inglés tuvo, en el caso habanero, un punto de conflicto frente al catolicismo, determinante para valorar la conveniencia de la posesión de La Habana con una población criolla que profesaba en su gran mayoría la religión católica.

Palabras claves: Catolicismo, colonia, anglicanismo, protestantismo, Iglesia criolla.

Abstract: Traditionally historians have addressed the question of the return of the English Habana giving greater weight to economic, political and military factors, showing little interest in religious explanations or motivations that might have the British government. Although this element was not relevant, this article aims to analyze the religious background of Havana capture and siege considering that the naval battle and the surrender of the city also symbolized the existing religious rivalry between England and Spain in the colonial context. Both powers sustained its colonial policies in the prevalence of official religions as monopolistic ideology, complementing the political and economic domination of the various population centers. In Havana case, the heterogeneous and divided English Protestantism was a point of conflict over Catholicism, religion that plays an important role in the possession of Havana with a creole population mostly Catholic.

Key words: Catholicism, colonies, anglicanism, protestantism, creole Church.

1. Introducción

Tradicionalmente la historiografía cubana ha analizado la cuestión de la devolución de La Habana inglesa dándole mayor preponderancia a los factores económicos, políticos y militares, observándose el poco interés hacia las explicaciones o motivaciones religiosas que pudo tener el gobierno británico. Aunque este elemento no fue determinante, vino a conjugar un escenario geopolítico que impulsó la decisión británica de ceder la Mayor de la Antillas.

En la búsqueda de algunas respuestas para entender como el factor religioso propició un contexto favorable para la devolución de La Habana, este artículo analiza como punto de partida la rivalidad religiosa existente entre Inglaterra y España en el contexto colonial, en un proceso de expansión del naciente capitalismo inglés que lo llevó a ocupar otros territorios como resultado de un nuevo reparto del mundo colonial. Ambas metrópolis sustentaron sus políticas coloniales en el predominio de sus religiones oficiales como sostén ideológico determinante, complementando la dominación política y económica sobre los diferentes núcleos poblacionales. En este sentido, el anglicanismo inglés¹ tuvo en el caso habanero un punto de conflicto frente

¹ La expresión *ecclesia anglicana* fue de uso frecuente desde el siglo XII y sirvió para definir a "la iglesia de Inglaterra". A partir de los siglos XVIII y XIX es que el término anglicano empieza a tener implicaciones nacionales y teológicas. El anglicanismo surge como una



al catolicismo, determinante para valorar la conveniencia de la posesión de La Habana con una población criolla que profesaba en su gran mayoría la religión católica. También se examina en este trabajo como se complejizaron las relaciones entre la principal autoridad eclesiástica de la Isla y algunos militares ingleses de alto rango en el contexto de la dominación militar de la urbe, proceso que tuvo como punto crítico la expulsión del obispo de la Isla. Para finalizar se evalúan las proyecciones expansionistas del capitalismo inglés hacia territorios filipinos y canadienses, regiones que al igual que La Habana constituyeron un reto para hacer prevalecer el anglicanismo frente a estructuras y mentalidades de predominio católico.

2. El catolicismo criollo frente al anglicanismo inglés

Desde fines del siglo XVII y a lo largo del XVIII, se produjo en Cuba la formación y desarrollo de una Iglesia básicamente criolla que se reflejaba en la composición mayoritaria del clero y la profundidad de sus nexos con el conjunto social insular². En este proceso se configuró un *sistema de relaciones*³ fundamentalmente en el clero regular, a partir de la pluralidad de vínculos que establecieron con su contexto epocal basados en los parentescos de miembros de la comunidades eclesiásticas con los diferentes sectores elitistas del período, así como en las relaciones específicamente económicas establecidas con disímiles sectores, pasando por las ventajas que proporcionaron la labor educativa,

Iglesia separada de Roma con Enrique VIII que hizo aprobar por el parlamento una serie de leyes que desconocían todo tipo de jurisdicción del Papa sobre la Iglesia de Inglaterra. Es durante el reinado de Eduardo VI (1547-1553), que la Iglesia de Inglaterra fue llevada hacia la Reforma. Durante ese corto reinado, con la intención de simplificar los ritos, se adopta una nueva liturgia, El establecimiento definitivo del anglicanismo se produce bajo el reinado de Isabel I (1553-1603). Para más información véase: Isaías A. Rodríguez. *Sobre el Anglicanismo*. New York: Oficina del Ministerio Hispano Iglesia Episcopal, 2005.

² Para profundizar en la conformación de las bases de la Iglesia Criolla en Cuba véase: Eduardo Torres-Cuevas y Edelberto Leiva Lajara. *Historia de la Iglesia Católica en Cuba. La Iglesia en las patrias de los criollos (1516-1789)*. La Habana: Ediciones Boloña, 2007. pp 281-357; Eduardo Torres-Cuevas. "Formación de las bases sociales e ideológicas de la Iglesia Católica-criolla del siglo XVIII". En: Revista Santiago (48) diciembre, 1982: pp. 153-188.

³ Edelberto Leiva Lajara. *La orden dominica en La Habana. Convento y sociedad (1578-1842)*. La Habana: Ediciones Boloña, 2007, p 15.

benéfica y pastoral. Esta Iglesia criolla existente en Cuba manejó valiosas redes sociales de contactos entre los miembros de la élite de poder que le permitía acumular un capital de naturaleza diferente al económico, un capital de tipo social con el que entrelazaban sus intereses y hacían frente común ante las nuevas disyuntivas económicas o políticas que se presentaban.

Hubo algunas excepciones que pusieron en evidencia la subordinación de la religiosidad católica frente a la conveniencia económica del momento. Un ejemplo palpable fue el de la Compañía de Jesús que a través de su Procurador General, el irlandés Thomas Butler, vendió varios esclavos al intérprete de las fuerzas británicas en La Habana en el mes de julio de 1763⁴.

En otro sentido, otras órdenes religiosas mostraron su compromiso con los difíciles momentos que estaba viviendo la ciudad, la Orden de Nuestra Señora de Belén atendió durante los enfrentamientos armados a muchos heridos tanto criollos como españoles y la comunidad decidió fundir algunas campanas de bronce para la construcción de varios cañones para defender su patria local habanera⁵.

A pesar de las pequeñas excepciones existentes, cuando en 1762 los británicos desembarcaban en la rendida urbe habanera, se encontraron frente a una urdimbre de nexos y una creciente estructura religiosa católica fomentada unos años atrás por el obispo Pedro Agustín Morell de Santa Cruz y de Lora⁶ (1753-1768). Véase *Anexo 1*. Según su informe de 1757, había en la Isla 52 parroquias, 25 ermitas y 22 conventos. El clero estaba compuesto por 1210 personas —572 seculares, 484 regulares y 152 monjas—. De este total, 777

⁴ Mercedes García Rodríguez. *Misticismo y Capitales. La Compañía de Jesús en la economía habanera del siglo XVIII*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 2002. p 156.

⁵ Cesar García del Pino. *Toma de La Habana por los ingleses y sus antecedentes*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 2002, p. 99.

⁶ Morell nació en Santiago de los Caballeros, en La Española, en los días finales del año 1694. Su sociedad, las preocupaciones de sus habitantes y las necesidades materiales y espirituales de los mismos eran similares a las de los pobladores de Cuba con quienes compartían el mismo hábitat antillano. Es de destacar que fue el primer natural de Las Antillas que ocupó la más alta dignidad eclesiástica de Cuba. Su mentalidad conectaba tanto a su tierra de origen como en su tierra adoptiva. Para más información véase: *Pedro Agustín Morell de Sta. Cruz. Primeros historiadores. Siglo XVIII*. (Selección y ensayo introductorio de Eduardo Torres-Cuevas). La Habana: Imagen Contemporánea/Ciencias Sociales, 2005, p. 525.



residían en la capital, para un 64,7 %. Tomando el total de habitantes de la Isla, había una proporción de un eclesiástico por 111 habitantes, una de las más altas de toda la época colonial⁷. En su proyección, este escenario sentaba las bases de un gran esfuerzo moralizador que debía comenzar por el clero, con la dignificación del culto en iglesias adecuadas y bien dotadas junto a la creación y protección de hospitales que garantizaran la atención de los enfermos⁸.

Es necesario resaltar que la presencia del obispo Morell de Santa Cruz complejizaba el hostil escenario religioso frente a la presencia británica pues este criollo antillano no sólo tenía una visión coherente y profunda de las sociedades americanas, capaz de integrar a los humildes y segregados en su perspectiva, creando una necesaria unidad cultural en condiciones de enfrentar las pretensiones protestantes anglosajonas. Junto a esto, Morell ya había tenido una experiencia importante en el enfrentamiento a los ingleses cuando en 1741, siendo Deán de la Iglesia Catedral de Santiago de Cuba, apoyó considerablemente al gobernador Francisco Cajigal y de la Vega para frenar las tropas británicas dirigidas por el almirante Edward Vernon⁹. Muchas de las soluciones derivadas de este complejo contexto fueron aportadas por Morell:

(...) todos convienen en que él tuvo las muy suficientes para iluminar al gobierno con su sabia dirección (...) particularmente en el sitio que pusieron los ingleses á la ciudad de Cuba abrigándose en la bahía de Guantánamo (...) El Sr. Morell que siempre había dirigido con sus luces al gefe (sic) de aquella plaza, apuró en estos momentos cuanto creyó necesario á la salvación del país. Sostuvo á sus espensas (sic) un número considerable de soldados: obtuvo donativos de vecinos pudientes, á quienes sabía persuadir con un lenguaje dulce y elocuente, y por último, aconsejó al gobernador que adoptase el recurso extraordinario de acuñar monedas de cobre, como en efecto se hizo y circuló hasta la llegada del situado que facilitó su cambio, habiéndose recogido y depositado en las reales cajas.¹⁰

⁷ Pedro Agustín Morell de Santa Cruz y de Lora. *La visita eclesiástica*. (Selección y ensayo introductorio de César García del Pino). La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1985. 197 p.

⁸ Eduardo Torres-Cuevas y Edelberto Leiva Lajara. Ob. Cit., p 393

⁹ Para más información véase: Olga Portuondo Zúñiga. *Una derrota británica en Cuba*. Santiago de Cuba: Editorial Oriente, 2000.

¹⁰ "Biografía anónima". En: *Memorias de la Sociedad Patriótica de La Habana*. T. XIII, Febrero de 1842, pp. 281-282.

Aunque bajo la órbita de Morell las condiciones y la estructura eclesiástica en La Habana mostraban una estabilidad y florecimiento en el siglo XVIII, el amenazante escenario protestante en las colonias del Caribe¹¹ y América del Norte, en el contexto de la Guerra de los Siete Años (1756-1763), se presentaba perturbador a los ojos de la Corona española. Aquí se desarrollaban sociedades más abiertas que en las colonias hispanas y una de las razones de esta mayor apertura era la diversidad de su vida religiosa. Correspondiendo a la estructura eclesiástica de sus países de origen, en estas colonias no se alcanzó desde el principio una uniformidad confesional completa como en el espacio colonial hispano-portugués. En los dominios británicos la competencia entre diversas colonias por atraer inmigrantes, muchos de ellos perseguidos religiosos, dio un impulso adicional a las tendencias fragmentarias que siempre habían sido inherentes al protestantismo¹².

En las colonias inglesas se estableció una amalgama protestante, en especial el anglicanismo, además del metodismo y el presbiterianismo junto a otras denominaciones. Esto además de representar en el contexto de la ocupación británica un desafío para el catolicismo imperante en la época, constituía un punto neurálgico en las aspiraciones del gobierno británico de controlar a sus súbditos más allá del atlántico. Aunque en los dominios coloniales británicos la Iglesia Anglicana era la oficial, esta no poseía la estructura jerárquica necesaria para imponer uniformidad religiosa en las poblaciones de las colonias.

¹¹ El protestantismo se implantó definitivamente en aquellas zonas del ámbito colonial español en las que pudieron mantenerse políticamente potencias colonizadoras protestantes, para la zona del Caribe a través de la expansión de los neerlandeses en Surinam (1625) y en las Islas (Curaçao, Aruba, 1634); de los daneses en Santo Tomás (1666); y de los británicos en Barbados (1625), Jamaica (1755), las Islas Vírgenes (1672), las Bahamas (1694). Para más información sobre la diversidad religiosa en el Caribe véase: Arthur Charles Dayfoot. *The Shaping of the West Indian Church 1492-1962*. Kingston/Gainesville: The Press University of the West Indies/University Press of Florida, 1999. 360 p.

¹² Desde el siglo XVI el anglicanismo se fortaleció como religión predominante en Inglaterra. Los católicos, los protestantes disidentes, los puritanos y los cuáqueros, sufrieron persecución, viéndose obligados a emigrar en gran número en busca de libertad religiosa a los nuevos territorios colonizados. Estos peregrinos estimaban que la Iglesia anglicana estaba demasiado corrompida como para poder ser salvada y rechazaban la propia idea de una iglesia organizada jerárquicamente por entender que cada congregación debía poder dirigir por sí misma sus propios asuntos sin mediación de la jerarquía eclesiástica.



Esto se hizo evidente en tierras norteamericanas donde las colonias pertenecían a una determinada confesión y en concreto los anglicanos gozaban de status confesional en Virginia, Maryland, Nueva York, las Carolinas y Georgia y los puritanos calvinistas eran especialmente poderosos en Massachusetts¹³ y Connecticut. Esta tolerancia religiosa que había florecido en las colonias inglesas como único modo de convivencia de las diversas heterodoxias religiosas impulsó la ampliación de la libertad religiosa. La Corona inglesa tenía un control muy relativo sobre las colonias de América del Norte, fundamentalmente porque estas se habían desarrollado gracias a la iniciativa privada de compañías mercantiles, de grupos religiosos deseosos de alejarse del anglicanismo oficial o de personajes influyentes que habían logrado que el rey les cediese la explotación de una colonia. La América protestante, con una creciente y rica variedad de credos, y la aceptación —a veces con clara reluctancia— de la necesidad de convivencia pacífica y tolerancia religiosa, se presentaba en clara divergencia con la América católica, en la cual se producía un elevado grado de conformidad religiosa mantenida por un muy amplio y cohesionado aparato eclesiástico, y una continua y estrecha alianza entre la Iglesia y el Estado. El Estado imperial mantuvo una presencia real en la América hispana en un grado nunca alcanzado en la América británica, en la que durante casi todo el periodo colonial los colonos tendieron a regular sus vidas con leyes elaboradas y aprobadas por ellos mismos.

En la América británica el influjo del capitalismo y del liberalismo se hacía sentir, los colonos de Nueva Inglaterra que formaron parte de la “gran emigración” establecieron en ultramar sociedades que reflejaban fielmente los valores culturales y los comportamientos económicos y sociales de las comunidades de donde procedían originalmente y en las que también se desarrolló un fuerte sentimiento de independencia individual.

¹³ A partir de 1630 los puritanos salen masivamente de Inglaterra para establecerse en América. usan para financiar sus expediciones la constitución de compañías mercantiles. Hacia 1640 se habían instalado en Massachusets más de 10 000 puritanos. Las colonias puritanas se caracterizaron desde el principio por un moralismo frecuentemente intolerante, ya que los gobiernos debían hacer cumplir la moralidad de Dios y castigar severamente a los bebedores, los adúlteros y los herejes. Como consecuencia del radicalismo religioso en estas colonias, el derecho de voto se restringió a los miembros de la iglesia y el sustento de los ministros de la fe se pagaba con las aportaciones de los colonos.

3. La pugna por el control de los recintos y bienes eclesiásticos

Ante estas condicionantes históricas, la llegada de los ingleses a las costas habaneras se presentaba no sólo como un enfrentamiento militar en la búsqueda del predominio y el control británico del Caribe, también simbolizaba el intento de expansión del enemigo y “hereje inglés” con el respaldo de miles de soldados dispuestos a realizar prácticas religiosas anglicanas en el territorio cubano. Para complejizar aún más el escenario bélico en La Habana, a este espíritu religioso se sumaba el posible influjo que podrían dejar los ritos masónicos británicos dentro de la población habanera¹⁴.

Lamentablemente, desde los momentos del inminente ataque británico el Capitán General Juan del Prado Portocarrero no contó con las capacidades mediadoras de Morell ni aceptó sus consejos en un momento tan trascendental para la Isla. Morell había participado con éxito en tres de los acontecimientos socio políticos más importantes de la primera mitad del siglo XVIII cubano: la sublevación de los vegueros en La Habana, la sublevación de los mineros de Santiago del Prado y la mencionada invasión inglesa a Santiago de Cuba y Guantánamo.

A ninguna de las juntas que se efectuaron Prado Portocarrero citó al obispo. A esto se sumó la errónea medida de ordenarle que abandonara la ciudad con todo el clero regular y secular. El 8 de junio de ese año partía el obispo hacia Santiago de las Vegas seguido por todas las comunidades religiosas de la ciudad. Una vez establecido en el lugar, distribuyó a las monjas y frailes en distintas haciendas donde pudiesen mantenerse. Acto seguido, como refleja Jacobo de la Pezuela, Morell con el cuerpo más debilitado por los años, pero con la misma energía que 20 años antes en Santiago, conminó a luchar contra el enemigo y “hereje inglés” a todos los labriegos de la comarca. Los clérigos recorrieron los campos de orden suya, “escitando (sic) á todos los milicianos y gente útil á armarse contra los invasores”¹⁵.

¹⁴ Para más información sobre los orígenes de la masonería en Cuba véase: Eduardo Torres-Cuevas. *Historia de la masonería cubana. Seis ensayos*. La Habana: Imagen Contemporánea, 2004. 319 p.

¹⁵ Jacobo de la Pezuela. *Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico de la Isla de Cuba*. Imprenta del establecimiento de Mellado, Madrid, 1863-1866, T. IV, pp. 101-105.



Ante la inminente invasión, tanto Morell como los sacerdotes criollos pudieron apoyar activamente en elevar la moral de la resistencia y en las asistencias hospitalarias y espirituales de diversos tipos. Morell defendió los derechos y propiedades de su Iglesia contra las exigencias de un ejército conquistador que usó la razón de la fuerza y el derecho de conquista. Si bien ello marca la profunda convicción católica de Morell, no puede pasarse por alto que también estaba presente su profundo sentido de la patria del criollo, ese patriotismo tenía como fuerte núcleo ideológico el catolicismo que daba unidad espiritual al mundo hispano frente al agresivo incursionismo caribeño de los anglosajones¹⁶.

Una vez rendida La Habana, el primer enfrentamiento se produjo entre el obispo y el teniente coronel Samuel Cleveland, comandante de la artillería británica, producto de una carta que este último le dirigió al primero y a los señores curas de La Habana. En esta misiva, de 19 de agosto de 1762, el oficial británico exigía, basándose en las “reglas y costumbres de la guerra”, que se diera cuenta de todas las campanas de “las iglesias, conventos y monasterios, como también de los ingenios de azúcar”. El objetivo era calcular el valor del metal, importante para fines militares, y cobrar una especie de “rescate” a cambio de permitirles conservar las campanas¹⁷.

Este fue solo el comienzo pues el enfrentamiento religioso se reflejó fundamentalmente entre el obispo y George Keppel, Conde de Albemarle, mantenidas a través de una interesantísima correspondencia personal¹⁸. El obispo de La Habana dio a conocer al Rey Carlos III varias representaciones sobre las infracciones de los tratados de rendición de la ciudad. Con estos precedentes desde un inicio se fueron dando pasos agigantados para la

¹⁶ Eduardo Torres-Cuevas y Edelberto Leiva Lajara. *Ob. Cit.*, p 404.

¹⁷ Antonio José Valdés. “Historia de la isla de Cuba y en especial de La Habana”. En: *Los tres primeros historiadores de la isla de Cuba*. Imprenta y librería de Andrés Pego, La Habana, 1877, t. 3, p. 110. Debe destacarse que el libro de Valdés constituye una de las fuentes más importantes acerca de este conflicto por contiene un conjunto de documentos originales que el autor afirma haber tenido en su poder y que no aparecen en otras fuentes documentales.

¹⁸ Sigfrido Vázquez Cienfuegos. “La Habana Británica: once meses claves en la Historia de Cuba”. En: Emelina Martín Acosta, Celia Parceró Torres y Adelaida Sagarra Gamazo. (Coord). *Metodología y nuevas líneas de investigación de la Historia de América*, Universidad de Burgos, 2001. pp. 131-147.

existencia de una enemistad mutua entre ambas figuras, simbolizando en el plano personal el enfrentamiento religioso católico-anglicano. Esta situación se vio perjudicada con algunas medidas tomadas por el gobernador, entre ellas la de hacer tributar al estamento eclesiástico, incluso gravándoles más por esta condición.

A lo largo de la ocupación otros problemas se fueron presentando, en el plano de las órdenes religiosas se sintió el efecto con la ocupación de algunos templos como la Iglesia de San Isidro y la de San Francisco donde los domingos se daban cultos anglicanos. Véase *Anexo 2*. Igualmente murieron algunas monjas de Santa Clara en el proceso de abandono de la ciudad al que se vieron sometidos los religiosos tras los peligros del ataque inglés.

4. La expulsión del obispo Morell de Santa Cruz

El enfrentamiento religioso terminó con la expulsión de Morell de Santa Cruz por Decreto del Conde Albermarle de 3 de noviembre por haberse negado a las diversas exigencias de dinero, al llamado derecho de campanas¹⁹, al envío de una relación de los templos, conventos y monasterios y los eclesiásticos de su diócesis²⁰, manteniendo abiertamente su oposición a satisfacerlas o presentando dificultades que retardaran o dificultaran su cumplimiento.

Albermarle decidió expulsar al obispo de la Isla y lo hizo público pegándolo en las paredes de las casa habaneras, alegando en dicho documento que:

(...) su excelencia el conde de Albemarle consideró que es absolutamente necesario, que el señor obispo sea mudado de esta isla, y enviarle á la Florida en uno de los navíos de guerra de su magestad (sic), á fin de que la tranquilidad se preserve en esta ciudad, y que la armonía, y buenas correspondencias se mantengan entre los súbditos antiguos y modernos

¹⁹ Antonio José Valdés. Ob. Cit., p 141.

²⁰ El 30 de agosto de 1762 había requerido el inglés una relación de todos los templos, conventos y monasterios de la jurisdicción del Obispado de La Habana (por extensión de toda la isla de Cuba). El obispo consideraba que no debía entregar tal listado, pues estimaba que la jurisdicción del gobernador inglés afectaba sólo a la plaza. Sigfrido Vázquez Cienfuegos. Ob. Cit., p 139



de su magestad, lo cual el señor obispo en una manera tan flagrante ha procurado interrumpir²¹.

El mismo día 3 de noviembre, y aun antes de que el mandato fuese colocado en las paredes de la ciudad, Albemarle había hecho secuestrar al obispo. Según la descripción de un testigo presencial:

Como á las 6 de la mañana, cercada su casa y subiendo un oficial con algunos granaderos lo bajaron cargado en su silla hasta la puerta, sin dejarle aun acabar de desayunarse ni tomar más que su anillo y un crucifijo. De allí le condujeron á bordo de una fragata que salió á la tarde para la Florida. V. R. puede penetrar á fondo cual sería la consternación de esta ciudad al divulgarse tan infausta noticia²².

El desarrollo del conflicto hace evidente que Albemarle fue aumentando sus exigencias, sobre todo las monetarias, con la abierta pretensión de llevarlo a una provocación del obispo para que pudiese dar un paso en falso que le obligara, ya sin alternativas, a expulsarle de su diócesis. Albemarle tuvo incluso el cuidado de que el obispo no fuese a la parte de la Isla no ocupada por los ingleses sino a la deshabitada península floridana. Prefirió alejarlo de la Isla para no dejar en ella un contrario influente con poder de convocatoria sobre el resto de los feligreses criollos.

Contra las acusaciones, el obispo alegó que siempre se había dirigido a la autoridad británica con buenas maneras. En el fondo del conflicto, para Morell quedaba claro que uno de los problemas principales había residido en el desconocimiento de la religión católica e incluso del propio idioma castellano por el Conde Albemarle. El gobernador “(...) ha actuado de forma arbitraria y despótica”, afirmó el obispo el 7 de mayo de 1763. Se observa en la carta de dicha fecha que tal como va redactándola va subiendo su tono, en ella reconoce “(...) que había expulsado al pastor del rebaño para devorarlo aprovechando que tenía el campo libre para tratar de inculcar las costumbres y estilos británicos”²³

²¹ Emilio Roig de Leuchsering. *La dominación inglesa en La Habana*. Libro de Cabildos 1762-1763. La Habana, 1929, p. 51.

²² *Memorias de la Sociedad Patriótica de La Habana*. La Habana, febrero de 1842, T. XIII, p. 289.

²³ A.G.I., Estado, 7, N. 9. Carta del 7 de mayo de 1763. En: Sigfrido Vázquez Cienfuegos. Ob. Cit. p 140.

5. Conclusiones

La ocupación se extendió durante casi un año, y además de traer un activo comercio con Gran Bretaña, las 13 colonias de Norteamérica y Jamaica, provocó en lo religioso una conexión y una reevaluación de estos territorios. Esta reconfiguración de la vida religiosa en las posesiones británicas se complejizó como consecuencia de la guerra con la conquista de territorio canadiense²⁴ y de la Ciudad de Manila donde atacaron con dureza las propiedades eclesiásticas.

En territorio filipino el día 3 de noviembre de 1762 fue incautado y vendido en pública subasta el convento de San Pablo de los agustinos de Manila. La plata labrada incautada, que se pesó en la casa de los Hermanos de la Misericordia, llegó a los 62.500 marcos castellanos, es decir 14.378 Kg. Además, los ingleses se incautaron 90.000 pesos en dinero efectivo, parte del cual pertenecía a algunas Obras Pías. Pero es que además se apropiaron de la biblioteca del convento, cuyos libros se vendieron al por menor, y de la farmacia, que estaba tasada en 20.000 pesos. Se llevaron también los dos órganos del coro y los archivos del convento. El valor del total de lo incautado en el convento ascendió a 237.753 pesos.²⁵ De esta forma a la Corona británica no le resultaba conveniente aumentar los creyentes católicos poniendo en riesgo la necesaria estabilidad ideológica y la aplicación de su política colonial en el contexto americano.

Estos argumentos estuvieron presentes en el Tratado de París de 1763, viniendo a reforzar la decisión sobre la repartición de territorios con la devolución de La Habana, y aunque el anglicanismo cedió frente al catolicismo obedeciendo a una lógica de motivaciones militares, económicas y políticas, el factor religioso también inclinó la balanza que permitió el retorno del obispo Morell de Santa Cruz (*Véase Anexo 3*) junto a la estabilidad ideológica de la

²⁴ Al firmarse la Paz de Utrecht los franceses pierden en América del Norte, Acadia, Newfoundland y la Bahía de Hudson. La presión británica sobre las fronteras del Canadá francés fue en aumento y a mediados de 1750 el avance de las colonias británicas hacia el oeste los hace chocar con los franceses del valle de Ohio. Durante la Guerra de los Siete Años en 1759 los franceses deben abandonar Quebec arrasada luego de un largo sitio. En 1760 cae en poder británico la ciudad de Montreal.

²⁵ Para más información véase: Carlos Vila Miranda. "Toma de Manila por los ingleses en 1762". En: Anuario de Estudios Atlánticos (53), 2007: pp. 167-219



población criolla, igualados en el esfuerzo común de defender su patria local y su religión.

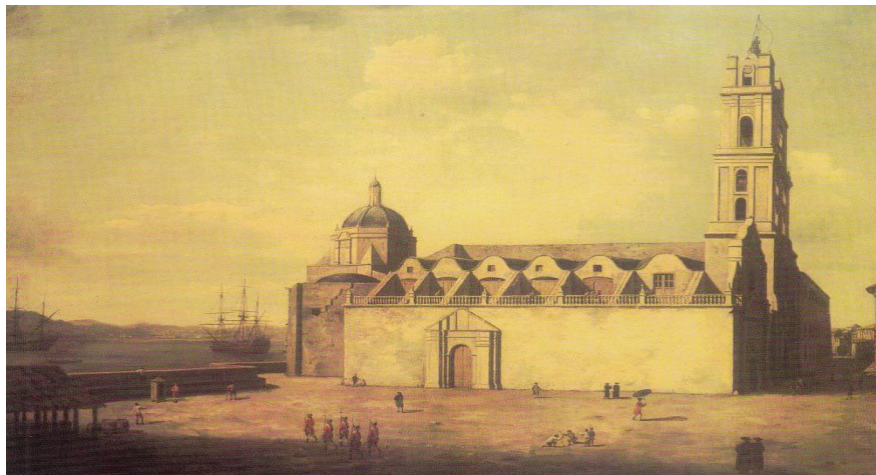
6. Anexos

Anexo 1: Posesión de las fuerzas inglesas de la puerta norte de la Ciudad de La Habana y el Castillo de la Punta. 14 de agosto de 1762.



Fuente: Alan Russett. *Dominic Serres 1719-1793. War artista to the navy.* Antique Collector's Club, Ltd., Woodbridge, Suffolk, 2001.

Anexo 2. Grabado de la Iglesia de San Francisco de La Habana en el siglo XVIII.



Fuente: Alan Russett. *Ob. Cit.*

Anexo 3: Obispo Pedro Agustín Morell de Santa Cruz y de Lora.



Fuente: Fernando Portuondo. *Historia de Cuba. 1492-1898*. Instituto Cubano del Libro, La Habana, 1965.



LA TRAVESÍA DE SAN CALIXTO II: EL GRAN HURACÁN DE 1780 EN LA CAPITANÍA GENERAL DE VENEZUELA

Crossing San Calixto II: the great hurricane of 1780 in the Captaincy General of Venezuela

Andrea Noria

Antropóloga Magna Cum Laude, egresada de la Escuela de Antropología de la Universidad Central de Venezuela. Candidata a Magíster en Historia de las Américas por la Universidad Católica Andrés Bello (UCAB). Inscrita en el programa de Doctorado en Historia de la Universidad Autónoma de Chile (UA). Correo electrónico: andrean.noriap@gmail.com.

Recibido: 29/08/2014

Aprobado: 23/09/2014

Resumen: Durante el mes de octubre de 1780, entre los días 12 y 14, el conocido huracán San Calixto II, llamado también El Gran Huracán de las Antillas, que fue desastroso principalmente en el grupo de archipiélagos de menor tamaño ubicados en la parte oriental del mar Caribe, causó daños en algunas regiones de la Capitanía General de Venezuela. La siguiente investigación se ha enfocado en dar cuenta de esos daños a partir de las publicaciones oficiales que fueron emitidas por las autoridades de la Capitanía.

Palabras claves: Huracán San Calixto II, Capitanía General de Venezuela, daños.

Abstract: During the month of October 1780, between 12 and 14, the famous Hurricane San Calixto II, also known as The Great Hurricane of the Antilles, which was disastrous mainly in the group of smaller islands located in the eastern part of the sea Caribbean, caused damage in parts of the Captaincy General of Venezuela. The following research has focused on account of such damage from the official publications that were issued by the authorities of the captaincy.

Keywords: Hurricane San Calixto II, Captaincy General of Venezuela, damages.

1. Introducción

Una mañana lluviosa y con fuertes vientos fue el semblante del amanecer del 10 de octubre de 1780 en Barbados. El día anterior, no obstante de haber sido de notable calma, el cielo se mostró sorprendentemente “rojo y furioso” y ya para la noche dejó caer la lluvia. Así lo publicó el *Annual Register* para el año de 1780.¹ Alrededor de las cuatro de la tarde de ese día, en Carlisle Bay, la fragata Albemarle (el único buque de guerra para ese momento en las costas de Barbados), perteneciente al escuadrón británico de George Rodney, decidió levantar sus anclas y se adentró en el mar. Poco después, en torno a las seis, el viento arrancó desde sus raíces muchos árboles y fue el presagio de una violenta tormenta, según la misma publicación.

Entre el 10 y el 16 de octubre tuvo lugar el huracán que pronto sería llamado como Gran Huracán de las Antillas o de San Calixto II, uno de los más destructores de la historia de esta región.² Este fenómeno natural afectó principalmente al grupo de archipiélagos de menor tamaño localizados en la parte oriental del mar Caribe y una pequeña parte de las islas de mayor tamaño del Caribe insular o Antillas Mayores.

Con alrededor de 22 mil muertes, San Calixto II se convirtió, hasta el presente, en el primer huracán documentado con un importante número de decesos y el primero de categoría 5 en la escala Saffir-Simpson.³ En la isla

¹ En la entrada intitulada “Journal of what passed at Barbadoes from the 9th of October until the 16th”, Londres, Printed for J. Dodsley, in Pall-Mall, 1788, pp. 295-297. La cita corresponde a la página 295.

² El bautizo de los fenómenos naturales con el nombre del santo en cuyo día ocurrió el evento resultó una práctica bastante común en los contextos regidos por la religión católica. En el Caribe, el sistema de nombres de las tormentas también se basó en la tradición cristiana. Para el caso del Gran Huracán de las Antillas o de 1780 conocido como San Calixto II, está vinculado con la onomástica del papá Calixto I que se celebra los 14 de octubre por la Iglesia Católica, una de las fechas en las que dicho huracán impactó en el área caribeña, principalmente en Puerto Rico, donde causó daños en Cabo Rojo y Lajas. Se le agrega el número romano II porque otro huracán histórico también afectó al Caribe para la misma fecha. Véase Wayne Neely. *The Great Hurricane of 1780. The story of the greatest and deadliest of the Caribbean and the Americas*. Estados Unidos, Universe, 2012, p. 123.

³ Es una escala que clasifica la magnitud de los huracanes para cuantificar los daños en las poblaciones afectadas. Se desarrolló para el año de 1969 de la mano del ingeniero civil Herbert Saffir y el meteorólogo Robert Simpson. Esta escala posee 5 categorías de acuerdo a la velocidad del viento (km/h); que van desde 119-154 (64-82 nudos) para la primera categoría; 154-177 (83-



de Barbados, Martinica, Guadalupe y Santa Lucía, por ejemplo, la presencia de este fenómeno natural fue catastrófica y particularmente destructora. Esta condición no sólo se debió a la magnitud del fenómeno natural, sino también a la profunda inestabilidad política en la región caribeña. La Revolución Americana (1775-1783), y el enfrentamiento bélico que tenía lugar entonces entre España e Inglaterra desde 1779, condujeron a que varias flotas británicas y francesas, partícipes de dicha coyuntura histórica, se vieran afectadas, y muchas destruidas, por el huracán.⁴ Esta articulación de escenarios permitió que el impacto del huracán se convirtiera en un desastre en las Antillas Menores.⁵

Pero estas regiones no fueron las únicas afectadas por aquella perturbación tropical. La recién creada Capitanía General de Venezuela⁶, cuyos territorios

95 nudos) para la segunda; 178-210 (96-113 nudos) para la tercera; 211-248 (114-135 nudos) para la cuarta; y más de 248 (135 nudos) para la quinta categoría. Véase Estatio J. Gutiérrez. "Actividad de los Ciclones Tropicales sobre Venezuela (1856-2006)". *Terra*. Vol. XXIII, 34, 2007, p. 98. Y Virginia García Acosta. "Huracanes y/o desastres en Yucatán". *Revista de la Universidad Autónoma de Yucatán*. Vol. 17, N° 223, 2002, pp. 3-15. Consúltese específicamente a la página 12.

⁴ Wayne Neely. *The Great Hurricane of 1780. The story of the greatest and deadliest of the Caribbean and the Americas*. Estados Unidos, Universe, 2012, p. 124.

⁵ Se entiende por desastre, el resultado de procesos donde confluyen un contexto vulnerable y una amenaza bien sea natural (como los terremotos, sequías, huracanes, lluvias extraordinarias, etc.) o antrópica (como las guerras), enseñando con sus efectos ciertas condiciones críticas preexistentes. Para mayores detalles sobre esta definición y las líneas de investigación conocidas como el Estudio Histórico y Social de los Desastres y Antropología de los Desastres, pueden consultarse los trabajos de la antropóloga e historiadora mexicana Virginia García Acosta. "La perspectiva histórica en la antropología del riesgo y del desastre, acercamientos metodológicos". *Relaciones*, 97(XXV), 2004, pp. 125-142. La "Introducción" que realiza al trabajo Virginia García Acosta (coordinadora), *Historia y Desastres en América Latina*, Volumen 1, Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Bogotá, 1996, pp. 15-37. También el trabajo del antropólogo Anthony Oliver-Smith, "Theorizing Disasters: Nature, Culture, Power", publicado en Susanna M. Hoffman y Anthony Oliver-Smith (editores.), *Catastrophe and Culture. The Anthropology of Disaster*, School of American Research, Estados Unidos, 2002, pp. 23-47. Y para el caso venezolano, puede consultarse la obra del antropólogo e historiador Rogelio Altez, *El desastre de 1812 en Venezuela: sismos, vulnerabilidades y una patria no tan boba*. Caracas, Fundación Empresas Polar, Universidad Católica Andrés Bello, 2006.

⁶ Se creó por Real Cédula del 8 de septiembre de 1777. Aparece publicada en Manuel Donís Ríos. *El territorio de Venezuela. Documentos para su estudio*. Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, 2001, pp. 433-434.

no se presentan regularmente favorables a las incidencias de los huracanes a raíz de las pocas probabilidades que tienen de ser afectadas por este tipo de sistemas de baja presión⁷, también fue el escenario de consecuencias ruinosas por el paso de San Calixto II. Los efectos en estas regiones no han sido, hasta el presente, trabajados sistemáticamente por la historiografía venezolana ni por los investigadores de las Ciencias Naturales. A pesar de ello, en algunos trabajos se ha hecho mención al paso de este huracán por las costas venezolanas. Por ejemplo, el estudio de Germán Pacheco Troconis⁸ refiere los daños ocasionados en determinadas zonas del litoral como La Guaira y Puerto Cabello, otras tantas de la Provincia de Nueva Andalucía, y en algunos valles agrícolas del centro de la Provincia de Venezuela, apoyándose en manuscritos que se encuentran en el Archivo General de Indias y el Archivo General de la Nación en Venezuela.

La presente investigación tiene como interés los efectos del huracán San Calixto II en las zonas costeras de la Capitanía General de Venezuela, vinculándolos con un contexto geográfico mayor que corresponde a las demás regiones afectadas (colonias británicas, holandesas y francesas). El eje central de la misma se enfocó en los aspectos empíricos y las manifestaciones puntuales de la vulnerabilidad frente al huracán. Se utilizaron fuentes primarias recopiladas en el Archivo General de Indias y el Archivo General de la Nación en Venezuela, documentación que permitió puntualizar los daños en aquella jurisdicción y sus provincias. Con ello se aportan algunos datos que contribuyen a entender la relación que la sociedad colonial estableció con la naturaleza, del mismo modo que se utiliza a este evento como indicador de esa relación.⁹ La base analítica que

⁷ Las probabilidades de que afecten el territorio venezolano son de un 4,9% según Estatio J. Gutiérrez. "Actividad de los Ciclones Tropicales sobre Venezuela (1856-2006)". *Terra*. Vol. XXIII, 34, 2007, p. 100.

⁸ *Las iras de la Serranía. Lluvias torrenciales, avenidas y deslaves en la Cordillera de la Costa, Venezuela: un enfoque histórico*. Caracas, Fondo Editorial Tropykos, 2002, pp. 40-46.

⁹ Con respecto a la relación de la sociedad colonial con los fenómenos naturales y las amenazas en ciertos contextos véase el trabajo de Rogelio Altez. *El desastre de 1812 en Venezuela*; Pedro Cunill Grau. "El hallazgo de Venezuela y su incorporación al ámbito euroamericano". *GeoVenezuela*. Tomo 1. Caracas, Fundación Empresas Polar, 2007, pp. 130-211. José Ángel Rodríguez. "La geografía del poblamiento de la Venezuela Hispánica". *GeoVenezuela*. Tomo 1. Caracas, Fundación Empresas Polar, 2007, pp. 212-253. María Eugenia Petit-Breuilh Sepúlveda. *Desastres naturales y ocupación del territorio en Hispanoamérica*. Huelva, Universidad de Huelva, 2004. Rogelio Altez, José Antonio Rodríguez y Franco Urbani.



ofrece el trabajo, a partir de las herramientas teórico-metodológicas expuestas por el Estudio Histórico y Social de los Desastres conducentes a la comprensión transversal de los fenómenos naturales y sus impactos en las sociedades, permite volver sobre el hecho desde fundamentos interpretativos novedosos y diferentes a los que tradicionalmente se han utilizado para atender problemas similares.¹⁰

2. El tempestuoso mes de octubre de 1780

El contexto para el año de 1780 era políticamente inestable en las distintas colonias británicas, francesas y españolas que se encontraban en ultramar. El desarrollo del proceso independentista de los Estados Unidos (1775-1783), y la reincidencia de los conflictos bélicos entre España (aliada

Historia del Pensamiento Sismológico en Venezuela... una mirada inquieta. Caracas, Universidad Central de Venezuela, Ediciones de la Biblioteca, Sociedad Venezolana de Historia de las Geociencias, 2004. Y Juan Carlos Jurado. "Desastres naturales, rogativas públicas y santos protectores en la Nueva Granada. Siglos XVIII y XIX". *XI Congreso de Historia de Colombia* (Ponencia en el Panel 1: Creencias, conflictos y catástrofes), 2000, pp. 11-31.

¹⁰ La definición de desastres anteriormente expuesta, la amenaza, el riesgo, la vulnerabilidad y las estrategias adaptativas, son algunas de las propuestas teóricas para abordar el estudio de este tipo de eventos. La amenaza, en este caso natural, se traduce en la relación entre un determinado fenómeno natural con un contexto vulnerable que la posiciona como tal y que resulta en un peligro latente cuya manifestación física puede producir daños. El riesgo se advierte como la probabilidad de que ocurra un desastre. Con respecto a la vulnerabilidad, es la que proporciona el escenario propicio para la ocurrencia factual del desastre, en la medida en que ese mismo contexto se encuentra, en el tiempo y en el espacio, con una sociedad en riesgo y una amenaza. En este sentido, la vulnerabilidad se traduce en que la capacidad de respuesta que tiene una sociedad frente a determinados eventos se ve intervenida y superada por los efectos adversos del mismo. Esas vulnerabilidades pueden abarcar desde los aspectos económicos hasta los ideológicos. Y las estrategias adaptativas hacen referencia a respuestas significativas que se entretejen por medio de experiencias pasadas ante ciertos eventos. Para mayores detalles sobre esas categorías pueden revisarse los trabajos de, Virginia García Acosta. "Estrategias adaptativas y amenazas climáticas". Javier Urbina y Julia Martínez (Eds.) *Más allá del cambio climático: las dimensiones psicosociales del cambio ambiental Global*. México, UNAM-SEMARNAT, 2006, pp. 29-46; Anthony Oliver-Smith. *Ob. cit.*, pp. 26-29; Gustavo Wilches-Chaux. *Auge, caída y levantada de Felipe Pinillo, mecánico y soldador o yo voy a correr el riesgo. Guía de La Red para la gestión local del riesgo*. Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina, 1998. [En línea: www.desenredando.org]. Gustavo Wilches-Chaux. "La vulnerabilidad global". Andrew Maskrey (Comp.) *Los desastres no son naturales*. Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina, 1993, pp. 11-44. [En línea: www.desenredando.org].

con Francia) e Inglaterra,¹¹ propiciaron un escenario especialmente sensible, sobre el cual la corona española enfocó las estrategias de defensa de sus colonias a partir de sus prioridades más fundamentales: la defensa de sus posesiones y el control de la incidencia británica en sus provincias ultramarinas.¹²

Además de los conflictos bélicos, el año de 1780 es conocido por haber presentado una de las más destructivas temporadas de huracanes en la historia. No es una novedad que entre los meses de junio y noviembre de cada año, en las áreas costeras del Atlántico Norte, se inicie este período de inestabilidades meteorológicas. Lo que sí resultó diferente fue el desenlace catastrófico de esa temporada para 1780. Los conflictos entre las distintas potencias, que condujeron a la movilización de varios escuadrones en las aguas del Mar Caribe, contribuyeron con el incremento de los daños causados por las tormentas. Varios autores han coincidido en que se formaron tres huracanes en ese mismo mes de octubre.¹³ Las pérdidas económicas, navales y humanas fueron cuantiosas. Muchas de las flotas se vieron afectadas, algunas con daños menores, otras con fallas significativas, y muchas otras desaparecidas en alta mar.¹⁴

El primero de los huracanes, del 3 al 7 de ese mes, afectó la población jamaíquina de Savanna-la-Mar, nombre con el que es reconocido ese huracán.

¹¹ Estos conflictos estallaron el 3 de abril de 1779 y fueron la consecuencia del III Pacto de Familia. Para el siglo XVIII se perfilaban las integraciones territoriales y se reacomodaban los distintos sistemas administrativos en la metrópoli. Este siglo estuvo signado por la llegada de los Borbones a la Corona de la mano de Felipe V. En este sentido, el control de las colonias hispanoamericanas y la conservación del imperio ultramarino condujeron a las alianzas con Francia a través de los conocidos Pactos de Familia. Cuando se reanudaron los conflictos entre España e Inglaterra, para 1779, desestimaron el Tratado de París del 10 de febrero de 1763. Al respecto, Manuel Donís Ríos. *De la Provincia a la Nación*, p. 37; Juan Manuel Zapatero. *Historia de las fortificaciones de Puerto Cabello*. Caracas, Banco Central de Venezuela, 1977; Juan Manuel Zapatero. *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*. Puerto Rico, Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1964. Y Antonia Heredia Herrera. "Las Fortificaciones de la Isla Margarita en los siglos XVI, XVII y XVIII". *Anuario de Estudios Americanos*, N° 15, 1958, p. 491.

¹² Antonia Heredia Herrera. *Ob. cit.*, p. 491.

¹³ Véase William Reid. *An attempt to develop the law of storms by means of facts, arranged according to place and time, and hence to point out a cause for the variable winds with the view to practical use in navigation*. Londres, Published by John Weale, Library of Civil, Military, and Mechanical Engineering, 59, High Holborn, 1838.

¹⁴ Wayne Neely. *Ob. cit.*, pp. 126-127.



A pesar de haber ocasionado numerosas ruinas en aquella población, no fue de gran extensión. La descripción que ofrece el Teniente Coronel británico William Reid, quien compiló para la primera mitad del siglo XIX gran cantidad de información sobre los huracanes en ese mes, aportando datos de las bitácoras de algunos barcos y las narraciones de algunos testigos de los hechos, dio cuenta de ello: “This hurricane may have originated within the limits of the Carribean Sea; since we have no account of its passing over the chain of the Antilles islands, or of having visited the Spanish Main...”¹⁵

Pocos días después, entre los días 10 y el 16 de octubre, tuvo lugar el llamado Gran Huracán de las Antillas o de San Calixto II que afectó directamente a las Antillas Menores. También sufrieron daños una parte de las Antillas Mayores y otras regiones caribeñas. El recorrido de ese huracán comenzó afectando la población de Barbados, luego pasó por Martinica, San Eustaquio y Santa Lucía, entre los días 10 y el 11. También afectó las islas de Granada y San Vicente. Ya más debilitado, para el día 12, pasó por el suroeste de Dominica y luego por la isla de Guadalupe. Poco a poco se fue acercando a Puerto Rico, siendo el día 14 el de mayor aproximación en la parte suroeste de la isla. Posteriormente cambió su rumbo al noroeste afectando a la Isla de Mona y luego parte de la actual República Dominicana, Provincia de Samaná.¹⁶

El origen exacto de este huracán aún es desconocido, pero algunos historiadores han planteado la hipótesis de que se hubiese originado en algún punto entre las islas de Cabo Verde y el Caribe Oriental,¹⁷ cuyo recorrido comenzó por la isla de Barbados con árboles caídos, viviendas totalmente destruidas y grandes vientos:

The storm, coming from the south-east, was first felt at Barbadoes; and the ships of Admiral Hotham’s squadron experienced the hurricane each in turn, according to the place she was in; and it will be found to have passed on, until it reached the ships under Sir Peter Parker.¹⁸

E impactó la mayor parte de las Antillas Menores:

At Antigua they felt no bad effects from this hurricane.

¹⁵ William Reid. *Ob. cit.*, p. 283.

¹⁶ Wayne Neely. *Ob. cit.*, pp. 124-126.

¹⁷ Véase Wayne Neely. *Ob. cit.*, p. 124.

¹⁸ William Reid. *Ob. cit.*, p. 311.

At St. Christopher's many vessels were forced on shore.

At St. Lucia all the barracks and huts for his majesty's troops, and other buildings in the island, were blown down, and the ships were driven to sea; his majesty's ship the Amazon, Captain Finch, most miraculously escaped foundering; she was on her beam-ends for many hours; she lay down so far that her windward guns were in the water; had many men washed over board, others drowned on her decks; was obliged to cut away all her masts and bowsprit, but, under jury-masts, safely arrived at English harbour. The Albemarle blown out of Barbadoes, cut away her masts, and also put into English harbour. The Venus cut away her foremast, lost her bowsprit, and is arrived at English harbour.

At Dominica they have greatly suffered. Every building in St. Vincent blown down, and the town destroyed. The Juno, a new French frigate of 40 guns, drove on shore, and dashed all to pieces. At Grenada, great devastation on shore; nineteen full of loaded Dutch ships stranded and beat to pieces.

At Martinique, all the ships were blown off the island that were bringing troops and provisions.¹⁹

El centro del huracán pasó cerca de Cabo Rojo y el Canal de la Mona. El sur de Puerto Rico fue afectado, sólo en Cabo Rojo y Lajas reportaron considerables daños materiales. También la población de Curazao, que poco se ha mencionado entre los daños atribuidos a este huracán, fue afectada:

De Curazao —señala el Intendente de Caracas José de Ábalos tengo noticias de que también aquella isla ha sido comprendida en estas desventuras de modo que aun su castillo que es construido con toda la solidez y arte ha padecido alguna ruina: novedad que no ha experimentado en más de cien años que ha que esta fabricado.²⁰

Luego, entre el 16 y el 21 de octubre, se formó la conocida Tormenta Solano cuyos efectos se sintieron principalmente en el Golfo de México y con

¹⁹ *The Annual Register or a View of the History, Politics, and Literature, for the year 1780, ob. cit.*, pp. 297-298.

²⁰ José de Ábalos. "El intendente de Caracas. Continúa las noticias respectables a los estragos causados por el Temporal padecido en los días 11 al 14 y da cuenta de los que se han experimentado en Puerto Cabello y otros parajes de aquella provincia remitiendo una Gazeta de Martinica que refiere los que se sintieron en ella y Santa Lucía que quedaron reducidas al estado más lamentable". Archivo General de Indias (en adelante AGI), *Audiencia de Caracas*, Legajo 371, N°456, Caracas, 30 de octubre de 1780.



un saldo estimado de 2.000 muertes. Fue percibida por primera vez el 15 de octubre cerca de Jamaica y progresivamente se dirigió al noroeste, hasta internarse en el Golfo de México.²¹ Un escenario calamitoso es el que le da cara a ese mes de octubre de aquel año, fatídico para las colonias americanas.

3. La travesía de San Calixto II por la Capitanía General de Venezuela

La literatura sobre San Calixto II no menciona daños en los territorios de la Capitanía General de Venezuela. Los efectos de este huracán en esa jurisdicción no tuvieron la misma magnitud que en las islas como Barbados, Santa Lucía y Martinica. A pesar de la escasa probabilidad de afecciones por huracanes en estas regiones, el fenómeno dejó tras su paso una huella de considerables daños en fortificaciones, sembradíos y haciendas. Dos de los principales puertos de la Capitanía General de Venezuela se vieron afectados por un mar embravecido: el de La Guaira²² y el de Puerto Cabello.²³ Las fortificaciones de aquellas zonas

²¹ Wayne Neely. *Ob. cit.*, pp. 109-110.

²² El lugar que hoy ocupa La Guaira tuvo un largo y lento proceso de poblamiento y urbanización, cuyas primeras ideas surgieron para 1580 de la mano de don Diego Ruiz de Vallejo. Sus consiguientes gestiones en el siglo XVI (1584; 1589-1590) fueron perfilando los estándares de aquella requerida población que se fue definiendo a lo largo del siglo XVII. Ya para la segunda mitad del siglo XVIII se tradujo en aires de una ciudad fortificada. En sus comienzos, como bien lo dijo el Marqués de Barina (Don Gabriel Fernández de Villalobos), hacia el año de 1683, fue un puerto que sólo tenía unas bodegas para el almacenamiento de frutos. Ya en la segunda mitad del siglo XVIII, pasó a ser considerado como un punto estratégico en los planes de dicha región geohistórica, por su cercanía a la capital de la provincia. Para ese momento sus fortificaciones correspondían a "... un recinto por la parte del Mar muy bajo y en él distribuidas varias baterías que miran al fondeadero y a los dos frentes de Tierra de derecha e Izquierda...", según El Conde Roncaly. "Plan de defensa". *A.H.M.M.* 5-3-9-11, Caracas, 2 de julio de 1766. Citado en Graziano Gasparini. *Ob. cit.*, pp. 178-185. La cita corresponde a la página 178. Para mayores referencias, se pueden revisar los trabajos de Manuel Pérez Vila. "Orígenes Históricos". Graziano Gasparini y Manuel Pérez Vila. *Ob. cit.*, pp. 10-127; Graziano Gasparini. *Ob. cit.*, pp. 129-379.

²³ Puerto Cabello, ubicado en el sector sur del Golfo Triste, ha sido descrito como un puerto tranquilo, cuyos alrededores se encuentran localizados en una laguna o albufera, que para el siglo XVIII estaba constituida por diferentes ensenadas. Manuel Landaeta Rosaes en el siglo XIX lo describió como "el carenero de todos los buques mercantes extranjeros" que van a La Guaira, pues resulta un lugar que

costeras se llevaron la peor parte, siendo el Puerto de La Guaira el que mayores daños reportó. Las relaciones de importantes funcionarios así lo informaron.

Los días 12, 13 y 14 del corriente mes se experimentó en toda esta Provincia un recio temporal con extraordinarias lluvias, y viento especialmente en la costa, ajitando el mar de tal suerte que propasandose de sus terminos con furioso impetu, ha causado en las fortificaciones algunos daños.²⁴

Mui señor mio: Ayer tarde avisé a V. S. en cartta particular aunque por maior las desgracias que havian sobrevenido de resulta de un nunca visto mar de leva ue estabamos esperimentando havia tres días; pero en especial aier [14 de octubre]...²⁵

les permite resguardarse y reparar sus obras. Tan provechoso en ello, y a su vez tan dificultoso para los extranjeros, pues en el puerto, el calor y los manglares que lo rodean, señala Landaeta Rosales, conducen a la proliferación del 'vómito negro' y 'calenturas pútridas', dando paso a una epidemia (*Gran Recopilación Geográfica, Estadística e Histórica de Venezuela*. Tomo I. Caracas, Banco Central de Venezuela, 1963, p. 9). Su desarrollo tardío tuvo causantes principalmente económicas. Con la instauración de la Real Compañía Guipuzcoana por medio de real cédula en 1728, que permitiese generar un espacio destinado a la agricultura, el comercio y el control del contrabando y para llevar a buen término sus labores, escogieron a Puerto Cabello como uno de los centros de desarrollo de sus actividades. Este accionar, como era de esperarse, impulsó el enclave poblacional de la zona. El proyecto de construcción de un fuerte se materializó por medio de una Real Orden de Felipe V del 25 de febrero de 1729 dirigida al obispo de Caracas D. José Félix de Valverde. El fuerte de San Felipe (para la protección de la Boca y de los almacenes de la Real Compañía Guipuzcoana) inició su construcción para 1733 y quedó concluido para 1741. Este paso se tradujo en la formación de Pueblo Nuevo de la Concepción y el aprovechamiento del valle del río San Esteban. Junto con La Guaira, Puerto Cabello engrosó las filas del sector estratégico de la Capitanía General de Venezuela. Pasaron a ser, como señala Juan Manuel Zapatero llaves fortificadas, claves en la dinámica de España en América durante el siglo XVIII. Al respecto, pueden consultarse las obras de Gerardo Vivas. *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Caracas, Fundación Polar, 1998, p. 237. José Ramón López Gómez. "Breve Relación de Puerto Cabello". *Revista Bigott*. Caracas, Fundación Bigott, N° 38, 1996, pp. 57-63. Y Juan Manuel Zapatero. *Historia de las fortificaciones de Puerto Cabello*. *Ob. cit.*, pp. 2-4.

²⁴ Luis de Unzaga y Amézaga, "El Gobernador de Caracas. Da cuenta del temporal acaezido en estas posesiones desde el día 12 hasta el 14 del corriente mes y los perjuicios que ha causado; como así mismo las providencias tomadas para remediarlos por lo respectivo a esta Provincia". AGI, *Audiencia de Caracas*, Legajo 85, N°435, Caracas, 31 de octubre de 1780, folios 335-338vto. La cita corresponde al folio 335.

²⁵ José Antonio de Oraa a José de Ábalos. AGI, *Audiencia de Caracas*, Legajo 371, N°456, La Guaira, 15 de octubre de 1780.



Los primeros daños se reportaron en el Puerto de La Guaira. El intendente de Caracas, José de Ábalos, en carta fechada el 16 de octubre de 1780, señaló "...las desgracias que ha havido, y ruinas que ha ocasionado (...) un recio temporal..." que afectó las costas de La Guaira entre los días 12 y 14 del mes de octubre de aquel año, indicando al mismo tiempo que Puerto Cabello y otras zonas costeras bien pudieron verse afectadas. Esos daños los atribuyó a la "alteracion del mar."²⁶ Las distintas comunicaciones que se realizaron en ese momento dieron cuenta de los menoscabos que hubo en las fortificaciones del nombrado puerto.²⁷ Según las primeras cartas al respecto:

...el nuevo Baluarte que se ha construido en la Caletta se hallava rendido por varias partes despues de haver arrasado el muelle que sobresalia al mar en mas de cinquenta varas y al mismo tiempo se notó tambien que estaba rendido el Baluarte viejo de la Fuerza y rabada la Cortina de la Muralla antigua en varias partes haviendose llevado tambien toda la que se construíó en la Trinchera para la esplanada y aunque hasta entonces no se havia reconocido en lo principal de las nuevas murallas y Bovedas otro daño que haverse anegado las Fronteras de Punteria y aun por las Puertas las que servían de Parque o adonde existtan los principales enseres que se remedió lo mejor que se pudo...²⁸

²⁶ José de Ábalos. "Da cuenta con documento de la desgracia que ha causado en la Guaira un recio temporal que padeció en los días 12, 13 y 14 de octubre, y ofrece continuarlo por lo respectivo á los demas parages de la costa". AGI, *Audiencia de Caracas*, Legajo 371, N°455, folio 1rto.

²⁷ Un año después de ocurrido este huracán, para el mes de marzo, se sintieron fuertes temporales que vinieron a engrosar las filas de los daños en las fortificaciones: "El Fuerte del Gavilan, á causa de estar avierta por varias partes su bateria baja se vino parte de ella abajo en Marzo del año proximo passado con las lluvias, y temporales, que ocurrieron: ha sido forzoso levantarlas y por ser el terreno deleznable y floxo subir su muralla desde mas de treinta pies de altura; queda ya á la del cordon, la que se ha construido en figura de obalo, dadole mas capacidad que la que tenia." Miguel González Dávila. "Relación que manifiesta el Estado actual de las Obras de Fortificacion, que se executan en las dos Plazas de esta Provincia de Venezuela, y de las Provisionales, que con motibo de la presente Guerra y Temporales ha sido forzoso construir y reparar; y del gasto cauzado en ellas en los seis ultimos meses del año proximo pasado que con individualidad es como aqui se expresa". AGI, *Audiencia de Caracas*, Legajo 85, N°517, folios 639-641rto, La Guaira 31 de enero de 1782. La cita corresponde al folio 640 vto.

²⁸ José Antonio de Oraa a José de Ábalos. *Ob. cit.*

El gobernador de Caracas, don Luis de Unzaga y Amézaga, ofreció detalles de los daños y las providencias que mandó a ejecutar para solventar los mismos:

...se ha rendido el angulo flanqueado del Baluarte de la Plataforma y sentidose las dos bovedas colaterales en una de las cuales se abrió en el pavimento inmediato al angulo un boquete, o mina, cuió diametro en el cimientó del muro es de quatro pies; tambien ha padecido la porcion circular de la Bateria de la Caleta y la muralla nueva provisional, comprendida entre la Fuerza, y San Fernando ha perdido el revestimiento exterior, y los estribos que la sostenian. El resto de la obra nueva se ha mantenido sin novedad.²⁹

Una de las consecuencias del daño en las estructuras con el huracán de 1780, principalmente en las bóvedas, fue que una parte del cacao que se encontraba en ellas se perdió. El agua se introdujo por los boquetes hechos y por las puertas de los parques y troneras de las baterías. Se estimó una pérdida de 300 fanegas. Así, don José Antonio de Oraa, comunicó que el día 15, cuando ya el ambiente se encontraba en relativa calma:

A eso de las dos de la tarde se hecho a ver que corria porcion de cacao por las plaias pero se ignoraba de donde procedia, hasta que a las tres de la tarde me avisaron podia ser de las Bovedas pues que de los barcos no havian hecho señal de haverse perdido alguno.³⁰

Para tratar de solventar la situación, el mencionado administrador de la Real Hacienda en La Guaira se movilizó con un grupo de personas a la Bóveda para resguardar el cacao que allí se encontraba:

...con toda la gente del trabajo pasé a la Boveda y trasbordé el cacao ha otra, hasta descubrir la mina que havia abierto el agua del mar en el fin de ella por debajo del cimientó que seria como de dos baras de ancho y hasta llegar a la pared de adentro por lo que infiero que toda la columna que estaba sobre todo el boqueron y algo mas, se havrá llevado como es natural, pero no puedo graduar quanto seria. A las siete de la noche se acabó la faena hasta asegurar el ultimo grano separado todo el que se halló mojado del bueno y a esas horas me retiré en el estado

²⁹ Luis de Unzaga y Amézaga. *Ob. cit.*, f. 335.

³⁰ José Antonio de Oraa a José de Ábalos. *Ob. cit.*



que V. S. puede considerar; y esta mañana ya tenia robado la mitad del pavimento de la Boveda, y por consiguiente toda ella rendida que ha haver continuado el mar en su fuerza se huviera cahido pero no tardará porque no tiene remedio su ruina.³¹

También, y bajo estas mismas acciones, dio providencia para que el cacao que se esparció en la playa fuese recogido:

Aunque en medio de la confusion di mis Providencias para que con la gente sobrante de la obra se recogiese el cacao que salía a las plaias no se pudo lograr todo el que quería porque ya V.S. sabe que en estas ocasiones todos metten la mano y pocos son los que guardan fidelidad, no obstante esttoi trabajando a fin de averiguar y recaudar lo mas que pueda. El cacao que se sacó mojado y el poco que se recogió lo esttoi veneficiando a fin de que no se pierda; pero el tiempo no da lugar con las lluvias para asegurarlo enteramente.³²

Por su parte, Puerto Cabello, a pesar de ser considerado un puerto “dulce y tranquilo”, no se encontró “exempto de este azote”³³. Las fortificaciones y la Plaza de Puerto Cabello presentaron condiciones ruinosas luego del paso del huracán, pero las mismas no fueron de gran magnitud, contrario a lo sucedido en el puerto de La Guaira. De hecho, según el intendente de Caracas; “...a ellas parece que se debe la fortuna de que no huviesen sufrido un doloroso desastre la maior parte de las casas del Pueblo...” ya que las estructuras dispuestas “...pudieron resistir la furia de las aguas y precaver tan grande calamidad.”³⁴

La cara derecha del baluarte del Príncipe quedó sin escollera, se descubrió el emparrillado y por distintas partes se cuartearon los merlones. En la batería del coro, el área que da hacia el baluarte de la plaza, perdió parte de su escollera y quedó al descubierto el emparrillado. En la cara izquierda

³¹ *Ibídem.*

³² *Ibíd.*

³³ José de Ábalos. “El intendente de Caracas. Continua las noticias respectabas a los estragos causados por el Temporal padecido en los días 11 al 14 y da quenta de los que se han experimentado en Puerto Cabello y otros parages de aquella provincia remitiendo una Gazeta de Martinica que refiere los que se sintieron en ella y Santa Lucia que quedaron reducidas al estado mas lamentable”, fol. 1 rto.

³⁴ *Ibídem*, fol. 1 vto.

del baluarte del castillo de San Felipe se abrió un boquete de unas 12 varas cuadradas. También las baterías en Punta Brava y en el Trincherón de Santa Lucía presentaron daños, sus terraplenes terminaron cediendo por las lluvias y el mar. El gobernador de Caracas enumeró dichos daños:

Toda la cara derecha del baluarte del Príncipe en el frente bajo de la estacada de la Plaza de Puerto Cavello, ha quedado sin escollera, descubierto el emparrillado, cuarteados por algunas partes los merlones y partido todo el angulo flanqueado, haviendose llevado el mar la mayor parte. En la bateria del Coro por la parte que mira al Baluarte de la Prinza, tambien le ha descubierto el emparrillado, y robadole en lo restante de ella toda la escollera. En el castillo en la cara izquierda del Baluarte de San Felipe, cerca del angulo de la espalda, ha avierto un boquete desde la retreta, demas de quatro varas de alto y tres de ancho. En Punta Brava ha arruinado por parte la bateria de faginas. El trincharon de Santa Lucia en la Bateria baja, las lluvias y las crecientes del mar han hecho ceder el terraplen, y se han cuarteado por partes los merlones.³⁵

Uno de los efectos que sobreviene a este tipo de fenómenos hidrometeorológicos lo representan las continuas precipitaciones, y con ellas las inundaciones y crecientes de ríos. Las lluvias que acompañaron a San Calixto II condujeron a que los ríos Tuy, San Mateo y Turmero elevaran sus niveles regulares, en los valles centrales de la Provincia de Venezuela, tras lo cual las inundaciones:

...por las haciendas y sembradíos han ocasionado (...) lamentables daños especialmente el primero que en el valle de la Savana de Ocumare y otros terminos por donde desagua y corre ha destruido numero grande de cañaverales de Azucar y Plantios de Cacao. Los otros dos no han dejado igualmente de producir funestos efectos en la propia manera y en las sementeras de Tabaco a las que ha cabido asimismo algun quebranto.³⁶

³⁵ Luis de Unzaga y Amézaga. *Ob. cit.*, fols. 336-337rto.

³⁶ José de Ábalos. "El intendente de Caracas. Continua las noticias respectabas a los estragos causados por el Temporal padecido en los días 11 al 14 y da cuenta de los que se han experimentado en Puerto Cabello y otros parages de aquella provincia remitiendo una Gazeta de Martinica que refiere los que se sintieron en ella y Santa Lucia que quedaron reducidas al estado mas lamentable", fols. 1 vto.- 2 rto.



Con respecto a los perjuicios en la economía, el intendente Ábalos, da cuenta de los efectos a largo plazo por la presencia de este huracán, articulados con el impacto negativo que ocasionaron las lluvias extraordinarias de marzo de 1781:

...no solo se malogró gran parte de la cosecha de cacao que llaman de San Juan, y se ha perdido enteramente la de la proxima navidad sino es que han sentido considerables quebrantos las haciendas de este fruto, y tambien las de azucar, añil y demas producciones, pues creciendo extraordinariamente los rios con la continuación de las aguas ha salido de sus cauces e inundado las vegas inmediatas llebandose arboledas y haciendas enteras, maltratando otras muchas y con graves perjuicios y atrasos de la agricultura, que con estas desgracias y las demas calamidades que son efecto (...) de la guerra decaerá vastantemente del floreciente estado en que se iba poniendo con las providencias tomadas para su fomento...³⁷

De igual manera, el intendente de Caracas anunció que aún no se conocían los daños ocasionados por el huracán en las demás provincias y sus llanos, en los cuales las probabilidades de ruinas habrían de ser altas por "... lo caudaloso de muchos rios que los riegan."³⁸ Y ciertamente los hubo. Más adelante, en la misma narración, José de Ábalos señalaba que:

En la Provincia de Cumaná y sus costas me avisan los Ministros de Real Hacienda que también se hizo sentir el propio temporal pero que no causo daño particular aunque el mar agitado del uracan llego a parages donde no hay memoria de haverle visto y solamente hizo el perjuicio de robar una porcion de sal que estaba recogida en la salina de Carupano, y puesta en montones bien distante de la marina.³⁹

³⁷ Oficio del Intendente Ábalos al Secretario de Estado Gálvez. Archivo General de la Nación (en adelante AGN), *Intendencia de Ejército y Real Hacienda*, Caracas, 22 de septiembre de 1781, Tomo XV, f. 267.

³⁸ José de Ábalos. "El intendente de Caracas. Continúa las noticias respectabas a los estragos causados por el Temporal padecido en los días 11 al 14 y da cuenta de los que se han experimentado en Puerto Cabello y otros parages de aquella provincia remitiendo una Gazeta de Martinica que refiere los que se sintieron en ella y Santa Lucia que quedaron reducidas al estado mas lamentable", fol. 3 rto.

³⁹ *Ibíd.*, fol. 4 rto.

Con este escenario ruinoso en la provincia, el gobernador de Caracas dictaminó una serie de disposiciones para reparar las estructuras afectadas y para llevar a cabo los cambios y construcciones necesarios. Al mismo tiempo informó el conjunto de medidas económicas que se sucederían:

Con preferencia a todo otro objeto, he expedido mis (...) órdenes á los respectivos Comandantes e Yngenieros de las dos referidas Plazas de Puerto Cavello y Guaira , a fin de reparar con la prontitud posible los daños causados, para precaver un insulto de los enemigos que puedan intentar aprovechandose de esta adversa coyuntura; y sin embargo de que con la mira de minorar en quanto fuese posible las erogaciones de Real erario, tenia reducidos los gastos de fortificacion de la Guayra a la mitad de su anterior consumo; y los de Puerto Cavello a un mil pesos mensuales; me veo precisado a aumentar unos y otros como asimismo he montado en la Bateria del Colorado en la Guaira dies cañones de á 24 para remplazar en parte la defensa perdida; mucho mas hallandose dicha plaza abierta por cuiá circunstancia es igualmente preciso reforzar la guarnicion; sobre todo lo qual quedo providenciando de acuerdo con el Yntendente, lo mas ventajoso al servicio de S. M. y seguridad de esta provincia, cercenando los expendios de la Real Hazienda en quanto lo permiten las circunstancias del dia.⁴⁰

Con respecto a las reparaciones de los daños en las fortificaciones de La Guaira, se tiene que:

Queda concluida la Garita de Piedra labrada del angulo de la Plataforma, reparados los Parapetos y Esplanadas; cerradas las brechas de las bobedas, y rehechas las Esplanadas de ellas, y reparado todo el daño que ocasionó en este baluarte el Temporal de Octubre de 1780.⁴¹

Se han reparado los daños que causaron los temporales de Octubre de 1780, en los Baluartes de la Trinchera, y Plataforma, y en las bobedas

⁴⁰ Luis de Unzaga y Amézaga. *Ob. cit.*, fols. 336-337rto.

⁴¹ Miguel González Dávila. “Relación que manifiesta el Estado actual de las Obras de Fortificacion, que se executan en las dos Plazas de esta Provincia de Venezuela, y de las Provisionales, que con motibo de la presente Guerra y Temporales ha sido forzoso construir y reparar; y del gasto cauzado en ellas en los seis ultimos meses del año proximo pasado que con individualidad es como aqui se expresa”, fol. 640.



de este: y los causados en las Baterías de la Caleta, y Fuerza: y muralla comprendida entre estas dos Baterías.⁴²

Las modificaciones y reparos que se realizaron en ~~la Plaza de~~ Puerto Cabello, según especificaciones del ingeniero Miguel Dávila para el año de 1784, fueron:

Bateria de La Punta Sur o del Campo Santo, V. [Sector Septentrional o del Litoral de Barlovento]

En la Ysla del Castillo, por el frente que mira a la Plaza, se construyó una bateria provicional de tierra y fagina, rebestida de mamposteria y terraplenada para nueve cañones, con explanadas de madera, V. En la qual (llamada del Campo Santo) se repararon los daños que causaron las lluvias y los terraplenes.

(...).

Brechas reparadas [Sector Septentrional o del Litoral de Barlovento]

En el Castillo se cerró una brecha de trece varas de ancho y quatro de profundo, en la Cara del Baluarte San Felipe que abrió el Temporal de octubre de 1780.⁴³

Baluarte del Principe, y todo el Frente [Sector Meridional o de Sotavento (Tierra Firme)]

Se han levantados los merlones, que se llevó el Mar; se ha construido su cimiento sobre pilotage, y reparado todo el frente con escollera remplazando la que sacó el Mar.

(...)

⁴² Miguel González Dávila. "Relación individual en que se expresan las obras provisionales ejecutadas en las dos Plazas de la Guaira y Puerto Cabello de esta Provincia de Venezuela con motivo de la Guerra". AGI, *Audiencia de Caracas*, Legajo 874, 10 de febrero de 1784. Citado en Graziano Gasparini, "Morfología urbana". Graziano Gasparini y Manuel Pérez Vila, *La Guaina. Orígenes históricos y morfología urbana*. Caracas, Centro Simón Bolívar, Ministerio de Información y Turismo, 1981, pp. 129-379. Las páginas de este documento son de la 228 a la 236. La cita pertenece a la página 233.

⁴³ Miguel González Dávila. "Plano, y Perfiles del estado en que se halla el Castillo de Sn Felipe de la Plaza de Puerto Cavello: Obras nuevas que se han construido en él, desde el año de 1778, hasta el presente. Y las provisionales que se han ejecutado con motibo de la presente Guerra en varios destinos". *Servicio Geográfico del Ejército* (Madrid), Caracas, 10 de febrero de 1784. Citado en Juan Manuel Zapatero. *Historia de las fortificaciones de Puerto Cabello*, p. 158.

Bateria del Coro, y todo el Frente [Sector Meridional o de Sotavento (Tierra Firme)]

Se demolieron las Troneras cuyos fuegos eran contra el Castillo. Se ha recorrido toda la Cortina, que media entre esa Bateria, y el Baluarte del Principe cuya retreta ha sido forzoso mazizarla por haverla descarnado el temporal del año 1780, y se ha reemplazado la Escollera.⁴⁴

Bateria de Santa Lucia (Trincherón o Cortadura⁴⁵) [Sector del Sur o de los Cerros]

Fue preciso construirla de nuevo para hacerla permanente de tapias (por haberse arruinado por las lluvias), y construir en él un Cuartel, R. de tapias y Rajas de veinte y cinco varas de largo, y seis de ancho, con dos quartos para Oficial y viveres, cocina para la Tropa y repuesto de polvora.⁴⁶

Un punto interesante en las respuestas que fueron desplegadas por la Capitanía General de Venezuela y sus autoridades tiene que ver con la ayuda hacia otras colonias que también fueron afectadas. Entre las diversas comunicaciones emitidas acerca de los extensos efectos del huracán, la *Gaceta de Martinica* informaba sobre las condiciones en las que quedaron varias islas de las Antillas Menores:

En las islas de la Martinica y Santa Lucia han causado los temporales unas consecuencias bien lamentables pues segun comprendera V. E. por la gazeta de la primera que acabo de recibir y acompaño ha ocasionado la ruina de muchos edificios y fortificaciones, la desolacion de las havitaciones del campo y de las plantaciones de caña de Azucar, café y demas frutos; la perdida de los navios, asi de guerra como mercantes, que havia en sus puertos, de los quales se salvaron muy pocos, naufragaron o se estrellaron los mas en las costas y otros se hicieron al mar; y en una

⁴⁴ *Ibidem*, p. 160.

⁴⁵ La 'Cortadura' la dispuso el conde Roncali en su obra "Ynstrucciones que serviran de Gobierno" (4 de marzo de 1767), y luego recibió el nombre de 'El Trincherón' por José Antonio Espelius en su "Ynforme del Yngo. Espelius" (Valencia, 4 de mayo de 1772) (Véase al respecto Juan Manuel Zapatero. *Historia de las fortificaciones de Puerto Cabello*, p. 161).

⁴⁶ Miguel González Dávila. "Plano y Perfiles del estado en que se halla el Castillo de Sn Felipe de la Plaza de Puerto Cavello: Obras nuevas que se han construido en él, desde el año de 1778, hasta el presente. Y las provisionales que se han ejecutado con motibo de la presente Guerra en varios destinos", p. 161.



palabra ha dejado estas islas en el mas deplorable estado a que jamas se vieron reducidas sin embargo de que experimentan frecuentemente el estrago de los uracanes.⁴⁷

Ante este cuadro desgarrador, las autoridades de la Capitanía General de Venezuela mostraron su apoyo a las regiones aliadas que fueron afectadas. La documentación que se encuentra en el Archivo General de la Nación de Venezuela en la sección de Gobernación y Capitanía General, tomo XXIV presenta mucha información al respecto. Asimismo, el gobernador señaló que:

He hablado al Yntendente con eficacia a fin de que expida las mas activas ordenes para proveerles de carnes y demas producciones de estas provincias; lo que con fecha de ayer avisé al General de dichas Yslas Marques de Boville asegurandole que puede vivir mui cierto de mis auxilios en quanto pueda y me sea facultativo.⁴⁸

El impacto material de San Calixto II en la Capitanía General de Venezuela, sin lugar a dudas, fue ruinoso y además afectó los principales lugares estratégicos de la Corona Española en estos territorios: la articulación comercial y de defensa de Puerto Cabello y La Guaira; y los valles de Aragua y sus actividades agropecuarias. Además, el impacto que tuvo el mismo en el Caribe en general, permitió que afloraran la vulnerabilidad política y el contexto convulso que marcó la segunda mitad del siglo XVIII en las Indias Occidentales, producto de las crisis entre las potencias europeas y el dominio marítimo.

En este sentido, los indicadores materiales de la vulnerabilidad en la Capitanía General de Venezuela fueron tanto las ruinas (totales y parciales) de las estructuras en los puertos y de los productos almacenados en los mismos (un ejemplo fue el caso expuesto anteriormente del cacao que se encontraba en una de las bodegas en el puerto de La Guaira), como el daño en los sembradíos. En este último caso no se dan detalles de las haciendas que fueron afectadas por las crecidas de los ríos, más allá de aquellas ubicadas en los valles de Aragua.

⁴⁷ José de Ábalos. “El intendente de Caracas. Continua las noticias respectabas a los estragos causados por el Temporal padecido en los dias 11 al 14 y da quenta de los que se han experimentado en Puerto Cabello y otros parages de aquella provincia remitiendo una Gazeta de Martinica que refiere los que se sintieron en ella y Santa Lucia que quedaron reducidas al estado mas lamentable”, fol. 3.

⁴⁸ Luis de Unzaga y Amézaga. *Ob. cit.*, fol. 338 rto.

No obstante, esa región fue uno de los principales ejes del *hinterland* (con respecto al comercio) cuyo centro giraba en torno a Caracas-La Guaira que alcanzó gran parte de la Provincia de Venezuela, recibiendo y distribuyendo productos de y a los Llanos de Caracas, la zona de Barlovento, los valles de Aragua, la depresión barquisimetana, las últimas estribaciones de los Andes y la costa coriana. Estas regiones funcionaban, a su vez, como un *subhinterland*, con tres ejes prioritarios. Uno de ellos unía a Puerto Cabello con Valencia, los valles de Aragua y la entrada a los llanos de Caracas.⁴⁹

Con este escenario, es probable que esos daños que se mencionaron hayan tenido gran impacto. Si se parte de esa suposición, entonces surge la interrogante de ¿por qué si los valles de Aragua eran un punto estratégico para el sistema productivo de la Provincia de Venezuela, no se dieron mayores detalles sobre los efectos en las haciendas y sembradíos? Se necesita una segunda etapa de la investigación que abarque un mayor espectro de documentación y de reconstrucción de los contextos para tener un panorama más claro sobre las posibles respuestas a esa pregunta. Pero, adelantando una hipótesis, es posible que el sistema de defensa de la Capitanía General de Venezuela fuese prioritario por encima del sistema productivo y de los circuitos internos del mismo.

4. Defensa y vulnerabilidad en la Capitanía General de Venezuela

Los principales daños que se advirtieron en algunos territorios hoy venezolanos tuvieron lugar en los sistemas de defensa de los principales puertos de la Provincia de Caracas (La Guaira y Puerto Cabello), y también en las haciendas y sembradíos de los valles de Aragua, los cuales para ese momento eran la base de la prosperidad regional en torno a las actividades agropecuarias (cacao, tabaco, añil, algodón, café, etc.), cuyas producciones (en auge entre 1770 y 1797) favorecieron los mercados tanto locales como extrarregionales.⁵⁰

El despliegue de fortificaciones en los puertos tiene un interés de resguardo territorial y de seguridad de los enclaves económicos. Ya para la segunda mitad

⁴⁹ Véase Ramón Aizpuru Aguirre. "Comercio interior. (Siglos XVI-XVIII)". *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas, Fundación Polar, 1997, pp. 908-912.

⁵⁰ José Ángel Rodríguez. *Ob. cit.*, p. 226.



del siglo XVIII España se vio en la necesidad de proteger sus propiedades coloniales en América. Los conflictos con las grandes potencias apresuraron muchos planes defensivos, así como la necesidad de perfeccionar las obras ya realizadas, a raíz de que después de la guerra de los Siete Años, los británicos con su poderío marítimo en el Caribe, generaron problemas estratégicos a Francia y a España.⁵¹ Dentro de estos intereses, la instrumentalización y la técnica en el sistema defensivo como parte de un proceso moderno de profesionalización se hizo evidente para aquel contexto. Y bajo estos auspicios, Carlos III estableció que el brigadier de infantería e ingeniero D. Agustín Crame Mañeras se movilizase a las plazas fortificadas y puertos del área del “Mar del Norte”, “llaves de los Dominios de Ultramar”, quien había llegado a territorios venezolanos a principios de 1777, poco antes de la instauración de la Capitanía General.⁵²

Aquellas circunstancias permitieron que el impacto del huracán fuese doble. Por un lado, ocasionó daños en los enclaves económicos; y por el otro lado, se manifestó durante una altamente susceptible a los conflictos con las potencias extranjeras. Así lo evidenció el gobernador de Caracas cuando señaló la necesidad de agilizar las disposiciones: “...a fin de reparar con la prontitud posible los daños causados, para precaver un insulto de los enemigos...”.⁵³

Antes de la declaración de la Guerra, se Trabajaba en ambas Plazas con Lentitud, y á proporción de los caudales, que podian suministrar las Cajas R.s. siguiendo en ellas los Proyectos aprovados. Los costos ascendieron a 349.832 pesos, 7 ½ reales, de los que 124.699 pesos, 5 ½ reales pertenecieron a los de Puerto Cabello, la repentina noticia de la Guerra precisó á ponerlas en el mejor estado de defensa.⁵⁴

En la segunda mitad del siglo XVIII, especialmente con la actividad del conde de Roncali durante el gobierno de José Solano y Bote, se puede observar una segunda etapa en el desarrollo histórico de las fortificaciones en La Guaira a partir

⁵¹ Oriuno Lara. *Breve historia del Caribe*. Caracas, Academia Nacional de la Historia, 2000, pp. 197-198.

⁵² Juan Manuel Zapatero. *Historia de las fortificaciones de Puerto Cabello*, p. 165.

⁵³ Luis de Unzaga y Amézaga. *Ob. cit.*, fols. 336-337 rto.

⁵⁴ Miguel González Dávila. “Relación individual, en que se expresan las obras provicionales egecutadas en las dos plazas de La Guaira y Puerto Cabello de esta Provincia de Venezuela con motivo de la Guerra.” Citado en Juan Manuel Zapatero. *Historia de las fortificaciones de Puerto Cabello*, p. 156.

de la mano de profesionales competentes en la materia, que estaban interesados en la durabilidad de las obras. El proyecto que se elaboró en Madrid en 1767 para defender el puerto es el umbral de este cambio. Las labores quedaron bajo el mando del Comandante General de Ingenieros Juan Martín Zermeño.⁵⁵

Las estrategias que se pusieron en práctica al momento del evento estuvieron destinadas, precisamente, al control de los daños en las fortificaciones. En el discurso se hizo imperativo que las reparaciones de las estructuras afectadas en los puertos se hiciesen con la mayor celeridad y se plantearon las medidas económicas que permitiesen llevar a cabo la misión. El interés por el resguardo de las costas y de los principales puertos tenía sus raíces no sólo desde la creación de los mismos y la protección del sistema productivo por parte de la metrópoli frente al comercio ilícito y los ataques de piratas. En el siglo XVIII este interés se vio incrementado a partir de las distintas reformas llevadas a cabo a lo largo de dicha centuria, y ya desde la segunda mitad del siglo por el resguardo marítimo, ya que las distintas colonias, en este caso hispanoamericanas, se veían amenazadas por otras potencias extranjeras con las cuales la metrópoli estaba en conflicto.

5. Consideraciones finales

La travesía del huracán San Calixto II, arrastró cuantiosos daños en las Antillas Menores durante el mes de octubre de 1780, revelando sus condiciones críticas, y estremeciendo el despliegue de las fuerzas marítimas europeas que para ese entonces se encontraban en conflicto bélico. El fenómeno halló un contexto materialmente vulnerable, políticamente sensible y quizás institucionalmente débil o en transición; tales circunstancias favorecieron el desenlace catastrófico en diversos lugares, como fue el caso de los pequeños dominios insulares anclados en la zona oriental caribeña. Entre los mayores indicadores de aquella vulnerabilidad se encuentran la destrucción material y las pérdidas humanas. Esto queda claro cuando se revisan las informaciones que detallan lo sucedido en Martinica, Barbados y Santa Lucía, por ejemplo.⁵⁶

⁵⁵ Graziano Gasparini. *Ob. cit.*, p. 174.

⁵⁶ Para mayores detalles sobre las condiciones locales que se articularon con una amenaza natural destructora (ese huracán ha sido estimado como de categoría 5 en la escala Saffir-



Con respecto a los objetivos propuestos en la presente investigación, en torno a los daños ocasionados por el huracán en la Capitanía General de Venezuela, se tiene que los efectos negativos se circunscribieron a dos ámbitos: las ruinas materiales (con daños en fortificaciones, sembradíos y haciendas) y la posibilidad de que el comercio se viera intervenido (por las inundaciones de algunos ríos en los valles de Aragua y su impacto en las cosechas de tabaco y cacao, principalmente, así como por la interrupción de las actividades habituales relacionadas con el tema en los puertos afectados).

La vulnerabilidad material de aquellos contextos se advirtió en el sistema de defensa de los puertos. Muchas de las fortificaciones fueron dañadas y otras presentaron desajustes por la avenida del mar en aquellas costas. A pesar de que las circunstancias para la metrópoli no eran las mejores y que entre sus políticas el sistema de defensa era una prioridad los gastos en los mismos, en el caso de la Capitanía General de Venezuela antes del impacto del huracán, se habían reducidos para los puertos de La Guaira y Puerto Cabello, según especificó el gobernador de Caracas, Luis de Unzaga y Amézaga. Esas estructuras no estaban en sus mejores estados y muchas ya estaban siendo reparadas. La crecida de los ríos ocasionó daños en las haciendas y sementeras de Tabaco, cañaverales de azúcar y plantíos de cacao (uno de los pilares del sistema productivo de la Capitanía para ese momento). Las lluvias e inundaciones no eran una novedad para aquellas regiones. De hecho, cuando el intente de Caracas, José de Ábalos, realizó informes dando noticias sobre los daños, recalcó que faltaban tener datos sobre los estragos en otras provincias y sus llanos pero asumía que sí los hubo porque seguramente los ríos también se habían desbordado ya que muchos eran caudalosos.

En este sentido, y a pesar de que la probabilidad de ocurrencia de este tipo de fenómeno natural en las regiones de la Capitanía General es baja, el huracán de San Calixto II presentó daños considerables, especialmente en zonas de vital importancia en términos económicos y defensivos, prevaleciendo las respuestas de las autoridades con respecto a este último ámbito.

Este contexto conduce a preguntarse por las ubicaciones de los asentamientos y por la relación con la naturaleza de las poblaciones. Bajo

Simpson) y permitieron la detonación del desastre, se necesitan investigaciones partiendo de las herramientas teórico-metodológicas del Estudio Histórico y Social de los Desastres que puedan perfilar los estudios sobre el caso en esas regiones.

esas directrices, los estatutos de las leyes indianas sobre el poblamiento y urbanización contemplaban, y no hay quien dude de ello, la escogencia de los mejores lugares de acuerdo a su percepción geográfica, principalmente para sus beneficios económicos. No obstante, la falta de atención directa a los eventos recurrentes y fenómenos intempestivos condujo a convivir de manera vulnerable con las condiciones del entorno. Ese es el caso particular de las lluvias y las inundaciones. Con la presencia de San Calixto II en la Capitanía General de Venezuela se pudieron advertir estos procesos. Las medidas desplegadas para solventar los daños estuvieron enfocadas principalmente en el conflicto que los mismos generaban al sistema de defensa y no necesariamente en la región geohistórica.

De hecho, el poco riesgo asociado a los huracanes condujo a que no se tuviera memoria de este tipo de eventos. Poco antes de su impacto, el ingeniero D. Agustín Crame señaló que "...el fondadero de la Guaira es bueno, y aunque es una costa sin resguardo no hay huracanes ni vientos recios que lo hagan de peligro."⁵⁷ Y de los registros que se tienen al respecto, sólo se manejan casos posteriores a 1780, como por ejemplo durante el siglo XIX los huracanes de 1877 y 1892. En el siglo XX para 1933, 1974, 1988 y 1993.

Sin embargo, las condiciones vinculadas con el mismo, como las lluvias y las inundaciones, sí han convivido con estas regiones. Para el caso de Litoral Central también se tienen eventos de flujos torrenciales con connotación de desastre durante los años de 1740, 1781, 1797 y 1798. Esto no significa que antes no hubiesen ocurrido, sino que no se habían cruzado con un contexto vulnerable que permitiese otorgarle un significado negativo. O bien no hay registros al respecto. Las historias locales de cada zona podrían arrojar mayores datos.

Esta investigación, para concluir, contribuye al estudio de una coyuntura que no ha sido estudiada por la historiografía venezolana hasta los momentos y que puede ofrecer otras miradas en torno a grandes procesos históricos como la seguridad y defensa, la territorialidad, el poblamiento, las estrategias de adaptación, la relación con la naturaleza y especialmente sobre la vulnerabilidad en la sociedad colonial.

⁵⁷ Agustín Crame (15 de mayo de 1778). Citado en Graziano Gasparini. *Ob. cit.*, p. 218.



LA ARTILLERÍA NOVOHISPANA ANTE EL FANTASMA DE INVASIÓN NAVAL, 1762-1808

Artillery Novohispana invasion to the phantom of naval, 1762-1808

Eder Antonio de Jesús
Gallegos Ruiz

Universidad Pablo de Olavide, de Sevilla. Licenciado en Historia con mención honorífica, Universidad Veracruzana, (México); estudios del Máster en Historia de América Latina, Universidad Pablo de Olavide, de Sevilla (España); cursos de Seminario en Historia Comparativa, Centro de História d'Aquém e d'Além-Mar (CHAM), Universidad Nova de Lisboa (Portugal). Diplomado en Conocimiento vital del Caribe, Universidad Tecnológica de Bolívar (Colombia). Correo Electrónico: goseder@gmail.com.

Recibido: 30/07/2014

Aprobado: 27/08/2014

Resumen: Este artículo se sitúa entre los temores de invasión naval a Nueva España generados por las tomas de La Habana y Manila de 1762 hasta la crisis napoleónica de 1808. Detalla cómo urgió incentivar tecnología militar de punta para balancear las escasas fuerzas armadas. Como el entorno geográfico influyó en el tipo —hierro o bronce— de instrumentales existentes, que no necesariamente los más adecuados para un *casus belli*. Por otra parte, el cuerpo de conocimientos para su efectivo uso fueron una caravana Atlántica que, al toparse con las particularidades novohispanas, creó una cultura entorno al frío metal de los cañones.

Palabras clave: Tecnología, armamento, ciencia militar.

Abstract: This article is between fears of naval invasion of New Spain-generated shots of Havana and Manila from 1762 to 1808 Napoleonic crisis. Encourage urged details how military technology to balance scarce military. As the geographical environment

influenced the type-iron or bronze-existing instrumental, not necessarily the most appropriate for a *casus belli*. Moreover, the body of knowledge for effective use were an Atlantic convoy, when confronted with the peculiarities of New Spain, created a culture around the cold metal of the guns.

Key words: Technology, armament, military science.

1. El dilema novohispano ¿Cómo orquestar una adecuada defensa costera?

Deben estar acostumbrados al fuego que solo sabe dar la artillería, para que su estruendo, en vez de asustarles, les dé más confianza en su propio poderío, mas tesón y les incremente el valor.¹

José de Gálvez.

Al observar de frente la organización del virreinato de la Nueva España se encuentra una hazaña y a la vez un reto explicativo, ¿Cómo defender un territorio tan vasto y de tan diversa geografía? Es decir ¿Cómo se defiende el *statu quo* en una sociedad sin el constante apoyo de fuerzas armadas? Ya que en los dos primeros siglos de vida virreinal la casa de Habsburgo promovió la desmilitarización de la sociedad de castas, indios y criollos por igual. Sin embargo para la segunda mitad del siglo XVIII, como bien ha trabajado Christon Archer, la administración Borbónica ante las estrepitosas caídas de Manila y la Habana necesitó urgentemente crear en una defensa funcional basada en la organización, administración y las habilidades bélicas, es decir, el rescate de una cultura militar perdida entre las tradiciones guerreras nativas y las artes militares de los (re) conquistadores españoles.²

Una reforma militar limitada por una sociedad que no posee una cultura bélica, o que no ha tenido acercamientos con la disciplina castrense, puede

¹ AGI. Santa Fe., 577-A. Dictamen de Gálvez. 1779.

² Véase. Christon Archer, "The role of the Military in Colonial Latin America" en *The History Teacher*, vol. XIV, N° 3, Long Beach, 1981, pp. 413-421; *El ejército en el México Borbónico: 1760-1810*, México DF, FCE, 1983, 400 pp.



balancearse con la introducción de tecnología³ que dote de facultades para la defensa de un territorio; ya que, como menciona Geoffrey Parker, sólo la receptividad de tecnologías como el fuego de mosquetes y la artillería pueden cambiar el juego de la guerra, aunque conviene preguntarnos si la “technological edge” puede ser suficiente para asegurar una victoria⁴, siendo las ideas de la ilustración las que aceleran y fomentan el reformismo borbónico español en un proceso de “militarización de la ilustración”.⁵ Un cambio basado en una visión del mundo menos teológica y más racionalista, ponderando el sentido práctico de los conocimientos, y con ello las ciencias y tecnología,⁶ al puro estilo del axioma Baconiano.⁷

En la metrópoli la celeridad por resolver sus necesidades imperiales de producción artillera, así como la explosión de avances tecnológicos y normatividades que el siglo el siglo XVIII, hizo surgir ordenanzas y academias en un programa para profesionalizar el uso de la tecnología que era garante del antiguo régimen. Mientras tanto, en la América española la artillería solo se limitaba a su uso empírico dentro de añejas fortalezas o en pequeños grupos de las compañías fijas de infantería, encargadas de utilizar cañones y demás piezas

³ Me adhiero a la primera y cuarta acepción de la RAE: 1º) Conjunto de teorías y de técnicas que permiten el aprovechamiento practico del conocimiento científico. 4º) Lenguaje propio de una ciencia o de un arte.

⁴ “Technological edge” se refiere a las diferencias en armamentos como una delgada línea que define las relaciones de poder entre los pueblos a lo largo de la Historia. Geoffrey Parker, Cambridge Illustrated History of Warfare, Londres, Cambridge University Press, 1999, p. 2.

⁵ Véase. Enrique Martínez et al (ed.) *Ilustración, ciencia y técnica en el siglo XVIII español*, Valencia, Universitat de Valencia, 2008, 408 pp.

⁶ Prueba de ello son los constantes proyectos estadísticos y topográficos con fines cartográficos por parte de ingenieros militares a partir de la segunda mitad del siglo XVIII en la Nueva España. Véase. María del Carmen León, “Reconocimiento territorial y obra cartográfica de los ingenieros militares en Nueva España (Segunda mitad del siglo XVIII)”, en *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. X, N° 218, Barcelona, Universidad de Barcelona, 2006. <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-55.htm>.

⁷ Tras la lectura de los teóricos anteriormente citados, en el desarrollo de este texto estoy de acuerdo con el axioma de Francis Bacon, el conocimiento es poder. Geoffrey Parker. *óp. cit.*, p.2; Jared Diamond, *Armas, gérmenes y acero. Breve historia de la humanidad en los últimos 13, 000 años*, Madrid, Editorial Debate-Pensamiento, 1998, p. 275; Carlo Maria Cipolla, *Las Maquinas del tiempo y de la Guerra: Estudio de la génesis del capitalismo*, Barcelona, Editorial Crítica, 1999, pp. 89-146.

de fuego.⁸ En el caso particular de la Nueva España, tradicionalmente solo se disponía de la Guardia personal del virrey o del real palacio.⁹

Aunque el peligro rondó frecuentemente las costas del virreinato novohispano desde la segunda mitad del siglo XVII: con ataques piratas a Campeche en 1678, a Tampico en 1682 y a la mismísima Veracruz en 1683. Fueron las hostilidades iniciadas con la entrada de España en la Guerra de los Siete Años en 1761, las estrepitosas caídas de la Habana y Manila ante los Ingleses en agosto y octubre de 1762, así como la pérdida de Florida tras el tratado de Paris en 1763, los gélidos recordatorios de la imperiosa necesidad de crear cuerpos fijos operativos; pero sobre todo eficientes defensas, así como dotar de artillería a zonas estratégicas hasta entonces olvidadas.

La segunda mitad del siglo XVIII se caracterizó por la lucha Atlántica, convirtiéndose en la discordia y pugna de las naciones occidentales. España también define su orientación atlántica en un “redescubrimiento” del potencial de sus territorios como colonias y no solo como reinos, integrándolas a la balanza del poder europeo como un factor más dentro de un nuevo orden global.¹⁰

La reciente importancia de América dentro de este orden incrementaba las posibilidades de peligro, no solo de un ataque naval y posterior saqueo, como había sucedido siglos anteriores; sino de una invasión masiva terrestre, que utilizaría las posiciones perdidas por la corona ante los ingleses como trampolines hacia el corazón de la América septentrional.

Esto era posible también gracias a los avances técnicos, en las comunicaciones, en el armamento y pero sobre todo en las capacidades de la moderna flota inglesa que por primera vez se podía enviar grandes contingentes de efectivos y tener el tonelaje suficiente para portar gran poder de fuego hacia todas las posesiones de las monarquías bubónicas.¹¹

⁸ Juan Marchena, *Oficiales y soldados en el ejército de América*, Sevilla, E.E.H.A, 1983, p. 65.

⁹ Manuel Gómez et al, *El ejército de los Borbones: Organización, uniformidad, divisas y armamento*, Madrid, Servicio Histórico Militar/Museo del Ejército, 1999, p. 8.

¹⁰ María Guadalupe de la Fuente, *El arte militar en la Nueva España, 1762-1808*, México DF, tesis para obtener el grado de Doctor en Historia por la UNAM, 2005, p. 48

¹¹ Ian Dickie et al. *Técnicas bélicas de la guerra naval. Equipamiento, técnicas de combate, comandantes y barcos*, Madrid, Libsa, 2009, pp. 125-126.



Figura 1. Región de relevancia artillera.



Fuente: Calderón, José Antonio. 1984, p. 36.

Dicho connato de invasión hizo que la preocupación principal de la Corona fuera reforzar la estructura defensiva en las colonias. No es coincidencia que en 1764 Juan Villalba y Angulo llegara con la misión de reformar un aparato militar que hasta entonces dejaba mucho que desear, y que a pesar de sus rencillas con el Virrey Cruillas, logró reorganizar y disciplinar las ineficientes milicias y crear varios cuerpos fijos más.¹² En esta reforma defensiva las costas tendrían un papel principal¹³, un fulminante escalofrió en las espaldas de aquellos que dirigieron la administración borbónica por la dificultad que suponía el defender satisfactoriamente a la Nueva España, un vasto territorio, con tan extensos litorales del Pacífico y Atlántico que serían la pesadilla de cualquier administración.¹⁴

¹² Véase: Christon Archer, *op. cit.*, 413 pp.

¹³ Matilde Souto, "Las transformaciones del puerto de Veracruz en el siglo XVIII, de sitio de tránsito a sede mercantil" en *El comercio exterior de México 1713-1850*, México DF, Instituto de investigaciones Dr. José María Luis Mora/IIHUNAM, 2000, pp. 110-139.

¹⁴ No está de más recordar que la toma de la Habana por tropas inglesas en 1762 pudo haber tenido un desenlace distinto si se hubiera emplazado artillería en la posición de los altos de la Cabana, desde donde los ingleses bombardearon masivamente la fortaleza del Morro, la Habana y su puerto con baterías de artillería pesada tipo mortero. Véase. Christer Jörgensen et al. *Técnicas Bélicas del mundo moderno, 1500-1763. Equipamiento, técnicas y tácticas de combate*, Madrid, Editorial Libsa, 2007, pp. 205-209.

Esta reforma defensiva iba acompañada de la movilización alterna de un cuerpo de ingenieros militares al Virreinato, desde la segunda mitad del siglo XVIII llegaron en números nunca antes vistos.¹⁵ Su objetivo era cartografiar el territorio, rediseñar trazas urbanas y por supuesto remodelar las fortalezas, cuyos cañones eran garantes por excelencia de la defensa costeras. En esta investigación principalmente nos centraremos en torno a los casos de Veracruz y Acapulco, escudos de grandes urbes como México o Puebla, o de los ricos centros como Antequera, regiones estratégicas que están ligadas a la presencia de tecnificación militar naval.

En esta inmensa extensión de Nueva España, la corona privilegió tres intereses técnico-científicos de carácter ilustrado: el botánico (medicina), el minero (metalurgia) y el militar (cartografía e ingeniería), los cuales convergieron en la más urgente protección de sus fronteras. Reflejo de esto son las expediciones científicas, militares, reconstrucción de fortalezas y la habilitación de nuevas estructuras, actividades primordiales de la Corona en la segunda mitad del Siglo XVIII.

Es decir, se buscó además de la modernización en la administración y el reclutamiento, el aumento del armamento, especialmente la artillería. No obstante el reducido abasto de pertrechos de las fuerzas continuó mayormente bajo el control de las fábricas españolas de armamento.¹⁶ Por otra parte, debido que el sistema de abastecimiento, recolección y producción de armas de grueso calibre para defenderse era ínfimo, tanto como la cantidad de personal cualificado en el uso de cañones y el estado físico de las piezas, el diverso paisaje novohispano era considerado como un arma de doble filo, ya que las enfermedades y la escasez de poblaciones costeras podían provocar al extranjero una angustia logística de proporciones titánicas, por lo que se pensaba que podían ser la mejor defensa.

En este apartado se denomina tentativamente como “cultura artillera” al conjunto de normatividades, teorías y prácticas en torno a la adecuada aplicación de esta técnica desde que asechó el fantasma de la invasión. Roses

¹⁵ María del Carmen León, *óp. cit.*

¹⁶ Cristina Soriano. “La Huerta del Colegio de San Gregorio, asiento del taller de Manuel Tolsá y su transformación en fundición de cañones, 1796-1815”, en *Historia Mexicana*, núm. 4, vol. LIX, México DF, 2010, p. 1403.



burocráticos, criollos insatisfechos y la inamovible constante del clima costero fueron factores que se desarrollaban dentro de un estado de guerra casi constante de la corona española. Por ejemplo, contra Inglaterra entre 1779-1783, 1796-1802 y de 1805 a 1808, contra la Francia de la Convención de 1793 a 1795 y contra la ocupación Napoleónica de la península de 1808. Existió además una estrecha relación entre esta intermitencia bélica, las reformas militares y la política económica española, ya que los elevados gastos de producción de piezas y pertrechos que implica una guerra requería de pesadas cargas de contribuciones fiscales a las colonias, siendo precisamente la Nueva España la que más aportó a la península y a los “situados” del Caribe.¹⁷

Estos fondos estaban ligados a monopolios como el tabaco, a los recursos hacendarios que no tenían destino específico, así como los préstamos y donativos solicitados por la corona, inscritos en la política de endeudamiento que se incrementó con la aparición de los “vales reales”. Dicha política económica impactó en todos los sectores de la población a lo largo de tres décadas, empobreciéndolos hasta el hartazgo, lo que al finalmente sería un factor del proceso iniciado en 1808, que abordaré.¹⁸ El estado y desarrollo de un sistema artillero creado ante tales circunstancias pretendía combatir el pavoroso fantasma de las invasiones extranjeras, sin saber que el inminente peligro vendría del sitio menos esperado por el gobierno colonial, no de allende las costas, sino de la retaguardia del sistema, del corazón de la sociedad misma.

2. Ingenieros, zonas estratégicas y el estado de sus piezas

Como las unidades de artillería se concentraban en las grandes plazas, su principal característica fue su inmovilidad, pues tenían como función específica defender los puntos clave de cada territorio y nunca se movían de allí. La

¹⁷ Carlos Marichal. “Las guerras imperiales y los prestamos novohispanos, 1781-1804” en *Historia Mexicana*, núm. 4, vol. XXXIX, México DF, 1990, p. 902.

¹⁸ Véase. Josefa Vega, “Los primeros prestamos de la guerra de independencia, 1809-1812”, en *Historia Mexicana*, núm. 4, vol. XXXIX, México DF, 1990. pp. 909-931; Luis Jauregui, “Las contribuciones extraordinarias y sus efectos administrativos, 1808-1814” en *La Real Hacienda de la Nueva España. Su administración en la época de los Intendentes, 1786-1821*, México DF. UNAM-Fondo de Cultura Económica, 1999, pp. 221-281

artillería, del mismo modo estaba íntimamente ligada a un blanco fijo, las fortificaciones, que a mediados del siglo XVIII eran el exoesqueleto protector de aquel ser vivo llamado Nueva España, sus arterias los puertos, puntos clave de un sistema económico basado en el comercio de altura, fuera Atlántico con sede en Veracruz o Pacífico en Acapulco. Compuertas de un comercio ecléctico a Lima, Manila, La Habana o Sevilla, ambas necesitaban de grandes cerrojos, encarnados como ya mencionamos por el castillo de San Diego de Acapulco y la isleta de San Juan de Ulúa.

A partir de la entrada de España en la Guerra de los Siete años, el conocimiento del terreno, el estado de las fortalezas y sus cañones se volvió un tema capital dentro de la agenda de la Corona. Entre 1764 y 1794 llegaron 70 ingenieros militares a Nueva España, convirtiéndose en la comandancia más importante de América.¹⁹ Este cuerpo se emplazó en las zonas estratégicas antes mencionadas para trazar planos, erigir murallas, habilitar caminos o sugerir remodelaciones logísticas y defensivas. No nos centraremos en las labores de cada uno de estos, ya que no hay espacio para un análisis tan extenso, sino en el impacto que algunos causaron en la reestructuración física y aprovechamientos de las piezas de artillería; así como en ejemplificar su encarnizada lucha contra los elementos. La llegada de estos individuos fue el primer punto de un proyecto de revitalización de una tecnología hasta entonces oxidada.²⁰

Los principales focos de artillería se hallaban en torno a las fortalezas de los litorales; sin embargo estos ya databan desde el siglo XVI, por lo que era de suma importancia contar con nuevo sistema. En un principio solo se intentó mejorar la defensa portuaria cambiando las rutinas del personal, aunque pronto cayeron en cuenta que la verdadera reforma tendría que darse en el ámbito de la calidad del personal y sobre todo del armamento apostado.²¹

Sin embargo, el Virrey Cruillas conocía de sobra la carestía de armas para los contingentes de guarnición y de milicia que pudiese poner en pie de guerra. Por eso se vio en la necesidad de comprar por la Real Hacienda toda clase de

¹⁹ María del Carmen León, *óp. cit.*

²⁰ *Ibidem.*

²¹ Guadalupe Pinzón. "Los bastiones de la Nueva España. La importancia defensiva de los establecimientos portuarios en el siglo XVII" en *ULUA, Revista de Historia sociedad y cultura*, núm. 7, Xalapa, 2006, p 16.



armas blancas, de fuego y cañones ligeros, viéndose dueño de un arsenal dispar en municiones, calibres y piezas de distintas épocas, y por tanto de dudoso rendimiento. Este bajo nivel en las armas de reciente adquisición permitió que las añejas piezas de los centros estratégicos preferentemente se conservaran.²²

Comenzando con la zona entorno al puerto de Veracruz, desde mediados del siglo XVIII el estado de la artillería era penoso. Por ejemplo, en 1758 los 95 cañones de hierro y bronce que disponía la guarnición de Veracruz solo funcionaban 29; el resto eran tan viejos que eran inservibles, o eran de pequeño calibre, o no había municiones de su tamaño;²³ y respecto a la fortaleza de San Juan de Ulúa, hasta julio de 1766 aún se expresaba que de los 89 cañones buenos, solo 39 de calibre de a 24 eran eficaces.²⁴ Otra descripción nos la aporta José Antonio de Villaseñor en su “Theatro Americano”:

El castillo de San Juan de Ulúa y su guarnición se habían reducido casi a la de tiempos anteriores a la guerra y que en las baterías rasantes de nueva construcción podían montarse otros tantos cañones. Mientras que en el Baluarte de la Concepción, usado para defender el canal homónimo al norte de la ciudad, se hallaban 16 piezas de artillería sin especificar sus calibres, al tiempo que la defensa sudeste de la ciudad corría a cargo del Baluarte de Santiago montando 24 piezas de artillería más 2 culebrinas y tres pobres almacenes de pólvora.²⁵

Por tanto, se iniciaron obras de defensa del puerto a cargo de Lorenzo de Solís, pero su fallecimiento y la designación de Agustín López de la Cámara como nuevo encargado de las obras defensivas, motivó al Virrey Marques de Cruillas a inspeccionar por el mismo las obras en Veracruz el 2 de mayo de 1762.²⁶ Este vislumbró la posibilidad de fácil desembarco enemigo que ofrecía la barra de Antón Lisardo por lo que ordenó la creación de dos baterías

²² José Antonio Calderón, *Virreyes de Nueva España. (1759-1779)*, Tomo I, Sevilla, E.E.H.A, 1967, p. 51.

²³ Juan Ortiz. *El teatro de la Guerra. Veracruz: 1750-1825*, Xalapa, Universidad Veracruzana, 2010, pp. 50-51.

²⁴ José Antonio Calderón. *óp. .cit.*, p. 194.

²⁵ José Antonio Calderón. *Historia de las fortificaciones en Nueva España*, Madrid, Escuela Superior de Investigaciones Científicas/CSIC/Gobierno del Estado de Veracruz, 1984, pp. 136-137.

²⁶ *Ibid.*, p. 149.

de artillería, la primera al sureste con cuatro cañones y la segunda al norte protegería la entrada de Alvarado con siete cañones.²⁷ Para 1766 ya se había agregado un cañón más para la defensa de la entrada de dicha población.

En la obra “Fortificaciones en Nueva España”, de José Antonio Calderón Quijano, se menciona la existencia de once cañones en Alvarado para 1762, mientras que en “El ejército de los Borbones”, de Manuel Gómez, se alude a la existencia de doce cañones hacia 1766. El dato relevante no es saber el número de cañones exactos, sino que ambas fuentes mencionan que una aplastante mayoría eran de 3 y 5 pulgadas de calibre, lo que nos habla de armas ligeras de gran movilidad para una rápida respuesta, además todas eran piezas recientemente apostadas y exclusivamente de bronce, esto se explica por las condiciones del climáticas de la zona costera cuya humedad y salinidad inutilizaba las piezas de hierro por su mayor índice de oxidación.

Desgraciadamente las añejas piezas de hierro de calibres monstruosos, en dudoso estado y las pequeñas piezas con deterioradas cureñas, seguían siendo la mayoría del arsenal artillero disponible en la plaza de Veracruz y en el fuerte de San Juan de Ulúa. Las preocupaciones de una invasión inglesa desde las posiciones de la Florida, y sobre todo desde Jamaica, a la zona del puerto de Veracruz iban en aumento, en consecuencia las dunas de los alrededores se habían allanado, como el médano de Vergara donde se instaló una batería para seis cañones.²⁸

Los ingenieros militares que dirigían las obras, tras un periodo de actividad frecuentemente solicitaban aumentos salariales o ascensos, cosa que dejaba registros escritos. Gracias a estos documentos podemos conocer las mejoras que Diego Panes efectuó en San Juan de Ulúa: desde 1763 la doto de artillería de bronce y coloco un revellín o muro externo llamado San José, donde habilito 16 piezas de hierro de calibre de a 36 pulgadas.²⁹

A principios de 1763 partía de Cádiz el ingeniero militar Manuel de Santisteban, quien por solicitud del Virrey Cruillas aplicaría una remodelación a la defensas del arrecife de La Gallega (Veracruz) mediante un revellín

²⁷ *Ibid.*, p. 151.

²⁸ José Antonio Calderón. *op. cit.*, p. 153.

²⁹ *Ibid.*, p. 155.



hexagonal con la finalidad de funcionar como parapeto de artillería en 1765.³⁰ Además propuso modelos para fortificar el puerto, autorizados por Juan de Villalba y Angulo basados en nuevas puertas para la ciudad, cuerpos de guardias, almacenes hospitales y más arsenales de artillería.³¹

Las constantes injerencia de Villalba y José de Gálvez en los asuntos administrativos mermaron la autoridad política y militar del Virrey Cruillas, quien rápidamente fue sustituido por Carlos Francisco Marques de Croix. A pocos días de haber desembarcado en Veracruz ya estaba estudiando planes defensivos. En 1767 Croix respondiendo a las sugerencias de Santisteban pedía a los almacenes de la metrópoli enviar para Veracruz artillería: 64 piezas de bronce y 40 de hierro, 12 morteros de bronce y 4 mil balas; además solicitaba una compañía de artillería, dos obreros y un fundidor de la maestranza de Sevilla para hacer cañones en la maestranza de México.³² Como observamos en el pedido la mayoría era de piezas de bronce ya que el clima dañaba aquellas de hierro, pero debiendo ser todo esto conocido en Madrid sorprende que finalmente se enviasen todas las de hierro y solo 23 de las 64 solicitadas de bronce, de a 8, 16 y 6 pulgadas de calibre.³³

Sobre los planes defensivos que atendió, el primero fue un proyecto impulsado por el Mariscal Antonio de Ricardos auxiliado por el teniente de ingenieros Miguel Corral; ambos abogaban por la creación de nueva baterías de entre ocho y diez cañones cada una, iguales a las existentes en las costas de España. El emplazamiento sería la punta norte de Alvarado, boca del río Jamapa, punta de Mocambo, punta Bellaca, río de la Antigua, dos en el terreno en medio de este río y punta Bellaca, boca del río Chachalacas y boca del río Juan Ángel. Sin embargo el proyecto solo quedó en papel.³⁴

Retomando los modelos de defensa del puerto de Santisteban, el Conde de Aranda resolvió finalmente que se detuvieran las obras, Veracruz debía

³⁰ *Ibid.*, pp. 162-163.

³¹ *Ibid.* p. 167.

³² José Antonio Calderón, *Virreyes de Nueva España. (1759-1779, Tomo I, Sevilla, E.E.H.A., 1967, p. 193.*

³³ *Ibid.*, p. 194.

³⁴ José Antonio Calderón. *Historia de las fortificaciones en Nueva España*, Madrid, Escuela Superior de Investigaciones Científicas/CSIC/Gobierno del Estado de Veracruz, 1984, p. 174.

quedar abierta y tampoco se fortificarían las costas. El problema radicaba en que al ser tomados los reductos podrían ser usados por los ingleses con facilidad, por lo que se prefería una defensa “elástica”; además argumentaba las inclemencias meteorológicas, las enfermedades y la difícil adecuación de las piezas de artillería al perímetro y configuración de la ciudad.³⁵

Pero esta resolución no satisfacía ni a los habitantes Novohispanos, ni a los intereses de los comerciantes, ni a los ingenieros militares, ni siquiera al propio Virrey Marques de Croix. Éste propondría en octubre de 1766 fortificar los caminos a México y la zona de Perote, comenzando una álgida controversia con Aranda que finalmente ganaría, comenzando su construcción en junio de 1770 y concluyendo el proyecto en la administración de su sucesor el Virrey Bucareli y Ursua a fines de 1775.³⁶

Durante la administración de Bucarelli el ingeniero militar Agustín de Crame descubrió que en San Juan de Ulúa hubo artillería fundida en Filipinas, y que se estaba trasladando a España por ser inútil, lo que lo convenció de que la maestranza de Sevilla podría enviar nuevas piezas a Manila atravesando el Istmo de Tehuantepec en su trayecto, beneficiando a Nueva España al convertirla en intermediaria. Por ello realizó una serie de expediciones con la finalidad de crear una red de vías fluviales que facilitara el transporte de los cañones. Desgraciadamente a pesar de una infructuosa búsqueda en los archivos no se encontró ningún antecedente que pudiera sustentar el proyecto, y fue rechazado.³⁷

Para 1779, año en que el Virrey Martín de Mayorga inició su administración, España reanudó hostilidades contra Gran Bretaña, y Veracruz compartía con la Habana la opción de objetivo prioritario de la flota inglesa; así la preocupación que se había acumulado en todos los años que hemos avanzado parecían vivir su prueba de fuego, movilizándose incluso las milicias, entrando en contacto con las baterías de cañones de Mocambo y Alvarado, que en meses serían destruidas y remodeladas tras la Junta de Guerra de 1782.³⁸

³⁵ *Ibid.*, p. 176.

³⁶ *Ibid.*, p. 187.

³⁷ José Antonio Calderón, *Virreyes de Nueva España. (1759-1779*, Tomo I, Sevilla, E.E.H.A., 1967, p. 625.

³⁸ José Antonio Calderón. *Historia de las fortificaciones en Nueva España*, Madrid, Escuela



El virrey Mayorga sugirió que la fortaleza de San Carlos en Perote por sus errores de diseño en lugar de ser sede de acantonamiento fuera depósito general de víveres y de armamento, situándose solo dos compañías de custodia.³⁹ Los defectos finales del edificio, que lo hacían poco provechoso para una defensa, le convertirían en el mayor almacén de cañones de todo el Virreinato.

El fuerte de Perote [...] sus grandes defectos [...] poca resistencia si fuese atacado regularmente y por consiguiente el poco aprecio que merece ser, pero debe tenerle grande si se considera como unos almacenes de boca y guerra para auxiliar a Veracruz y al Castillo de San Juan de Ulúa...⁴⁰

En San Carlos no solamente se ubicaron almacenes de cañones, también se erigió un maestranza. La relevancia de la tecnología artillera acumulada fue tal que afectó el entorno de Perote, una década después de su construcción se realizó un tala indiscriminada de los recursos forestales de la zona con el fin acoparse de las maderas necesarias para la construcción de pertrechos de artillería, es decir las cureñas, para proveer a las fortificaciones, guarniciones y baterías que convenga.⁴¹

Durante estos años se alteró completamente el plan estratégico defensivo de la Nueva España, cifrado hasta entonces solo en las posibilidades de la fortaleza de Ulúa y el puerto de Veracruz para dar una mirada al interior, dejándose un “hinterland” de más de treinta leguas. Un factor que impulsó este cambio fue una revaluación de la efectividad de las baterías costeras, pues debemos recordar que este tipo de fuego solo es auxiliar, y sin el apoyo de una fortaleza en forma en las cercanías se volvía inútil para impedir que el enemigo pisara tierra, si realmente estaba determinado, además que esos cañones mal protegidos podrían capturarse y ser reutilizados por los atacantes.

Lo que si se necesitaba ser reutilizado eran los materiales con los que estaban hechos los cañones. En San Carlos hacia 1785 los almacenes estaban llenos de efectos inservibles como los montajes, se sugirió quemarlos para

Superior de Investigaciones Científicas/CSIC/Gobierno del Estado de Veracruz, 1984, p. 189.

³⁹ *Ibidem.*

⁴⁰ Ignacio Escalante (imp.). *Instrucciones que los Virreyes de Nueva España dejaron a sus sucesores*, Tomo II, México DF, Imprenta de Ignacio Escalante, 1873, p. 263.

⁴¹ AGN. Indiferente de Guerra. Caja 3370, exp. 016. N° 24. Carta de Marcos Keating al Exmo. Virrey Conde de Gálvez. Marzo de 1785.

aprovechar el hierro y venderse a favor de la Real Hacienda en pública subasta o mínimo que el hierro de las cureñas viejas pudiera servir para crear nuevas sin gastos al erario.⁴² Estas medidas se debían al intermitente estado de guerra con Gran Bretaña, que además provocó que se suspendieron los envíos de hierro, metal que era traído desde Vizcaya, otorgando mayor valor a dicho metal ya que la carestía afectó a la industria minera porque se empleaba en la elaboración de herramientas, lo que finalmente impactaba en la economía total del Virreinato.⁴³

Las posteriores administraciones de Revillagigedo, Branciforte, Aranza, Marquina e Iturrigaray tendrían algo en común, ponderarían el estado de las tropas acantonadas y la reestructuración de las milicias. Compartiendo una gran preocupación por el poder del entorno: por ejemplo, las grandes tormentas de arena que dificultaban la limpieza de los grandes cañones, al tiempo que formaban grandes dunas frente a las murallas, inutilizándolas constantemente.⁴⁴ Además de la alarma epidemiológica constante causada por la fiebre amarilla, priorizando el saneamiento de Veracruz con hospitales. Esta política defensiva siguió durante la primera década del siglo XIX, por lo que las remodelaciones materiales a las fortalezas y el estado de la artillería quedarían en segundo término. Para 1806 los cañones y las cureñas se encontraban en pésimo estado dentro de los almacenes o Atarazanas del puerto de Veracruz.⁴⁵

La preocupación casi exclusiva de tropas se debía a que al común temor de una invasión terrestre inglesa o una incursión francesa, se sumaba la posibilidad de una invasión más populosa por parte del reciente estado angloamericano.⁴⁶

⁴² AGN. Indiferente de Guerra. Caja 3370, exp. 016. Carta de Marcos Keating al Exmo. Virrey Conde de Gálvez. 22 de agosto de 1785.

⁴³ Gerardo Sánchez. “La ferrería de Coalcomán y la guerra de Independencia” en *La corona en llamas. Conflictos económicos y sociales en la Independencia de Iberoamérica*, Castellón de la Plana, Universitat Jaume I, 2010, p. 263.

⁴⁴ Hacia 1796 existía una batería de 10 cañones en las playas de Mocambo sumamente deteriorada por la arena debido a que los cimientos de la construcción se hicieron en una loma, misa que las tormentas movieron y finalmente se desquebrajaron los muros y la explanada. AGN. Indiferente de Guerra, vol. 507^a, exp. 5, f. 8.

⁴⁵ AGN. Indiferente de Guerra. Caja 4041, exp. 011. 15 de diciembre de 1806.

⁴⁶ En las instrucciones que Marquina le dejó a Iturrigaray se ve indudablemente el menosprecio por las fortalezas de Nueva España, Iturrigaray creyó no obstante que Ulúa era inexpugnable y que en Veracruz sacando a las familias y los caudales la fiebre amarilla haría el resto. Aun así temía la derrota si se concertaba una invasión norteamericana. José Antonio Calderón. *Historia*



Ahora bien, no solo la zona alrededor del puerto de Veracruz era de tránsito de mercancías internacionales e importancia estratégica, el otro eje se encontraba en el Pacífico, con sede en el puerto de Acapulco y su fiel centinela la fortaleza de San Diego. La única descripción que existe de esta última es anterior al desastroso terremoto del 21 de abril 1776, data de una década antes y se debe al alférez de ingenieros José Gonzales. El movimiento telúrico y las posteriores reparaciones borraron gran parte de la fisionomía del castillo por lo que es la única fuente que nos permite conocer su efectividad defensiva y el estado de su artillería, cercana al inicio de los temores de invasión.

El castillo estaba situado a 422 varas de la ciudad, sobre una loma. Su figura pentagonal, irregular, se consideraba inadecuada para la defensa, por no guardar las reglas de las fortificaciones en ninguna de sus partes. Por otro lado el recinto era débil y de escasa consistencia al fuego de cañón.⁴⁷

Detalla el número de piezas de artillería, haciendo hincapié en que la mayoría tienen demasiadas décadas de haberse montado, están mayormente hechas de hierro e inservibles por oxidación. Describe además su penoso almacén de pólvora, tan defectuoso y húmedo que resultaba un peligro para las mismas tropas. Este estado se explica por condiciones climatológicas, descritas en “Theatro Americano” de Villaseñor:

Su temperamento es en sumo grado caliente y húmedo; porque a más de caer en la tórrida zona, carece de los vientos del norte, por estar por naturaleza circunvalada por serranías.⁴⁸

Como podemos notar, en la tabla N° 1, en la página siguiente, las piezas de gran tamaño eran de hierro, probablemente añejas y casi inservibles, mientras que las de menor peso eran de bronce. Otro detalle radica en la variedad de sus calibres, lo que dificultaba poseer municiones para cada una de ellas. Esto motivo al Virrey Marques de Croix para designar una investigación

de las fortificaciones en Nueva España, Madrid, Escuela Superior de Investigaciones Científicas/CSIC/Gobierno del Estado de Veracruz, 1984, p. 245.

⁴⁷ José Antonio Calderón. *op. cit.*, p. 340.

⁴⁸ José Antonio Villaseñor. *Theatro americano: Descripción general de los reynos y provincias de la Nueva España y sus jurisdicciones*, (Edición facsímil), México DF, Familia Cortina del Valle, 1986, p. 187.

Tabla 1. Piezas de hierro y bronce en la Fortaleza de San Diego hacia 1766.

Calibres	Nº Piezas de Hierro	Nº Piezas de bronce
de a 22	6	
de 20	2	
de a 10		6
de a 8	5	
de a 7	4	
de a 6	1	1
de a 5	2	1
de a 4	1	1

Fuente: M. Gómez et al., p. 124.

sobre que cañones eran ya totalmente inservibles o difíciles de reparar en la maestranza de México, sumando un total de 20 piezas que fueron embarcadas como lastre a Manila donde debían ser reducidas por fundición a los calibres de 24, 16 y 8 en febrero de 1767.⁴⁹ Regresando a la coyuntura telúrica de 1776, una vez superado el temblor se envió al ingeniero Miguel Constanzó a que realizara un reconocimiento de los daños y de lo que se podría salvar. Aunque observó que el puerto y la fortaleza aún se hallaban relativamente en pie, su estado se agregaba al cumulo de errores técnicos, por lo que ya no resultaba defendible, aun cuando hubiera estado dotado de artillería, que a la sazón se habían derribado.

Propuso la creación de una nueva fortaleza, que unido a los planos, informes y carta del Virrey Bucarelli, fueron remitidos al Ministro de Indias José de Gálvez, determinando que “habiéndolos visto y examinando y examinando con toda reflexión, hallo que la nueva obra pentagonal que propone aquel ingeniero está muy arreglada a las máximas de la fortificación, y adaptadas sus figuras a la naturaleza del terreno”.⁵⁰

⁴⁹ José Antonio Calderón, *Virreyes de Nueva España. (1759-1779*, Tomo I, Sevilla, E.E.H.A., 1967, pp. 193-194.

⁵⁰ José Antonio Calderón. *Historia de las fortificaciones en Nueva España*, Madrid, Escuela Superior de Investigaciones Científicas/CSIC/Gobierno del Estado de Veracruz, 1984, p. 340.



Se procedió al derribo de la antigua estructura a cargo del ingeniero Ramón Panón, los cimientos se erigieron el 16 de marzo de 1778, cambiándosele el nombre a San Carlos más se le siguió como San Diego. Debía contar con cinco baluartes que tendrían sesenta y seis troneras destinadas a cañones con los siguientes calibres; de marina de a 24, de baluarte de a 12 y de los flancos de a 8. Al año siguiente se encargó la fundición de las piezas a la península.⁵¹

El 7 de julio de 1783 se concluyó la obra, a base de piedra viva, cantería y ladrillo, con forma de estrella de cinco baluartes donde finalmente se pudo montar el número deseado de cañones, teniendo vista la mitad hacia el mar y la otra a tierra firme. Sin embargo a tan solo un año de su estreno, Acapulco recibía al reformador Bonilla, apoyado por el Virrey Martín de Gálvez, quien en una hipotética invasión confiaba más en la efectividad de las tropas que en los castillos, esperando una rápida respuesta de las milicias de los obispados de Oaxaca, Valladolid y Guadalajara, mientras llegaban tropas veteranas en auxilio.⁵²

Sucedía finalmente en Acapulco lo mismo que en Veracruz, una nueva vuelta de tuerca sobre las prioridades del sistema defensivo centraba su atención en las tropas, acantonamientos y milicias, dejando de lado las fortificaciones y con ellas parte importante de la tecnología militar. Este breve repaso nos reveló que sus operarios y reformadores estaban limitados por las epidemias, mientras que las piezas limitadas por el índice pluvial, las tormentas de arena y la oxidación tropical que sufría el hierro.

Habría visto V.E a su tránsito por Veracruz el castillo de San Juan de Ulúa. A mediados del año 89, cuando vine, consistía toda su artillería, junta con la de la plaza, batería de Alvarado y Montalvo, en ciento treinta y dos cañones de bronce de varios calibres, ciento setenta y tres de hierro, cuyo total ascendía a 236 piezas; pero estando inútiles cuatro cañones de bronce y quince de hierro, se remitieron a España en el navío San Ramón... y así quedaron ciento veintiocho de bronce y ciento cincuenta y dos de hierro, y veinte un morteros de uno y otro metal, componiendo todo trescientas una piezas. El 16 de Abril de 92,

⁵¹ *Ibid.*, p. 346-349.

⁵² *Ibid.*, p. 351.

proveniéndome S.M que conservase la artillería de fierro que había en aquel puerto, procurando tenerla embreada y precavida en el mejor modo... se podía remplazar en el todo o en parte, según lo permitiesen las circunstancias y urgencias de otras plazas.⁵³

Es decir en la introducción tecnología militar a Nueva España entraban en juego un cumulo de variables que no puede ser simplemente minimizadas, ni pretender ingenuamente que son una copia fiel a la tecnología que las sociedades europeas habían desarrollado, al contrario las circunstancias peculiares de la salinidad, las altas temperaturas, el ambiente sumamente húmedo y las enfermedades, modificaban y condicionaban las dinámicas en las plazas y sus instrumentales.

Hicelo todo presente a S.M en carta el 26 de septiembre de 1791, manifestando también, conforme el dictamen del comandante de artillería, que convendría que no se quedase en Veracruz ningún cañón de Fierro, sino que todos fuesen de bronce, pues lo de aquel metal aun cuando sean excelentes muy pronto dejan de serlo a casusa del temperamento.⁵⁴

Pero no todo cayó en saco roto, el clima hizo que las piezas ligeras de calibre de cuatro pulgadas fabricadas en bronce ganaran más terreno frente a las grandes y pesadas piezas de hierro, lo que permitió tener un arsenal más viable para ser transportado (o posteriormente capturado) fuera de las murallas de las fortificaciones del rey. Los cañones que se habían parapetado con la misión de defender las añejas fortalezas serian una década después un jugoso botín reutilizable para cualquier bando en una guerra de insurgencia contra el régimen novohispano, lo que determinó su importancia estratégica y que abriría un nuevo proceso histórico tecnológico militar.⁵⁵

⁵³ Ignacio Escalante (imp.). *Instrucciones que los Virreyes de Nueva España dejaron a sus sucesores*, Tomo II, México DF, Imprenta de Ignacio Escalante, 1873, p 262.

⁵⁴ *Ibid.*, pp. 261-262.

⁵⁵ Véase: Eder Gallegos, "Hacer cañones para la libertad. Artillería artesanal en los albores de la Independencia" en Bicentenario. El Ayer y hoy de México, N° 9, México DF. 2010, pp. 26-29.



Tabla 2. Artillería en los reales almacenes de la capital, primer semestre 1796.

Cañones de hierro y bronce	Bueno	Inútil
De bronce cortos aligerados calibre de a 4	24	
De hierro calibre de ½ libra	3	8

Fuente: AGN. Indiferente de Guerra. vol. 101 a.5 fs. 30 de junio de 1796.

3. La chispa napoleónica. Tecnología artillera ante la crisis de 1808

Los albores del siglo XIX disminuían los temores de una invasión anglosajona a Nueva España pero también inauguraban el temor a la peor pesadilla imaginable, no solo una guerra de acercamiento indirecto a las colonias, sino un ataque directo al corazón del orden imperial, es decir, a la corona misma asentada en la península. Esta vez el peligro sería paulatino y sutil, vendría desde la frontera Gala. Ya entre 1793 y 1795 la Corona española había tenido un conflicto con la Francia de la Convención, más el estrepitoso ascenso al poder de un brillante oficial de artillera llamado Napoleón Bonaparte reestructuraría el balance de poderes en Europa y las reglas de diplomacia, táctica y estrategia de la guerra en occidente.⁵⁶

Desde el tratado de Aranjuez de 1801 entre el ministro Manuel Godoy y el consulado de Napoleón se restableció una alianza parecida a la antigua y tradicional entre las coronas Borbónicas, lo que impulso los conflictos con Gran Bretaña entre 1805 y 1808 en los que se enmarca la batalla de Trafalgar. Esta derrota de la alianza franco-hispana significo para Napoleón una imposibilidad para realizar una invasión naval a las islas británicas por lo que cambio su estrategia, adoptando un bloqueo económico continental. Para España la pérdida de su armada agravó la crisis económica que vivía al no permitir las comunicaciones y el abasto de armamento a las colonias americanas.⁵⁷ Además, la política de bloqueo orientó el interés napoleónico a la península

⁵⁶ Véase. Robert Bruce et al, *Técnicas bélicas de la época napoleónica, 1792-1815. Equipamiento, técnicas y táctica de combate*, Madrid, Editorial Libsa, 2008, 249 pp.

⁵⁷ María Guadalupe de la Fuente, *óp. cit.*, pp.114-115.

ibérica, aumentando la presión a Portugal para que dejara de comerciar con los británicos desde sus puertos, la inacción de Lisboa hizo a Napoleón designar a Jean Junot para invadiera por tierra Portugal, obviamente pasando por los territorios españoles, el impopular estacionamiento de las tropas francesas, el asalto a palacio de Godoy, las abdicaciones de Bayona y el levantamiento madrileño del 2 de mayo serían coyunturales para todo el orbe hispano.⁵⁸

Todos estos acontecimientos, plasmados en papel y letras, cruzan juntos el Atlántico y se convierten en la total desesperación de las autoridades y la población de la Nueva España al no saber cómo reaccionar ante esta crisis de legitimidad de la Corona. Las noticias se dispersan en forma de rumores, como el de una potencial invasión napoleónica. Nuevamente la tecnología artillera era necesaria para mantener el orden colonial. Ante esto, y conociendo el frustrado proyecto de maestranza de Orizaba y la insuficiencia de las maestranzas de Tacubaya y Perote; el Real Tribunal General del Importante Cuerpo de Minería se reunió el 28 de julio de 1808 ofreciendo la construcción de 100 cañones bajo la dirección del arquitecto y escultor Manuel Tolsá.⁵⁹

El 8 de agosto de 1808 inició sus actividades de maestranza, contando con una preparación producto de la Academia de Bellas Artes de San Fernando en Madrid, institución que se apegaba al canon ilustrado de que el arte era un medio de propaganda política al servicio del Rey y que solo era válido en tanto utilidad pública, así que además de formar artistas era cuna de ingenieros y artesanos. El taller fundición se ubicaría en la huerta del antiguo Colegio Jesuita de San Gregorio, de donde había salido la estatua ecuestre de Carlos IV conocida como el “Caballito”. Los múltiples auxiliares eran peones, andamieros, canteros, carpinteros, fundidores, torneros, limadores, cinceladores, moldeadores, carroceros, afinadores, techadores, cortadores de madera y cargadores de extracción indígena. Todos ellos contaban con la técnica, la experiencia y la pericia para llevar a cabo la complicada labor de maestranza.⁶⁰

⁵⁸ Ronald Fraser, *La maldita guerra de España: Historia social de la guerra de la independencia, 1808-1814*, Barcelona, Editorial Crítica, 2006. p. 74.

⁵⁹ Véase. Cristina Soriano. “La Huerta del Colegio de San Gregorio, asiento del taller de Manuel Tolsá y su transformación en Soriano fundición de cañones, 1796-1815” en *Historia Mexicana*, núm. 4, vol. LIX, México DF, 2010, p. 1406.

⁶⁰ Cristina Soriano, *óp. cit.*, p. 1411.



Además de la fabricación oficial de artillería por Tolsá, existían otras fundiciones en el territorio Novohispano hacia 1808 con un nivel de producción bajo y poco modernizado –más cercanas a un nivel artesanal–, pese a la exclusividad del gobierno virreinal en la construcción de armamento. Por ejemplo al enterarse en 1808 que la familia real española había abdicado en favor de José Bonaparte, Don Francisco Dimas Rangel (relojero de prestigio, científico y experto en mecánica) presenta un proyecto para el establecimiento de una fundición donde haría un cañón semanal en Valladolid, facilitándole el cabildo eclesiástico de Michoacán los 8, 000 pesos que necesitaban para los primeros gastos de la instalación⁶¹ Por otra parte, Carlos María de Bustamante contrató a Rangel, a fin de que construyera una fábrica personal de cañones en la ciudad de México, en donde forjaría cuatro piezas, siguiendo al pie de la letra la Ordenanza de Artillería y el Tratado de Artillería del Real Colegio de Artillería de Segovia de Tomás de Morla. Con ello, Don Carlos María mostraba su amor por la madre patria y su odio por el invasor francés⁶²; aunque, irónicamente, este tratado de artillería estaba mayormente inspirado en el sistema francés de Gribeauval.⁶³

Otro ejemplo procede de don José Luis Rodríguez Alconedo, connotado maestro platero y orfebre, además de excelente pintor. Criollo originario de la ciudad de Puebla y profesor de honor en la Academia de San Carlos, en 1808, luego de la destitución del virrey José de Iturrigaray, quien al parecer le protegía, fue acusado de estar forjando cañones y la corona que el ex virrey habría pensado ponerse cuando fuera emperador de la Nueva España. Nada se confirmó al respecto, pero como las tertulias que reunía en su casa iban en aumento sugerían el desarrollo de un pensamiento disidente, se le embarcó en 1810 hacia España, donde permaneció preso durante varios meses. Una

⁶¹ Jorge Vigón, *Historia de la artillería española*, Tomo II, Madrid, CSIC/Instituto Jerónimo Zurita, 1947, p.67

⁶² Carlos María Bustamante, *Cuadro histórico de la revolución mexicana*, edición facsimilar de 1843, México DF, Instituto Cultural Helénico/FCE, 1985, p 274.

⁶³ Se consultó la versión facsimilar en la Biblioteca Central de la UNAM, realizada por la Dra. María Dolores Herrero Fernández-Quesada y presentada por Víctor Daniel Rodríguez Cerdido, editada en 1993 por el Patronato del Alcázar de Segovia. Una versión original se encuentra dentro del Fondo reservado de la Biblioteca Nacional de México. Tomas de Morla, *Laminas pertenecientes al tratado de artillería que se enseña en el real colegio militar de Segovia*, edición facsimilar, Segovia, Patronato del Alcázar de Segovia, 1993. 125 láminas.

amnistía le permitiría regresar un año después, cuando el virreinato estaría sumido en la próxima lucha insurgente, en la que prestaría sus habilidades de oficio para fundir artillería.⁶⁴

Regresando al caso de Tolsá, este aprovechó las instalaciones preexistentes que crearon “El Caballito” para hacer artillería, periodo en el que probablemente aprendió por praxis fundición y vaciado de metales. Para hacerlos con los calibres adecuados tuvo que seguir tratados como el de Gaspar Monge “Description del’art de fabriquer canons”, publicado en 1794 y sobre todo el más afamado en el mundo hispánico, o el Tratado de Tomas de Morla de 1784.⁶⁵ Como vemos, Manuel Tolsá no solo se arrojó a la tarea de forma puramente práctica, realizo además la investigación teórica pertinente. Es muy probable que recibiera auxilio de los forjadores de campanas como sucedió en la fundición de “El Caballito”. Lo que nunca tuvo fue la asistencia del Cuerpo de Artilleros, quienes si tenían los conocimientos necesarios; estos a pesar de la petición del Tribunal de Minería mostraron desde poca disposición hasta oposición y desprecio por la labor del artista.⁶⁶ En septiembre de 1809 el entonces Virrey Francisco Javier de Lizana y Beaumont comenzaría a apresurar tanto al Real Tribunal de Minería como a Tolsá para que entregaran las primeras piezas de bronce, pero las dificultades mencionadas y el retrasos en las pruebas de las piezas complicarían la entrega, tardando tres años en completar el lote de 40 en lugar de los 100 convenidos.⁶⁷

Otro ejemplo de la acuciante necesidad de la tecnología artillera para mantener el orden colonial es que a fines de mayo de 1810, el obispo Manuel Abad y Queipo envía una “Representación” a la Regencia en la que alertaba de una posible insurrección y sugiere métodos para evitarla. Destaca la infiltración de los pensamientos revolucionarios franceses y norteamericanos, así como la disposición general de Nueva España a levantarse en armas, por lo que entre sus propuestas económicas y administrativas destaca la necesidad de un virrey

⁶⁴ Eder Gallegos, “Hacer cañones para la libertad. Artillería artesanal en los albores de la Independencia” en *Bicentenario. El Ayer y hoy de México*, N° 9, México DF. 2010, p. 28.

⁶⁵ Cristina Soriano, *óp. cit.*, p. 1411.

⁶⁶ *Ibid.* p. 1412.

⁶⁷ Cristina Soriano, *óp. cit.*, p. 1413.



“inteligente, recto, activo y energético” así como traer fundidores de Sevilla para la elaboración de cañones.⁶⁸ Cuatro meses después, cuando a la capital llegaban las primeras noticias de un feroz alzamiento en el Bajío el virrey Francisco Javier Venegas solicitó al tribunal urgentemente la habilitación sin demora del mayor número de armas. Las autoridades, sumidas en la incertidumbre, veían pasar por sus ojos el peor escenario posible, uno jamás previsto, el sistema defensivo que se había creado era para defenderse de enemigos extranjeros que vendrían desde las costas, y nunca se imaginaron que el conflicto vendría del seno de la sociedad misma y que serían los propios novohispanos quienes la encabezarían. La tecnología artillera como punta de lanza de este sistema estaba por dar un giro de ciento ochenta grados.

La crisis de legitimidad de la corona en la península, la desarticulada política económica y las rencillas políticas tras el golpe al Virrey Iturrigaray en la capital hacían que el fantasma de la invasión a Nueva España se convirtiera en un presentimiento de guerra civil, que no sería nada fantasmagórica, sino tan real que ya tocaba las puertas. Las autoridades inmediatamente comprendieron que los esfuerzos por habilitar mayores y mejores piezas, ponderando su movilidad y concentrándolas en puntos focales fue una pésima decisión en caso de ataque desde la retaguardia o apoyado por las poblaciones, ya que eran puntos bien comunicados. Las zonas de presencia artillera ganaban poder estratégico, ya que eran botines dignos de lucha, no estaban muy alejadas de puntos económicos estratégicos como Antequera, Orizaba, Veracruz o Acapulco, o como la Fortaleza de Perote donde se concentraba la mayoría del arsenal artillero del Virreinato, siendo una vía de apoyo y acceso a México, Puebla y San Juan de los Llanos.⁶⁹

Es por eso que cuando estallo el movimiento de septiembre de 1810, los pensamientos de los militares de la Corona se concentraron en Perote. El gobierno virreinal no descartaba la posibilidad de que el cabecilla de esta “rebelión, el “infame” cura Hidalgo, desde Toluca marchara a Puebla y de

⁶⁸ Juan Ortiz, *Guerra y gobierno. Los pueblos y la independencia de México*, Sevilla, El Colegio de México/Universidad de Sevilla/Universidad Internacional de Andalucía/Instituto Mora, 1997, p. 30

⁶⁹ Moisés Guzmán, “Miguel Hidalgo y la Artillería Insurgente” en *Revista Ciencia*, N° 3, México DF, 2010, p. 32.

allí a la fortaleza para acopiar toda la artillería. Pero esto jamás ocurrió.⁷⁰ No tenían como prioridad asaltar los puntos estratégicos solo por su artillería ya que ellos, sorprendentemente, estaban fabricando la suya. Entre sus tropas había individuos de gran habilidad, conocimientos e inteligencia, como los jóvenes estudiantes del Colegio de Minería, quienes con sus conocimientos de fundiciones de metales y conocedores del lenguaje químico y matemático, dejaron las aulas para unirse a la lucha.⁷¹

Contarían además con la experiencia de extranjeros y sobre todo de ex soldados de la corona familiarizados en el uso correcto de un armamento artillero que fue impulsado exponencialmente por los temores realistas iniciados en 1762, es irónico, pues serían la base del arte de construir y usar las armas de la insurgencia posterior a 1810. Un conflicto bélico que redefiniría sus espacios. Las costas dejarían de ser sus escenarios privilegiados para pasar a meras gayolas; las zonas de relevancia de tecnología artillera estarían cercanas a los medios de extracción de materias primas para su fabricación, es decir los reales de minas. Estos serían puntos focales de los intereses insurgentes en una guerra civil que no era más una lúgubre y traslucida posibilidad, fantasmal, sino una realidad inmediata.

4. Conclusiones preliminares

Los estudios históricos sobre la introducción de tecnología militar a la Nueva España borbónica es una línea de investigación aun escasamente trabajada, el fin de este texto es servir de avanzada para mostrar sendas que pueden ser exploradas a profundidad en un futuro cercano desde ambos lados del Atlántico. Es posible afirmar que a partir de la llegada del Marques de Cruillas como Virrey de la Nueva España se puso un énfasis supremo en la reorganización castrense y el estado del armamento, fue entonces cuando se realizó un mayor impulso a la tecnología militar que continuó durante el resto del siglo XVIII. Las décadas finales vieron morir definitivamente dos proyectos alternos para Nueva España, que ya llevaba varias décadas desde

⁷⁰ Juan Ortiz. *El teatro de la Guerra. Veracruz: 1750-1825*, Xalapa, Universidad Veracruzana, 2010. pp. 50-51.

⁷¹ *Ibidem.*



su planificación. Su finalidad era depender menos del sistema de envíos de cañones u operarios —fuera de compañías o de la Real Armada— y del sobrepasado estado de producción de las fábricas de cañones peninsulares, así como incentivar la producción de bronce de las numerosas minas del virreinato, al tiempo que mejorar el uso de tecnología de punta, incentivar la disciplina militar y difundir conocimientos exactos, un proceso que no fue en vano. Además, a lo largo del texto se pudo notar que la tecnología militar en las costas desempeñó un papel más importante en la historia virreinal que el que tradicionalmente se le ha reconocido, pues en tiempos de crisis las prácticas técnicas del armamento fueron la cultura material garante del régimen español en América.

Por último, la experiencia en la cultura bélica producto de los temores en los años cruciales de 1762 y 1808 permitió conocer destrezas, tácticas y tecnologías de la vida militar a cientos de civiles y militares novohispanos que tomarían partido en una inminente guerra civil, catalizada por la invasión napoleónica a la península ibérica y el encarcelamiento del virrey Iturrigaray en la ciudad de México. Los resultados de los planes defensivos no fueron sus obras en fortificaciones, ni la ampliación de la producción o de la plantilla de efectivos; sino los tratados impresos que introdujeron, la divulgación de las destrezas en fundición a sus auxiliares, los conocimientos teóricos-prácticos impartido en academias para los regimientos fijos y la experiencia en la manipulación de las piezas en los lugares estratégicos. Es decir, los temores de invasión naval incentivaron una cultura entorno al frío metal de los cañones y esta a su vez sembró destrezas, tácticas y tecnologías a civiles y militares que terminarían poniéndolas en práctica en la guerra civil que se avecinaba, aquella que marcaría el principio del fin del orbe colonial en la Nueva España.

La Hidrometeorología en la navegación sin motor en la cuenca del Orinoco crecientes y corrientes

Hydrometeorology in the engine without navigation basin Orinoco growing and currents

María C. Viana del B. Profesora de la Facultad de Ingeniería de la UCAB. Ingeniero Civil, con Especialización y Master en Ingeniería Ambiental. Cursante de la Maestría de Historia de Venezuela en la UCAB. Correo Electrónico: tasma60@gmail.com.

Recibido: 10/07/2014

Aprobado: 12/08/2014

Resumen: Desde el punto de vista del transporte, el río Orinoco actúa como arteria vial que atraviesa Venezuela y que une la región de los Llanos y Guayana. Sus afluentes también conectan los Andes con el Océano Atlántico. En el momento de la Conquista fue utilizado para poblar, pacificar las regiones, el transporte de bienes y personas, y en la búsqueda de la mítica El Dorado. Hoy en día es el principal modo de transporte para la salida de los productos de las industrias básicas de Guayana. La navegación fluvial, especialmente de embarcaciones sin motor, depende del régimen hidrometeorológico de la cuenca del río. En 1918 comenzó la medición sistemática de las variables hidrometeorológicas en Ciudad Bolívar. Antes de esto, la fuente de información para los efectos de la fluctuación de estas variables en la navegabilidad eran las narraciones de los viajeros y cronistas. En este trabajo estudiamos esas narraciones, y presentamos los registros de las variaciones de las crecientes y corrientes de los ríos de la cuenca del Orinoco, y su influencia sobre la navegación de embarcaciones sin motor.

Palabras claves: Orinoco, navegabilidad, hidrometeorología, crecientes, corrientes.

Abstract: From a transport perspective, the Orinoco River acts as an arterial road that penetrates Venezuela linking the Plains region (*Llanos*) and Guayana. Its tributaries



also connect the Andes to the Atlantic Ocean. At the time of the Conquest, it was used to create settlements, to pacify regions, to transport goods and people, and in the quest for the legendary El Dorado. Nowadays it is the principal mode of transport for the output of the Guayana Heavy Industries. River navigation, especially of unpowered boats, depends on the hydrometeorological regime of the basin of the river. In 1918 records with systematic measurement of the variables of that regime were created at Ciudad Bolívar. Prior to this, the information source for the effects of the fluctuation of these variables on navigability was the stories of travelers and chroniclers. In this work, we study these stories, and present records variations on increasing river flows and currents in the basin of the Orinoco, and their influence on sailing unpowered boats.

Key words: Orinoco, navigability, hydrometeorology, streamflow, currents.

1. Introducción

El Orinoco es la arteria que atraviesa nuestro país, la cual permite comunicar de una manera directa a los llanos que se encuentran en su ribera norte y a la zona del macizo guayanés con la costa atlántica del país.

En la época de la conquista se utilizó en la búsqueda de la mítica ciudad de El Dorado, o para poblar no tan solo sus riberas sino las que se encontraban aledañas a sus afluentes. También fue explorado como una ruta alternativa viable para el comercio entre la Provincia de Caracas y el la de Guayana, o con el Virreinato de Nueva Granada. Además, fue empleado por los contrabandistas para realizar comercio ilícito con los habitantes de la región.

Sin embargo, la navegación por el Orinoco y sus afluentes no se ha visto exenta de riesgos, los cuales no se originaban únicamente en el hecho del desconocimiento de sus riberas o sus accidentes, sino que también eran el resultado de los efectos de las condiciones hidrometeorológicas en el río y en su cuenca. A esto se le debe sumar el hecho de que es uno de los ríos más grandes y caudalosos del mundo, por lo que los primeros europeos que lo navegaron se enfrentaron un río muy diferente a los que ellos conocían, y en el que cualquier efecto generado por las variaciones hidrometeorológicas se magnifica por su tamaño y el de su cuenca.

Entre esos efectos se cuentan las fluctuaciones de caudal entre la época de lluvias y la de sequía que se traducen en alteraciones de la profundidad del

río, así como las corrientes que se generan por las variaciones en la sección del río y el aumento o disminución del caudal. También las fluctuaciones en su profundidad ocultaban en la época de crecidas, o dejaban a la vista en la de estiaje, escollos tales como rocas o bancos de arena, los cuales representaban un riesgo para la navegación. Además, la dinámica de la morfología del lecho del río debida al fenómeno de transporte de sedimentos provocado por la erosión generada por las precipitaciones y el arrastre por las crecientes, hace que esos escollos puedan alterarse con el paso del tiempo.

Como consecuencia del conocimiento de dichos efectos y de los riesgos que esos generaban en la navegación, quienes transitaban por el Orinoco y sus tributarios fueron adaptándose y generaron recomendaciones. Es así como preferían remontar los ríos en ciertos meses del año y descenderlos en otros, al tiempo que empleaban embarcaciones de menor calado, más pequeñas y versátiles como las canoas, las piraguas o las balsas, las cuales podían superar los escollos, ser arrastradas o incluso cargadas en caso de que la corriente no tuviera la profundidad adecuada o el tramo revistiera algún riesgo particular como en el caso de algunos raudales.

Los riesgos generados por algunos de esos efectos son todavía parte de la navegación en el Orinoco pues, una conjunción de las fluctuaciones en la profundidad del río con el calado de las embarcaciones que por ese transitan, hacen que aumenten las probabilidades de encallamiento de las embarcaciones, de ahí la necesidad del mantenimiento de las operaciones de dragado en el canal de navegación.

El trabajo que se presenta recoge datos sobre crecientes y corrientes en el río Orinoco y sus afluentes provenientes de los testimonios que han dejado algunos navegantes y viajeros del río, que además lo transitaron en embarcaciones sin motor, como Diego de Ordaz, Diego Ruiz de Maldonado, José Solano, el Padre Joseph Gumilla, el Presbítero José Cortés de Madariaga, Alexander Von Humboldt, o Jean Chaffanjon, la crónica de Fray Jacinto de Carvajal del descubrimiento del río Apure por Miguel de Ochogavía, la relación presentada por el Factor de la Compañía de Caracas Fermín Sansinenea sobre la factibilidad emplear el río como vía de transporte para el comercio, o las versiones de algunos cronistas como Fray Antonio Caulín y Gonzalo Fernández de Oviedo. Los anexos A y B presentan, respectivamente, un resumen y las rutas de los viajes revisados en el presente trabajo.



Todos los relatos poseen dos puntos en común: los hechos narrados ocurrieron cuando aun no se habían iniciado las mediciones sistemáticas de las variables hidrometeorológicas en la cuenca del Orinoco, y son el resultado de viajes en embarcaciones sin motor.

2. Los conquistadores y sus grandes embarcaciones

El primer relato que se conoce sobre la navegación de un conquistador español por el río Orinoco fue elaborado por Don Diego de Ordaz como Gobernador de la Provincia del río Maraón. En 1530, mediante Cédula Real se concedió a Don Diego de Ordaz "...licencia y facultad para que... podáis conquistar y poblar las dichas tierras que ay desde el dicho río Maraón hasta el Cabo de la Vela de la Gobernación de los dichos alemanes..."¹.

El relato sobre las incidencias del viaje se encuentra en una Probanza que presentó ante la Audiencia de Santo Domingo, en la que defendía sus actuaciones frente a los reclamos realizados por aquellos a los que se les habían otorgado antes derechos sobre las islas de Trinidad y Cubagua, así como en tierra firme. El primer inconveniente que debió afrontar al aproximarse a Tierra Firme a inicios de 1531 fue que las embarcaciones, "...dos naos grandes e un caravelon..."², no resultaban idóneas debido a los bajíos, por lo que se dirigió a la isla de Trinidad a hacer provisiones de agua y de hierba para los caballos.

Luego fue a Paría donde permaneció durante cuatro meses, y fue durante su estadía que los españoles isleños que estaban con Sedeño le informaron que al golfo de Paría entraba un río poderoso que llamaban *Huyapara*, el cual habían remontado y encontrado a cuarenta leguas un pueblo, y que tenían

¹ Asiento y Capitulación con Diego de Ordás para conquistar y poblar las tierras y provincias desde el río Maraón hasta el Cabo de la Vela (1530). Hemos tomado el texto publicado por Manuel Donís R.: *El Territorio de Venezuela documentos para su estudio*, Edición de la Universidad Católica Andrés Bello, Caracas, 2001, p.152. Según dicha obra el original del documento reposa en el Archivo General de Indias, Indiferente General, 416, folios 1.

² Probanza de Diego de Ordaz en su defensa. Hemos tomado el texto publicado por Casiano García: *Vida del Comendador Diego de Ordaz Descubridor del Orinoco*, Editorial Jus, México, 1952, p.278. Según dicha obra el original del documento reposa en el Archivo General de Indias, Patronato, 28, Ramo 28.

información de que habían más poblados aguas arriba de ese³. Aceptando dicha información como cierta: "... hizo arrasar la nao capitana en que vino para que en se fuesen los cavallos y otros bastimentos y asy mismo hizo una fusta y otro barco e hizo adereçar otros cinco bergantines para hazer el dicho viaje."⁴

En sus propias palabras fue esa información la que lo indujo a emplear el río como ruta de acceso a las tierras que le habían sido encomendadas, al tiempo que convirtió su viaje en una expedición de descubrimiento y primera aventura de un conquistador por el Orinoco. Fue así que partió de Paria a finales del mes de junio de 1531 rumbo a una de las bocas del Orinoco que desembocan en el golfo de Paria.

Nada más entrar en el río las dificultades derivadas de las fluctuaciones en el río se hicieron presentes, dado que no era el mejor momento para remontar pues era la época del año en la que el río conduce su mayor caudal, entre julio y agosto. Además, las embarcaciones que empleó eran inadecuadas para afrontar el viaje, de lo cual dejó constancia al señalar que

...en la boca del rrio de huyapara heran tan grandes las corrientes...que los nabios [sic] grandes que llebaba...no pudo sobillos sino atoando con mucho trabajo y cansanzio de la gente e perdimento de cabos e anclas en tal manera que en quarenta leguas perdió en sobirlos dos meses poco más o menos...⁵

Esa experiencia dio inicio al aprendizaje sobre las reglas impuestas por el río. Es así que decide dejar un galeón en la boca del estero de Huyapara, y partió con ocho navíos a remos. A medida que subía la época de estiaje se instauraba por lo que decidió dejar los navíos que llevaba al aproximarse al Meta, y continuar en una embarcación más pequeña, lo cual no lo exceptuó de sufrir por el descenso de las aguas pues "... mientras mas andaba por el [río] mas pequeño le hallava [sic] porque las menguantes que en esta parte hazen [sic] los rrios de mares se tornan arroyos en poco tiempo..."⁶, fue por eso que tomó la decisión de desistir y volver al lugar en el que había

³ *Ibidem.*, pp. 284-285.

⁴ *Ibidem.*, p. 285.

⁵ *Ibidem.*, p. 288.

⁶ *Ibidem.*, p. 297.



dejado las embarcaciones para iniciar el regreso hacia la desembocadura del Orinoco.

Su descenso por el Orinoco tampoco fue fácil. Si al subir se había enfrentado a la fuerza de las aguas debido a la crecida del río, ahora debía afrontar su disminución, y con ella la aparición de escollos en su cauce, los cuales representaban un riesgo para la navegación

...boluio[sic] el rrio abaxo[sic] a huyapara en la cual vuelta el y los que con el yban[sic] rrecibieron muchos trabajos e peligros a cavsa de lo que el agua avia[sic] baxado[sic] porque descubrian muchas peñas que estaban cuviertas al tiempo que pasaron y muchos baxos [sic] donde se vieron en muchos peligro...⁷

Al llegar a Huyapara, donde había dejado anclado el galeón, se encontró que el descenso en el nivel del río le deparaba otra sorpresa

...por la baxa [sic] que el agua avia hecho del dicho rrio le hallo encallado el cual en llegando hizo desmastear y sacar todo lo que tenia dentro para botalle dentro del agua donde podiese nadar y no estar en seco el qual con todas las diligencias que hizo hazer [sic] no se pudo sacar y asi se quedo.⁸

Diego de Ordaz muere en el viaje de regreso a España en 1532. Sin embargo, el relato de su aventura por el Orinoco generó expectativas sobre las posibilidades y potencialidades que ofrecía el territorio por él visitado, y más allá siguiendo el curso de los ríos, al tiempo que dejaba testimonio de las dificultades que cualquier expedición que siguiera la ruta fluvial debería afrontar.

En 1533 se otorga a Gerónimo de Ortal la Capitulación sobre el Golfo de Paria⁹. Dicha capitulación disminuye sustancialmente el tramo de costa con relación a la otorgada a Don Diego de Ordaz, sin embargo, el territorio objeto de la misma es enorme porque se otorga sobre "...la tierra adentro todos los rios que acuden a dicho golfo [Paria] y las otras provincias que por dicho golfo

⁷ *Ibidem.*, p. 298.

⁸ *Ídem.*

⁹ DONIS, Manuel, *Ob. Cit.*, p.165. Según dicha obra el original del documento reposa en el Archivo General de Indias, Indiferente, 416.

y río se pueden contratar la tierra adentro...”¹⁰. Además, deja implícito que la mejor manera para explorar ese territorio era navegando por sus ríos, por ser esta la única manera para determinar los límites de la Capitulación, con lo que deja constancia que la Corona había aceptado como ciertas las posibilidades y potencialidades expresadas por Diego de Ordaz.

Gerónimo de Ortal envió a Alonso de Herrera a explorar el río. Al llegar a Carao, Herrera envió a Ortal oro, indios, y la nueva de que le habían informado sobre las riquezas que decían existían en el río Meta, solicitando al Gobernador Ortal se les uniera a la brevedad posible, pero viendo que el Gobernador tardaba en llegar “...hicieron una grand barca para veynte é dos caballos, é con ella e seys bergantines se partió de aquella parte desde Carao...”¹¹ con las que se internaron en el estero del Meta por el cual

...andovieron [sic] veynte leguas en quarenta días, por la mucha corriente suya, é siempre crecía [sic] el agua á causa del mucho llover...á la sirga, con el agua hasta los pechos los que tiraban la cuerda, é todo lo que podían yr adelante, por el gran impetu de las aguas.¹²

Al comparar la anterior narración sobre la navegación en la confluencia del río Meta con el Orinoco con la que realizó Don Diego de Ordaz, se constata cuán diferentes fueron las condiciones debido a la estación del año en la que cada una de ellas se realizó, dado que la de Diego de Ordaz fue en época de sequía mientras que la de Alfonso Herrera fue en la de lluvia.

3. Vía de comunicación para el socorro, el comercio y la geopolítica

En 1638 los holandeses atacan la ciudad de Santo Tomé de Guayana, por lo que Don Martín de Saavedra y Guzmán, Presidente Gobernador y Capitán General del Nuevo Reino de Granada, ordenó al sargento mayor Diego Ruiz

¹⁰ *Ibidem.*, p. 166.

¹¹ FERNÁNDEZ DE OVIEDO Y VALDÉS, Gonzalo, *Historia General y Natural de Las Indias, Islas y Tierra-Firme del Mar Océano*, Madrid, Imprenta de la Real Academia de la Historia, 1855, p. 538. *Ídem.*

¹² *Ibidem.*, p. 539.



Maldonado llevar socorro a través del Meta y el Orinoco y que “...fuese sondeando el río y sus fondos...”¹³, por lo que este viaje fue el primero con instrucciones expresas para la investigación sobre la profundidad de esos ríos.

La expedición partió del puerto de Casanare el día 22 de diciembre de 1638, llegando a Santo Tomé el día 12 de febrero de 1639, por lo que la navegación en esta primera etapa se efectuó en época de sequía. Luego partió el día del Corpus Cristi, es decir a mediados de 1639 hacia la isla de Trinidad, por lo que esta etapa la realizó en época de lluvias, y según el relato duró tres días desde el sitio llamado Oqueta hasta la boca del Orinoco.

Las mediciones de la profundidad se efectuaron con escandallo¹⁴. Durante la primera etapa son múltiples los señalamientos de profundidades pequeñas, de seis brazas o menos, o incluso de tramos en los que las piraguas en las que navegaban se encontraban a seco¹⁵.

En su “Relación de otras cosas particulares del servicio de su majestad, después que me aparté del Gobernador de la Guayana que son dignas de notar”¹⁶, y como resultado de su experiencia, realiza recomendaciones sobre la navegación por el Orinoco dependiendo de la época del año. En particular señala la conveniencia de efectuar el viaje remontando los ríos

Por ser tan caudaloso este gran río Orinoco, según lo demuestra la señal que queda en la orilla donde llega el agua en los últimos fines de su crecimiento, se ha de navegar de la ciudad de Guayana al puerto de Casanare por el mes de octubre, porque desde este mes da inicio a menguar su creciente y dura seis meses; y por los fines de marzo está el río en su madre y lo muestra la experiencia todos los años...¹⁷

¹³ Viaje por los ríos Casanare, Meta y Orinoco, de Santa Fe de Bogotá a Guayana y Trinidad, realizado en los años 1638 – 1639 por Diego Ruiz Maldonado. Hemos tomado el texto de la recopilación, estudio preliminar y notas de Antonio Arellano Moreno: *Relaciones Geográficas de Venezuela*, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1964, p.334. Según dicha obra el documento corresponde al publicado por Fray Cesáreo de Armellada en el Boletín 165 de la Academia Nacional de la Historia de Caracas, tomo XLI.

¹⁴ El escandallo es una sondad o plomada que se lanza desde una embarcación para medir la profundidad de lecho de mar, o del río como en este caso

¹⁵ *Ibidem.*, pp. 339-340.

¹⁶ *Ibidem.*, pp. 351-360.

¹⁷ *Ibidem.*, p. 352.

Mientras que para descender hasta incluso incluye el tiempo aproximado del viaje

La navegación que se ha de hacer para bajar del nuevo Reino de Granada. Del puerto de Casanare a la Guayana, ha de ser desde abril hasta agosto por causa de bajar las crecientes del río Meta y el Orinoco con tanta corriente que a medio río con poco trabajo de bogar y menos riesgo de arrumarse las piraguas en los maderos que están bajo del agua se llega en menos de veinte días al puerto de Guayana¹⁸

También informa sobre los riesgos de la navegación en los raudales en la época de sequía "... porque los dos raudales de Carichana y Camiseta y las demás peñas y arrecifes, que hay en muchos parajes del río, se pasarán cubiertas con la creciente de ambos ríos".¹⁹

Asimismo, y sobre el ingreso al río desde el golfo de Paria expresa las siguientes advertencias, reiterando las dificultades que enfrentó Diego de Ordaz en ese mismo tramo un siglo antes y en esa misma época del año

Las barcas y demás bajeles no pueden subir desde la boca del Orinoco, que está frente a la isla de Trinidad a más de cincuenta leguas el río arriba hasta la *Peña de Don Juan*. La razón es porque en tiempo que viene el río crecido baja con muchísima corriente y aunque al bajel lo favorezca la brisa a la vela, no puede pasar de allí porque una legua de dicha peña atraviesa el río un arrecife de peñas; y si es tiempo de menguante del río, menos se podrá navegar. Y la experiencia lo muestra, pues siendo las piraguas tan pequeños bajeles se suelen hacer pedazos, porque huyendo de la corriente y peñas y guareciéndose en las orillas se arrumban con los maderos que están bajo el agua. Con que queda advertida esta navegación y sus incomodidades y riesgos con embarcaciones grandes.²⁰

En 1646 el Gobernador y Capitán General de la provincia de Mérida, Francisco Martínez Espinosa, otorga una capitulación al capitán Manuel de Ochogavía para que descubra y pacifique "...el rio que llaman Apúre y Sarare, que tiene vnión y correspondencia con otro rio que sale de los puertos de la gobernaçion

¹⁸ *Ibidem.*, p. 353.

¹⁹ *Ídem.* Los nombres de los dos raudales aparecen en cursivas en el original.

²⁰ *Ibidem.*, pp. 353-354.



de Guyana...²¹. El descubrimiento de esta ruta acuática permitiría el comercio de los productos de Barinas, principalmente el tabaco, con otras provincias como la de Guayana o Caracas, y con la Metrópoli, sin enfrentar los riesgos que implicaba el viaje atravesando los Andes hasta el puerto de Gibraltar en el lago de Maracaibo. La crónica del viaje fue escrita por Fray Jacinto de Carvajal.

La expedición se dividió en dos en la primera parte del recorrido, partió desde las riberas del río Santo Domingo el 12 de febrero de 1647, y llegó poco más abajo de la confluencia de ese con el Apure. Un grupo, en el cual iban Ochogavía y Fray Jacinto de Carvajal, lo hizo a pie, mientras que el segundo, comandado por el capitán Pedro Lares de Córdova, bajó en canoas por el río que "...deseosso de satisfacer en parte la sed de su amante Apúre, se desliçaua tardo por no aguijarle sus pereçosas corrientes, ni averle [sic] remitido sus actiuas espuelas las plañideras nuues.²².

Esa falta de lluvia hacía que el nivel de las aguas fuera tan bajo que los reportes de interferencias a la navegación por bajíos, bancos de arena, restingas o troncos de árboles arrancados por el río en sus crecidas y depositados en sus márgenes en esa temporada del año, fueron múltiples en los ocho días que duró el viaje, por lo que muchos días sólo pudieron recorrer un máximo de dos leguas por estos inconvenientes²³. La profundidad del río Santo Domingo era tan pequeña que en una ocasión se encontraron "...en tan poco fondo como en el de una quarta..."²⁴. Además, las embarcaciones encallaban con facilidad y debían ser arrastradas hasta alcanzar un sector navegable en el río. El único respiro ocurrió cuando una crecida estuvo a punto de arrastrarles dos canoas de donde las habían dejado la noche anterior, crecida que aumentó en más de media vara la profundidad del río lo que les permitió navegar más de ocho leguas ese día²⁵.

La segunda parte del viaje, en la que navegaron por el Apure hasta su confluencia con el Orinoco, se inició el 5 de marzo y concluyó el 26 de ese mes. Los mismos inconvenientes que se indicaron para el primer tramo

²¹ CARVAJAL, Jacinto Fray, *Relación del descubrimiento del río Apure hasta su ingreso en el Orinoco*, León, Imprenta de la Diputación Provincial, 1892, p. 92.

²² *Ibidem.*, p. 124.

²³ *Ibidem.*, pp. 129-136.

²⁴ *Ibidem.*, p. 131.

²⁵ *Ibidem.*, pp. 136-137.

se repiten en la narración del segundo pero con mucha menor frecuencia²⁶, quizá porque las lluvias ya se habían iniciado en los andes, o bien porque los tributarios del Apure hacían que su caudal fuera suficiente para no generar inconvenientes. Adicionalmente, en esta segunda parte del viaje reportan que en las ocasiones en las que se vieron obligados a arrastrar las embarcaciones por el río, los hombres fueron atacados por los caribes ocasionándoles heridas, que se transformaban en úlceras, y las cuales atraían a más peces²⁷.

Por su parte el padre José Gumilla narra un evento ocurrido a otro jesuita misionero en el Sarare, en el cual se describe lo indómito de las corrientes del río cuando se encuentra crecido, y el riesgo que representaban los troncos que arrastraba la corriente

...navegando Rio abaxo por el que se le llama Sarare...por donde havia baxado en Balfas otras veces, no lexos del Jitio llamado Mañibùli, fue arrebatada la Balsa repentinamente de un furioso raudal, por donde en las crecientes ultimas el Rio se havia hecho pajfo el Rio, derribando cedros y destrozando toda aquella parte del bosque, por donde corria precipitado. Quatro indios...que con cuatro varas largas, y gruesas gobernaban la Balsa, hicieron todo esfuerzo para evitar peligro...mas no alcanzando las varas el fondo del Rio, quedo la Balsa si gobierno, se atravesó luego, e iba a estrellarse con un tronco de los muchos que alli havia...²⁸.

En 1753 la Corona designa a Don José Solano y Bote como miembro de la Comisión que, junto con otra portuguesa, debía fijar los límites de las posesiones de ambas coronas en Tierra Firme, para dar cumplimiento al Tratado suscrito en 1750. Resulta evidente el reconocimiento de la Corona española de que la única manera de acceder a esa parte de sus posesiones era navegando por el río Orinoco, a pesar de todas las vicisitudes que debieron enfrentar. Don José Solano partió de Cádiz el 14 de febrero de 1754, y fue quien narró las incidencias del viaje²⁹.

²⁶ *Ibidem.*, pp. 233-259.

²⁷ *Ibidem.*, pp. 243-244.

²⁸ GUMILLA, José, *El Orinoco ilustrado, y defendido*, Madrid, Supremo Consejo de la Inquisición, y de la Reverenda Cámara Apostólica, 1745, Tomo Segundo, p. 140.

²⁹ Viage del Ecmo. Señor D. Josef Solano Marques del Socorro en la provincia de Guayana. Hemos tomado el texto publicado con prólogo y notas de Ángel de Altolaquirre y Duvalé:



Al hacer la descripción del río Orinoco se detiene en detallar algunos datos a la altura de su angostura. El primer dato que ofrece es el ancho aproximado del río en ese punto, señalando que es aproximadamente ochocientos y cincuenta varas, poco más de setecientos metros. El siguiente dato es la profundidad ciento treinta varas, unos ciento diez metros, y además señala la velocidad de una legua por hora (1,3 m/s aproximadamente). Todos estos datos en época de lluvias o de crecientes máximas³⁰.

Según el texto el río comienza a subir su nivel en la primera quincena del mes de abril, un mes antes de que se inicien las lluvias en la zona debido que dicha temporada se inicia antes en los andes de donde provienen una parte de los afluentes del río, alcanzando la máxima profundidad a finales de julio o inicios de agosto, e inicia a bajar en septiembre hasta finales de febrero, siendo la diferencia de profundidad promedio de unas veinte varas, unos diecisiete metros, mientras que en casos de crecientes excepcionales, las cuales ocurren según el texto cada veinte años aproximadamente, la diferencia puede alcanzar las veinticinco varas, unos veintiún metros³¹.

Si comparamos la profundidad en el texto de Solano con la dada por Ruiz de Maldonado, encontramos diferencias que conducen a pensar en un posible error en la transcripción del valor de la profundidad del río en alguno de los dos casos. En particular se considera que el dato de Solano parece exagerado, y no tan sólo por lo elevado del mismo, pues según Ruiz de Maldonado la profundidad del río en esa zona en época de sequía estaba como máximo en quince brazas, aproximadamente 13 metros³², que al sumarle los diecisiete o veintiún metros de la diferencia de profundidad entre la época de

Relaciones Geográficas de la Gobernación de Venezuela (1767-1768), Ediciones de la Presidencia de la República de Venezuela, Caracas, 1954, pp. 243 - 287. Según dicha obra el documento corresponde a la transcripción de la copia literal que obraba en poder del Marqués del Socorro, descendiente de Don José Solano.

³⁰ *Ibidem.*, p. 248.

³¹ *Ídem.*

³² En el texto de Diego Ruiz de Maldonado no se hace mención expresa de la angostura, sin embargo, al regresar en el relato desde el día de la llegada a Santo Tomé, el once de febrero, entre treinta y cuatro y cuarenta leguas, se llega hasta el dos o tres de ese mes, por lo que se puede estimar cuánto pudo haber sido la profundidad medida en esa expedición. Ruiz de Maldonado, Diego, *Op. Cit.*, p. 346

sequía y la de lluvia estimada por Solano, resultaría en valores muy inferiores a los ochenta o noventa metros que resultan para Solano.

En cuanto a las dificultades en la navegación en el río originadas por la fuerza de sus crecientes y primeras menguantes, aunada a la dirección de los vientos, es

...muy trabajoso navegar el Orinoco río arriba ó no se navega después del mes de Abril ó primeros de Mayo hasta mediados ó últimos de Noviembre que han cesado las lluvias y mayor fuerza de la corriente del Río y principia la brisa³³.

Relata en particular que como consecuencia del retraso en la partida de la Comisión española, la cual se efectuó el primero de julio, debieron navegar por 22 días para llegar a Guayana porque "...ya faltó el Orinoco, de los vientos generales del Oriente y con grandes lluvias se dilato el viage..."³⁴. Recordemos como ya se mencionó que en el relato de Ruiz de Maldonado se señala que el tiempo de viaje entre la Oqueta y las bocas del Orinoco es de tan solo tres días.

En 1779 el factor de la Real Compañía de Caracas Fermín Sansinenea elabora una descripción de la Provincia de Guayana y del río Orinoco. De lo que se desprende de la misma relación, el Factor de la Compañía Guipuzcoana en Guayana recibía correspondencia proveniente del puerto de Macuco en el Reino de Santa Fe empleando los ríos como ruta para el transporte.³⁵

En la relación de Sansinenea una de las primeras informaciones se refiere las fluctuaciones estacionales de los niveles del río, incluyendo un dato sobre variación en la profundidad del mismo sin indicación de en dónde esa ocurre

La dicha Provincia está bañada del grande e incomprensible Orinoco... sus circunstancias son dignas de notar, como es el flujo y reflujo, tardando para uno y otro un año entero, como es en crecer seis meses,

³³ ALTOLAGUIRRE Y DUVALE, Ángel de, *Op. Cit.*, p. 248.

³⁴ *Ibidem.*, p. 250.

³⁵ Descripción de la Provincia de Guayana y del Río Orinoco. Hemos tomado el texto de la recopilación, estudio preliminar y notas de Antonio Arellano Moreno: *Relaciones Geográficas de Venezuela*, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1964, p. 405. Según dicha obra copia del documento verificada por el Hermano Nectario María reposa en el Archivo General de la Nación, y el texto empleado fue tomado del Boletín del Archivo General de la Nación, Caracas, enero-febrero-marzo 1960, Tomo XL, N° 188, en pp. 225-245.



elevando desde el paraje cosa de 20 varas para arriba, principiando para el efecto a mediados de marzo, aunque en los últimos de febrero da sus cortas cabezadas en el subir, pero apenas se conoce hasta el tiempo dicho, según observaciones hechas hasta el 15 de agosto. Bien que hace también sus cabezadas de subir y bajar algunas veces, hasta mediados de septiembre, pero efectivamente empieza su declinación en dicho día 15 de agosto.³⁶

En 1788 el Rey nombra a Miguel de Marmion como Gobernador de Guayana, y ese mismo año elabora y remite a la Corona la “Descripción Corográfica-Mixta de la Provincia de Guayana, en la que se da razón de los ríos que la bañan y facilitan sus comunicaciones...”³⁷.

En su texto señala las dificultades que enfrentaba su navegación en época de estiaje al dejar al descubierto accidentes del fondo que quedan cubiertos en la época de crecientes “...es buena su navegación hasta la Isla de Fajardo; de allí para la Capital [Santo Tomé de Guayana] tiene algunos malos pasos, particularmente en río bajo de bancos de arena, arrecifales y placeres...”³⁸.

También señala sus fluctuaciones estacionales y coincide con la variación de nivel en el sitio de Angostura dada por otros

...crece y mengua una vez todos los años empezando por el mes de marzo a subir paulatinamente las aguas, y por el de agosto en el que llegan a su mayor altura, vuelven a bajar con la misma lentitud hasta el de febrero en el que queda en su nivel más bajo, habiendo de este a su mayor creciente, aquí en la Nueva Guayana, la diferencia de más de trece brazas³⁹.

Asimismo comenta sobre la inundación de las planicies aledañas y, en un estilo cuasi bucólico, señala su posible utilización durante esa época, asociando la práctica productiva con la navegación en pequeñas embarcaciones

³⁶ *Ibidem.*, p. 401.

³⁷ Hemos tomado el texto de la recopilación, estudio preliminar y notas de Antonio Arellano Moreno: *Relaciones Geográficas de Venezuela*, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1964, p. 405. Según dicha obra el documento publicado es copia del que aparece publicado en el Boletín N°115 del Archivo Nacional, tomo XXIV, 1943.

³⁸ *Ibidem.*, p. 441.

³⁹ *Ídem.*

En Río lleno inundan sus derrames una extensión considerable de los llanos de Caracas y Barinas, y se navega en lanchas, piraguas y curiaras por dilatados campos de arrozales que podrían cargarse barcos de este grano, y su menguante deja en seco espaciosísimas sabanas y playas que por los meses de febrero, marzo y abril se ven cubiertas de una multitud inmensa de tortugas que salen a enterrar sus huevos en las arenas....⁴⁰

A mediados de 1811 el Presbítero José Cortés de Madariaga realiza un viaje desde Santa Fe de Bogotá, por los ríos Negro, Meta y Orinoco, hasta Calabozo. Dicho viaje, en palabras del propio José Cortés de Madariaga tuvo como objetivos "...descubrir el caño, o río navegable, más inmediato a la Capital [Santa Fe de Bogotá], que entrase en el Meta, único río de la provincia de Cundinamarca que desagua en el Orinoco."⁴¹

...evitar el paso de los páramos de Labranza-grande, Toca y Chita en donde perecen regularmente los hombres, bestias de carga y ganado..., a disminuir en lo sucesivo a los negociantes los enormes gastos que les resultan de estas pérdidas, en razón de lo dilatado del tránsito hasta Pore, depósito de las especulaciones clandestinas de Guayana, y de otros puertos frecuentados por los contrabandistas, con detrimento del Erario público.⁴²

Por otra parte, a su juicio la ruta por el Orinoco y sus afluentes ofrecía

...una vía cómoda, que en adelante preserve a los traficantes y pasajeros, de los peligrosos ríos, fangales, precipicios, que ofrecen los valles de la Cordillera y que no podrían remediarse, sin el dispendio de algunos millones de pesos.⁴³

Reiterando de esta manera las razones que impulsaron la realización de la expedición de Ochogavía.

⁴⁰ *Ídem.*

⁴¹ Diario y observaciones del Presbítero Doctor José Cortés de Madariaga, en su regreso de Santa Fe a Caracas, por la vía de los ríos Negro, Meta y Orinoco. Hemos tomado el texto de la recopilación, estudio preliminar y notas de Antonio Arellano Moreno: *Relaciones Geográficas de Venezuela*, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1964, p. 497. Según dicha obra el documento publicado es copia del que aparece publicado en el Boletín N°158 del Archivo Nacional, tomo XL, 1957.

⁴² *Ibidem.*, pp. 497-498.

⁴³ *Ibidem.*, p. 498.



El primer incidente ocurrió el día 10 de julio cuando, habiendo desembarcado en una playa en el Río Negro a pasar la noche se vieron obligados a levantar el campamento luego de dos horas de lluvia, obligándolos a pasar la noche en el fango y con el agua a las rodillas "...y sin aliento para embarcarnos, por la mucha madera que arrastraba el río, temiendo ser arrebatados, y zozobrar a impulso de la rapidez de sus corrientes."⁴⁴

El 11 habiendo decidido partir en medio de la lluvia, debieron superar los obstáculos que les ofrecían los troncos que arrastraba el río como producto de su creciente. Estaban enfrentando las rápidas y sustanciales fluctuaciones del río en la época de lluvias, así como sus consecuencias al inundar sus zonas aledañas arrancando y arrastrando con sus corrientes la vegetación.

El 12 entra en El Meta, y en su relación del día 18 de julio, después de haber recorrido 18 leguas sobre este río, señala sus preocupaciones

...al espíritu pavoroso de que me hallaba ocupado a consecuencia de los anteriores sufrimientos, a la consideración de hallarme aislado en regiones semi-desiertas y al aspecto de mi comitiva dividida y vagante a la suerte de las aguas, de los vientos y de las fieras...⁴⁵

Ese mismo día realiza un relevamiento de la velocidad del río "...la corriente muy mansa y su curso sólo de dos millas por hora con aguas crecidas"⁴⁶.

El 30 de julio de 1811 llega al Orinoco, y el 31 atravesó el raudal de Caribén sobre el cual dice "...decayó mi espíritu en términos, que casi desconfié de la vida, sobrecogido a la idea melancólica de que iba a naufragar sin recurso con mi comitiva en este peligroso paso"⁴⁷, pero también realiza una recomendación para mejorar sus condiciones de navegabilidad, ajustando el cronograma de trabajos a los meses de enero y febrero en los que el río desciende sus niveles hasta dejar al descubierto las piedras que se encuentran en el sitio⁴⁸.

Al llegar al raudal Carichana relata las diferencias en la navegabilidad del mismo como resultado del descenso de las aguas en el período de estiaje

⁴⁴ *Ibidem.*, p. 502.

⁴⁵ *Ibidem.*, p. 505.

⁴⁶ *Ídem.*

⁴⁷ *Ibidem.*, p. 517.

⁴⁸ *Ídem.*

...se tiró la sonda, y no pescó fondo. A las 8 y media pasé por el canal O., y dos Islas grandes, entres brazos con latitud de más de 2 leguas, y para inteligencia de los navegantes se advierte, que el canal por donde atravesó mi flotilla en los meses de Diciembre, Enero y Febrero, queda enteramente seco, y reducido a una playa dilatada, desde la Isla de la ribera O....⁴⁹

Dado que su destino era la Provincia de Caracas se dirigieron hacia el río Guárico, midiendo en la confluencia de ese con el *Apurito*, o brazo norte del *Apure*, y en la cercanías del Guayabal, seis brazas de profundidad⁵⁰. Al entrar en el Guárico debieron enfrentar la dirección contraria del flujo y las corrientes en época de máxima creciente, como consecuencia de lo anterior, se vieron enfrentados a la pérdida de una de las piraguas en las que viajaban al chocar con un tronco que arrastraba el río en su crecida⁵¹.

A pesar de todas las vicisitudes que debieron enfrentar, el balance debió resultar favorable al empleo de esta ruta fluvial, pues en sus Reflexiones sobre la utilidad de este nuevo canal de comercio José Cortés de Madariaga señala que "...es preferible la vida [¿vía?] del Meta, para abrazar el comercio de Venezuela con las provincias de Cundinamarca, Popayán Quito y sus cantones anexos"⁵².

También indica cuál podría ser el punto de partida para la navegación desde la Provincia de Caracas, el cual podría variar dependiendo de si la época era de crecientes máximas o de estiaje "...debe ser el del Guayabal...aunque en invierno pueden remontar los buques hasta Calabozo..."⁵³.

Otro autor que comenta los efectos de las fluctuaciones sobre la navegabilidad en el Orinoco y en algunos ríos de su cuenca es Fray Antonio Caulín. Algunos de estos comentarios son

[El Pao] Es rio navegable en invierno hasta 10 ó 12 leguas; pero en verano permite solo el paso a curiaras pequeñas que a trechos arrastran los indios en bancos de arena...⁵⁴

⁴⁹ *Ibidem.*, p. 519.

⁵⁰ *Ibidem.*, p. 523.

⁵¹ *Ibidem.*, pp. 524-525.

⁵² *Ibidem.*, p. 528.

⁵³ *Ibidem.*, p. 529.

⁵⁴ CAULÍN, Antonio, *Historia Corográfica, Natural y Evangélica de la Nueva Andalucía, Provincias de Cumaná, Nueva Barcelona, Guayana y vertientes del Orinoco*, Caracas, George Corser, 1841, p. 60.



A una legua de distancia [de Puerto Sano] está la vuelta del Torno llamada así por la dirección de las aguas del Orinoco...figurada de cuatro caños que forman tres islas largas...Jobos, de Arañas y Araguata; todos admiten navegación en invierno...⁵⁵

Este raudal de Camiseta se forma de una cordillera de peñascos que en el invierno quedan los mas cubiertos con la creciente del rio y en verano manifiestos muchos y otros anegados; por lo que es necesario en este tiempo, así aquí, como en lo mas del Orinoco, la providencia de un proel, que aquí llaman canaguacil, cuyo ejercicio es ir en la proa fondeando las aguas con una vara larga para avisar al piloto cuando encuentra el impedimento de una peña⁵⁶.

...encontramos la boca del caudaloso rio Apure...A corta distancia tiene otra boca que llaman Caño-seco, porque se seca enteramente en el verano; y después la tercera, llamada boca de Apure de Acháguas...⁵⁷

Por su parte, Alexander Von Humboldt reitera los riesgos en la navegación como resultado del arrastre de troncos en época de crecida de los ríos, pues al relatar la travesía descendiendo por el Apure hacia el Orinoco, dice lo siguiente

...la corriente traia una infinidad de troncos de árboles...Bajan estos troncos del Sarare, en la época de las grandes inundaciones, y llenan el río de tal modo que las piraguas apenas pueden abrirse paso por los parages donde hay altos fondos y sinuosidades...⁵⁸

4. Exploradores del siglo XIX

Sobre la navegabilidad dice que “Durante la estación de lluvias, remontan barcos muy grandes desde Angostura hasta San Fernando de Apure, y por el río Santo Domingo hasta Torunos”⁵⁹, lo cual es comparable con las condiciones de

⁵⁵ *Ibidem.*, p. 61.

⁵⁶ *Ídem.*

⁵⁷ *Ibidem.*, p. 64.

⁵⁸ HUMBOLDT, Alexander de, *Viage a las Regiones Equinociales del Nuevo Continente*, París, Casa de Rosa, 1826, pp. 496-502.

⁵⁹ *Ibidem.* p. 466.

navegabilidad señaladas por la expedición de Ochogavía que se realizó en época de estiaje, y sobre el desbordamiento de los ríos "... forman las inundaciones de los ríos tal multitud de brazos, que entre el Arauca, el Capanaparo, el Sinaruco y el Apure, cubren un país de cerca de 400 leguas cuadradas"⁶⁰.

A finales del siglo XIX un explorador francés, Jean Chaffanjon, realizó dos viajes por el Orinoco dejando testimonio en sus diarios. La travesía en ambas ocasiones fue efectuada en embarcaciones sin motor, aun cuando para la época ya ofrecía servicios una compañía de vapores, y tuvo como punto de partida Ciudad Bolívar.

Su primer viaje se inició en enero de 1885 y concluyó a inicios de mayo de ese año, pero según su relato a finales de abril aun no habían comenzado las lluvias⁶¹, por lo que sus observaciones en este viaje corresponden a la época de menor nivel en los ríos.

En particular, y sobre la navegación en el Orinoco, señala que la isla de la Bernabela es atravesada por el caño Vija que se encontraba casi seco⁶²; el río deposita los troncos que arranca en las crecidas en las playas, y que la temporada de sequía era provechada por la compañía de vapores para quemarlos y así reducir los riesgos que ellos representaban a la navegación⁶³; el brazo entre el Torno y la isla de Burro es navegable sólo en época de crecidas⁶⁴; en época de crecidas es peligroso navegar al oeste de Mapipe porque las aguas ocultan las enormes rocas que hay en el fondo y las corrientes pueden arrastrar las embarcaciones hacia esas⁶⁵; y, el paso por el raudal Caribén fue muy fácil en época de estiaje⁶⁶.

También indica sobre la navegación en sus tributarios que el río Orocopiche no es navegable⁶⁷; la entrada al río Caura debe hacerse acompañado por un guía en la época de estiaje por las rocas que se encuentran en su cauce⁶⁸;

⁶⁰ *Ídem.*

⁶¹ CHAFFANJON, Jean, *El Orinoco y El Caura*, Editorial Croquis, Caracas, 1986, p. 128.

⁶² *Ibidem.*, p. 39.

⁶³ *Ibidem.*, p. 43.

⁶⁴ *Ibidem.*, p. 59.

⁶⁵ *Ibidem.*, p. 63.

⁶⁶ *Ibidem.*, p. 126.

⁶⁷ *Ibidem.*, p. 35.

⁶⁸ *Ídem.*



entre el río Chiribital y el Orinoco existen tres islas separadas por caños muy estrechos, y que esas son una sola en época de sequía⁶⁹; el río Cuchivero es navegable con pequeñas embarcaciones en época de estiaje, mientras que en la de crecidas las lanchas pueden remontar hasta el primer raudal a 20 leguas de su desembocadura en el Orinoco; y, que el Arauca es navegable hasta los Andes sólo en temporada de lluvias⁷⁰.

Dentro de la relación realizada en oportunidad de su segundo viaje, efectuado entre mayo y diciembre de 1886, es decir en la época de mayores crecientes y el inicio del descenso en el nivel del río, y sobre la base de su experiencia en el viaje anterior, indica que las embarcaciones idóneas para remontar el río en época de estiaje son las piraguas pues las que poseen quilla son muy pesadas y serían rápidamente puestas fuera de servicio al pasar los raudales⁷¹; y, que el río en estación seca se encuentra salpicado por bancos de arena que pueden alcanzar kilómetros de largo⁷².

Algunas de las observaciones realizadas en su segundo viaje fueron que en mayo el río crecía rápidamente; las crecidas iniciaban el 15 de abril y siguen hasta el 15 de agosto, fecha en la que se inicia el descenso que duraba hasta noviembre cuando ocurría la *Creciente de los Muertos*, y seguía bajando por cinco meses más⁷³; el tiempo estimado de viaje remontando el río se duplicaba entre la temporada de estiaje y la de crecidas⁷⁴; aproximadamente a cinco kilómetros aguas arriba de la Urbana el Orinoco se divide en cuatro brazos, de los cuales dos son navegables en verano⁷⁵; de Atures a Maipures hay dos pequeños rápidos, Garcita y Guahibos, el primero es transitable todo el año mientras que el segundo sólo lo es en época de lluvias⁷⁶; los raudales del Báquiro y Tarawanana fueron difíciles de remontar en época de crecidas pero

⁶⁹ *Ídem.*

⁷⁰ *Ibidem.*, p. 122.

⁷¹ *Ibidem.*, p. 136.

⁷² *Ibidem.*, p. 138.

⁷³ *Ídem.*

⁷⁴ *Ibidem.*, pp. 145 - 146. El tiempo estimado de viaje desde Mapire a Las Bonitas era de seis días en época de estiaje, pero debido a que el río estaba en época de crecidas requirieron de 13 días para realizarlo.

⁷⁵ *Ibidem.*, p. 156.

⁷⁶ *Ibidem.*, p. 174.

fáciles de bajar en la de estiaje; en noviembre se presentaron lluvias torrenciales de larga duración que generaron aumentos considerables en los niveles del río, los cuales descendieron rápidamente una vez concluidas las lluvias⁷⁷.

5. Conclusiones

El Orinoco y sus afluentes siempre han sido vistos como una ruta para ingresar al interior del territorio de lo que hoy conocemos como Venezuela. Los pueblos autóctonos emplearon esta ruta como vía de comunicación y sustento mediante actividades como la pesca, la agricultura y la caza; los conquistadores como medio para buscar la mítica ciudad de El Dorado, apoderarse del territorio, reducir a los indios y transportar y comercializar sus productos; los holandeses para comerciar con los pueblos que habitaban sus riberas; y, actualmente se emplea fundamentalmente para llevar la producción de las empresas básicas de Guayana hacia el océano Atlántico.

Sin embargo, y a pesar de los intentos por dominar y dobligar al Orinoco como el caso del dragado que se realiza en el canal de navegación desde el siglo XX, todos los que lo han navegado o transitado esta ruta fluvial han aceptado que el río impone sus condiciones, por lo que conocerlo para evitar los riesgos o para utilizar esas condiciones a su favor, y en particular en la época en la que la navegación se realizaba sin motor, se convirtió en una necesidad.

Antes de haberse iniciado las mediciones hidrometeorológicas sistemáticas en la cuenca del Orinoco que generaron los registros que se poseen en la actualidad, el conocimiento de esas condiciones y de las de navegabilidad del río se hizo a través de las experiencias de viajeros, narradas por ellos en primera persona o por cronistas que recogieron sus impresiones, constituyendo sus textos una fuente de información valiosa para quienes, como ellos, quisieran transitar por el río y sus tributarios.

Fue a través de esas narraciones que se conoció sobre la estacionalidad de sus crecientes, y que los períodos de crecidas eran aproximadamente desde abril a septiembre, mientras que los de estiaje desde octubre hasta marzo, indicando cómo afectaba esa estacionalidad los niveles del río y de sus tributarios. Estas variaciones de

⁷⁷ *Ibidem.*, pp. 236, 244.



profundidad ocultaban bancos de arena y rocas del lecho del río en época de crecidas, mientras que rebelaban esos escollos en época de estiaje, por lo que resultaban relevantes sus efectos sobre la navegabilidad en determinados tramos de los ríos.

Asimismo, dieron a conocer las dificultades de aproximación su desembocadura y a las costas aledañas a esta, generadas por el depósito de sedimentos que arrastran los ríos en época de crecidas y la oposición que ofrecen las mareas, creando zonas en las que disminuyen significativamente su profundidad. Este proceso de arrastre y deposición de sedimentos nos es único de la desembocadura del Orinoco, pues es una constante a lo largo de todo su curso así como en sus afluentes, generando bancos de arena en los que podrían encallar las embarcaciones, por lo que resultaba habitual que dispusieran de un proel con una vara para medir la profundidad de los ríos y de esa manera orientar la maniobra hacia canales más profundos.

Pero los ríos no transportaban sólo sedimentos, también transportaban árboles que eran arrancados de sus riberas en sus crecidas y arrastrados por la corriente como proyectiles que podían volcar embarcaciones, hincarse en el fondo y permanecer cubiertos por las aguas como una trampa oculta para la navegación, o quedarse flotando en los remansos de los ríos interfiriendo el movimiento de las embarcaciones y la aproximación a sus riberas. Los riesgos para la navegación eran tales que la compañía de vapores que prestaba servicio sobre el Orinoco y el Apure entre 1885 y 1886, invertía esfuerzos y dinero en la quema de los troncos arrastrados que se depositaban en las playas en la temporada de estiaje, con la finalidad de evitar que esos fueran nuevamente arrastrados al crecer el nivel de los ríos.

Por otra parte, dejaron testimonio que el ingreso por las bocas del Orinoco se veía afectada por la estacionalidad pues en época de crecidas las corrientes facilitaban la salida de las embarcaciones pero dificultaban la entrada, mientras que en la de estiaje por la disminución de su profundidad la navegabilidad en ambos sentidos quedaba afectada. Estos efectos se incrementaban en la medida que las embarcaciones eran más grandes por su mayor calado y la resistencia al flujo del río.

También dejaron, como resultado de sus experiencias al enfrentar los riesgos señalados, valiosas recomendaciones sobre la navegabilidad, a veces incluso con un nivel de detalle por tramos de los ríos, las cuales ayudaban a reducir los niveles de vulnerabilidad a los que debían transitar por esta ruta fluvial.

La narración de los viajeros de sus experiencias y los relatos recogidos por los cronistas podrían llegar a ser considerados como los primeros reportes hidrometeorológicos de la cuenca del Orinoco.

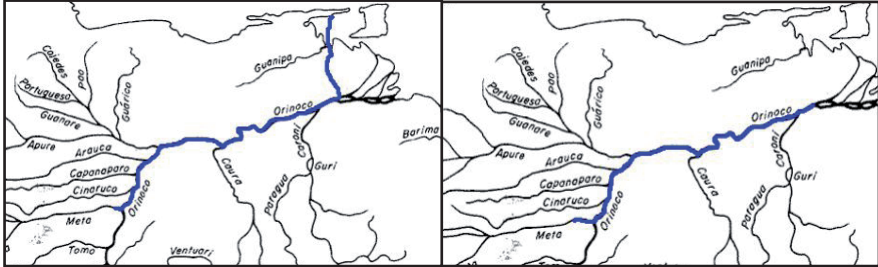
Anexo A: Resumen de los Viajes revisados en este trabajo.

Nombre	Objetivo	Embarcaciones	Recorrido
Diego de Ordaz	Encontrar las poblaciones que le habían informado existían en las márgenes del Orinoco	En galeón, una fusta y cinco bergantines hasta Huayapari. Continúa con ocho navíos por el Orinoco y entra media legua en el Meta, donde los deja y prosigue con un barco pequeño.	Partió de Paria en junio de 1831, llegó a la confluencia del Meta con el Orinoco a finales de ese año. El retorno hasta Huayapari lo hizo, según sus palabras, en alrededor de veinte días. Sale por la desembocadura del Orinoco a inicios de 1832.
Alonso Herrera	Encontrar la riqueza que decían existía en la región del Meta.	Parte desde Carao con seis bergantines y una balsa para los caballos.	Fue enviado por Gerónimo de Ortal a explorar el río a finales de 1534, ó inicios de 1835. En el Carao le informan que en la región del Meta hay grandes riquezas, por lo que, y ante la tardanza de Gerónimo de Ortal, decide remontar el Orinoco. Remontó veinte leguas en el Meta. Completa el descenso por el Orinoco en septiembre de 1536.
Diego Ruiz Maldonado	Auxiliar a Santo Tomé de Guayana y medir la profundidad de los ríos.	Desde el Casanare hasta Santo Tomé navegó con trece piraguas.	Parte de Santa Fe en octubre de 1638. Comienza el descenso del Casanare en diciembre de ese año llegando a Santo Tomé en febrero de 1639. Deja Santo Tomé con dirección a Trinidad a mediados de ese año, y llega a la desembocadura del Orinoco tres días después de su partida.
Manuel de Ochoavía	Capitulación para el descubrimiento y pacificación del río Apure.		La expedición parte el 12 de febrero de 1647, la mitad navega por el río Santo Domingo hasta la confluencia con el Apure, mientras que el resto lo hace a pie. A partir de ese punto descienden por el Apure hasta la confluencia con el Orinoco, la cual alcanzan el 20 de febrero de 1647.



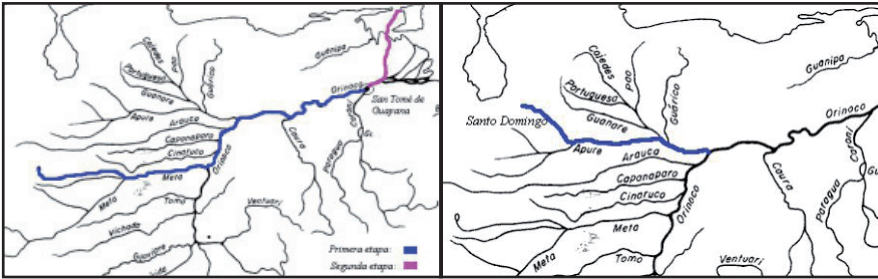
José Solano y Bote	Comisión española de demarcación de límites con Portugal.	Veinte Champanes y ocho falúas.	Solano parte de Trinidad en enero de 1755, mientras que José Iturriaga y Antonio Urrutia lo hacen en julio de ese año. Se reúnen en Guayana de donde parten en febrero de 1755. La expedición llegó hasta San Carlos de Río Negro en diciembre de 1758.
José Cortés de Madariaga	Explorar una ruta fluvial como alternativa para las comunicaciones entre la Provincia de Caracas y Cundinamarca.	Inicia la navegación en balsas cambiando a siete curiaras al llegar al Meta.	Parte el 14 de junio de 1811 de Santa Fe embarcando en el caño Pachaquiario el 9 de julio. Desciende por el río Negro hasta el Meta donde entró el 25 de julio. Continuó el viaje hasta el Orinoco llegando el 30. El primero de agosto llega a la confluencia del Arauca y comienza a remontarlo. Atravesó sabanas y navegó por caños hasta alcanzar el Apurito, por el que descendió hasta llegar el 8 de agosto a la confluencia con el Guárico por el cual ascendió llegando a Calabozo 15 de agosto.
Alexander Von Humboldt	Exploración.	Una curiara.	Embarca en San Fernando de Apure a finales de marzo de 1800, llegando a la confluencia con el Orinoco el 5 de abril.
Jean Chaffanjon	Primer viaje: explorar la cuenca del Orinoco y estudiar la historia natural y antropológica de la región.	Embarcación no determinada desde Trinidad hasta un poblado Warao en el delta del Orinoco, dos canoas hasta Barrancas, el vapor Bolívar hasta Ciudad Bolívar y, por último, una embarcación a vela	Se embarca en Puerto España el 2 de enero de 1885. Desembarcó en un pueblo Warao en el delta el 5. Parte el 6 hasta Barrancas donde llega al día siguiente. El 8 embarca en el vapor Bolívar y llega a Ciudad Bolívar el 9 de enero. Parte el 29 de enero. El 21 de abril al llegó a la confluencia con el Parguaza que comienza a remontar en curiara, regresando a la Urbana (confluencia con el Arauca) el 23 de abril. Ese mismo día llega al Meta en el que se adentra dos kilómetros. Desciende hacia Ciudad Bolívar donde llega el 7 de mayo.
	Segundo viaje: llegar a las fuentes del Orinoco.	Desde Trinidad hasta Ciudad Bolívar en el vapor Bolívar.	Parte el 7 de abril de 1886 de Puerto España en el vapor Bolívar. Llega el 9 a Ciudad Bolívar. A finales de abril se embarca hacia Caicara donde llega cuarenta días después. Parte de Caicara el 21 de agosto llegando a la Urbana el 30 de agosto. El 30 de noviembre llegó al Casiquiare. El 1º de diciembre llegó a la Esmeralda. A mediados de diciembre remonta el raudal Guaharibos, y regresa a Ciudad Bolívar sin haber alcanzado el nacimiento del Orinoco.

Anexo B: mapas con las rutas de los viajes estudiados.



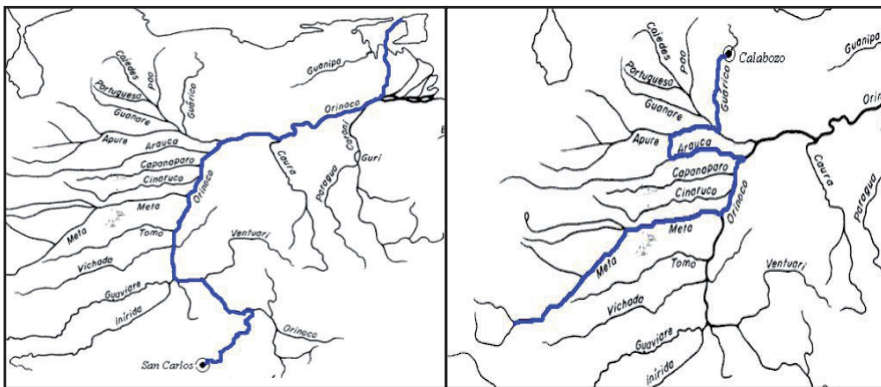
Diego de Ordaz (1531-1532)

Alonso Herrera (1534 ó 1535-1536)



Diego Ruiz Maldonado (1638-1639)

Manuel Ochogavía (1647)



José Solano y Bote (1755 -1759)

José Cortés de Madariaga (1811)





Alexander Von Humboldt (1800)

Jean Chaffanjon (1885-1886)

LA PENÍNSULA REGALADA: EL OLVIDO MARÍTIMO EN LAS NEGOCIACIONES POR LA GUAJIRA, 1833-1891

**The gifted peninsula: the maritime forgotten in the
negotiations by the Guajira, 1833-1891**

Gerardo Vivas Pineda

Profesor Titular a Tiempo Integral del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Simón Bolívar-Sartenejas. Correo Electrónico: vivaspineda@yahoo.com.

Recibido: 26/08/2014

Aprobado: 29/09/2014

Resumen: El retroceso espacial de nuestros mapas actuales, convertidos en caricaturas del *Uti Possidetis*, constituye la más incómoda prueba de nuestra irresponsabilidad territorial, y además proyecta una amarga sombra sobre la capacidad negociadora de la diplomacia nacional. Es lo que nos ha sucedido a los venezolanos con la pérdida de la península de la Guajira. En efecto, los plenipotenciarios que durante el siglo XIX encararon la expansiva política exterior colombiana se olvidaron de echarle un vistazo a los documentos del mar escritos por pilotos, capitanes, oficiales de marina y navegantes en general, cuando la navegación a vela todavía no había perdido la desigual confrontación con la máquina de vapor, y las empresas marítimas dependían de los permisos concedidos por las iras oceánicas. Porque si de rabietas acuáticas se trata, el mar frente a Colombia adoleció siempre del peor genio marino conocido. Si este hecho telúrico, invariable y permanente que lleva el mismo paso de los siglos —y aparece registrado en centenares de diarios de navegación y derroteros náuticos— hubiera sido conocido, estudiado, analizado y utilizado por nuestros discutidores limítrofes, Colombia habría tenido que olvidarse de Península y Golfo para siempre. El presente trabajo desarrolla un breve repaso de las negociaciones diplomáticas emprendidas entre 1833 y 1891 —años que marcan el comienzo de las discusiones y el final diplomático del litigio mediante la sentencia del árbitro español—, y detecta la ausencia de una estrategia coherente basada en la consideración de los documentos



marítimos mencionados como títulos históricos a favor de nuestro país. Luego revisa los testimonios de navegantes que durante siglos sufrieron las adversidades de la inmensidad marina neogranadina, explicando la utilidad de los diarios de navegación y los derroteros náuticos en las travesías marítimas, y la inclusión en sus singladuras de todo tipo de detalles sobre las incidencias habidas en los viajes caribeños y trasatlánticos.

Palabras claves: navegación, diarios, derroteros, meteorología, fronteras, límites, diplomacia.

Abstract: The backward motion in space of our present maps, turned into cartoons of the *Uti Possidetis*, represents the most uncomfortable evidence of our careless attitude toward our territory, and also casts a shameful shadow over the skills employed in the negotiations undertaken by national diplomacy. Actually the plenipotentiaries who had to handle Colombia's expansionist foreign policy during the 19th century forgot to take a cursory glance through seafaring documentation written by pilots, skippers, navy officers and sailors in general, when sailing hadn't still lost its struggle against the steam boat, and the maritime ventures depended on the goodwill or ire of the ocean. For if the bad temper of the sea is to be considered, Colombian waters experienced the worst that could be imagined. If this permanent and unaltered telluric fact along the centuries —and is registered in hundreds of navigation journals and course logs— had been known, studied, analyzed and used by our delegates on limits affairs, Colombia would have had to forget Peninsula and Gulf altogether. This work exposes a brief review of the negotiations by our diplomacy between 1833 and 1891 —the years marking the start of discussions and the end of diplomatic litigation by the judgment of the Spanish arbitrator, respectively— and identifies the lack of a coherent strategy based on the maritime documentation mentioned above as title deeds in favor of our country. It reviews the testimonials of seafarers that experienced the adversities of the immense Neogranadine seas, explaining the usefulness of the journals and course logs during the maritime voyages, and the inclusion in their courses of all kind of details over the incidences occurred during the Caribbean and transatlantic trips.

Keywords: navigation, journals, course logs, meteorology, frontiers, boundaries, diplomacy.

1. Estado de la cuestión

En diciembre de 1833, cuando recién comenzaban las negociaciones entre Colombia y Venezuela por el establecimiento definitivo de sus límites territoriales, Lino de Pombo, ministro neogranadino de Relaciones Exteriores, afirmaba que no había inconveniente en adoptar el Cabo Chichivacoa, en la mitad superior de la península de la Guajira, como extremo de la línea fronteriza, por ser insignificante y *poco abordable* el espacio comprendido desde dicho Cabo hasta Punta Espada, más al oriente (véase figura N° 1).¹ Podríamos preguntarnos si el ministro Pombo cayó en cuenta de que ofrecía a los venezolanos un argumento irrefutable a favor de la posición nacional, e inquirir también si alguno de nuestros plenipotenciarios adivinó la trascendencia que esa afirmación tenía a su favor, particularmente la frase que hemos resaltado. A ojos de navegantes, marinos y gente dedicada al mar durante la era de la vela, se calificaba como espacio costero “poco abordable” un litoral donde las naves corrían muchos riesgos por las adversas condiciones marítimas predominantes.² Es evidente que, desde el punto de vista estrictamente marítimo y a pesar de su error estratégico, el funcionario colombiano usó la expresión con mucha propiedad. El espacio comprendido entre los puntos mencionados forma parte de una extensísima zona costera que se extiende por todo el Atlántico colombiano,³ caracterizada por fuertes vientos y corrientes orientados en su mayoría de este a oeste, donde las embarcaciones provenientes de ese país pasaban mucho trabajo para navegar hacia nuestro territorio. Por eso les

¹ Tomás Polanco Alcántara (compilador), *Los límites entre Venezuela y Colombia: documentos oficiales que los han establecido*, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1995, pág. 70. Pablo Ojer lo comenta en *El Golfo de Venezuela: una síntesis histórica*, Corporación de Desarrollo de la Región Zuliana, Maracaibo, 1983, pp. 408-409.

² Timoteo O'Scanlan, *Diccionario Marítimo Español*, facsímil de 1831, Museo Naval, Madrid, 1974, pág. 3.

³ El virrey de Nueva Granada, Manuel Guirior, reconocía las dificultades de vigilancia del amplio mar bajo su jurisdicción de la siguiente manera: “Siendo tan dilatadas y extensas las costas del Virreinato, en ambos mares [incluyendo el océano Pacífico], no sólo es casi imposible tenerlas suficientemente resguardadas, sino que aún se dificulta la custodia de los puertos y plazas de alguna consideración...”, en «Relación del Virrey Guirior al entregar el mando al Virrey Flores el año de 1776», *Contestación de Venezuela al alegato con Colombia*, Colección Fronteras N° 5, Ministerio de Relaciones Exteriores, Caracas, 1979, pág. 405.



daba igual a los colombianos fijar el límite no en Punta Espada, sino en el Cabo Chichivacoa, a mitad de la península, dejando en manos de Venezuela alrededor de 30 millas cuyo alcance por mar permanecía cuesta arriba para nuestros vecinos. ¿Sabían nuestros delegados que esas condiciones marítimas favorecían el alcance del Golfo de Venezuela y de la península de la Guajira desde cualquier punto de la costa venezolana, al contrario de lo que sucedía a los agentes navales colombianos? ¿Se justificaba entonces la aspiración colombiana de apoderarse de la península completa, a pesar de tener un acceso marítimo tan limitado, mientras los indios guajiros impedían su control terrestre? ¿Por qué nuestra diplomacia no tomó en cuenta documentos que comprobaban contundentemente esa realidad marítima, como los diarios de navegación y los derroteros náuticos que durante siglos dejaron constancia de las enormes dificultades de pilotaje a lo largo y ancho del mar virreinal? De haberlo hecho, habrían tenido en sus manos un argumento difícilmente rebatible en términos marítimos, y las aspiraciones colombianas se habrían visto reducidas a su mínima expresión. Este trabajo explica con detalle ese determinismo natural, y analiza el desarrollo de las negociaciones entre plenipotenciarios que dejaron de lado una documentación científica también determinante, facilitando la sentencia del laudo arbitral de la Corona española en 1891 que cambió, a favor de Colombia, los derechos de posesión de la península de La Guajira, propiedad de Venezuela desde la creación histórica del territorio nacional en el siglo XVI, dándole posteriormente aspiraciones al país vecino, según el nuevo derecho del mar,⁴ sobre el Golfo que lleva el nombre venezolano. Este desenlace

⁴ Véase Daniel Guerra Iñiguez, *El proyecto de tratado con Colombia y el nuevo derecho del mar*, Ediciones Sancho, Caracas, 1981, pp. 17-22. El antiguo derecho marino, hasta 1958, había descansado sobre bases eminentemente consuetudinarias, "...lo que facilitaba la justificación de las pretensiones de las grandes potencias", según Edmundo Vargas Carreño, *América Latina y el derecho del mar*, Fondo de Cultura Económica, México, 1973, pág. 17. El mismo autor define un concepto útil para nuestros efectos, el de *mar patrimonial*: "...en el cual el Estado ribereño tiene el derecho exclusivo a explorar, conservar y explotar los recursos naturales del mar adyacente a sus costas y del suelo y subsuelo del mismo mar, así como, en general, a ejercer todas las competencias que resulten de sus soberanía permanente sobre tales recursos", en pp. 73-81. Aquí se sienta la posición colombiana y sus aspiraciones sobre el Golfo de Venezuela, dada la defectuosa delimitación resultante del Laudo Arbitral de 1891 y el trabajo de las comisiones demarcadoras que llevaron el límite entre ambas naciones hasta Castilletes, así como de las posteriores convenciones internacionales; véase Ralph Zacklin

permitió, incluso, crisis tan delicadas como la incursión, en aguas interiores del mismo Golfo, de la corbeta de guerra colombiana *Caldas* en 1987, que estuvo a punto de provocar un grave conflicto armado.⁵

En Venezuela el aspecto marítimo de este problema ha adolecido de un preocupante desinterés desde tiempo atrás, mucho antes de iniciarse el proceso diplomático entre los países en disputa.⁶ Todavía está por estudiarse el tema de la identidad marítima del venezolano que, en principio, podemos plantear desde una apriorística hipótesis de trabajo: si en el país de Bolívar hay dificultades de identidad nacional, esas dificultades se acentúan mucho más en relación con la identificación hacia el propio mar, pues ni el paisano colonial ni el criollo republicano han mostrado históricamente un nexo consistente hacia sus espacios acuáticos, tanto como para perder importantes enclaves territoriales —la península de la Guajira y la Guayana Esequiba— e insulares —las Antillas holandesas y Trinidad— que terminó entregando sin disparar un solo tiro.⁷ José Manuel Briceño Monzillo lo ha expresado inequívocamente:

Los pueblos que no tienen una conciencia firme sobre el valor del espacio, conforman naciones en decadencia... como nos ha venido ocurriendo hasta ahora por causas diversas: carencia de una convivencia

(compilador), *El derecho del mar en evolución: la contribución de los países americanos*, Fondo de Cultura Económica, México, 1975, la posición venezolana en pp. 208-214. Señalamos muy por encima estas cuestiones relativas al derecho marítimo, que quedan fuera de nuestros objetivos.

⁵ Los detalles de esta circunstancia militar los desarrolla ampliamente Jorge Bendeck Olivella en *La corbeta solitaria*, Editorial Grijalbo, Bogotá, 1995, sobre todo en el capítulo V “Lo de las corbetas”, pp. 97-122. En el capítulo I el autor ofrece un útil resumen de los antecedentes históricos, pp. 19-40.

⁶ Probablemente la característica defensiva de la política naval imperial durante el Período Hispánico terminó reflejándose en la estrategia diplomática general de la recién emancipada República de Venezuela, actitud pasiva que todavía se proyecta en la diplomacia venezolana del siglo XX, como afirma Marisol de Gonzalo en “Historia diplomática: problemas metodológicos, historiográficos y de fuentes”, *Visiones del oficio: historiadores venezolanos en el siglo XXI*, Academia Nacional de la Historia—U.C.V., Caracas, 2000, pág. 87. Como hipótesis de trabajo, este planteamiento se ve reforzado por los adversos resultados que las negociaciones limítrofes han producido, con las consecuentes pérdidas territoriales.

⁷ El total de pérdidas territoriales venezolanas puede visualizarse en el muy bien elaborado *Mapa Histórico de la Capitanía General de Venezuela*, 75 x 60 cms., escala 1:3.250.000, Ministerio del Ambiente y los Recursos Naturales Renovables, Caracas, 1996.



territorial, presencia de numerosos vacíos territoriales, ausencia de una conciencia marítima... La conciencia territorial es más que la mera relación, consciente y racional, entre el hombre y la naturaleza: es el apego profundo del ciudadano al suelo patrio...⁸

Si la posesión del mar siempre fue mucho más difícil que la posesión territorial, en nuestro caso podría afirmarse que la primera fue prácticamente nula, incluso antes de penetrar los extranjeros en nuestro espacio acuático. Este vacío ha llevado a Juan Porras Rengel a afirmar que

Puede en tal sentido aseverarse, en principio, que tanto nuestros negociadores como los juristas que entre nosotros han abordado el tema, han dirigido su atención, principalmente, al aspecto jurídico, que si bien es cierto amerita ser considerado seriamente, pues posee también su propio peso específico, no parece revestir, empero, la trascendencia de la cuestión atinente a la naturaleza histórica de las aguas internas del Golfo.⁹

En este sentido podría afirmarse que durante los siglos coloniales la intervención española se redujo sólo a una presencia naval ocasional, mientras el poblamiento de nuestras islas y costas fue insuficiente y no generó la ligazón emocional con el mar circundante.¹⁰ Probablemente el alejamiento de la conciencia nacional de la problemática marítima ha tenido mucho que ver con la insistencia de los especialistas en el tema limítrofe y fronterizo, aislándolo como un escenario cuyas implicaciones jurídicas son suficientes para ubicarlo como

⁸ José Manuel Briceño Monzillo, *Venezuela y sus fronteras con Colombia*, Fondo Editorial Maraisa-Universidad de Los Andes, Caracas, 1986, pp. 113-114.

⁹ Ver su prólogo a la obra de Oscar Vila Masot, *El Golfo de Venezuela: un estudio de los derechos que otorgan a Venezuela sus aguas históricas*, Editorial Arte, Caracas, 1990, pp. 3-4.

¹⁰ Según Claudio Alberto Briceño Monzón: “En las fronteras, más que en ninguna otra parte de la nación, se debe aplicar el principio de que gobernar es poblar. Una frontera vacía, dormida o muerta es ya, en sí misma, una amenaza directa a la integridad de la nación”, en “Las fronteras occidentales de Venezuela: problema de seguridad y defensa civil y militar”, *Montalbán*, N° 37, U.C.A.B., Caracas, 2004, pág. 227. Este principio, tan axiomático, parece haber estado ausente en las políticas de conquista y colonización de la Corona española, al menos en las provincias que luego formaron la Capitanía General de Venezuela, si bien, para algunos, podría excusarse por la inabarcable extensión bajo su jurisdicción, y por las mayores dificultades de poblar espacios insulares y marítimos.

tema político. Es parte de las modernas teorías según las cuales "... la frontera ha dejado de ser un hecho geográfico para convertirse en un hecho político".¹¹ En el caso del Golfo de Venezuela y los espacios marítimos del país creemos que las perspectivas de análisis e interpretación deberían haber sido replanteadas, porque el hecho geográfico —el mar y sus cualidades físicas y meteorológicas— siempre fue determinante en la definición de los hechos históricos que sobre él se desarrollaron. A la Compañía Guipuzcoana de Caracas, por ejemplo, se le concedió jurisdicción marítima desde la vertiente atlántica hasta Ríohacha, en pleno virreinato neogranadino, entre 1728 y 1781.¹² ¿Por qué no se le dio esa jurisdicción a Cartagena de Indias, siendo la principal cabecera continental del sistema comercial trasatlántico? La respuesta ha sido ignorada por el mundo especializado: la dirección y fuerza de la masa acuática y aérea en el Caribe convertían a la base naval colombiana en un enclave marítimamente pasivo, al punto de que el ministro colombiano Arosemena llegó a señalar, en su momento, que los actos de jurisdicción del Virreinato sobre el litoral atlántico, particularmente en la costa guajira, "...no fueron persistentes, cual se requiere para constituir posesión real..."¹³ persistencia imposible de practicarse debido a la confrontación permanente con los factores naturales. Esta declaración puede considerarse un reconocimiento de las desventajas colombianas por un negociador propio, hecho desestimado por nuestra diplomacia.

¹¹ Isidro Morales Paúl, *La delimitación de áreas marinas y sub-marinas al Norte de Venezuela*, Academia de Ciencias Políticas y Sociales, Caracas, 1983, pág. 34. La frase viene subrayada en la fuente original.

¹² "Real Cédula sobre establecimiento de la Compañía Guipuzcoana", Madrid a 25 de septiembre de 1728, en Enrique Bernardo Núñez, *Cacao*, ensayo y prólogo de Orlando Araujo, Banco Central de Venezuela, Caracas, 1972, pp. 134-146, jurisdicción marítima de la Compañía en cláusula 1ª, pp. 136-137. Un excelente estudio sobre el aspecto jurisdiccional marítimo en Pedro José Lara Peña, *El Golfo de Venezuela*, O. Ascanio Editores, Caracas, 1998, pp. 15-23. La significación de la Compañía, sin embargo, trasciende sobradamente sus aspectos jurisdiccionales y mercantiles, y alcanza una función integradora que concreta la formación de la nación venezolana, como ha señalado Manuel Donís Ríos en su obra *De la Provincia a la Nación: el largo y difícil camino hacia la integración político-territorial de Venezuela (1525-1935)*, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 2009, pág. 9. Ese papel aglutinador, por supuesto, se origina en la doble tarea comercial y guardacostas que desempeñó en nuestros mares.

¹³ Véase *Contestación de Venezuela al alegato con Colombia*, Colección Fronteras N° 5, Ministerio de Relaciones Exteriores, Caracas, 1979, pág. 239.



Por el contrario, los puertos y naves venezolanos durante la era de la vela contaban con grandes aliados en esos elementos naturales, cuya orientación predominante de este a oeste facilitaba la navegación hacia cualquier parte de la cuenca caribeña. La duración de las travesías en uno u otro sentido no deja lugar a dudas. Pero ¿han sido estudiadas en profundidad las condiciones operacionales de esa jurisdicción delegada a la Compañía Guipuzcoana? ¿Cómo la ejercían los buques corsarios, de guerra o mercantes? ¿Cuál era la cotidianidad marinera de las tripulaciones obligadas a lidiar con los meteoros para llegar de un puerto a otro? ¿Cómo se explica la pasividad de los corsarios neogranadinos, acusados por sus jefes de la ineficacia de su actividad represiva y la pobreza de sus botines?¹⁴

En relación con la confrontación diplomática por la península de la Guajira y el Golfo de Venezuela, llama mucho la atención la ausencia de documentos de carácter marítimo en el corpus de títulos presentados por los plenipotenciarios nacionales. Éstos se limitan a reales cédulas, reales órdenes, protocolos, documentos que prueban ser límites territoriales y diversas actividades de los delegados. Algunos papeles tienen implicaciones marítimas, pero sólo desde el punto de vista legal: jurisdicción, ordenanzas de corso, actividad extranjera en Bahía Honda, resguardo de la costa entre Maracaibo y Santa Marta. Con carácter naval apenas son pertinentes papeles relacionados con la actividad del corsario Vicente Antonio de Icuza en Bahía Honda, pero no existen entre los títulos presentados por Venezuela registros de la navegación operativa: diarios de las travesías o derroteros náuticos.¹⁵ Estos papeles, ya en el siglo XVIII, muestran un carácter rigurosamente científico, y son el registro no

¹⁴ Acusación formulada por Juan Álvarez de Veriña, comandante del corso neogranadino y gobernador, en “Estado que manifiesta el que debe tener el del resguardo marítimo de guardacostas de las Indias Occidentales e islas de Barlovento, con residencia desde el Orinoco hasta Veraguas, distancia 500 leguas”, 1786, Archivo General de Indias (en adelante AGI), MyP Panamá 262. Más adelante nos extendemos un poco más sobre este aspecto del corsarismo, determinante para comprender la nefasta influencia de los elementos naturales sobre la vigilancia de los espacios acuáticos salados, provocando los “brazos caídos” de los corsarios virreinales, a pesar de perder así cuantiosos y ricos botines.

¹⁵ Véase *Títulos de Venezuela*, Colección Fronteras, Ministerio de Relaciones Exteriores, Caracas, 1979, vol. I, Sección Segunda, series A, B y C. Sobre Icuza véase Vicente de Amézaga Aresti, *Vicente Antonio de Icuza, comandante de corsarios*, Ediciones del Cuatricentenario de Caracas, 1966, pp. 91-185 para la actividad del corsario en la Guajira.

sólo de las singladuras diarias de las embarcaciones, sino —y más importante para nuestros objetivos— de cómo los marineros y navegantes enfrentaban los retos naturales del océano. Dicho de otra manera, son el espejo donde se reflejaba lo posible y lo imposible en la navegación a vela. En el caso de este estudio, lo posible era ejecutar travesías desde Venezuela hacia La Guajira y Nueva Granada, y lo —casi— imposible emprenderlas desde los puertos virreinales hacia la misma península.¹⁶

2. Las negociaciones diplomáticas

En 1833 comienza el agrio proceso diplomático que llevará a la pérdida de miles de kilómetros cuadrados de territorio nacional. Ese año Colombia y Venezuela, los países en disputa, nombran como delegados plenipotenciarios a Lino de Pombo y Santos Michelena, respectivamente. El límite propuesto

¹⁶ Debe aclararse que la navegación en el Caribe y en aguas venezolanas no estaba exenta de peligros, pues los vientos y corrientes eran similares a los que afectaban al Virreinato, aunque con menos potencia, con la diferencia de que en la Capitanía General casi todos los destinos se encontraban hacia el poniente, es decir, en posición favorable en relación con la meteorología y la masa acuática, de modo que, al menos a la ida, las travesías contaban con las mejores condiciones para su óptimo desempeño. Pero los extranjeros que venían por primera vez a nuestros mares eran quienes sufrían las consecuencias de su ignorancia ambiental, como lo prueban la escuadra inglesa que intentó atacar La Guaira y Puerto Cabello en 1743, cuyos navíos se embistieron unos a otros por culpa de la corriente, y la escuadra francesa que sufrió todo tipo de contingencias y el naufragio de la fragata *Bourgogne* en Punta de Uvero. Véase, de Carlos Duarte, *Testimonios de la visita de los oficiales franceses a Venezuela en 1783*, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1998, pp. 24-44, en cuya página 25 uno de los oficiales declara: “Un viento muy fresco del Nordeste, que llaman brisa carabinada, elevaba las olas y hacía que nuestra navegación fuese muy difícil. Teníamos que remontar por un canal estrecho contra el viento, el cual no cambia jamás sino de Nordeste a Sureste, y contra unas corrientes rápidas cuya fuerza y dirección eran desconocidas de todos”. Para la intentona inglesa ver mi libro *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Fundación Polar, Caracas, 1998, pp. 316-335. Una muestra de las complicaciones de la navegación en algunos cortos trayectos del mar Caribe, por ejemplo, entre las pequeñas islas de Saint Thomas, Saint Barthelemy y Saint Martin en James Hackett Y Charles Brown, *Narraciones de dos expedicionarios británicos de la Independencia*, Instituto Nacional de Hipódromos, Caracas, 1966, pág. 42, donde se señala que buena parte del trayecto obligaba “a ir a la deriva”. Esta misma fuente recoge terribles condiciones de navegación luego del zarpe desde Inglaterra durante el mes de diciembre de 1817, pp. 31-32.



comenzaba en el Cabo de Chichivacoa, partiendo por mitades la península de la Guajira. El congreso colombiano ratificó este tratado, pero el venezolano lo rechazó alegando que su frontera occidental en la península nacía en el Cabo de La Vela (véase figura N° 1).

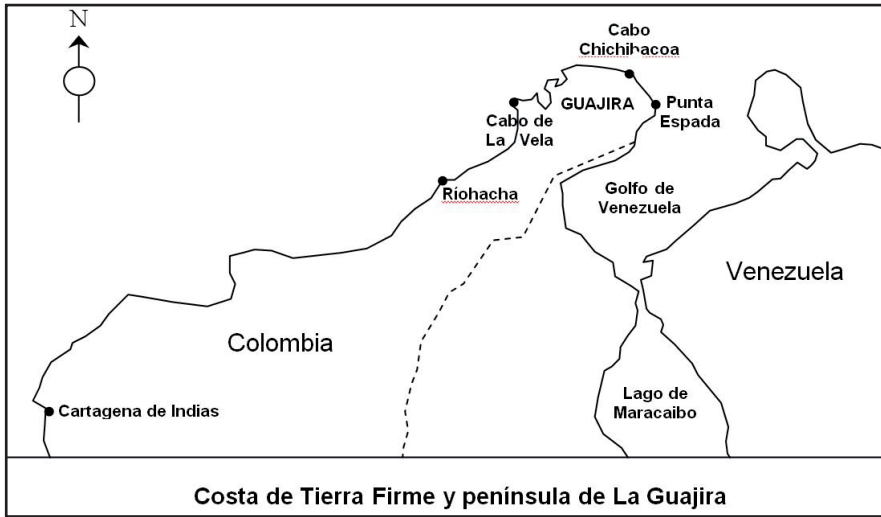


Figura N° 1. Enclaves territoriales involucrados en la controversia

Las discusiones se congelan hasta 1844, cuando nuevos representantes asumen las funciones negociadoras, Fermín Toro por Venezuela, y Joaquín Acosta por Colombia, cuya propuesta fue también infructuosa.¹⁷ Es conveniente señalar los errores cometidos en la fijación de las líneas demarcadoras por estas comisiones, que incluían el desconocimiento de importantes documentos —la Real Cédula de la Comandancia de Barinas— y establecieron un límite factual

¹⁷ Un resumen del proceso en Delia Picón, *Historia de la diplomacia venezolana (1811-1985)*, U.C.A.B., Caracas, 1999, pp. 155-157. La fuente más reconocida hasta hoy en día que trata el desarrollo de las negociaciones es Pablo Ojer, *La década fundamental en la controversia de límites entre Venezuela y Colombia, 1881-1891*, Instituto de Derecho Público de la U.C.V., Caracas, 1982, Capítulo I: “Las negociaciones que precedieron al arbitramento (1833-1875)” pp. 11-74. De estas páginas condensamos nuestro resumen.

más que taxativo,¹⁸ errores originados en la confusión de linderos internos de la Capitanía General de Venezuela con límites exteriores compartidos con el Virreinato de Nueva Granada. Pero también los legisladores del Congreso venezolano cometieron equivocaciones, al malinterpretar, por ejemplo, el Cabo de La Vela con el accidente geográfico, en vez de hacerlo con toda la zona que llegaba hasta las 10 leguas otorgadas a Santa Marta en la capitulación de Bastidas de 1525, o las 8 leguas a la Provincia de Ríoacha en 1547.¹⁹ Pablo Ojer —máximo intérprete del problema histórico-fronterizo de Venezuela, y a quien seguimos a pie juntillas en nuestro análisis— les reconoce, sin embargo, plena conciencia de la jurisdicción marítima ejercida desde Caracas hasta el polémico Cabo. Pero —insistimos con denuedo— tales títulos no incluyeron expedientes navales operativos que demostraran un ejercicio práctico, constante y efectivo de esa jurisdicción. Por cierto, el mismo Ojer destaca que Pombo, el plenipotenciario neogranadino, “... reconocería como algo natural que los cruceros de Venezuela vigilaran la costa goajira porque los barcos de Nueva Granada no podían con la remontada de Chichibacoa”,²⁰ así como el mismo Virreinato había reconocido previamente la condición marítima de Maracaibo como una enorme ventaja en la vigilancia costera de la Guajira hasta Ríoacha.²¹ De haber nuestros negociadores conocido, analizado y utilizado adecuadamente los documentos náuticos que proponemos, habrían comprendido que esos problemas de navegación no se circunscribían solamente a la costa norte de la Guajira, sino a todo el litoral atlántico colombiano y sus espacios mar adentro hasta la costa sur cubana. La estrategia diplomática venezolana se habría agudizado y la defensa de la península habría sido prácticamente inexpugnable.

Volviendo a las discusiones Michelena-Pombo, otros sensibles errores de interpretación territorial afectaron la posición venezolana, al imponer términos como el “Desparramadero del Sarare”, siendo éste un accidente geográfico

¹⁸ Hermann González Oropeza y Manuel Donís Ríos, citados por Simón Alberto Consalvi en *Santos Michelena (1797-1848)*, Biblioteca Biográfica Venezolana, Caracas, 2012, pp. 42-44.

¹⁹ Manuel Donís Ríos, *El territorio de Venezuela: documentos para su estudio*, U.C.A.B., Caracas, 2001, pág. 37.

²⁰ Pablo Ojer, *La década...*, pp. 13-14, 17-19, 23, 25-27 y 31.

²¹ *Contestación de Venezuela al alegato con Colombia*, Colección Fronteras N° 5, Ministerio de Relaciones Exteriores, Caracas, 1979, pp. 241-242 y 251.



susceptible de modificaciones debido a la lluviosidad de la zona. Pablo Ojer culmina el análisis de la negociación Michelena-Pombo de la siguiente manera:

En suma, contra la versión generalizada de la línea Michelena-Pombo como expresión de concesiones neogranadinas en los sectores de la frontera: Goajira, San Faustino, frontera llanera y territorio al oeste de la línea Orinoco-Atabapo-Río Negro, la realidad es que representaba una serie de concesiones venezolanas en esos cuatro tramos, y sólo se descubre una concesión neo-granadina de Punta Espada a Chichibacoa, porque como lo confesó Pombo, era de escasa importancia para ellos y se reconocían impotentes para la remontada de este Cabo.²²

En cuanto a la siguiente etapa de negociaciones, conducida por los plenipotenciarios Fermín Toro, venezolano, y Joaquín Acosta, colombiano, Ojer destaca que Toro había recibido instrucciones muy precisas de no conceder más de la mitad de la Guajira, pues se temía que si Colombia obtenía toda la península sería incapaz de someter a los indios guajiros y defender de sus hostilidades al territorio venezolano. Se sabía que durante los dos últimos siglos las autoridades neogranadinas habían solicitado la intervención de Venezuela en la defensa de Ríohacha, ciudad virreinal, porque ellos no podían realizarla. Para colmo, los indios habían atacado embarcaciones europeas, y Dinamarca llegó al extremo de insinuar una intervención extranjera si el gobierno no era capaz de controlar a los aborígenes.²³ Colombia presentó nuevos títulos, aparentemente completos, pero en verdad eran expedientes truncos y mutilados que, ingenuamente, Toro aceptó, dando pie a que nuestros vecinos alegaran el reconocimiento de Venezuela a la soberanía neogranadina sobre toda la península. A propósito de tales expedientes, Acosta, el delegado colombiano, era un veterano investigador y conocedor de los archivos históricos españoles, cuya obra *Historia de la Nueva Granada*²⁴ comentaremos más adelante en el

²² Pablo Ojer, *La década...*, pág. 31.

²³ Véase Manuel Donís Ríos: «A advertimos que el dominio sobre la Guajira no fue logrado plenamente por la Corona española ni desde la Provincia de Maracaibo ni desde Santa Marta o Ríohacha; tampoco por el Virreinato o la Capitanía General. Los guajiros se mostraron particularmente aguerridos e impermeables a los intentos de sometimiento o “pacificación”, palabra que encubría el esfuerzo destinado al sometimiento de los indígenas», en *El territorio...*, pág. 22.

²⁴ Publicada por primera vez en 1848, utilizamos un ejemplar de la *Historia de la Nueva Granada*, Editorial Bedout, publicada en Medellín en 1971.

epígrafe *El olvidado argumento náutico*, tomando en cuenta los detalles que incluye sobre las dificultades de navegación en el mar virreinal durante la primera mitad del siglo XVI, pero que, aparentemente, la estrategia diplomática colombiana tapó para no entorpecer sus propias aspiraciones territoriales. El terreno ganado, sin embargo, llevó a algún historiador colombiano a suspirar por la pérdida de la provincia de Maracaibo, afirmando que esta entidad podía ser bien administrada desde Santa Fe como desde Caracas, olvidando que desde Cartagena de Indias se tardaba un mes de navegación hasta la ciudad marabina, y en cambio desde La Guaira y Puerto Cabello apenas tres días.

De la siguiente etapa de negociaciones, encabezada por el venezolano Antonio Leocadio Guzmán y el colombiano Murillo Toro,²⁵ sólo destaca Ojer el rechazo a la línea del pacto Toro-Acosta y el regreso a la línea del Cabo de La Vela, aunque vuelve al error de considerarla sólo como cabo y no como la región abarcada en la provincia original.²⁶ Luego de Antonio Leocadio, su hijo Antonio Guzmán Blanco dirige los esfuerzos diplomáticos, pero distraído por sus aspiraciones y funciones presidenciales y compromisos familiares en Europa pierde el tacto negociador y observa impotente la sentencia del laudo arbitral dictado por la Corona española que entrega a Colombia la casi totalidad de la Guajira.

Según las páginas que venimos citando de Pablo Ojer, algunos de los desatinos negociadores más dolorosos y perjudiciales de nuestros plenipotenciarios pueden resumirse en los siguientes hechos: primero y principal, no captar la desventaja estratégica colombiana sobre la remontada de la costa guajira; luego, pensar que no se sacrificaba nada de territorio nacional; aceptar la equivocada concepción geográfica de Agustín Codazzi;²⁷ confundir

²⁵ Omitimos referencias a las negociaciones de otros delegados venezolanos, como Manuel Ancízar (1846), Medardo Rivas (1851), Simón Planas (1854), José Gregorio Villafaña (1852) Luis Castelli (1855), Rafael Márquez (1866) y Fernando Arvelo (1868) por su insignificancia negociadora y política. Véase Rafael Valery Salvatierra, *La territorialidad de Venezuela: origen, formación y cambios de nuestro patrimonio territorial*, Fundación Empresas Polar, Caracas, 2006, pág. 84.

²⁶ Pablo Ojer, *La década...*, pág. 32-41, 45 y 63.

²⁷ Detalles sobre los errores geográficos de Codazzi en *Contestación de Venezuela al alegato con Colombia*, Colección Fronteras N° 5, Ministerio de Relaciones Exteriores, Caracas, 1979, pp. 84-90 para algunos ejemplos: indicar la dirección de ríos en sentido contrario al que en



los linderos de la Capitanía General de Venezuela con los del Virreinato de Nueva Granada;²⁸ asimilar la línea Montes de Oca con la de Perijá, llevando el límite por las cumbres y no por la ladera occidental que correspondía a Venezuela; uso de accidentes geográficos variables; suponer ignorantes en materia de límites a los plenipotenciarios colombianos; aceptar expedientes documentales mutilados presentados por Colombia; desobediencia a las instrucciones impartidas por su gobierno; desconocimiento de las instituciones coloniales; reconocer la pertenencia de toda la Guajira a Colombia hasta los límites de Sinamaica; y confundir la Provincia del Cabo de la Vela con el accidente geográfico.

Las evaluaciones que se han hecho sobre la presencia en las negociaciones de Antonio Guzmán Blanco, período político adversamente definitorio de la controversia, permiten generalizar algunas conclusiones sobre la ineficacia diplomática de nuestros delegados. Simón Alberto Consalvi, en su análisis sobre la política exterior del guzmanato, cita al propio Guzmán cuando afirmaba que el tema limítrofe con Colombia no se había resuelto "...por la falta de estudio y de seriedad con que ciertos gobiernos anteriores de Venezuela vieron siempre la materia".²⁹ Pero ¿podía haber estudio y seriedad en un país que había quedado tan deprimido por las luchas independentistas, plagado de guerras civiles y montoneras, y sumido en un extenuante atraso?

verdad tienen, señalar su cabecera en lugar equivocado con leguas de diferencia, o señalar también grado y medio de diferencia norte-sur —90 millas lineales— entre dos ríos, cuando esa misma distancia se recorría en pocas horas demostrando así una distancia mucho menor.

²⁸ Debe recordarse, sin embargo, la afirmación de Briceño Monzón: «...el desconocimiento de las realidades geográficas de los extensos territorios fronterizos y la falta de precisión con que España había determinado los límites entre sus colonias hicieron de la demarcación de nuestras fronteras, por no suponer la misma delimitación, una ardua tarea que duró más de un siglo de largas disputas territoriales, mediante numerosos acuerdos internacionales», en el ya citado artículo "Las fronteras occidentales de Venezuela...", pág. 214. Subrayamos el hecho que también parece dispensar a los negociadores. Carlos González Araujo también señala los efectos de la imprecisión española sobre las demarcaciones territoriales en *El dominio marítimo y plataforma submarina de la República de Venezuela en la península de la Guajira y Golfo de Venezuela*, Caracas, Tipografía Venevas C.A., 1970, pág. 9.

²⁹ Véase su trabajo "La política exterior de Venezuela durante la época de Antonio Guzmán Blanco", en *Los tiempos envoltentes del guzmancismo*, U.C.A.B., Caracas, 2011, pág. 210.

Al mismo Guzmán, no obstante, se le ha atribuido una gran responsabilidad en las pérdidas fronterizas, como lo hizo Armando Rojas en su obra *Las misiones diplomáticas de Guzmán Blanco*:

Hay que reconocer que el plenipotenciario (Guzmán) cometió al mismo tiempo un gravísimo error al aceptar la cláusula mediante la cual, sin previa consulta al gobierno, se convertía al árbitro jurisdiccional del Convenio del 81, en árbitro arbitrador. Tal medida era, a todas luces, inconstitucional, ya que dejaba en manos del árbitro disponer, sin lugar a apelación, del territorio nacional, que en virtud de nuestra Carta Máxima es intransferible e inalienable. No dudamos en calificar este acto como torpeza de gravísimas consecuencias, que se pusieron de manifiesto en el Laudo dictado por el Soberano español en 1891, mediante el cual fue cercenado considerablemente el territorio de la República.³⁰

En cualquier caso y como puede observarse, en ningún momento de las negociaciones hay títulos estrictamente marítimos o navales en el sentido operativo, ausencias que, en relación con la Guajira, habrían sido determinantes a nuestro favor. Los siguientes epígrafes muestran la influencia que estos documentos pudieron haber tenido en el desenvolvimiento diplomático de la controversia.

3. El olvidado argumento náutico

Desde comienzos del siglo XVI se registran informes acerca de las dificultades de navegación en el área. Apenas en 1510 Alonso de Ojeda y sus tripulaciones tienen grandes dificultades para remontar, habiendo salido del Golfo de Urabá, en el litoral panameño. La mitad de sus hombres muere al naufragar cerca de la Isla Fuerte cuando intentan ir a Santo Domingo. Ese mismo año la escuadra del gobernador Diego Nicuesa es dispersada por una tempestad que los obliga a refugiarse en la desembocadura del río Chagres. Los rescatistas que salen a buscarlos zozobran en la misma costa perdiendo catorce hombres. Un año más tarde Vasco Núñez de Balboa pierde sus naves en una borrasca frente a la desembocadura del río Atrato, llamado entonces río Grande. Por aquellos días el explorador Valdivia también naufraga en las costas de Cuba “en tiempo

³⁰ Citado por Consalvi en su artículo de la nota anterior, pág. 219. También conviene consultar, de Pablo Ojer, *El Pseudo-tratado Guzmán Blanco-Holguín de 1886*, U.C.A.B., 1981, pp. 5-24.



de brisas”. En 1514 Pedrarias zarpa de Santa Marta con una escuadra de 15 naves y 1.500 hombres con intenciones de dirigirse a Cartagena, pero los pilotos, novatos en la exigente navegación cartagenera, sin percatarse son empujados por las corrientes hasta el Darién, en la actual Panamá, un desvío de 170 millas. Acosta pone la sentencia definitiva sobre las consecuencias del trajín marítimo en el Atlántico neogranadino con la siguiente afirmación: “En todo el año de 1510 perecieron más de mil hombres de Cartagena a Veragua, del modo lamentable que hemos referido”,³¹ trágico balance al que contribuyó la agresividad de los indígenas además de las adversas condiciones marítimas y meteorológicas.

El 20 de octubre de 1550 el obispo de Coro, Miguel Jerónimo Ballesteros, escribe al rey informándole de su itinerario desde Cartagena de Indias hacia Santa Marta y Cabo de la Vela: “Partí para esta provincia de Venezuela, y pasé muchos trabajos en la navegación...”³². Es interesante añadir también algún registro extranjero, como el del corsario inglés John Hawkins, quien en 1564 relata cómo entre Curazao, Aruba, Cabo de la Vela, Ríohacha y Jamaica, justo frente a los amplios litorales cartageneros, la fuerza de los vientos contrarios les rompía las anclas una y otra vez. Sin embargo, la peor consecuencia es digna de transcribirse:

Partimos el 31 de mayo, manteniendo nuestro curso hacia la Hispaniola [Santo Domingo], y el 4 de junio avistamos una isla, que pensamos era Jamaica, maravillándonos de que debido a la fuerza vehementemente del mar nos hubiéramos desviado tanto a sotavento; porque habiendo fijado nuestro curso al extremo oeste de la Hispaniola [Haití] estábamos frente al centro de Jamaica... de modo que al final resultamos a sotavento de todos estos lugares y nos hallamos en el extremo occidental de Jamaica antes de que nos percatáramos de ello, y una vez estando en sotavento no había manera de retornar... ni allí ni en toda Cuba, a lo largo de la cual fuimos navegando, pero siempre sucedía que por una u otra causa no llegábamos a nuestro destino...³³

³¹ Joaquín Acosta, *Historia...*, pp. 54-55, 64, 70, 73 y 88. El desvío de Pedrarias ha sido calculado a partir del mapa *West Indies*, escala 1:4.395.000 donde 1 pulgada = 69 millas, *National Geographic Magazine*, noviembre 1987.

³² *Relaciones Geográficas de Venezuela*, recopilación, estudio preliminar y notas de Antonio Arellano Moreno, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1964, pp. 17-18.

³³ Henry Georget y Eduardo Rivero (estudio preliminar y selección documental), *Herejes en el paraíso: corsarios y navegantes ingleses en las costas de Venezuela durante la segunda mitad del siglo XVI*, Colección V Centenario del Encuentro Entre Dos Mundos, Editorial Arte, Caracas, 1993, pp. 89, 93-94.

Tres años más tarde otro corsario inglés, el famoso Francis Drake, discípulo de Hawkins, vivió en carne propia el arrase del mar cartagenero. Pudo atacar Riohacha, pero llegando a Cartagena una tormenta lo dispersó y lo empujó más de 1.000 millas hasta el Golfo de México, luego de lo cual pudo recalar en Veracruz.³⁴

Pocos años después otros testimonios reflejan la más nefasta de las consecuencias para la navegación cartagenera: el hundimiento y pérdida de embarcaciones:

... en marzo de 1578... se hallaba todavía en Cartagena don Miguel de Erazo... Allí llevaba ya siete meses reparando sus barcos, aguardando noticias de los corsarios y *evitando los fuertes vientos alisios que corrían, según él, desde octubre a marzo, los cuales constituían un auténtico peligro para la navegación...* se habían perdido en Nombre de Dios, a causa del viento norte “tres galeones de esta real Armada que traía a su cargo el almirante don Francisco Carreño y otras naves que allí estaban”. Erazo agregaba que *se hundían muchas naves durante los meses en que soplaban los vientos nortes, no solo navegando en alta mar, sino en los puertos de Nombre de Dios, Santa Marta y barra de Veragua.*³⁵

Subrayamos el texto que ilustra el determinismo ambiental en la región. Eran frecuentes, precisamente, las referencias a los riesgos implicados en este mar, como lo hizo el gobernador Osorio, desde Caracas, cuando en 1590 apoyaba la incorporación de Ríoacha a la Provincia de Venezuela, alegando que “Maracaibo distaba únicamente veinte leguas de Ríoacha *sin necesidad de utilizar la arriesgada vía marítima*”.³⁶ Resaltamos la invariable afirmación, y eso que, en este caso,

³⁴ Clarence Haring, *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*, Academia Nacional de la Historia, Caracas-París-Brujas, 1939, pág. 45. Distancia calculada a partir del mapa *West Indies*, escala 1:4.395.000 donde 1 pulgada = 69 millas, separata en National Geographic Magazine, noviembre 1987.

³⁵ Nicolás del Castillo, *La llave de las Indias*, Ediciones El Tiempo, Bogotá, 1981, pág. 57. A propósito de los vientos alisios predominantes, provenientes del noreste, tal es su presencia e intensidad que originan el mito germinal de los guajiros, en el cual Jepirech, dios del viento, se une con Igua, diosa de las lluvias primaverales, de cuya relación nace la etnia wayú, según Johannes Wilbert, *Folk Literature of the Guajiro Indians*, University of California, Los Ángeles, 1986, tomo I, pp. 34-35.

³⁶ Pablo Ojer, *El Golfo de Venezuela: una síntesis...*, pág. 491, nota 3.2.



el sentido de la navegación aludida —de la ciudad marabina hacia el Oeste— tendría los vientos totalmente a su favor. Como veremos en próximos epígrafes, sin embargo, la fuerza de las marejadas era tal que los expedicionarios muchas veces preferían tomar la ruta terrestre para evitar los riesgos oceánicos.

Ya a comienzos del siglo XVII los reportes acerca del peligro en el mar neogranadino insisten en las advertencias para los incautos que llegan a la costa por el río Magdalena:

Y tiene otra dificultad no menos importante que las demás, y es que cuando haya bajado dicho metal [plata en barras] en las canoas a Mompox, que es el paraje a donde llegan las fragatas de Cartagena, y en donde se ha de mudar el dicho metal de las canoas a las fragatas para llevarle a Cartagena, porque no se puede llevar en las canoas, y tienen las fragatas grandísimo peligro al desembocar el dicho río Grande en el mar, porque muy de ordinario se pierden muchas fragatas en la dicha boca, por los bajíos y furia con que desemboca.³⁷

La furia aludida no es exclusiva del río, sino que se solapa con las fuertes brisas y corrientes características de esta zona marítima. Casi un siglo después, la selección de Maracaibo como objetivo de ataque por el pirata Henry Morgan obedeció al fracaso de su escuadra en el intento de alcanzar Cartagena de Indias desde Jamaica, trayecto durante el cual la navegación contra el viento significó también un duro forcejeo contra las corrientes, destrozando el aparejo de las naves y agotando a las tripulaciones hasta forzarlas a regresar a Jamaica.³⁸ La ciudad marabina terminó pagando los platos rotos por la meteorología cartagenera, ya que Morgan optó por emprenderla contra el Golfo de Venezuela, el puerto y el Lago de Maracaibo, más al alcance desde la base jamaicana dando un rodeo por las grandes Antillas.

Transcurridos dos siglos la situación ambiental seguía complicando la navegación virreinal. A principios del XVIII las expediciones de Juan Díaz

³⁷ “Relación Geográfica hecha por Diego Villanueva de la Gobernación de Venezuela, año de 1607...”, en *Relaciones Geográficas de Venezuela...*, pág. 300. La fuerza de la corriente en la desembocadura del río Magdalena también la señala Adelaida Sagarra Gamazo en “Una institución guipuzcoana, la Matrícula de Mar, implantada en y desde Cartagena de Indias, a través de los fondos del Archivo General de Simancas”, *Comerciantes, Mineros y nautas: los vascos en la economía americana*, Universidad del País Vasco, Vitoria, 1996, pág. 100.

³⁸ Chris Stroup, “Buccaneers’ Breakout at Maracaibo”, *Military History*, marzo 2006, pág. 33.

Pimienta desde España a Cartagena, y de allí al Darién, padecen durísimos peligros por culpa del insufrible viento, que ralentiza la marcha de los barcos y les provoca serias filtraciones.³⁹ Ni siquiera los jabeques, tan útiles y efectivos en aguas venezolanas por su gran capacidad náutica y poder artillero,⁴⁰ eran capaces de enfrentar las adversas condiciones del mar en Cartagena de Indias “... mediante que anteriormente se manifestó no ser útiles estos buques por lo violento de aquellas brisas...”⁴¹ Esta opinión, emitida en 1764, se fundaba en una comunicación previa de 1763 en la que se solicitaban modificaciones al aparejo de los jabeques para mejorar su rendimiento, “... pues acredita la experiencia que esta especie de embarcaciones aguantan mejor que otras en la fuerza de las brisas que tanto vientan en aquellas costas...”⁴² Diez años después, y a pesar del intento de aplicar mejoras en los jabeques, las autoridades entraban en contradicciones, porque, según algunas, “... me parecen suficientes y más propios [los jabeques] que los [buques] grandes por el tamaño de las entenas para la fuerza de las brisas, comunes en sus tiempos en estos mares...”, y según otras “... porque no pueden usar de las entenas a causa de las fuertes brisas y mares...”, y además “... por no considerarlos capaces de resistir aquellos mares, a causa de las fuertes brisas que allí se experimentan...”⁴³ Las mentadas

³⁹ Al respecto véase de Juan Marchena *La institución militar en Cartagena de Indias, 1700-1810*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1982, pp. 31, 63, 72, 75, 85 y 141.

⁴⁰ Tan temprano como 1740, a sólo diez años de iniciadas sus operaciones marítimas y siendo evidentes las ventajas de este tipo de embarcaciones, la Compañía de Caracas ordenó la construcción de dos jabeques en Orio, y destinarlos “... para resguardar las costas de ella [la Provincia de Venezuela] e impedir el comercio furtivo de los extranjeros”, Manuel de las Casas en Madrid a 22 de mayo de 1741, AGI Caracas 926. Las embarcaciones fueron nombradas *San José* y *San Nicolás*.

⁴¹ Real orden a Blas de Barreda sobre capacidad y conveniencia de buques para corso en Cartagena de Indias, en Madrid a 24 de enero de 1764, AGI Santa Fe 1095.

⁴² Carta a Andrés Regio en Aranjuez, a 22 de septiembre de 1763, AGI Santa Fe 1095.

⁴³ Manuel de Guirior a Julián de Arriaga en Cartagena de Indias a 11 de enero de 1773; a Andrés Regio, en Aranjuez a 18 de junio; y Regio a Arriaga en la Isla de León, a 2 de julio del mismo año, AGI Santa Fe 1095. Para complicar las cosas el puerto cartagenero no era capaz de ofrecer a las naves los servicios mínimos de carenado y mantenimiento “... por falta de maestranza, betunes, y todo lo demás necesario para tales maniobras”, carencias que en diez años aparentemente no lograron subsanarse, según carta a Andrés Regio de la nota anterior, y la última carta de 2 de julio de 1773 antes mencionada. Las desavenencias entre funcionarios por la ambigüedad de las normas de corso y la manera de practicarlo se hicieron evidentes:



entenas —vergas o palos horizontales en el velamen de los barcos con aparejo triangular o latino—⁴⁴, eran particularmente útiles para orientar mejor las embarcaciones y aprovechar mejor los vientos, por muy contrarios que éstos fuesen. Pero es necesario recalcar la insistencia de los funcionarios acerca de las permanentes dificultades de navegación en aquellas zonas marítimas, al margen del uso de los jabeques, con todo y la comprobada calidad de estas embarcaciones en España y en el Caribe.⁴⁵ A pesar de configurar éstos el tipo de naves más a propósito para practicar el corso, la violencia e impetuosidad de

la captura de una balandra francesa sospechosa, que luego el gobernador y los oficiales reales liberaron, provocó enfrentamientos con el jefe de la escuadra de guardacostas, según cuenta de Miguel Gastón en Cartagena de Indias, a 6 de agosto de 1765, AGI Santa Fe 1095.

⁴⁴ Timoteo O'Scanlan, *Diccionario Marítimo Español*, pág. 245.

⁴⁵ Los jabeques construidos por la Compañía demostraron sus excelentes cualidades náuticas desde el mismo inicio de sus operaciones: "...salieron anoche nuestros jabeques a su vista [de un navío inglés que los acechaba a la altura de Motrico], y habiéndoles cargado un recio golpe de vendaval arribaron a Guetaria [después de haber zarpado desde San Sebastián]. En esta navegación, escribe Sansinenea [director de la empresa] que los ha experimentado de mucho aguante y mucha vela. Dice que pudiendo traer largo todo el aparejo no puso en vela sino el trinquete, que sólo con esta vela andaba 8 millas y que tiene por cierto hubiera andado 18 con todo el aparejo... en verdad que las embarcaciones también son grandes. Tienen 47 y 48 codos de quilla —27 y 27,5 ms. equivalentes a fragatas de más de 40 cañones— y juegan 40 remos, de suerte que son del mismo tamaño que las galeras del duque de Toscana", José de Iturriaga a Miguel Antonio de Zuaznavar, en San Sebastián a 26 de junio de 1741, AGI Caracas 926. Entre Motrico y Guetaria hay poco más de dos leguas —más de 10 kms.— que los jabeques recorrieron con la mucha velocidad permitida por su aparejo, no desplegado completamente gracias a que la potente fuerza del viento no lo requirió. Por otra parte, su enorme tamaño les confería características de buques mucho mayores y superior superficie vélica, incrementando así su velocidad y rendimiento náutico. El mismo documento indica el llamado al comandante de los jabeques para venirse a San Sebastián "... donde estarán más prontos a salir *con cualquier viento y a cualquier hora...*", es decir, al menos en la costa vasca los jabeques tenían pocos impedimentos naturales y meteorológicos, todo lo contrario de lo que sucedía en el Virreinato de Nueva Granada. Distancia entre Motrico y Guetaria en Javier Gómez Piñeiro et al., *Documentos Cartográficos Históricos de Guipúzcoa. Volumen I: Servicio Geográfico del Ejército*, Zarauz, 1994, lámina 153 "Carta topográfica de la M.N. y M.L. [Muy noble y muy leal] Provincia de Guipúzcoa", por José Joaquín de Olazábal y Francisco de Palacios, 1836, escala 1:100.000, pág. 106. La excelente condición náutica de los jabeques pertenecientes a la escuadra de Pedro Mesía de la Cerda, que hicieron 48 días entre la Cartagena peninsular (Levante) y La Guaira, y hubieran podido ser sólo 30 de haber venido solos, en Joseph Ruiz al marqués de la Ensenada, La Guaira a 25 de octubre de 1752, Archivo General de Simancas (en adelante AGS) Marina 402.

los elementos marinos en Nueva Granada las vencían y desgastaban sin piedad, tanto que en 1773 estaban tan quebrantadas las embarcaciones existentes en Santa Fe que el virrey, Manuel de Guirior, solicitó a Julián de Arriaga naves nuevas para reponerlas.⁴⁶

Viendo el continente suramericano de frente en un planisferio, y tomando en cuenta la dirección predominante de vientos y corrientes de derecha a izquierda,⁴⁷ se comprende fácilmente las desventajas de los navegantes santafecinos en sus travesías hacia territorio venezolano (véase figura N° 2). Los famosos vientos nortes —flechas punteadas— representan paredes de piedra contra el velamen de las embarcaciones, y las corrientes y contracorrientes —flechas discontinuas y curvas— masas acuáticas difícilmente penetrables.⁴⁸ En estas condiciones, las bases navales venezolanas poseían todas las ventajas para enviar embarcaciones rápidamente a cualquier parte del Caribe y del Golfo de México. Los corsarios de la Guipuzcoana, por ejemplo, sabían muy bien lo que hacían al ejecutar las campañas represivas, desde el oriente del país hasta el Cabo de la Vela, con viento y corrientes en popa —por detrás—, subiendo luego hacia las grandes Antillas con los vientos y corrientes por estribor —a la derecha del buque— para llegar a Puerto Rico donde no era raro apresar

⁴⁶ Manuel de Guirior a Julián de Arriaga, en Santa Fe a 30 de septiembre de 1773, AGI Santa Fe 1095.

⁴⁷ Para una explicación de las dificultades de navegación contra el viento en todo el Caribe véase Colin Woodward, “Quelling a Pirate Revolt”, en *The Quarterly Journal of Military History*, Leesburg, Spring 2009, vol. 21, N° 3, pág. 13.

⁴⁸ Una corriente se considera fuerte a partir de los 4 ó 5 nudos (1 nudo = 1 milla náutica por hora = 1.852 metros por hora). Los promedios de velocidad de las corrientes en ciertos lugares parecen estar alrededor de los 1,5 nudos (2,8 km/hr), y casi nunca superan los 2 nudos (3,7 km/hr); véase Nathaniel Bowditch, *The New American Practical Navigator*, edición a la que se han agregado los modernos sistemas de posicionamiento satelital y otros métodos de ayuda a la navegación, y de la cual sólo se ha eliminado un apéndice original. De resto la obra es exactamente igual a la edición príncipe de 1802; ver prefacio en pág. vii, pp. 337-339, 775, 789, 798, 807, 811-812 y 815 del vol. I. Pero la corriente del Golfo que comienza en el Caribe y sube hacia la Florida —de particular interés para nuestro trabajo— desarrolla velocidades entre los 2 y los 4 ½ nudos (8,3 km/hr), convirtiendo a la masa de agua salada más en un obstáculo que en un medio de traslación si la dirección del buque va contra la corriente, o si, yendo a favor de ella, su intensidad se opone a la del viento, véase Brian Lavery, *Nelson's Navy: the ships, men and organization, 1793-1815*, Naval Institute Press, London, 2000, pág. 266, como sucede desde Cartagena de Indias hacia Venezuela y las Antillas Holandesas.



naves contrabandistas y aprovechar para hacer aguada y repostar víveres. De allí se dejaban caer otra vez al oriente venezolano impulsándose con el viento por el otro lado —babor— para dar una segunda recorrida con la misma singladura. De esta manera casi nunca se veían obligados a luchar contra brisas o corrientes totalmente en contra —excepto en los cortos trayectos entre las grandes Antillas— sabiendo que el aparejo latino de sus balandras y jabeques —velas triangulares colocadas de perfil en el aparejo de la embarcación— les permitía sacar ventajas de las ventoleras laterales.

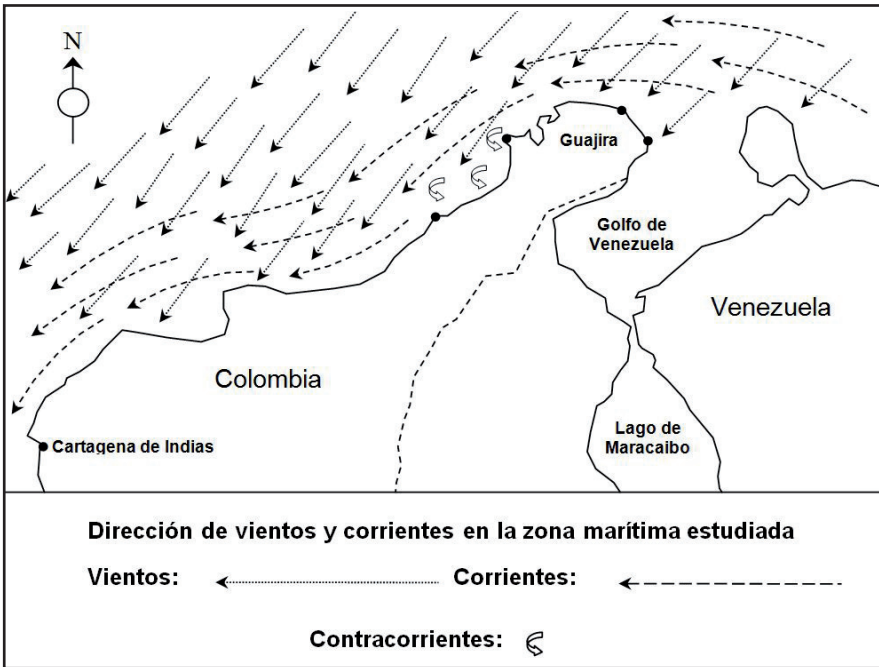


Figura N° 2. Dirección de vientos y corrientes en el mar virreinal

A Cartagena de Indias, ubicada en los 10° 24' de latitud Norte y 75° 33' de longitud Oeste, le sucedía exactamente lo contrario, situación marítima agudizada por la presencia de contracorrientes, entre ellas la que se forma cerca

del Darién, actual Panamá, que circula en el sentido contrario a las agujas del reloj entre la isla de San Andrés y el Golfo de los Mosquitos, al lado de la actual Nicaragua. Esta contracorriente sube por la costa cartagenera casi hasta la Guajira, y de allí cambia otra vez a la misma dirección de la corriente antillana. Otra contracorriente frente al Cabo de La Vela convierte este espacio marítimo en uno de los más peligrosos del mundo, como se verá más adelante. Los vientos, por su parte, llegan a la misma costa colombiana casi en el mismo sentido de la corriente marina, y allí desarrollan las velocidades más intensas en todo el Caribe, generando las condiciones más adversas para la navegación. El buque que intenta subir desde Cartagena hacia el Cabo de la Vela, por ejemplo, tiene a su favor la mencionada contracorriente, pero en contra las fuertes ventoleras —de 15 a 20 nudos entre enero y febrero, es decir, entre 27 y 36 km/hora—⁴⁹ que soplan del Noreste hacia el Suroeste, es decir, por un brazo lo hala el mar y por el otro lo hala el viento en direcciones totalmente contrarias, provocando lo que podríamos llamar “desgarramientos” náuticos, expresados en el evidente peligro y duración de las travesías, en la ineficacia de las misiones navales y en el acentuado desgaste de las embarcaciones. Así las cosas, la posición geográfica de Cartagena de Indias la inutilizaba como agente efectivo de guerra en el mar. No extraña, entonces, que “A partir de 1792, hasta 1810, el Virreinato se desentendió completamente del Golfo [de Venezuela]”, como ha dicho Pablo Ojer en sus conclusiones generales sobre el principio del *Uti Possidetis* en lo marítimo y del mejor dominio naval ejercido desde Caracas.⁵⁰

Las difíciles condiciones ambientales obligaron a que, en 1774, el virrey instruyera al comandante de la escuadra de guardacostas sobre nuevas condiciones para practicar el corso, y aprovechaba para llamar la atención sobre otras circunstancias que agudizaban el problema meteorológico. En primer lugar, reconocía la falta de instrucciones sobre el modo de hacer el corso —raro argumento, dada la antigüedad de las ordenanzas aplicadas por España desde comienzos de siglo—;⁵¹ en segundo, reclamaba la pasividad de

⁴⁹ Bowditch, *The New American...*, vol. I, pág. 907.

⁵⁰ Pablo Ojer en *El Golfo de Venezuela, una síntesis...*, pp. 178-179.

⁵¹ Véase Herminia Méndez Sereno, *El Almirantazgo republicano, 1819-1822*, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 2008, pp. 84-85 para la evolución de las ordenanzas



los corsarios; en tercero —y más importante desde nuestro punto de vista— reconocía la presencia de condiciones marinas insuperables; y en cuarto lugar, permitía las dificultosas remontadas de los corsarios sólo hasta la península de la Guajira, desde donde el regreso a Cartagena sería más corto y menos engorroso.⁵² Muy tarde parecían abrir los ojos los altos funcionarios ante el conflictivo rompecabezas acuático.

Un ejemplo de las penalidades marítimas entre Cuba y Jamaica, el punto más septentrional del mar cartagenero, lo ofrece el viaje en 1738 de Miguel Moncada Sandoval, espía cubano enviado a la isla inglesa para detectar planes de invasión contra la posesión española, quien registra cómo “Al amanecer [viernes 15 de agosto] se me rompió toda la vela de proa y a las nueve de la mañana se me partió en dos pedazos el timón. Me fue preciso gobernar con las velas y así logré entrar en Jamaica a las cinco de la tarde”. El accidente fue la excusa perfecta de Moncada para justificarse ante los ingleses, echando la culpa de su desvío a los temporales que, según Ascensión Baeza Martín, “... solían impedir que las embarcaciones llegaran a su destino y se vieran obligadas a arribar en otros puertos”.⁵³

de corso que incluye las de 1718, 1762, 1779, 1801, 1817 y 1822. La obra capital sobre corsarismo es *El corso marítimo (concepto, justificación e historia)*, de José Luis de Azcárraga y Bustamante, Instituto Francisco de Vitoria, Madrid, 1950, sobre todo pp. 27-30 para su esencia conceptual, pp. 91-110 para el contenido y estructura de las ordenanzas de corso, y pp. 179-190 para una breve historia del corso español. Marina Alfonso Mola realiza un interesante estudio de casos en “Curso y flotas de Indias: los convoyes ingleses apresados en 1780 y 1795”, *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla, 1991, sobre todo pp. 197-204 para la evolución de las ordenanzas de corso.

⁵² Manuel de Guirior a Julián de Arriaga, Santa Fe a 15 de marzo de 1774, AGI Santa Fe 1095.

⁵³ Ascensión Baeza Martín, “Las argucias de la guerra: el gobernador Cajigal y el asedio inglés desde Guantánamo en 1741”, en *Temas Americanistas*, N° 19, 2007, pp. 58-59. Es conveniente destacar que la violencia meteorológica y marítima no es exclusiva del mar neogranadino; también caracteriza otros océanos y latitudes: toda la zona ecuatorial desarrolla vientos entre 8 y 10 metros por segundo, los enormes espacios acuáticos al sur del Yemen y al oriente de Madagascar más de 12 metros por segundo, igual que todo el océano antártico. Algunos espacios más localizados también dieron enormes problemas a los navegantes como, por ejemplo, la costa californiana de los Estados Unidos alrededor de los 40° de latitud norte, según se infiere de testimonios de la época. Véase Juan Bautista Avall-Arce, “De Cádiz a Alaska: un diario de navegación, 1790-1792”, en *Cuadernos Dieciocho*, Ediciones de la Universidad de Salamanca, N° 1, 2000, pp. 295-312. Si a la fuerza de vientos

A comienzos del siglo XIX una opinión tan autorizada como la de Alejandro de Humboldt refiere de nuevo el peligro de la navegación a la ida y a la vuelta de la isla de Cuba, que constituye el enclave más septentrional del mar virreinal. A la ida “Llegamos a La Habana en diciembre, después de una travesía muy tormentosa y muy larga, de un mes y medio, durante la cual casi naufragamos en los arrecifes del banco de la Víbora, al sur de Jamaica”.⁵⁴ Luego de este susto la vuelta a Cartagena de Indias no estuvo exenta de sobresaltos:

...y no pudiendo hallar [en La Habana] pasaje en buque alguno neutro, fleté una goleta catalana que se hallaba en la rada en Batabanó [Golfo de], y que debía estar a mi disposición para llevarme, fuese a Portobelo, fuese a Cartagena de Indias, según que el mar y las brisas de Santa Marta, que soplaban con violencia todavía en aquella estación a menos de los 12° de latitud, podían permitirlo.

El sabio alemán y su tripulación confrontaron problemas cuando la brisa fresca y las corrientes los arrastraron primero hacia las islas Caimán, en los 19° de latitud norte, y luego “...fuimos a dar al Golfo del Darién —en la desembocadura del río Atrato, a los 8° de latitud norte, 120 millas por debajo del puerto de destino— no llegamos a Cartagena sino 35 días después, el 1° de abril de 1801, no sin gran peligro...”. Por cierto, aprovecha para citar en su trabajo el testimonio de una joven con quien habló en la Trinidad de Cuba, que le recordaba “una larga y penosa travesía a Tierra Firme”, es decir, según el patrón de las convulsas travesías en el mar virreinal.⁵⁵ Quedan subrayados los fragmentos importantes sobre la permanente amenaza oceánica. Razón tenía Humboldt cuando se refirió a la violencia de la mar y las brisas frente a Santa

y corrientes se añadía una costa sembrada de arrecifes la mortalidad de las condiciones de navegación quedaba fuera de duda, como en el caso de los litorales al suroeste de la península de Cornwall, en Inglaterra, entre Lands End y Plymouth, donde se ha perdido la cuenta de los naufragios, tan numerosos como han sido durante siglos; véase Richard Larn & Clive Carter, *Cornish Shipwrecks: the South Coast*, Pan Books LTD, London, 1969, sobre todo pp. 11-18 y 23.

⁵⁴ Véase Sandra Rebok, “Lo público y lo privado en los escritos de Alexander Von Humboldt sobre Cuba”, en *Asclepio*, vol. LVI, N° 2, 2004, pág. 55.

⁵⁵ Alejandro de Humboldt, *Ensayo Político sobre la isla de Cuba*, reproducción de la edición de 1827, Biblioteca Ayacucho, Caracas, 2005, pp. XVI, 238-239 y 270-271, y Sandra Rebok, “Lo público y lo privado...”, pág. 55.



Marta, a menos de 200 kilómetros de Cartagena, donde el peligro era mayor que en alta mar.

Un repaso a otros lances marítimos durante el siglo XIX en el Atlántico colombiano ayuda a entender mejor su determinismo ambiental, y no es otro que el mismo Agustín Codazzi quien nos ofrece un testimonio de primera mano, mientras se incorporaba a la causa libertaria republicana. De sus memorias se obtiene idea exacta de los amplios espacios navegados por el italiano entre 1817 y 1822, desde Santa Marta hasta el Darién, desde el Darién hasta la isla de Providencia, desde allí hasta Belice, Cuba, Jamaica y Saint Thomas, y otra vez hasta el mar cartagenero. En las repetidas travesías de Codazzi se alternan las condiciones propicias —apenas en tres días recorre las 400 millas entre Providencia y el archipiélago de San Blas en la costa oriental panameña, con viento favorable, y dos días de regreso también con viento en popa— con las más frecuentes amenazas atmosféricas: una tormenta entre Santa Marta y el cayo Roncador, a poco más de 200 millas de la costa nicaragüense, lo hace perder el rumbo y encallar en este islote; en otra ocasión, de ida hacia Providencia, altas mareas y brisas muy frescas hacen naufragar su goleta en los arrecifes de La Serranilla; más tarde, en el cabo Gracias a Dios —en la frontera entre Nicaragua y Honduras, a los 15° de latitud—, un temporal lo mantiene al borde de la zozobra, y en su diario asienta “Los truenos, los relámpagos, el viento, la lluvia, el rugir del mar y de las olas que batían los arrecifes hacían la noche hórrida y espantosa... Fue aquí donde, por primera vez, consideré de cerca a la muerte que, a sangre fría, esperaba a cada instante...”; pocos días después un viento huracanado casi les hunde la embarcación; por último, en una travesía desde Belice a la isla caribeña de Saint Thomas, las corrientes lo hacen encallar en Los Jardines de la Reina, en la costa sur cubana, cuando él y su tripulación creían haber alcanzado la costa dominicana, un error de diez grados de diferencia en longitud, es decir, 600 millas.⁵⁶ Después de esta azarosa relación es probable que Agustín Codazzi sea el testigo sobreviviente más castigado por el océano neogranadino que tuvo la suerte de poder contarlo.

⁵⁶ Agustín Codazzi, *Las memorias*, traducción, presentación y notas de Marisa Vannini de Gerulewicz, Ediciones de la Biblioteca de la Universidad Central de Venezuela, Caracas, 1970, pp. 111, 140, 161, 165, 171-173 y 184-185.

4. Hablan los diarios

Los diarios de navegación constituían el instrumento fundamental de seguimiento de las travesías durante la era de la vela. Los detalles allí anotados arrojan luz sobre el procedimiento marineró básico, pero además aportan interesantes evidencias de las variantes de la marcha no sólo frente a la rutina del pilotaje —dirección de los vientos, fijación y corrección de los rumbos, estima y demarcación de la posición, cálculo de las distancias, observación de los astros—, sino ante los imprevistos que caracterizan al mar y a la climatología, circunstancias todas que determinan el rumbo de la embarcación entre los puertos de salida y destino. Como instrumento básico de la navegación, los diarios representan una apropiada muestra del estado de avance en que se encontraba la ciencia náutica para el momento estudiado.

Estos registros náuticos eran los documentos científicos más avanzados de su tiempo.⁵⁷ Desde mediados del siglo XVIII se formaba a los aspirantes a pilotos en aritmética, álgebra, física, geometría especulativa y práctica, trigonometría plana y esférica, mecánica celeste, cosmografía, cálculo loxodrómico, cálculo decimal, sexagesimal e infinitesimal, extracción de raíces, fundamentos astronómicos y geográficos para hallar latitud y longitud, explicación de los globos terráqueo y celeste, diarios de navegación, arte de la marinería, levantamiento cartográfico de puertos y costas, maquinaria y partes de un navío, artillería, dibujo y construcción de tablas, todo ello

⁵⁷ Debe rememorarse que en el primer tercio del siglo XVIII todavía se dudaba de las verdaderas dimensiones del planeta tierra, y sobre todo de su conformación geodésica. Los científicos vacilaban entre su achatamiento por los polos, inferido de los *Principia Matemática* de Newton, y el achatamiento ecuatorial. La polémica fue resuelta con el envío de la expedición franco-española a Quito en 1736 para medir un grado de meridiano terrestre. Véase Antonio Lafuente y Antonio Mazuecos, “La academia itinerante: la expedición franco-española al reino de Quito de 1736”, en Manuel Sellés, José Luis Peset y Antonio Lafuente (compiladores), *Carlos III y la ciencia de la Ilustración*, Alianza Universidad, Madrid, 1989, pp. 300-301, y Horacio Capel, *Geografía y matemáticas en la España del siglo XVIII*, Oikostau Ediciones, Barcelona, 1982, pp. 83-99. Una breve explicación de la teoría newtoniana en Giorgio Abetti, *Historia de la astronomía*, Fondo de Cultura Económica, México, 1992, pp. 162-172, y en Alberto Elena, *La revolución astronómica*, Ediciones Akal, serie Historia de la Ciencia y de la Técnica, N° 12, Madrid, 1995, pp. 34-35.



acompañado de la práctica necesaria en travesías planificadas.⁵⁸ Es conveniente enfatizarlo porque así podemos comprender mejor la enorme omisión de los plenipotenciarios venezolanos al olvidar la utilización de los documentos náuticos en las discusiones con Colombia, cuando ambas partes habían acordado darle prioridad a los expedientes científicos, precisamente, como los más valiosos para presentarlos como títulos en defensa de sus posiciones respectivas.⁵⁹ En efecto, los delegados concluyeron que las pruebas literales

⁵⁸ Al respecto pueden consultarse Marta García Garrafón, “La formación de los pilotos en la Carrera de Indias en el siglo XVIII”, en *Anuario de Estudios Atlánticos*, Las Palmas de Gran Canaria, N° 55, 2009, pp. 183-189 y 193; Rafael Sagrado Baeza, “Navegación científica en el Mar del Sur. El piloto Moraleda (1772-1810)”, en *Revista de Historia Iberoamericana*, vol. 1, N° 1, 2008, pp. 58-62. Ésta última es la fuente hemerográfica que mejor explica la función y oficio de piloto durante el siglo XVIII. Similar utilidad detenta el trabajo de Manuel Sellés y Antonio Lafuente “La formación de los pilotos en la España del siglo XVIII”, en *La ciencia moderna y el Nuevo Mundo*, C.S.I.C., Madrid, 1985, sobre todo pp. 166-180. También es útil, de Francisco José González, el artículo “Del «Arte de marear» a la navegación astronómica: técnicas e instrumentos de navegación en la España de la Edad Moderna”, *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, vol. V, 2006, pp. 138, 142, 149-150 y 153, y de este mismo autor *Astronomía y navegación en España, siglos XVI-XVIII*, Editorial MAPFRE, Madrid, 1992, particularmente la tercera parte, pp. 129-164. El texto fundamental que seguían los estudiantes era el *Examen Marítimo teórico práctico, o Tratado de Mecánica aplicado a la construcción, conocimiento y manejo de los navíos y demás embarcaciones*, de Jorge Juan y Santacilia, publicado en dos tomos, en la imprenta de Francisco Manuel de Mena, Madrid, 1771, sobre todo en las páginas 234 a 335 y 378 a 411 del tomo II relacionadas con la navegación y gobierno de las embarcaciones, en nuestras manos la edición facsimilar publicada por el Instituto de España, Madrid, 1968. Antecedentes de la formación académica de hombres de mar —no sólo pilotos— en Jesús Varela Marcos, “La fundación del Seminario de Marinos de Guipúzcoa en 1606. Origen de las escuelas navales”, en *Comerciantes, mineros y nautas: los vascos en la economía americana*, Universidad del País Vasco, Vitoria, 1996, pp. 67-76.

⁵⁹ De hecho Agustín Codazzi, cuando lleva a cabo la descripción analítica del territorio venezolano entre 1829 y 1839, efectúa sus mediciones detallando más de mil puntos astronómicos con métodos náuticos que ya habían sido probados durante siglos. Véase Juan José Pérez Rancel, *Agustín Codazzi (1793-1859)*, Biblioteca Biográfica Venezolana, Caracas, 2006, pág. 75. La obra del coronel italiano, sin embargo, no puede considerarse como fundamento científico para las delimitaciones territoriales, pues, además de que el Estado venezolano no le concedió carácter oficial, en determinado momento la declaró inaceptable e inexacta, igual que hizo Colombia en tiempos de la demarcación de límites. Al respecto véase Manuel Donís Ríos, “Agustín Codazzi y la cartografía histórica venezolana”, en *Agustín Codazzi, arquitecto del territorio*, Simposio-foro en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo,

—la información escrita registrada por expertos— eran las de mayor crédito, pues no podían ser tachadas de parciales, mucho menos cuando aquéllos habían recorrido el territorio y se convertían así en ejecutantes o testigos presenciales de las observaciones o mediciones emprendidas, muy al contrario de los “testigos de oídas” cuyas revelaciones podían obedecer a parcialidades o subjetividades.⁶⁰ A pesar del olvido por parte de los plenipotenciarios, estas mismas consideraciones eran todavía más pertinentes en el caso de la navegación marítima, en la cual los diarios de bitácora contenían todo tipo de advertencias y precisiones sobre las travesías realizadas, los parajes recorridos y las condiciones meteorológicas predominantes, es decir, tomaban radiografías de la realidad marina del momento, y esa realidad definida por el mar era absolutamente irreductible e invariable: la marinería que operaba en la Carrera de Indias y en las escuadras navales españolas y extranjeras aprendió a temerle al mar virreinal.

A propósito de los efectos adversos sobre hombres y naves, vale la pena citar textualmente un fragmento del diario de navegación de la fragata *Nuestra Señora de Guadalupe*, que zarpó de Cádiz a Cartagena de Indias el 27 de julio de 1753. En las proximidades de Santa Marta el diario asienta:

Esta situación —la cercanía del puerto neogranadino—, y el viento fresco, que nos favorecía, fundó la esperanza de que el día siguiente podríamos dar fondo en la bahía de Cartagena. Pero el cielo dispuso lo contrario, pues abatiéndonos enteramente el viento a las once de la noche, padecimos la calma más molesta, así por ver frustrada nuestra esperanza, y violentado el vehemente deseo de saltar a tierra, como por la gran marejada que duró toda la noche, con balances tan molestos, y golpes de mar tan gruesos, que habiendo entrado varias veces por el costado y proa del navío, se metieron por las ventanas de la cámara baja de popa, y subieron hasta inundar la galería, entrándose por la cámara alta. Esta molesta experiencia nos hizo

U.C.V., Caracas, 2000, pp. 291-296; también Rafael Castillo Zapata, “El paisaje excesivo: cruces disciplinarios entre ciencia y pintura en la Geografía de Venezuela (1841) de Agustín Codazzi”, en *Estudios, Revista de Investigaciones Literarias y Culturales*, N° 16, Universidad Simón Bolívar, Caracas, 2000, pp. 76-77 para el enfrentamiento de Codazzi con el Estado venezolano por deudas en la impresión de su obra.

⁶⁰ Véase *Contestación de Venezuela al alegato con Colombia*, Colección Fronteras, volumen V, Ministerio de Relaciones Exteriores, Caracas, 1979, pp. 35-37 y 61.



cerrar las ventanas, aumentando nuestro quebranto con el calor, truenos y aguaceros, que duraron toda la noche.⁶¹

En este orden de ideas, la llamada “Costa de Barlovento”, es decir, el litoral de Tierra Firme hacia las provincias venezolanas, representaba para los neogranadinos no sólo el enfrentamiento con el enemigo político foráneo, sino con el formidable adversario de la naturaleza, tanto que generalmente en las recorridas corsarias apenas se apresaba un reducido número de naves contrabandistas, como sucedió a la escuadra de Luis de Córdoba, comandante de los guardacostas de Cartagena de Indias, que en la campaña de 1756 apenas capturó una embarcación holandesa, muy impedido por la reciedumbre de vientos y corrientes. Esta travesía es probablemente la más reveladora entre la documentación que hemos manejado sobre los problemas náuticos desde la capital neogranadina hacia las provincias venezolanas. El diario de navegación a nuestra disposición muestra el rumbo emprendido desde el 5 de octubre hasta el 5 de noviembre de 1756, justo treinta días, de los cuales 14 sufriendo las condiciones marinas y meteorológicas que, reventando naves, deshacen la programada salida corsaria. Tardan dos días completos para salir de Cartagena “por el viento contrario”. Apresan la balandra antes mencionada, y tardan 12 días en llegar a 15 leguas de Riohacha, donde el jabeque corsario “...tenía el palo trinquete rendido por dos partes...”.⁶² Córdoba decide echar atrás y regresar a Cartagena el día 17, pero las corrientes frecuentemente, y no sólo los vientos, son contrarias. Hay días en que “... no adelantando nada...” deben dar fondo y permanecer anclados para no verse constantemente sotaventados.⁶³

⁶¹ Fr. Francisco de Soto y Marne, Copia de la relación y diario crítico-náutico de el (sic) viaje que desde la ciudad de Cádiz a la de Cartagena de Indias hizo con sus compañeros..., Madrid, Imprenta de Música, año de 1753, pág. 29. La fuerza de la corriente marina que impulsó la nave en breve tiempo de Curazao a Santa Marta en pp. 27-29. Todo el diario constituye otra excelente muestra del cálculo de la posición del buque mediante la observación y la estima, es decir, el estudio diario de los astros y la suposición o fantasía de la longitud calculando la velocidad de la embarcación.

⁶² Palo trinquete: el mástil más hacia proa en la arboladura de un barco, Timoteo O’Scanlan, *Diccionario Marítimo Español*, pág. 537. Éste era el palo sometido a más esfuerzo en la navegación a la bolina o contra el viento, por ser la primera pieza vertical de madera en encontrarse con el meteoro aéreo.

⁶³ Sotaventarse: ir a merced del viento, perdiendo el rumbo previsto, Timoteo O’Scanlan, *Diccionario Marítimo Español*, pág. 502.

En uno de esos lances la balandra apresada “... empezó a garrear ...” por el viento y mar que hay,⁶⁴ haciendo hasta 16 pulgadas de agua por hora, pero la dejan en el puerto de Palmarito y logran atracar en Cartagena el día 31 de octubre, tardando 14 días desde que emprendieron el regreso. El 1° de noviembre intentan de nuevo la salida, pero el día 5, después de padecer alternativamente fuertes vientos y calma chicha, Luis de Córdoba decide definitivamente abandonar el intento. En la última hoja de su diario el capitán escribe: “Los tiempos por el Sur y Sursuroeste jamás se han visto en estas costas tan recios, permanentes y con tantas aguas”.⁶⁵ Esta es la imposible travesía neogranadina por antonomasia durante la era de la vela, la que destruye naves y vence hombres que prefieren abandonar la navegación.

En el intento los corsarios cartageneros siempre se topaban con las condiciones ambientales reinantes para emprender recorridas más allá de La Guajira, y por ello ya en 1775 el nuevo comandante de guardacostas, Fidel de Eslava, informaba a Julián de Arriaga que la balandra *San Pedro*, alias *La Ventura*, llevaría tripulaciones de reemplazo y pertrechos al destacamento de Riohacha, “... debiendo antes de regresar a este puerto [Cartagena] recorrer la costa hasta el Golfo de Maracaibo, *si los tiempos dan lugar para ello*”.⁶⁶ Resaltamos la última oración para destacar el implacable condicionamiento natural en esa zona marítima. La navegación contra los elementos en estas condiciones siempre los obligaba a “bolinear” o “barloventear”, es decir, emprender la remontada contra el viento ejecutando un zig-zag con avances mínimos —maniobra que los marineros y navegantes denominan “ceñir el viento”— (véase figura N° 3), poniendo sobre hombres y naves una presión a veces insoportable, porque no todas las embarcaciones poseían las características apropiadas para

⁶⁴ “Garrear: ir para atrás una embarcación al fondear, o estando ya fondeada, trayéndose arrastrando el ancla”, Timoteo O’Scanlan, *Diccionario Marítimo Español*, pág. 293.

⁶⁵ “Anotaciones de los particulares acaecimientos sucedidos a dn. Luis de Córdoba, capitán de navío y comandante de los guardacostas de Tierra Firme, en la salida que ha hecho del puerto de Cartagena de Indias con la fragata de su mando nombrada *La Victoria* y el jabeque *El Volante*, mandado por el teniente de navío dn. Rodrigo de Quirós, a recorrer la costa de Barlovento este año de 1756”, Cartagena de Indias, 15 de diciembre de 1756, AGS Marina 404.

⁶⁶ Eslava a Julián de Arriaga, en Cartagena de Indias, 29 de abril 1775, AGI Santa Fe 1095. Subrayado nuestro.



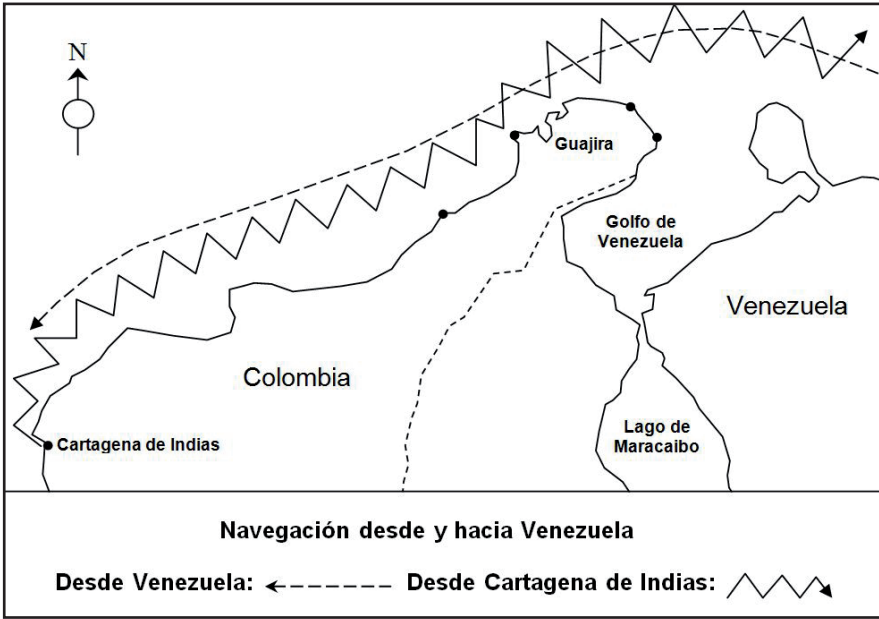


Figura N° 3. Dos formas de navegación en el mar virreinal

emprender este tipo de recorridos.⁶⁷ A estas alturas ya era demasiado evidente que la eficacia del curso neogranadino siempre se vería muy afectada por las circunstancias naturales, lo que seguramente explica la aludida pasividad de sus corsarios, hecho insólito en la historia del corsarismo, pues son de sobra conocidos, por el contrario, su arrojo, ambición y combatividad en todo el mundo, cualidades que aplicadas a la depredación pirática proporcionaban botines multimillonarios.⁶⁸ Basta compararlos con sus colegas de la Compañía de Caracas, quienes atemorizaban a los contrabandistas no sólo en el Caribe

⁶⁷ Ver, por ejemplo, el caso de la balandra *San Vicente Ferrer*, de la Compañía Guipuzcoana, “... que navega medianamente a un largo pero muy poco de bolina”, Manuel de las Casas a José del Campillo, San Sebastián 17 de diciembre de 1742, AGI Indiferente 2406.

⁶⁸ La plata capturada al galeón de Manila por los ingleses entre 1739 y 1744 necesitó 32 carretas para ser transportada de Portsmouth a Londres. Véase Glyndwr Williams, “Precursors and Predators”, en John B. Hattendorf, *Maritime History: The Eighteenth Century and the Classic Age of Sail*, Krieger Publishing Company, Malabar, 1997, vol. 2, pp. 11-12.

sino en todo el Atlántico y se hacían ricos practicándolo.⁶⁹ Los marineros conocían de cerca la irrefutable realidad del mar, muy al contrario de los altos funcionarios que entre burocráticas rutinas, compromisos diplomáticos y corruptelas generalizadas insistían en imponer al Virreinato una misión marítima que no podía cumplir. Cuando mares y vientos acompañaban en cualquier parte del mundo a las empresas corsarias éstas, por lo común, se convertían en rentables y exitosas iniciativas; pero los corsarios de Cartagena probablemente veían tan limitadas sus posibilidades por los condicionamientos meteorológicos que optaban por cumplir de mala gana con su responsabilidad, reduciendo la eficacia del corso a su mínima expresión.

5. Publicación de vendavales

Nunca sobre la palabra “derrota” se había cargado un sentido tan positivo como en la navegación a vela. Aquí el término posee connotaciones menos militaristas que lo sugerido por su fonética y su aplicación a la pérdida de una batalla. Su acepción en términos marítimos es mucho más práctica: representa una colección de rumbos náuticos que una nave siguió o debe seguir durante toda su travesía, especificando los principales puntos que deben buscarse entre los puertos de salida y destino, bien sean puertos, costas, islas, cabos, penínsulas o coordenadas en alta mar.⁷⁰ Si se sigue una derrota recomendada el buque debería ser capaz de arribar al punto final de su navegación sin mayores inconvenientes.

Así como la derrota es una colección de rumbos, varias derrotas, a su vez, comenzaron a ser agrupadas en volúmenes más amplios conocidos como “derroteros”, configurando éstos grandes series de itinerarios marítimos que abarcaban océanos completos. Vienen a cuento estas aclaraciones para referirnos a tres derroteros claves para la comprensión de los problemas de navegación característicos del mar cartagenero. El primero de ellos es el derrotero manuscrito emitido por el Ministro de Indias el año de 1781, en condición reservada por las circunstancias bélicas en que se encontraba Europa desde 1779. Comprende salidas desde los puertos peninsulares de San Sebastián, Ferrol, Santander y

⁶⁹ Véase mi trabajo “Piratas con permiso: el corso guipuzcoano en la costa de Caracas”, en revista *El Desafío de la Historia*, 2011.

⁷⁰ Timoteo O’Scanlan, *Diccionario Marítimo ...*, pp. 209-210.



Cádiz, en dirección a Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Cartagena de Indias y Veracruz. Para nuestros efectos nos interesa, por supuesto, la derrota hacia Cartagena de Indias. Según este registro, luego de proponer el Cabo Finisterre en la costa gallega, deben buscarse las islas Canarias, rebasarlas entre Lanzarote y la Gran Canaria, y descender por el océano Atlántico para emprender la larga travesía hasta alcanzar latitudes caribeñas. Alrededor de los 12° de latitud se debe pasar entre las islas de Granada y Tobago, bordear por su banda Norte las islas Blanca, La Orchila, Los Roques, Las Aves, Bonaire, Curazao y Aruba, a una distancia de 4 leguas para prevenir el encuentro con enemigos. Luego deben reconocerse Los Monjes, el Cabo Chichibacoa

...y a pocas horas de camino se verá el Cabo de la Vela, porque desde Tobago corren las aguas en la costa hacia el Oeste con tanta violencia que aumentan 3 millas por hora la diferencia de la corredera más o menos según los vientos... De todos modos es forzoso ponerse luego a la vela por estar allí en riesgo; y en el concepto de que dista Santa Marta 170 millas, y que las aguas corren con mucha fuerza para sotavento...⁷¹

Este fragmento muestra la dirección de las corrientes hacia el Oeste, pero insiste en su “tanta violencia”, en el riesgo de las embarcaciones al aproximarse al Cabo de la Vela, y en la “mucha fuerza” de las aguas en esa dirección. Como podrá observarse más adelante, la coincidencia del documento con los testimonios de quienes navegan a vela hoy en día por esa zona es asombrosa. Debe indicarse muy enfáticamente el efecto de las corrientes, pues incluso cuando no hay viento apreciable y el barco pudiese considerarse detenido la masa de agua continúa su marcha con la intensidad ya señalada, y las tripulaciones podrían resultar engañadas en cuanto a su posición real. Pero el peor de los casos, como hemos expuesto, corresponde al buque que intente el barlovento en estas condiciones, es decir, la remontada contra viento y marea. Era el sino náutico adverso para los navegantes neogranadinos si pretendían

⁷¹ “Derrotas reservadas desde los puertos de España a diversos parajes de América”, remitidas confidencialmente por el Ministro de Indias a la secretaría de ese despacho, abril de 1781, AGS Marina 425. La corredera es un cordel envuelto en un carrete que sirve para medir la distancia que la embarcación recorre, echándose al agua durante la travesía, ver Timoteo O’ Scanlan, *Diccionario Marítimo...*, pp. 180-181, y Cesáreo Fernández Duro, *Disquisiciones Náuticas: los ojos en el cielo*, vol. IV, Ministerio de Defensa, Madrid, 1996 pp. 45-48.

navegar hacia las provincias venezolanas. La amenaza acuática, sin embargo, no se detiene alrededor del Cabo de la Vela ni en el litoral cartagenero. De hecho se proyecta hacia la enorme cuenca marítima frente a la nación colombiana:

De Santa Marta gobernará al N¼NO para dar resguardo a las corrientes, y con muy buena guardia para no embestir el Bajo del Convoy, ... teniéndose presente que en esta navegación tiran las corrientes con mucha fuerza hacia el Golfo de Honduras por lo que se necesita mucho cuidado.⁷²

Entre Santa Marta y el bajo mencionado hay casi 500 millas en línea recta, y aproximadamente la misma distancia hasta el Golfo de Honduras, o sea que hablamos de enormes espacios en los cuales el riesgo de encallamiento y naufragio es permanente.

A continuación comentamos dos derroteros impresos, primero el *Derrotero de las Islas Antillas, de las Costas de Tierra Firme y de las del Seno Mexicano...*, publicado en Madrid el año de 1810.⁷³ Como bien lo indica su fecha, recoge los más importantes rumbos y derrotas probados durante la segunda mitad del siglo XVIII. Desde que la influencia del marqués de la Ensenada había impulsado importantes reformas en la marina de guerra española a mediados de la centuria, al piloto mayor de la Armada se le había responsabilizado de recopilar, en su regreso a la Península, las derrotas que todos los pilotos habían seguido mientras volvían al puerto de zarpe. La mayor parte de estos expedientes, sin embargo, se mantuvo oculta, por razones de seguridad, bajo un secreto nefasto para la formación de las nuevas generaciones de pilotos.⁷⁴ Pero ya a comienzos del XIX las autoridades de marina habían entendido que era más útil y

⁷² El rumbo N¼NO (Norte un cuarto al NorOeste) puede visualizarse en la Rosa de los Vientos, extraída de Pedro Guzmán Quevedo, *Derrotero de los puertos, costas e islas de Venezuela*, Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Caracas, 1987, pág. 23.

⁷³ *Derrotero de las Islas Antillas, de las Costas de Tierra Firme y de las del Seno Mexicano, formado en la Dirección de Trabajos Hidrográficos para inteligencia y uso de las cartas que ha publicado. Madrid, en la Imprenta Real. Año de 1810*, AGI Microfilms A-612, pp. 314-373 para las costas y mares entre Cabo de la Vela y Nicaragua, pasando, por supuesto, por Cartagena de Indias y sus adyacencias.

⁷⁴ Otra de las consecuencias negativas de tal secretismo fue la minimización de la importancia de los descubrimientos españoles en todo el mundo, por lo que apenas se conserva una pequeña fracción de los nombres hispánicos en la cartografía actual, según Fernando de Bordejé y Morencos, "Cartografía y navegación españolas en el siglo XVIII", en *Militaria. Revista de Cultura Militar*, Universidad Complutense de Madrid, N° 3, 1991, pág. 52.



necesario su conocimiento que su resguardo.⁷⁵ Se permitió entonces la publicación del *Derrotero de las Antillas* que, para nuestros efectos, contiene las más determinantes muestras de las adversas condiciones de navegación en la zona marítima que rodea a Cartagena de Indias. Toda la costa entre el Cabo de la Vela, en la Guajira, hasta el puerto neogranadino permanece agobiada por vendavales, corrientes contrarias, ráfagas de viento, brisas tan fuertes como para degenerar en temporales. Merece la pena citar el siguiente extracto del mencionado impreso:

Si en tiempo de brisas es preciso hacer la derrota dicha para ir a Cartagena desde cualquier punto situado al oriente de ella en el de vendavales ... para barloventear en esta costa desde Cartagena hasta Margarita o hasta Trinidad no hay más que ceñir el viento, prolongando las bordadas cuanto se pueda ... las embarcaciones muy pequeñas no pueden seguir este sistema cuando las brisas son demasiado frescas, que desde la punta de La Aguja hasta la isla Fuerte las hay como temporales, porque la mar gruesa las ahoga, y no adelantan cosa...⁷⁶

Aclaremos de una vez algunas palabras del fragmento. En términos náuticos las llamadas brisas —muy al contrario de lo que nos parece a quienes vivimos con los pies puestos sobre la tierra— comprenden vientos de intensidad variable que van desde los 6 a los 49 kilómetros por hora (4 a 27 nudos). Por supuesto, una nave de vela con viento en contra de casi 50 km/h debe realizar un gran esfuerzo para navegar y adelantar en el recorrido. Y eso sin enfrentar todavía los vendavales aquí anotados, vientos fuertes generalmente provenientes del Norte que a veces alcanzan la categoría de temporales, con intensidades entre los 62 y los 130 km/h (34 a 71 nudos), estos últimos ya con características huracanadas. De modo que emprender una inocente navegación desde Cartagena de Indias hacia La Guajira y más allá, dejando de lado las recomendaciones anotadas era equivalente a llevar una soga al cuello. Pero el mismo derrotero indica la única forma posible de realizar las travesías: “Ceñir el viento”, maniobra ya explicada anteriormente, también conocida como navegar a la bolina o barloventear porque el buque, en efecto, se dirige hacia el barlovento, es decir, la dirección de donde viene el viento. Naves pequeñas

⁷⁵ Manuel Sellés, “Astronomía y navegación”, en Manuel Sellés, José Luis Peset y Antonio Lafuente (compiladores), *Carlos III y la ciencia de la Ilustración*, Alianza Universidad, Madrid, 1989, pp. 90-91.

⁷⁶ Derrotero de las Islas Antillas... 1810, AGI, Microfilms A-612, pp. 318-327.

en mares tan azotados por la historia de vientos y corrientes corren grandes riesgos de naufragio si intentan este barlovento. Los buques grandes, más resistentes y con mayor capacidad náutica, deben aumentar las “bordadas”, o sea, prolongar cada trayecto del zig-zag si su aparejo y el viento lo permiten.⁷⁷ De este modo se anticipa en dos siglos el *Derrotero* al describir la peligrosidad de esta zona marítima, como la califican hoy en día los veleros que todavía se atreven a recorrerla hacia Venezuela —“Uno de los cinco peores trayectos del mundo”—, según comentaremos más adelante.

Hemos revisado también el *Derrotero de las Islas Antillas* mandado publicar por Francisco de Paula Santander en Bogotá el año de 1826.⁷⁸ En buena medida repite descripciones del *Derrotero* de 1810, pero amplía los detalles de muchos parajes, añadiendo además apéndices con experiencias ilustrativas de capitanes que los recorrieron y dieron fe de los diferentes lances en que se vieron comprometidos. En cuanto a Cartagena de Indias y la navegación entre este puerto y la costa guajira, vuelven a destacarse las brisas fuertes transformadas en temporales, “... que con vientos tan poco manejables podrían ser de grandísima consecuencia...”. Aquí la recomendada maniobra de ceñir el viento puede devenir en un movimiento “... bastante molesto y trabajoso a la embarcación y su aparejo en el tiempo de las brisas duras...”.⁷⁹ Irónicamente no hay otra cosa que hacer para ir hacia la costa oriental de Tierra Firme, es decir, hacia las provincias venezolanas. El fragmento es un calco del *Derrotero* de 1810: “Para barloventear en esta costa desde Cartagena hasta Margarita, o hasta Trinidad, no hay más que ceñir el viento, prolongando las bordadas cuanto se pueda...”. Otra vez se previene a las embarcaciones pequeñas que pueden sucumbir al intentar este método. El mismo derrotero

⁷⁷ *Derrotero de las Islas Antillas... 1810*, pp. 326 a 327.

⁷⁸ *Derrotero de las Islas Antillas, de las Costas de Tierra Firme y de las del Seno Mexicano, corregido y aumentado y con un apéndice sobre las corrientes del Océano Atlántico. Mandado reimprimir por el Esmo. Sr. Francisco de Paula Santander, Bogotá, año de 1826*, Biblioteca Nacional, Caracas, CAV9240.

⁷⁹ Estas molestias para navegar en la zona marítima aludida se refieren en el reglamento del Resguardo Marítimo emitido por el Virreinato en 1800: “Uno de los buques de fuerza ha de rendir en el Hacha [Río hacha], disponiendo su gobernador que salga frecuentemente a recorrer la costa Guajira; y para que este servicio no le sea tan incómodo, una u otra vez, conforme se tenga por conveniente, seguirán las goletas menores por toda ella ...”, citado por Pablo Ojer, *El Golfo de Venezuela, una síntesis ...*, pp. 157-158. Nosotros aplicamos el subrayado. Las razones de la incomodidad, por supuesto, no eran otras que las adversas condiciones marinas y atmosféricas.



ofrece estimaciones sobre la fuerza de la corriente equinoccial que se suma al ímpetu de los vientos: “... se aumenta hacia el Oeste —es decir, hacia Cartagena de Indias—, de modo que en la [costa] de la Guayana constantemente corre a razón de 2 y 3 millas [por hora]”. El testimonio del capitán de fragata Torcuato Piedrola sobre la navegación en las costas del puerto cartagenero, anotado en el *Derrotero*, pone los adjetivos definitivos: “... el buque que intente remontar por fuera no lo conseguirá sin gran dificultad y averías, tanto por la dureza de la brisa como por ser la mar muy picada hasta 30 ó 40 leguas de la costa... Estos hechos están comprobados con repetidas experiencias”.⁸⁰

6. Testimonios de hoy en día

De acuerdo con estos antecedentes, es importante recalcar el fuerte determinismo climático que ha imperado siempre sobre las costas y mares del Virreinato, y que todavía produce serias dificultades en la navegación. Debe destacarse también la poca variación de estas condiciones físicas y geológicas de un siglo a otro, por lo que su observación actual permite deducir prácticamente las mismas condiciones existentes hace dos centurias. En este sentido, vale la pena resaltar testimonios de navegantes a vela hoy en día. La nave *Pizzaz*, un velero *Beneteau 500* de 15 metros de eslora, por ejemplo, ha intentado tres veces el recorrido entre Cartagena y Aruba, subiendo en una ocasión por el litoral neogranadino hacia la Guajira, y sus aleccionadores reportes —incluso refiriendo el grave peligro de perder la vida si no se toman las medidas más prudente posibles— no tienen desperdicio:

Pizzas has day sailed along the Colombia coast three times (twice going west and once, doing the “impossible”, going east). But everyone says “you shouldn’t stop along that coast” including some guides which say your chances of survival aren’t good. We believe there is a far greater risk offshore ... The 400 miles between Aruba and Cartagena is known for the worst weather conditions in the Caribbean, and ranks among the top five worst passages around the world.⁸¹

⁸⁰ *Derrotero de las Islas Antillas... año de 1826*, pág. 522. Los fragmentos breves antes de la cita en pp. 355, 357-359.

⁸¹ “Pizzaz ha navegado de día tres veces a lo largo de la costa colombiana (dos veces hacia el Oeste y una, haciendo lo ‘imposible’, hacia el Este). Pero todos advierten que ‘uno no debería

Subrayo los fragmentos que no dejan lugar a dudas. Desde Cartagena hacia el Este, es decir, hacia las Antillas holandesas y Venezuela, el recorrido se califica de “imposible”, al punto de representar uno de los trayectos más peligrosos del mundo. Pero hay más casos reveladores. El velero *Piropo* Marca *Jeanneau*, modelo *Sunrise 35*, de 9 metros de eslora, anota los siguientes detalles en su travesía de Aruba a Cabo de la Vela, en el extremo occidental de La Guajira, en noviembre y diciembre 2012:

Atrás dejábamos la turística isla de Aruba para dirigirnos a la famosa travesía del Cabo de la Vela. Decimos famosa porque sobre la misma habíamos leído y oído muchas cosas. Por ejemplo, que era uno de los cuatro Cabos más difíciles del mundo para navegar o también, que era la zona más complicada de navegar de toda la circunnavegación por los trópicos... al doblar el Cabo de la Vela, una corriente en contra se encontraba con las olas que los alisios habían generado durante muchas millas y eso producía al parecer, unas olas grandes, cortas y muy picudas... Las olas eran bastante grandes y picudas haciendo la travesía algo incómoda y eso que ni siquiera nos habíamos acercado a la zona de corrientes contrarias que comenzaba en el Cabo de la Vela... Con la llegada de la noche, el viento se fortaleció a unos 22-24 nudos de aparente que sumados a los 6-7 nudos que de media llevábamos de velocidad, daban un viento real que debía acercarse a los 30 nudos. En alguna ocasión la racha de viento alcanzó los 27 nudos de aparente.⁸²

Quizás el ejemplo más ilustrativo en la lucha de un buque contra los elementos del mar neogranadino se encuentra actualmente en una travesía del buque-escuela *Simón Bolívar*, de la Armada venezolana, la embarcación más parecida a los navíos y fragatas de los siglos XVIII y XIX. En diciembre de 1980, luego de zarpar de Santa Marta, en la costa atlántica colombiana, la nave confrontó un viento del Noreste con una velocidad de 54 nudos, equivalente

detenerse en esa costa’, incluyendo algunas guías donde se afirma que las posibilidades de sobrevivencia no son buenas. Creemos que el riesgo mar adentro es mucho mayor... Las 400 millas entre Aruba y Cartagena se conocen por las peores condiciones climáticas en el Caribe, y se ubican entre los cinco peores trayectos del mundo”. Véase Lourae & Randy Kenoffel, “Cruising logs for the coast of Colombia: Aruba, Bonaire, Curazao”, pizzaz@yahoo.com y www.caribbeancompass.com.

⁸² www.guimaraens.es/piropo?page.



a 97,2 Km/h, es decir, casi 100 kilómetros por hora. De hecho hubo que emprender una navegación mixta con velas y motor.⁸³

Para muestra bastan estos botones. Con razón a los corsarios de la Compañía Guipuzcoana no les interesaba en absoluto continuar sus campañas más allá de la península de la Guajira, pues el regreso representaría un riesgo gratuito cuyo costo en vidas, naves y botines podía ser demasiado alto. Por su parte, la dejadez de los corsarios neogranadinos no era desganado, sino la imposibilidad de luchar contra el implacable gigante marítimo de la naturaleza, aunque algún funcionario seguía dudando de los bríos de aquéllos, ignorante del determinismo ambiental y desconocedor de la terrible realidad marítima. Fue el caso de Juan Álvarez de Veriña, comandante del corso cartagenero, quien afirmaba en 1786: "...mientras no se tengan en una incesante navegación estos buques con amplias facultades de reconocer a cuantos encuentren... jamás se logrará el remedio por haberse servido de este pretexto varios".⁸⁴ La "incesante navegación" requerida por Álvarez, como ya hemos visto, no era viable, y sabemos de sobra los motivos naturales. El equivocado comandante prefería pensar en pretextos de los corsarios, porque desde su cómoda jefatura no arriesgaba tanto el pellejo como los marineros rasos. No es de extrañar que haya sido destituido del cargo, al rebajar injustificadamente el sueldo a los milicianos que participaban en la pacificación de los guajiros.⁸⁵

7. Conclusiones marítimas

¿Acaso nuestros plenipotenciarios en la controversia limítrofe con Colombia permanecían tan ajenos a la circunstancia marina? Las entradas sobre nuestros protagonistas en el *Diccionario de Historia de Venezuela* de la Fundación Empresas Polar nos permiten algunas reflexiones:

⁸³ Saúl Chacín Sánchez (Capitán de navío), *Historia del Buque Escuela Simón Bolívar*, Ministerio de la Defensa, Caracas, 2006, pág. 342.

⁸⁴ Citado en nota 14.

⁸⁵ Capitán General de Caracas, Juan Guillelmi, al comandante general de Maracaibo, Joaquín Primo de Rivera, Caracas 18 de enero de 1790, en *Contestación de Venezuela al alegato con Colombia*, Colección Fronteras, N° 5, Ministerio de Relaciones Exteriores, Caracas, 1979, pág. 382.

Plenipotenciario	Viajes marítimos		
	Al Caribe	A EE.UU.	Trasatlánticos
Santos Michelena	7	4	4
Fermín Toro	3		6
Antonio Leocadio Guzmán	8	2	6
Antonio Guzmán Blanco	10	3	15
Totales	28	9	31
	68		

Entre todos ellos realizaron 68 viajes marítimos, Fermín Toro el que menos con 9 travesías, y Guzmán Blanco el que más con 28. Todos navegaron casi en 30 ocasiones al Mar de las Antillas, y fueron y vinieron por el antiguo mar virreinal hasta Cartagena de Indias para subir luego a Santa Fe de Bogotá por el río Magdalena cuando discutían los términos de los difíciles acuerdos fronterizos. Curiosamente, en una ocasión —1837— Santos Michelena prefirió viajar por tierra a la capital bogotana con toda la familia, invirtiendo seis meses de duro traslado por dos países carentes de caminos y hospedajes. ¿Tanto había padecido durante las engorrosas travesías por el mar cartagenero que prefirió la prolongada y fatigosa excursión por la tierra firme? La conjetura no deja de tener sentido. Por otra parte, los delegados emprendieron 31 travesías trasatlánticas cuando iban y venían por diversos compromisos diplomáticos y oficiales a Europa, es decir, acometieron los cruceros más exigentes y prolongados en este lado del globo. Ahora démosle la bienvenida a la pregunta obligatoria que todo lector debe estar formulándose: ¿entonces por qué se olvidaron de ese océano tan recorrido, que era la clave para demostrar la incapacidad de Colombia de ocupar el espacio marítimo peninsular, ni siquiera para acercarse a él en condiciones de dominio efectivo? La respuesta exacta tendría que recurrir a profundidades biográficas fuera de nuestro alcance. Sin embargo, intentemos mantenernos en la obviedad de las evidencias náuticas. En efecto, cualquiera de los implicados referidos en algún momento debió recibir la invitación del capitán para subir al puente de mando del buque, donde el cuaderno de bitácora y el piloto eran protagonistas claves. Estos señores eran importantes representantes del ejecutivo nacional,



delegados plenipotenciarios, ministros de relaciones exteriores que llegaron a la presidencia de la República o, como Guzmán Blanco, fueron candidatos a la primera magistratura en repetidas ocasiones. Ningún capitán se arriesgaría a no personalizar su atención con tan ilustres visitantes, cuando, por el contrario, ha sido tradición en las empresas marítimas el tener una cortesía exquisita con los viajeros de categoría. En cualquier caso, aún permaneciendo en la pequeña comodidad del camarote debieron percibir el trajín exigente de la navegación, sobre todo cuando veleros y vapores comenzaban a encarnar naves híbridas cuyo potencial náutico mantenía un rendimiento bajo prueba, y más todavía cuando olas y vientos neogranadinos sacudían la integridad de la nave y ponían a pasajeros y tripulantes a añorar la estabilidad terrestre de sus lares nativos.

Pero alejémonos de la senda especulativa, y recurramos otra vez a nuestras pruebas náuticas. Cuando el plenipotenciario colombiano Lino de Pombo habló de lo poco abordable que era el litoral norte de la Guajira, el venezolano Santos Michelena recibió una pista incomparable de la mayor prueba factual contra las aspiraciones vecinas. Dejemos de lado si la tomó en consideración o no. La pista cayó del cielo, y estuvo sobre el tapete justamente al comienzo de las discusiones, cuando pudo haber definido mejor la estrategia negociadora nacional en relación con una enorme área territorial y al mismo tiempo marítima. En toda península la extensión de tierra se balancea en buena medida con las aguas circundantes, y éstas obligan a evaluar ese entorno acuático tanto como la tierra firme cuando, en el peor de los casos, el resultado adverso de la controversia en curso puede enajenar el territorio y provocar una pérdida irre recuperable. Después de siglos de testimonios acumulados sobre los aprietos náuticos en el mar neogranadino, era cuestión de sentido común averiguar a fondo las características de esos embarazos marinos. ¿Y dónde abundaban los indicios reveladores? Pues en los diarios de navegación y derroteros náuticos, como hemos expuesto hasta el cansancio.

Con todo y el beneficio de la duda que podemos conferirles a nuestros representantes, la “excusa más inexcusable” de su mala praxis diplomática reside en el descuido de ese compromiso que asumieron con su contraparte colombiana de otorgar el mayor valor documental, como títulos históricos, a los expedientes científicos y literales, es decir, en este caso a los papeles náuticos que hemos señalado como definitorios del forcejeo limítrofe en la Guajira.

Tales títulos constituían un cañonazo probatorio contra la desmedida ambición neogranadina. Pero fueron desestimados.

Visto así este descuido negociador, quizás era pedirles mucho a hombres cuyo sueño de tercera edad era regresar a la finca propia para laborar entre rebaños bovinos y estudios botánicos, como Fermín Toro, o vender carne fresca en una tienda de la plaza mayor de Maracay, como Santos Michelena. Habrá quien, en su descargo, recuerde la convulsa situación política durante las presidencias de José Tadeo Monagas y Carlos Soublette, cuando la toma violenta del Congreso se llevó la vida de Michelena, atravesado a estocadas por los asaltantes, suerte de la que se salvó Fermín Toro en la raya, cuando ya lo apuntaban para asesinarlo, escapando a un asilo milagroso. El caso de Michelena, además, exige consideraciones adicionales: concentró tres carteras ministeriales simultáneamente (Hacienda, Relaciones Exteriores y Guerra y Marina), de modo que durante sus intensas jornadas, atiborradas de trabajo, debió pensar en cualquier cosa menos en papeles náuticos archivados en España. Sobre Antonio Leocadio Guzmán sólo podemos aventurar asombrados comentarios de una vida novelesca donde los autócratas de turno lo condenaban a muerte o lo rebajaban al exilio, los periódicos radicales cantaban sus ideas liberales, el populacho lo llevaba a hombros por las calles de Caracas y La Victoria, la masonería le concedía el grado 33 y el Panteón Nacional lo recibía como uno de sus primeros residentes post mortem. Entre tantas y tan comprometedoras andanzas es difícil que el candidato haya apartado siquiera algunos minutos para considerar la necesidad de recurrir a documentos donde la trigonometría, las coordenadas posicionales y la observación de los astros fastidiaban a cualquier lego. A pesar de nuestras suposiciones, sin embargo, gestionó en Londres la compra de, al menos, un vapor nuevo para el gobierno venezolano, diligencias que debieron involucrarlo en discusiones sobre la capacidad del buque y sus características náuticas, es decir, Antonio Leocadio probablemente sabía más de navegación que cualquiera de sus contemporáneos. Pero ese conocimiento como que contribuyó muy poco al asunto limítrofe. Y su hijo homónimo, espectador en primera fila de la grave derrota diplomática de 1891, probablemente se ocupaba de sus desmedidos afanes hegemónicos, sin tiempo para preocuparse por la estrategia negociadora mientras comprometía a sus hijas con nobles franceses y personalmente atendía la decoración de su residencia parisina, aunque, a decir verdad, tampoco se



quedaba atrás en cuestiones marítimas; incluso llegó a alternar la ya entronizada navegación a vapor con la declinante navegación a vela, como cuando tuvo que huir del país luego del atentado que sufrió en su residencia caraqueña, en una goleta que puso a su disposición la Casa Boulton y lo llevó de La Guaira a Curazao. Eran tiempos en que el caos y la inestabilidad política se proyectaban en los dieciséis presidentes que tuvo el país en sólo once años. Entre tantos sinsabores, sin embargo, Guzmán Blanco dirigió tropas y combatió revoluciones viajando por mar frecuentemente entre La Guaira y Puerto Cabello, en ambas direcciones, o sea que conocía al dedillo las dificultades del enfrentamiento contra vientos y corrientes. Pero cuando murió en París, a sus setenta años, quizás no se había enterado —como tampoco sus predecesores— de que uno de los primeros funcionarios a quien la Cancillería venezolana encomendó la búsqueda de documentos en el Archivo de Indias de Sevilla era medio ciego. Así quedaban lastradas las buenas pero ingenuas intenciones de conservar el territorio patrio. Mientras tanto, un negociador colombiano como Joaquín Acosta había exprimido el archivo sevillano y publicado una historia neogranadina donde los inconvenientes del océano virreinal quedaban claramente expuestos. Ningún delegado venezolano reparó en esa bibliografía.

Pero ahí están los expedientes náuticos en los repositorios documentales públicos, y la subestimación sufrida por tanto papel amarillento que pudo haber sido decisivo nos lleva a una última conclusión —todavía con carácter hipotético—, generalizadora pero atractiva. La identidad marítima del venezolano, antes y después de contar con nacionalidad propia, es lo suficientemente débil como para no generar una ligazón emocional con su mar. De allí que, a pesar de la contundencia de las pruebas documentales marítimas no utilizadas, durante el siglo XIX la política exterior venezolana haya desconocido la realidad histórica del océano como patrimonio nacional. Para la *intelligentsia* criolla el mar ha parecido ser más un fastidio o una barrera húmeda que un recurso útil de territorialidad y desarrollo. Venezuela, lamentablemente, perdió una oportunidad dorada de conservar la integridad de la geografía guajira. De haber presentado la documentación referida en el litigio, la evidencia marítima habría sido abrumadora a su favor. Y ahora sólo nos queda la esperanza de que la historia no vuelva a repetirse.

A CENTRALIZAÇÃO DO ESTADO IMPERIAL E A MARINHA DE GUERRA DO BRASIL, 1841-1868*

The state and imperial centralization the Brazil War Navy 1841-1868

José Miguel Arias Neto

Doutor em História Social-USP, 2001. Pos-Doutorado Estudos Estratégicos-UFE, 2011. Pós-doutorando Programa Santiago Dantas, 2014-15. Professor na Universidade Estadual de Londrina e na Universidade do Centro-Oeste do Paraná. Bolsista Produtividade-Conselho Nacional de Pesquisa Científicas. Correo Electrónico: jneto@uel.br.

Recibido: 20/08/2014

Aprobado: 22/09/2014

Resumen: En este artículo se busca entender el proceso de formación y consolidación de la Marina de Brasil, junto con la centralización del proceso de Estado Imperial. Analiza las transformaciones en la Marina del período teniendo en cuenta la relación entre la política, la tecnología, la defensa y la guerra.

Palabras claves: Política, representaciones, militar, Marina de Guerra.

Resumo: Este artigo busca compreender o processo de formação e consolidação da Marinha de Guerra do Brasil, paralelamente ao processo de centralização do Estado Imperial. Analisa as transformações ocorridas na Marinha do período levando em consideração as relações entre política, tecnologia, defesa e guerra.

Palavras Chaves: política, representações, militares, Marinha de Guerra.

* Este texto é uma versão modificada de um fragmento de minha tese de doutorado, apresentada à FFLCH-USP em 2001, intitulada: *Em busca da cidadania: praças da Armada Nacional, 1864-1910*.



Abstract: This paper seeks to understand the process of formation and consolidation of the Navy of Brazil, alongside to the process of centralization of the Imperial State. It analyzes the transformations in the Navy of the period taking into account the relationship among politics, technology, defense and war.

Key words: Politics, representations, military, Navy.

Não escapou ao espírito ilustrado dos estadistas brasileiros as vantagens políticas das novas máquinas à vapor¹ e dos novos sistemas de propulsão, bem como dos novos sistemas de artilharia em desenvolvimento nos inícios do século XIX. Em 1831 já figuravam entre os navios da Armada três pequenas barcas a vapor com rodas, empregadas basicamente em serviços auxiliares e, ao longo da década, alguns oficiais já haviam sido enviados à Europa para conhecer a nova tecnologia, bem como alguns estrangeiros haviam sido contratados para operar e cuidar da manutenção dos novos navios². Em 1840, o ministro Jacinto Roque Pereira, considerando a distribuição do Império ao longo de extenso litoral, afirmava que somente com uma força naval respeitável o governo poderia agir com a necessária prontidão, que dela dependia a união de “tão ricas e opulentas províncias” e o aumento da prosperidade pela proteção que prestava ao comércio. Alertava ainda para as grandes alterações pelas quais passava o sistema de guerra, procurando demonstrar como iriam cooperar para a conservação da ordem interna, fazendo a ação do governo ser mais eficaz:

A invenção das barcas de vapor produziu este bem, e vós conhecestes tanto as imensas vantagens dessa navegação, que no menor espaço de tempo possível aproxima do centro as mais remotas distâncias, e que tem feito das diversas e longínquas províncias do Brasil, uma só Província, pela rapidez com que da Corte leva a todos os pontos as ordens do governo, e os socorros de que pode dispor, que no crédito suplementar para o corrente ano (...) pusestes à disposição do governo, para a compra de barcas a soma de cento e trinta contos de réis; é preciso pois concluirdes a obra por vós começada, necessário

¹ Ao que parece o norte-americano Fulton em 1811, estabeleceu —com outros empreendedores— no Mississipi, entre New Orleans e Natchez uma das primeiras linhas de navegação com barcos a vapor. GREENHALG (1965, p. 284-5).

² RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA (1830-39, p. 10).

se torna nova soma para levar a efeito esta compra, e a de nova artilharia conforme o sistema de Paichains, e de máquinas para novas barcas que devem ser construídas nos nossos arsenais.³

Não era apenas pela costa atlântica que o Império deveria se apresentar como nação naval, mas também a proteção de seu interior exigia medidas acerca da navegação fluvial⁴. Deste período em diante, os processos de centralização do Estado e de expansão econômica não se desvincularam das novas máquinas a vapor. O progresso advindo com estas transformações acarretou, por outro lado, a necessidade de reorganização da Armada.

No período de 1841 a 47, três importantes políticos comandaram o ministério da Marinha: Francisco Vilela Barbosa (março/1841-janeiro/1843), Rodrigues Torres (janeiro/1843-fevereiro/1844) e Holanda Cavalcanti (maio/1844 - maio/1847).

Os relatórios destes ministros demonstram como se iniciou o processo de transformação da Marinha de Guerra do Brasil. Em primeiro lugar, destacavam a necessidade de mudanças na própria secretaria de estado visando estabelecer um controle mais rígido na fiscalização dos recursos financeiros, e em segundo, o estabelecimento de regras precisas para a elaboração do orçamento.

Durante o período Regencial (1830-1841), os arsenais e intendências provinciais haviam sido desmembrados da administração central da Marinha, devendo prestar contas diretamente ao tesouro. Ficavam o ministro e a Assembléia Geral, portanto, sem conhecimento das despesas e sequer sem a possibilidade de fiscalização das contas da Marinha. Assim, em 1840, foi criada uma contadoria geral para centralizar na Corte o controle e fiscalização das despesas e preparar as informações que subsidiariam a composição do orçamento. Também com o estabelecimento do novo Conselho de Estado em 1841, foi criada uma nova

³ RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA (1840, p. 11). Até este período os navios eram armados com dois tipos de canhões: as colubrinas —canhões de maior comprimento e alcance— e as caronadas de alma curta. As munições deste tipo de artilharia era composta por balas rasas ou sólidas e até pedras eram introduzidas pela boca dos canhões. Em 1820, o Major Paixhans, do Exército francês, criou projetis explosivos, que ficaram conhecidos no Brasil como “balas ocas” por possuírem um vazio interno no qual era depositada matéria explosiva. Isto proporcionou a fabricação de canhões mais curtos, mas leves e com calibres cada vez maiores. GREENHALG (1965, p. 317); MOTA (1985, v1, p. 81).

⁴ RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA, (1840, p. 12).



instância de consulta e direção com a formação da seção de Marinha e Guerra⁵. Em 1842 a própria secretaria de estado foi reorganizada, passando a contar com três seções: da Corte, das províncias e a de contabilidade. Finalmente, em 1845, a lei 350 de 17 de junho, criou uma contadoria geral na Corte que fosse “o centro de todas as operações financeiras da repartição”⁶ e contadorias nas províncias submetidas ao seu controle e fiscalização.

Paralelamente a este movimento centralizador, o litoral do Império foi dividido, em 1843, por proposta do ministro Rodrigues Torres, em três seções: norte, centro e sul, cujas sedes respectivas eram o Maranhão, a Bahia e o Rio de Janeiro⁷. Estabeleceu-se em cada uma delas uma estação naval, composta por uma divisão de navios de guerra com objetivo de:

- 1º) Proteger e auxiliar o comércio e navegação nacional;
- 2º) Obstar ao contrabando de gêneros de importação e exportação, e ao tráfico ilícito de africanos;
- 3º) Vigiar pela segurança dos habitantes da costa, defendendo-os das hostilidades de corsários e piratas, e auxiliando as autoridades na sustentação da ordem e tranqüilidade pública;
- 4º) Dar aos oficiais e equipagens dos navios a instrução e exercícios necessários para torná-los peritos e destros, assim na manobra, evoluções e navegação, como no uso e manejo das diferentes armas de que compõe a força marítima;
- 5º) Fazer observações para determinar ou ratificar a posição geográfica dos pontos da costa, ilhas e baixos; levantar plano dos portos, baías e enseadas; notar as sondas, corrente, marés e ventos dominantes; e fazer quaisquer outras observações tendentes ao aperfeiçoamento da navegação e conhecimento da costa do Brasil.⁸

Pode-se verificar que as vastas atribuições das novas estações navais estavam vinculadas à uma série de questões interligadas: o ensino e a prática

⁵ RODRIGUES (1978).

⁶ RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA, (1846, p. 3).

⁷ As estações navais criadas em 1828 no rio da Prata e no Rio Grande do Sul e o trem naval de Mato Grosso, foram mantidos. Em 1846 novo decreto fundiu as estações do centro e do sul em uma única, com sede no Rio de Janeiro. CAMINHA, (1986, p. 51-7;317).

⁸ Decreto 326 de 02/10/1843. *Apud.* CAMINHA, (1986, p. 419-20).

naval de oficiais e praças e ao conhecimento do litoral brasileiro. Tinham, no entanto, duas funções bastante especiais: o fortalecimento da autoridade central garantindo a ordem nas províncias e o combate ao tráfico negreiro no momento em que as pressões inglesas pela sua extinção aumentavam significativamente⁹.

Dois anos depois, completando as atribuições das estações navais, foram criadas, no ministério de Holanda Cavalcanti, as capitánias dos portos e as praticagens e pilotagens¹⁰. Era de competência das capitánias:

- 1º) A polícia naval do porto e seus ancoradouros na forma dos regulamentos que organizar o governo, e bem assim o melhoramento e conservação do mesmo porto;
- 2º) a inspeção e administração dos faróis, barcas de socorros, balizas, bóias e barcas de escavação;
- 3º) a matrícula da gente do mar e das tripulações empregadas na navegação e tráfico do porto e da costa, praticagem desta e das barras.¹¹

O decreto estabelecia que o pessoal da capitania deveria ser composto pelo capitão do porto, sempre um oficial da Armada, e um secretário. No caso das províncias onde houvesse arsenal, o inspetor deste acumularia as funções de capitão e um dos funcionários seria o secretário. Já a praticagem consistia na prestação de serviços de pilotagem nos portos onde se julgasse necessário a segurança dos navegadores, cuja renda deveria servir para a própria manutenção do estabelecimento¹². Estas medidas demonstram como as ligações da Marinha com o setor mercantil da economia, principal fonte de renda do Estado Imperial¹³, foram se aprofundando com o desenvolvimento capitalista.

No que se refere à esquadra, os ministros do período concordavam que era necessário ampliá-la e principalmente renová-la incorporando a nova

⁹ PANTALEÃO(1995), MANCHESTER (1973), GRAHAM(1995), BANDEIRA (1999).

¹⁰ Decretos 358 de 14/08 e 363 de 04/09 de 1845. CAMINHA, (1986, p. 421-3).

¹¹ Decreto 358. Em 1846 foram criadas as capitánias dos portos do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Rio de Janeiro, Bahia, Maranhão e Pará.

¹² Decreto 363, art.2.

¹³ CARVALHO, (1996, p.242-51).



tecnologia do vapor. O marquês de Paranaguá, por exemplo, em seu relatório de 1841, ponderava que, mediante o elevado endividamento decorrente dos empréstimos contraídos por ocasião da guerra da Cisplatina e das revoltas provinciais, o melhor a fazer era “limitar-se a conservar em bom estado os vasos (...) que o Império possui”. De acordo com o ministro, o governo julgava importante a continuidade da construção de navios de guerra, ao menos os de mediana grandeza, bem como a constituição de um corpo de engenheiros construtores, através do envio de jovens oficiais brasileiros à Europa para aprender as novas técnicas na arte de construção naval. Seriam eles nomeados como inspetores dos arsenais e para a coordenação do corte de madeiras e conservação das matas, visando a construção de boas embarcações, de maior durabilidade. Observava ainda, que seria desejável construir barcos e canhoneiras à vapor, muito mais apropriadas à um país com um extenso litoral do que os antigos navios à vela. Solicitava que a Assembléia, em tempo oportuno, habilitasse o governo a abandonar o antigo sistema, criando uma força naval que estivesse “à disposição de quem a comanda, e não à mercê dos ventos e correntes”¹⁴. No ano seguinte, volta a insistir no mesmo tema, ressaltando o auxílio que as barcas à vapor prestaram na repressão aos movimentos liberais de São Paulo e Minas no ano de 1842, transportando tropas e munições¹⁵.

Os demais ministros do período destacavam as mesmas vantagens das novas máquinas – velocidade e rapidez, que viam como instrumentos que propiciavam maior força para a manutenção da ordem e da unidade nacional. Jerônimo Coelho e Holanda Cavalcanti, respectivamente nos anos de 1844 a 1847, solicitaram à Câmara, recursos para a compra de 3 novos vapores¹⁶.

¹⁴ RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA, (1841, p. 5).

¹⁵ RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA, (1842, p. 8).

¹⁶ Relatórios de 1844 a 1847. Cabe destacar, no entanto, uma nota dissonante em relação à este entusiasmo. Em 1843, Rodrigues Torres, chamava a atenção para algumas das desvantagens das novas máquinas: elas poderiam, mediante alguma nova invenção, inutilizar-se ou perder muito de sua importância; o elevado custo de manutenção em relação aos navios de mesma dimensão que estava a exigir que se criassem oficinas próprias para estas atividades e, finalmente, o seu reduzido poder de fogo. RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA (1843, p. 10-1). Os primeiros barcos a vapor traziam uma série de desvantagens em relação aos navios à vela. Os principais estavam relacionados à redução do espaço e aumento de peso que terminavam por não compensar muito o ganho em velocidade. Neste período os vapores eram movimentados à rodas laterais, o que tornava o espaço para

De fato a esquadra estava envelhecida e a preocupação que os ministros tinham com a conservação dos navios existentes e com a construção e aquisição de novos não era infundada. No movimento de baixas e aquisições percebe-se como a força naval estava em acelerada deterioração: ao longo dos anos de 1841 a 1847 foram incorporados à esquadra 16 navios, tendo sido 8 construídos no Brasil, 4 presas do tráfico negreiro e 4 adquiridos no exterior ou de particulares; por outro lado 30 navios foram desativados no mesmo período¹⁷. Alguns dos problemas referentes à infraestrutura permaneciam desde o momento da independência: a construção do dique imperial estava paralisada, o que obrigava a realização da querenagem dos navios, as carreiras continuavam descobertas, bem como em nada havia se alterado as questões referentes ao corte de madeiras e conservação das matas, em outras palavras, não se preservavam reservas de matas e muitas vezes eram usadas madeiras verdes na construção de navios, o que levava à perda destes antes de sua conclusão.

É importante destacar que entre 1840 e 1847, iniciou-se uma dinâmica de aprofundamento da dependência externa no que diz respeito à composição da força naval, pois além da importação do material necessário à fabricação dos veleiros e do material de artilharia e munições, passou-se a importar tudo o que dizia respeito à manutenção dos vapores. Em outras palavras, às dificuldades já existentes, sobrepuseram-se os problemas originados com a introdução do vapor. Deste período em diante, a manutenção dos arsenais tornou-se tão cara quanto a da própria esquadra: em 1846 os recursos consignados no orçamento para estas duas atividades representavam 67% da dotação total da Marinha¹⁸.

disposição de artilharia bastante reduzido. Além disto, outros espaços, antes disponíveis nos navios passaram a ser ocupados pelas próprias máquinas, caldeiras e pelo combustível para alimentá-las: a lenha e depois o carvão. Isto trazia um outro inconveniente: o abastecimento tinha que ser periódico o que reforçou os laços das esquadras com a terra, limitando seu raio de ação. O inconveniente das rodas foi superado com a introdução da propulsão à hélice nos navios, o que ocorreu por volta de 1842. Esta inovação permitiu outra: a construção de navios mistos, ou seja, à vela e a vapor. Durante muito tempo a navegação era à vela e o vapor funcionava como força auxiliar em calmarias, tempestades ou manobras de batalha. Os navios mistos permitiam também a economia do carvão. GREENHALG (1965,p 284-5), KEEGAN, (1995,p. 82).

¹⁷ Fonte: CAMINHA, (1985, p.181-225).

¹⁸ As verbas consignadas para o arsenal eram de 1.059.128\$590 e as da esquadra de 1.294.172\$950. enquanto a dotação orçamentária total para a Marinha era de



Paralelamente, e como conseqüência, iniciou-se também um processo de formação de um setor inteiramente dominado por operários estrangeiros e especialistas brasileiros em toda a estrutura da Armada: dos arsenais aos navios, todos os espaços e novas funções ligadas às novas tecnologias foram ocupadas por oficiais e artífices formados no exterior, bem como engenheiros e operários belgas, ingleses, franceses e alemães¹⁹.

No tocante à formação, promoções e carreiras dos oficiais, uma série de transformações se processaram. Como resultado de toda a discussão acerca da eliminação das contratações de estrangeiros, nos anos de 1841 e 1842 foi fixado um quadro de cargos e salários para a Armada²⁰. Em relação ao ensino, procurou-se dar prioridade para a formação teórica e prática.

Em 1843, Rodrigues Torres defendia a transferência da academia para bordo da nau Pedro II, e se explicava diante da Câmara:

A ninguém é desconhecido (...), quanto concorre para a força real de um navio de guerra a educação, a boa organização e disciplina de seu pessoal, e muito principalmente dos Oficiais que o dirigem; ninguém desconhece também quanto é indispensável que os indivíduos (...) comecem a dedicar-se às suas práticas e exercícios desde os mais verdes anos; raro será aquele que, afeito aos hábitos da vida civil, às comodidades que ela oferece, e ao trato da sociedade, possa depois amoldar-se às práticas e laborioso serviço dessa profissão excepcional. Era pois de óbvia necessidade dar aos nossos Oficiais de Marinha uma educação apropriada ao serviço, a que se eles destinam; habituá-los à severidade

3.445.396\$493. Para uma comparação dos valores basta dizer que a dotação do ministério da Guerra era de 5.803.308\$491 e a da Família Imperial 1.072.000\$000. Lei 396 de 02/09/1846. COLEÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO, 1846.

¹⁹ Em 1841, foram criadas, no arsenal da Corte as oficinas de fundição de ferro para fabricar peças de máquinas à vapor. A cordoaria foi ampliada. Em 1845, foram contratados um engenheiro nos Estados Unidos e doze artífices belgas. Visando a formação de pessoal especializado, foi criada uma Aula de geometria aplicada às artes. Dois artífices do arsenal da Bahia foram enviados à Inglaterra e outros dois do da Corte para os Estados Unidos para estudarem os novos processos de construção naval. Em 1846, foram importadas máquinas dos Estados Unidos, para dobrar folhas de flandres, cobre e zinco. RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA MARINHA, (1841-1847); GREENHALG,(1965).

²⁰ Decretos 260 de 01/12/1841 e 185 de 20/06/ 1842. COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO, 1841 e 1842.

e regularidade do serviço de bordo; faze-os aprender praticamente todos os trabalhos e fainas, que tem um dia de dirigir; formá-los no exercício da obediência e rigorosa disciplina, para que saibam dirigi-la e mantê-la entre os seus subordinados; acostumá-los enfim, desde a mais tenra infância, a considerarem o mar como o seu elemento, a amarem a apaixonarem-se mesmo por esse gênero de vida, porque só assim dedicarão exclusivamente a ele todas as suas faculdades, e poderão fazer todos os progressos, de que é capaz a inteligência humana (....) Foi pois levado destas considerações, e para dar um remédio à contagiosa relaxação, que lavrava na academia de Marinha, que ela foi transferida para bordo da nau Pedro II, onde atualmente se acha. (...) ²¹

É importante observar que Rodrigues Torres propunha a formação de um oficial de Marinha bastante diferente daquele que se criava “no mar”. A distinção, entretanto, não residia somente nos conhecimentos a serem ministrados ou nos exercícios práticos necessários àquela formação ²², mas também na implantação de um novo sistema, no qual o conhecimento científico e prático fossem ministrados segundo um método disciplinar. Este seria o princípio ordenador da formação, transformando o aspirante, através do adestramento, em uma peça na engenharia dos navios que, agindo em concerto com a máquina, multiplicasse a sua força e sua eficácia. Desta concepção resultou a introdução de toda uma economia do detalhe ²³ a bordo

²¹ RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA, (1843, p. 13-4).

²² Continuava em vigor o programa de ensino de 1796, ao qual foi acrescido neste ano de 1844 o ensino de “1) teoria da formação e condensação dos vapores, natureza e propriedades deles, especialmente as do vapor d’água: a constituição da atmosfera; a higrimetria, e os princípios da física e da química, aplicados à fabricação da pólvora e artifícios de artilharia; 2) a teoria e classificação das máquinas de vapor, especialmente das que são destinadas a mover navios; a construção das caldeiras e fornalhas; os meios práticos de determinar o nível d’água, e a força elástica do vapor nas caldeiras; os aparelhos de segurança e finalmente as causas de explosão, e circunstâncias que a acompanham”. Estes conteúdos deveriam ser ministrados pelo lente de artilharia e seriam contempladas nos pontos da respectiva cadeira para os exames. Decreto 340 de 25/01/1844., anexo ao relatório de 1844.

²³ Era todo um novo modo de reordenar a formação militar. Como observa Michel Foucault, “Muitos processos disciplinares existiam há muito tempo(....) Mas as disciplinas se tornaram no decorrer dos séculos XVII e XVIII fórmulas gerais de dominação.(....) O corpo humano entra numa maquinaria de poder que o esquadrinha, o desarticula e o recompõe. Uma anatomia política, que é também igualmente uma mecânica do poder que está nascendo;



da nau Pedro II. Estes novos oficiais formariam um “corpo” integrante do maquinismo maior do Estado; elementos obedientes da administração pública.

Deste modo, o processo de formação do oficial representaria o desdobramento do projeto de centralização do Estado, momento específico de construção do monopólio da violência²⁴, definição fundamental para o aperfeiçoamento dos aparelhos de coerção. O coroamento da proposta implicaria, portanto, na formulação de um novo sistema de promoções que combinasse o mérito e a antigüidade, bem como a reforma do processo militar e do Regimento Provisional²⁵. Contudo, a academia foi, em 1849, transferida novamente para a terra²⁶ e a lei de promoções para os corpos da Armada aprovada somente em 1873, mantendo-se até esta data, a antigüidade como critério de ascensão na carreira²⁷.

ela define como se pode ter domínio sobre o corpo dos outros, não simplesmente para que façam o que se quer, mas para que operem como se quer, com as técnicas, segundo a rapidez e a eficácia que se determina (...) Uma observação minuciosa do detalhe, e ao mesmo tempo um enfoque político dessas pequenas coisas, para controle e utilização dos homens, sobem através da era clássica, levando consigo todo um conjunto de técnicas, todo um corpo de processos e de saber, de descrições, de receitas e dados. E desses esmiuçamentos, sem dúvida, nasceu o homem do humanismo moderno”. FOUCAULT, Michel. (1987,p. 126-30).

²⁴ ELIAS, (1994, v.2, p.106); MATTOS, (1987, p. 92-3).

²⁵ O Regimento Provisional e os Artigos de Guerra, foram introduzidos no Brasil a partir de 1808. Em 1823, foram revalidados através da lei de 20 de outubro que declarou em vigor a legislação pela qual se regia o Brasil até 1821, acrescida dos decretos das Cortes e das leis promulgadas por D. Pedro como regente e como imperador. Resultante da modernização produzida pelas Reformas Pombalinas, tanto o Regimento Provisional como os Artigos de Guerra no contexto português foram instrumentos de implantação de um regime disciplinar. No contexto brasileiro tornou-se um instrumento de martírio e tortura, muito mais vinculado á uma concepção de antigo regime. O titulo completo é: *Regimento Provisional para o serviço e disciplina das esquadras e navios da Armada Real que por ordem de Sua Majestade deve servir de regulamento aos comandantes das esquadras e navios da mesma senhora*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1825. O regimento foi reimpresso sucessivamente até 1868. Desde 1821 foi ordenada sua impressão e distribuição a todos os oficiais da Armada. Foi suprimido somente com a proclamação da República e substituído pelo Código Disciplinar da Armada. Ver: ARIAS NETO,(2001).

²⁶ Foram confeccionados novos estatutos, que alteraram o despacho de admissão, passando este a ser emitido pela comissão de lentos que realizava os exames preparatórios. Decreto 586 de 19/02/1849.COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO, 1849.

²⁷ Permaneceu em vigor, portanto, a lei de outubro de 1836, confirmada pelo decreto de 23 de agosto de 1838, que estabelecia: “Art. 1 – O governo fica autorizado para remunerar

Assim, da seleção para a academia às promoções, ficavam os militares sujeitos aos critérios da política partidária, fator que somado aos vínculos cada vez mais estreitos da Marinha com a política externa e com o setor mercantil da economia, pode explicar porque durante todo o segundo reinado o ministério foi ocupado predominantemente pelos bacharéis e não por militares²⁸.

Bem diferente era, no entanto, o sentido conferido ao termo militarizar quando se referia à constituição dos quadros de praças.

Em 1836, foram criadas as companhias fixas de marinheiros que, em 1840, foram transformadas no corpo de imperiais marinheiros, ao qual ficaram adidas as companhias de aprendizes. Porém, a partir de 1839 se impôs, cada vez mais, a idéia de resolver as “dificuldades” do recrutamento através da ampliação do tempo de serviço. As sugestões foram as mais variadas possíveis²⁹ até que, em 1843, Rodrigues Torres apresentou à seção de Marinha e Guerra do Conselho de Estado, um projeto de regulamento para o corpo de imperiais marinheiros. Torres retomava as idéias desenvolvidas na década anterior para justificar a organização militar do corpo de marinheiros e das companhias de aprendizes.

serviços relevantes prestados em defesa da Ordem pública e da integridade do Império: 1º) Promovendo os militares do Exército e da Armada, e Corpo de Artilharia da Marinha.”. COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO, 1838.

²⁸ Esse quadro, contudo, pode ser enganoso quando se analisa a chamada “questão militar”. Alguns autores costumam levantar retrospectivamente a “participação dos militares” na política imperial para demonstrar que houve uma queda na representação dos mesmos no “Parlamento” e no “executivo”. No entanto, algumas trajetórias pessoais de oficiais da Armada sugerem que estes estavam bastante enfronhados no ministério dos Negócios Estrangeiros. Alguns desempenharam cargos diplomáticos como cônsules ou embaixadores. Essas representações diplomáticas estavam vinculadas quer à contratação de marinhagem estrangeira, quer às inúmeras comissões enviadas à Europa para compra e aquisição de navios e armamentos. Outra freqüente atribuição destas representações era a alocação de oficiais brasileiros em navios, arsenais e escolas das marinhas de guerra estrangeiras com a finalidade de complementar a formação dada na academia de Marinha, em especial referente aos novos sistemas de máquinas, armamentos e construção naval. Além disto, cabe considerar a função propriamente de “Representação Nacional” desempenhada pela oficialidade naval através das viagens de instrução. Toda esta vinculação ao setor externo parece ter dado origem, de meados para fins do século XIX, à figura dos “adidos navais” nos países cujas armadas eram vistas como modelo: Inglaterra, França, Estados Unidos e Japão.. Contudo estas são indicações que somente novas pesquisas poderão desvendar.

²⁹ RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA MARINHA, (1839-1842).



Afirmava que o comércio marítimo e a pesca constituiriam o “viveiro” mais abundante de marinheiros, mas não sendo isto possível no momento, pois caberia fomentar estas atividades, poder-se-ia obter bons resultados do corpo de imperiais marinheiros,

É porém indispensável, dar-lhe um regulamento, que melhor o organize, determine os embarques, o tempo de serviço de suas praças, a instrução que devem ter, as vantagens que devem gozar, a administração e contabilidade do corpo, etc. (...) Considero também de grande vantagem a criação de companhias de aprendizes marinheiros, onde assentem praça, não só os moços de dez a dezessete anos, que voluntariamente se quiserem dedicar a esta profissão, mas também os órfãos e desvalidos, que para esse fim forem remetidos pelas competentes autoridades locais. Estes moços, recebendo a bordo a educação apropriada, e habituando-se de tenros anos à vida do mar, formarão, em chegando à idade viril, outras tantas companhias de marinheiros militares, que satisfarão a todas as condições do serviço naval.³⁰

O projeto se transformou no decreto 304 de 12 de junho³¹ que organizava militarmente o corpo de imperiais marinheiros. A lei definia que o corpo possuiria um Estado Maior formado por um comandante geral, um capitão de mar e guerra e mais treze militares encarregados de funções administrativas e infra-estruturais, como por exemplo, secretário, cirurgião, tambor, mestre de armas, carpinteiros e calafates, além de um capelão. O corpo de imperiais marinheiros seria dividido em companhias, formadas por cento e seis pessoas: um capitão, um tenente, um primeiro sargento, um segundo sargento, dois forrieis, quatro cabos marinheiros, vinte marinheiros de primeira classe, vinte de segunda, vinte de terceira e trinta e seis grumetes. Cada uma das companhias se dividiria em duas divisões e cada divisão em duas seções. Além disto, dava organização às companhias de aprendizes: cada uma teria um corpo de comando semelhante à dos imperiais marinheiros e duzentos aprendizes. O corpo de aprendizes ficaria aquartelado a bordo de um navio de guerra onde se processaria sua instrução: prática de manobra de artilharia, lições de aparelho e pano, nomenclatura dos mastros, velames

³⁰ RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA, (1843, p. 14-5).

³¹ COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO, (1843).

e leme, serviços de calafate, fuzil e pistola, bem como marcha e evoluções militares. Os aprendizes, além desta instrução, teriam aulas de primeiras letras e cálculo. O regimento mantinha o recrutamento na forma da lei e instituiu o tempo de doze anos de serviço obrigatório na Armada Nacional, para todas as praças, recrutadas ou voluntárias.

Os critérios estabelecidos para a admissão na companhia de aprendizes eram os seguintes: 1) ter de dez a dezessete anos; 2) constituição robusta, própria para a vida do mar e 3) apresentar-se voluntariamente. Não era excluído, entretanto, o recrutamento forçado: “Também poderão ser admitidos nestas companhias os órfãos e desvalidos, que, além de satisfazerem às duas primeiras condições, sejam para isso remetidos ao comandante geral do corpo pelos tutores ou curadores, e respectivas autoridades locais”³². O regimento estabelecia normas de aquartelamento, fardamento, e criava um conselho de administração específico do corpo. Quanto à saúde, previa que somente seriam admitidas no hospital da Marinha as praças gravemente enfermas ou feridas que não pudessem ser tratadas no quartel, ou nos navios. Também eram determinados os vencimentos:

Tabela de vencimentos do Corpo de Imperiais Marinheiros	
Posto	Soldo
Sargento ajudante, mestre de armas e 1 ^{os} sargentos	20\$000
2 ^{os} sargentos	19\$000
Forrieis	18\$000
Cabos marinheiros	16\$000
Marinheiros de 1 ^o classe	12\$000
Marinheiros de 2 ^o classe	10\$000
Marinheiros de 3 ^o classe	8\$000
Aprendizes	3\$000

Fonte: Decreto 304 de 12 de junho. Coleção de Leis do Império do Brasil, 1843.

³² Idem, art. 28.



Na época estes soldos eram baixíssimos: um almirante desembarcado recebia duzentos e cinquenta mil réis, ou seja, o soldo de um sargento, representava menos de 10% e o de um grumete apenas 1% do vencimento do maior posto da Armada. No que se refere à disciplina e às penas, ficavam as praças sujeitas às disposições do Regimento Provisional e Artigos de Guerra, “sendo porém entendido que, no caso da primeira e segunda deserção simples, lhes serão aplicas as penas impostas no art. 80 dos de guerra, pelo motivo ali declarado”³³.

Dois anos depois, em 1845, o ministro Holanda Cavalcanti, considerava necessário propor algumas alterações no regimento, “que a experiência tivesse indicada como necessárias [e concluía]: Este corpo merece a maior atenção ao governo imperial, não só pela habilitação que nele se adquire para o serviço do mar, como por ser esta instituição, um verdadeiro asilo para a mocidade indigente, ou abandonada por seus pais ou tutores”³⁴.

Através do decreto 411-A de 5 de junho de 1845³⁵, um novo regimento foi instituído. Em sua maior parte era simples reprodução do anterior, mas as modificações introduzidas foram bastante significativas. A primeira delas, instituía uma escola para os aprendizes marinheiros na qual aprenderiam a ler, escrever, contar, riscar mapas e a doutrina cristã³⁶. Foi alterado o tempo de serviço obrigatório, reduzido para seis anos no caso dos voluntários, permanecendo, no entanto, doze anos para os recrutados. No bojo destas reformas, em 1847, foi extinto o corpo de artilharia e criado o de fuzileiros navais³⁷.

³³ Decreto 304, art.77.

³⁴ RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA, (1845, p. 19). No relatório deste ano está anexado um trabalho organizado pelos chefes das diversas estações da Marinha, dentre os quais um do comandante geral do corpo de imperiais marinheiros da Corte que, reclamando da dificuldade que tinha em obter marinheiros, propunha entre outras coisas “Que todos os marinheiros nacionais que forem recrutados assentarão praça no corpo, e serão obrigados a servir pelo espaço de doze anos (...) os que se apresentarem voluntariamente servirão menos tempo(...)”. Anexo, p. 7-8.

³⁵ COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO, (1845).

³⁶ Decreto 411-A, art. 20. Nos vinte anos seguintes, foram criadas escolas de aprendizes marinheiros nas seguintes províncias: Pará, Bahia, Pernambuco, Santa Catarina, Maranhão, Rio Grande do Sul, Mato Grosso, Espírito Santo, Ceará, Paraná, Sergipe, São Paulo, Paraíba, Rio Grande do Norte, Piauí e Alagoas. MAIA, (1965, 328-9).

³⁷ Decreto de 31/07/1847 . COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO, (1847).

Verifica-se, portanto, que a tendência em relação à composição das guarnições foi a de apertar os laços que prendiam os recrutados à Armada, através da militarização do corpo de imperiais marinheiros e da formação das companhias e escolas de aprendizes. A institucionalização dos corpos propiciou a necessária “estabilidade” às organizações militares.

Na medida em que se processava a centralização do Estado, militarizar as guarnições significava, portanto, inserir a população masculina, adulta e infantil, em um mecanismo que propiciasse a organização de uma força regular, o que, ao mesmo tempo, representava uma redução dos gastos públicos evitando o recurso à contratação de estrangeiros e, ao que parece, uma definição do “mercado de mão de obra”, repartindo-o com a Marinha mercante. Há alguns indícios que permitem supor estes vínculos.

A divisão do mercado parece ter se sustentado, em um primeiro momento, pela manutenção dos baixos soldos das praças da Marinha de Guerra, como parte da estratégia de proteção e estímulo às atividades pesqueiras e da Marinha mercante. Em outras palavras, os vencimentos da Armada não exerciam uma pressão sobre o custo da mão de obra para o setor mercantil. Parece também, não ser acaso o fato de que uma vez consolidada, a militarização e a ampliação do tempo de serviço militar obrigatório, e, por assim dizer, estabilizado o sistema, o Estado tenha procurado estimular ainda mais as atividades mercantes. Em 1849, o ministro Manuel Vieira Tosta propunha aperfeiçoar o recrutamento, dele isentando os marinheiros que serviam nos navios de comércio e buscando formar tripulações mais homogêneas. O mesmo mecanismo foi utilizado também quando da criação das companhias de artífices militares³⁸. O Estado,

³⁸ Em 1840 foram criadas as companhias de artífices militares dos arsenais do Império. A exposição de motivos do decreto é: “(...) a fim de dar aos operários do arsenal de Marinha uma organização que afiance a estabilidade desta classe e a instrução que lhe é necessária, e facilite ao mesmo tempo o serviço interno e guarda do mesmo arsenal”. Decreto 54 de 26/10/1840. COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO, (1840). Anos depois, o ministro José Antonio Saraiva, em seu relatório de 1857 revelava: “As companhias de artífices militares foram criadas para fornecer calafates, carpinteiros, serralheiros e tanoeiros ao serviço naval e operários desta e de outras classes àqueles estabelecimentos, mais prontos e subordinados, e que puseram o serviço público a coberto da concorrência de estabelecimentos particulares”. RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA, (1857, p. 5). Também, no que diz respeito às praças de marinhagem, os relatórios estão recheados de reclamações sobre o valor dos contratos de marinhagem avulsa. RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA MARINHA (1841-1868).



portanto, ao mesmo tempo que definia o mercado colocava-se fora da concorrência com os setores privados da economia.

Assim, a violência do recrutamento, a militarização dos corpos, o rígido regime disciplinar, os baixos soldos e a extensão do tempo de serviço militar obrigatório, constituíram o sistema de composição e organização das guarnições da Armada, ao que tudo indica, bastante articulado à constituição de uma reserva de mão de obra relativamente barata para o setor mercantil da economia.

A partir de 1850, a abolição do tráfico negreiro, como já observaram vários historiadores representou um momento específico de redefinição da inserção do Brasil na dinâmica do capitalismo internacional, e provocou um desvio de capital para as atividades econômicas internas³⁹. Neste processo, as já tensas relações com as repúblicas platinas deterioraram-se rapidamente redundando na guerra contra Oribe e Rosas, que se desdobrou posteriormente na campanha oriental e na guerra do Paraguai. Finalmente, neste período as inovações na tecnologia bélica foram avassaladoras.

Se por um lado a centralização do Estado Imperial fora concluída, por outro a repressão ao tráfico havia se tornado uma prioridade⁴⁰ e a guerra no sul era iminente⁴¹. Na Fala do Trono da abertura da Assembléia Geral, a 1

³⁹ “PRADO JR, 1990; COSTA (1985); HOLANDA,(1985); MATTOS,(1987).

⁴⁰ Em 1845, quando o Brasil enredava-se cada vez mais no torvelinho do Prata, findava também os efeitos da Convenção de 1817, pela qual o governo português autorizara a Grã-Bretanha a reprimir o tráfico negreiro no Reino Unido. Como o governo brasileiro recusou-se a revalidá-lo o parlamento inglês aprovou o *Brazilian Act*, mais conhecido como *Bill Aberdeen* que decretou o tráfico como pirataria. Em setembro do mesmo ano, o Parlamento brasileiro aprovava a lei Eusébio de Queiroz, considerando o tráfico como pirataria.

⁴¹ Os conflitos entre o Brasil e a Confederação Argentina parecem ter girado em torno do problema central referente ao *sistema americano*. Na perspectiva do Império era importante manter a fragmentação política na bacia do rio da Prata para promover uma abertura da navegação daquele rio e seus afluentes e ter acesso às províncias interiores, em especial o Mato Grosso, bem como a independência do Uruguai, profundamente vinculado à indústria saladeiril do Rio Grande do Sul. Por outro lado, a ascensão de Rosas promoveu uma certa harmonia dos interesses de Buenos Aires com a autonomia das províncias, quanto à manutenção do monopólio portuário sobre o comércio do rio da Prata. Em 1851, Rosas declarou guerra à aliança e foi derrotado em Tonelero e Monte Caseros (1852). Sobre este complicado processo ver: BANDEIRA, (1999); MAGNOLI (1997); SOUZA,(1993); REZEK, (1978).

de Janeiro de 1850, o imperador chamava a atenção para “(...)a necessidade de providências que habilitem o governo a aumentar a força do Exército e Marinha e lhes de organização mais regular e vigorosa⁴².

Assim, os conservadores, procuraram dinamizar as reformas que já vinham se procedendo na Armada, com vistas a atender estas prioridades. Pode-se dizer que o ministério foi conduzido por dois estadistas: Manuel Vieira Tosta (1848-52) e José Maria da Silva Paranhos (1853-56). As passagens de Zacarias de Góis e Vasconcelos (1852), João Wanderley (1855), Saraiva (1858) representam uma continuidade do trabalho dos primeiros.

Do ponto de vista operacional, a política do Estado centrou-se nos investimentos para a renovação da esquadra e na composição das guarnições.

Em 1851, Vieira Tosta informava que a epidemia de febre amarela flagelara a Corte e outros portos do Império, bem como os navios da Armada, ceifando as fileiras dos corpos de fuzileiros e de imperiais marinheiros e o recrutamento não havia preenchido os claros abertos nos referidos corpos. Mediante esta situação, haviam sido contratados trezentos estrangeiros para completar as tripulações desfalcadas⁴³. Comunicava também que mandara comprar vapores em estaleiros privados e na Inglaterra, bem como nova artilharia em Londres e em Liège, e a criação de uma escola de exercícios práticos de artilharia para o corpo de imperiais marinheiros na fragata Paraguassu. No arsenal da Corte havia sido montada uma serraria à vapor e um laboratório pirotécnico⁴⁴ e elaborado um plano para organização do corpo de saúde da Armada⁴⁵.

⁴² CÂMARA DOS DEPUTADOS, (1977, p. 271).

⁴³ Grenfell fora encarregado desta contratação em Liverpool. Porém, a tensão das relações com a Inglaterra até ai se verificaram. Em fevereiro de 1850, Marques Lisboa, escreveu a Paulino de Souza, ministro dos Negócios Estrangeiros, que Palmerston havia indeferido o pedido de autorização para que o chefe de esquadra pudesse realizar o recrutamento desejado. SOARES, (1978/1979,p. 11).

⁴⁴ Visando a fabricação de espoletas fulminantes para a artilharia naval e outros artigos. O ministro informava ainda que alguns belgas que haviam chegado para trabalhar no arsenal foram assaltados pelo flagelo das febres: “pereceram onze, perdendo-se assim com as vidas destes prestimosos estrangeiros as somas, que custaram seus engajamentos e transportes, e que montam a de 8.722 francos”. RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA, (1850, p.6).

⁴⁵ Decreto 739 de 25/11/1850. COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO, (1850).



Em 1851, mais navios foram encomendados e estrangeiros contratados, bem como foi aprovado um rigorosíssimo código de penas para crimes militares em tempo de guerra⁴⁶. Em 1853, quando a campanha contra o tráfico negreiro intensificou-se, a Assembléia concedeu créditos extraordinários para a compra de novos navios a vapor. Dois anos mais tarde, em 1855, José Maria da Silva Paranhos, observava que:

Os serviços que a força naval deve satisfazer em tempos de paz podem assim ser classificados:

1º) Manter cruzeiros efetivos e permanentes sobre a extensa costa do Brasil (...) tendo por fim principal a repressão do tráfico de africanos (...)

2º) Conservar nas águas do rio da Prata uma divisão capaz de proteger os interesses do Império e de seus súditos;

3º) Conservar igualmente nas águas interiores da província de S. Pedro do Rio Grande do Sul e rios Cuiabá, Paraguai e Amazonas, flotilhas compostas de embarcações apropriadas à navegação fluvial das ditas províncias, para policiar e guardar as respectivas fronteiras(...)⁴⁷

Considerando estas necessidades especiais⁴⁸, Paranhos afirmava que a Marinha não comportava uma esquadra totalmente de vapores, mas parecia-

⁴⁶ Lei 631 de 18/09/1851. COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO, (1851).

⁴⁷ RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA, (1856, p. 13). O terceiro tópico, revela ainda outra circunstância inesperada. Em 1853, o Peru concedeu às nações com que tinha acordos, livre navegação na parte do Amazonas que percorria seu território. Como a Convenção assinada com o Brasil em 1851, declarava que a navegação do rio deveria pertencer exclusivamente a estados ribeirinhos, a legação imperial notificou o governo peruano e a questão foi parar na seção de Negócios Estrangeiros, tendo sido o parecer desta discutido no Conselho de Estado em abril de 1854. A resolução da questão suscitada pelo decreto peruano era fundamental, pois implicava em toda a política de definição de fronteiras e, conseqüentemente da navegação fluvial entre os estados americanos. Sobre a questão ver: ARIAS NETO, (2008).

⁴⁸ Logo após o decreto peruano, em 1852, se procedeu uma reformulação das estações navais, tendo sido o litoral subdividido em quatro seções sendo respectivamente sediadas no Rio de Janeiro, na Bahia, em Pernambuco e no Maranhão. Finalmente, em 1863, a costa brasileira foi dividida em 3 distritos navais: “1º Da extremidade austral do Império até o rio Itabapoana (entre o Rio de Janeiro e o Espírito Santo); 2º Do rio Itabapoana até o rio Guajú (entre a Paraíba e o Rio Grande do Norte); 3º Do rio Guajú até os limites com a Guiana Francesa”. Além dos distritos e divisões navais, a reforma instituiu as flotilhas no Mato Grosso, no Rio Grande do Sul e noutras províncias onde fossem necessárias. CAMINHA (1986, p. 51-7;317).

lhe inevitável a necessidade de se adotar os novos sistemas porque, como havia demonstrado no relatório do ano anterior, no prazo de dez anos, 27 navios estariam condenados. Destacava especialmente as vantagens em se adquirir vapores com propulsão à hélice que permitiriam a redução nos enormes gastos com carvão, uma vez que eram navios de sistema misto⁴⁹, e ressaltava a necessidade de se adquirir no exterior material de artilharia moderno, do qual os depósitos do império estavam desprovidos. Por outro lado, considerando a dificuldade de aquisição de guarnições, as deserções e a inconveniência da contratação de estrangeiros, apresentou um projeto de reforma para o corpo de imperiais marinheiros, que aprovada pela Câmara, estendia a vinte anos, o tempo de serviço militar obrigatório para as praças recrutadas⁵⁰. Essa reforma dava novos estímulos à Marinha comercial, pois estabelecia que os marinheiros, ao completarem seis anos de serviço militar com bom comportamento, poderiam obter até quatro anos de licença para trabalharem em navios mercantes nacionais. Em outras palavras, o Estado, além das facilidades já indicadas, parecia, também, fornecer mão de obra ao setor comercial.

Em 1856, o problema do tráfico se agravava e obrigava a manutenção de cruzeiros repressivos. João Wanderley reclamava que o “peso das despesas com a repressão recai quase que exclusivamente sobre a Marinha, estraga nosso material, inibe-nos de renová-lo convenientemente, consumindo as nossas reservas, arruína a saúde das equipagens e não permite que se lhes de a precisa instrução e disciplina”⁵¹. E acrescentava ainda, mencionando as vantagens dos vapores: “Entre nós não pode este princípio ser aplicado em toda sua extensão, por estarmos ainda, infelizmente na dependência do estrangeiro para construção de máquinas, aquisição de pessoal para seu meneio, e suprimento de combustível; e faltam-nos meios para os reparos, de que quase sempre necessitam os navios a vapor. (...) O armamento é de importância decisiva na organização do material (...) Neste ponto, não tínhamos ainda, adotado um

⁴⁹ RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA (1855, p. 16). Neste alentado relatório, o ministro abordava também a necessidade de um conselho naval, de uma lei de promoções de oficiais, combinando mérito e antigüidade, da reforma do ensino da academia de Marinha e da melhoria dos arsenais.

⁵⁰ Decreto 1465 de 25/10/1854. COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO, (1854).

⁵¹ RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA, (1856, p. 5).



sistema uniforme (...)”. E propunha a compra de novas peças de artilharia do sistema inglês.

Quanto às guarnições, sugeria um aumento de soldo, buscando atrair voluntários para o serviço da Armada, bem como que os navios mercantes fossem obrigados a levar a bordo grupos de aprendizes marinheiros para que adquiram experiência no mar⁵². Segundo ele as deserções estavam tomando proporções cada vez mais assustadoras e, tendo buscado as causas para tão “desagradável resultado”, concordava com a opinião do chefe do quartel-general da Armada, que reproduzia no relatório:

A deserção é um vício que herdamos da Marinha portuguesa, e que entre nós tem se desenvolvido; nada a justifica; tem o brasileiro por dever servir ao seu país, no mar ou em terra; a paga, ainda que não das mais fortes, é, contudo sofrível e em tempo; a ração é regular, e, com pequeno melhoramento tornar-se-á muito boa; os castigos não são bárbaros, salvo algum excesso que a autoridade reprime, e jamais tolera; peca-se antes, pelo lado das contemplações e condescendências; as licenças são facultadas, conforme é possível; o trabalho não é superior à força dos que o desempenham; a explicação, portanto, mais plausível que posso dar ao desenvolvimento deste vício, é, além da propensão natural no marinheiro a desertar, a falta de vocação para a vida no mar, e o medo dos trabalhos e privações, que lhe são inerentes. Além disto, a navegação do norte da Europa, alguns do Mediterrâneo e a americana da Califórnia, tem, (...) com seus salários elevados, com a licença, que concede às suas guarnições e com a perspectiva de futuras riquezas, seduzido alguns de nossos marinheiros(...)⁵³

A essa representação, que responsabilizava o marinheiro por não desejar servir a Armada Nacional, acrescentava, o próprio João Wanderley:

⁵² Não somente não havia navios para instrução da marinhagem como, desde 1851, o número de oficiais desembarcados era grande, pois os navios disponíveis estavam destinados todos à patrulha da bacia platina e à repressão ao tráfico. Os ministros repetem exaustivamente, em seus relatórios, o problema da não existência de navios para viagens de longo curso na instrução e prática dos oficiais, bem como a necessidade de haver uma reforma na lei de promoções. Os relatórios do período mostram também todo o descontentamento dos oficiais que iam sendo promovidos por tempo de serviço, mas tinham seus soldos reduzidos por estarem em comissões de terra. RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA MARINHA, (1851-1864).

⁵³ RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA, (1856, p. 7).

(...) a revisão dos Artigos de Guerra (...) é uma necessidade reclamada de há muito tempo; não porque tenham dado lugar a tantos abusos quantos se afiguram à imaginação de alguns, à quem com razão impressiona o arbítrio, mas, para que se coatem os abusos prováveis, classificando-se melhor os delitos e proporcionando-se-lhes, quanto se possa, o castigo (...) Uma reforma (...) neste sentido deverá compreender a forma do processo, em que se reúna à presteza e certeza do julgamento a maior garantia dos acusados. A reforma do Regimento Provisional,(...) não poderá ser completa sem que se prenda à das penas e do modo de impô-las.⁵⁴

No entanto, o ministro não propunha nada de concreto no sentido de se encetar as reformas tidas como necessárias. As preocupações se dirigiam à fixação dos marinheiros a bordo dos navios, contornando o problema da contratação de estrangeiros, que representava um ônus financeiro a mais para o Estado.

O agravamento das tensões com o Paraguai em 1857⁵⁵, fez com que o ministro Saraiva encomendasse na Europa novas canhoneiras à vapor, próprias para navegação fluvial⁵⁶. Em função da renovação pela qual passava a esquadra, foi criado um corpo de maquinistas para a Armada e conferida uma organização militar aos estrangeiros que estavam sendo contratados

⁵⁴ Idem, p. 8

⁵⁵ Terminada a guerra de 1851-2, Carlos Lopez passou a criar embaraços à navegação do Alto Paraguai, atitude vinculada a interesses econômicos e de fronteiras. Lopez estabeleceu como condição para qualquer acordo de navegação, a resolução dos problemas de fronteiras que envolvia a área entre o rio Branco e rio Apa, ocupada crescentemente por brasileiros. Como o Império sustentava o *uti possidetis*, princípio não reconhecido pelo governo de Lopez, o conflito se acentuou até a Grande Guerra.

⁵⁶ Esta encomenda ficou conhecida como programa naval Saraiva. Tamandaré que fora encarregado da missão, escrevia ao ministro em outubro daquele ano: “Para que os construtores se pudessem obrigar a fazer as canhoneiras(...) movidas à hélice, que pudessem ter uma marcha maior de 7 milhas, forçoso foi limitar a quantidade de combustível e mantimentos (...)por isso elas deverão ter carvão para três e mantimentos para oito dias, para cem praças, quando seja forçoso que não demandem mais de 6 pés d’água”. Carta de Tamandaré ao conselheiro Saraiva. Isto gerou a necessidade de se criar depósitos de carvão na junto à divisão naval do rio da Prata. Tamandaré procurou comprar na Inglaterra as novas canhoneiras à hélice empregadas com sucesso na guerra da Criméia (1853-56). Nesta guerra, os franceses empregaram pela primeira vez, baterias flutuantes providas de couraça, que resistiram bem à artilharia empregada na época. VIDIGAL, (1985, p.26; 129).



como mecânicos⁵⁷. Também foram criados o corpo de oficiais de fazenda, implantando fiscalização abordo dos navios e a companhia de artífices militares. Ainda sob o ministério de Saraiva, em 1858, o ensino da academia de Marinha foi alterado, de modo a contemplar as mudanças técnicas que se processavam. O programa incluía, entre outras cadeiras, o ensino de física experimental, ótica, eletricidade, magnetismo terrestre, teoria das máquinas à vapor, além das viagens de instrução obrigatórias no quarto ano⁵⁸.

A partir deste período, a crise no Prata coincidiu com uma vertiginosa aceleração dos progressos técnicos.⁵⁹ Os relatórios do período demonstram a preocupação em se promover a renovação da esquadra, mediante um planejamento que equacionasse a incorporação daqueles avanços aos recursos do Estado. Em 1860, o ministro Joaquim José Inácio, observava que os navios

que figuram no quadro da força naval, estão consideravelmente deteriorados, e quase imprestáveis, poucos preenchem as condições de um bom vaso de guerra.(...) A falta de sistema nas construções navais, e de discernimento na apreciação das necessidades e outorgação das despesas, (...) torna impossível a organização da força, gerando a

⁵⁷ “O número de maquinistas de cada categoria ficou dependente das necessidades do serviço, para ser fixado anualmente.(...) Os maquinistas e ajudantes ficaram sujeitos, quando embarcados, ao Regimento Provisional e Artigos de Guerra da Armada, isentos, porém, dos castigos de golilha, ferros e prisão no porão, estas penas correcionais substituídas para eles por prisão no respectivo alojamento e detenção a bordo. (...)”.MAIA, (1965, p.232-3).

⁵⁸ Decreto 2163 de 01/05. COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO, (1858).

⁵⁹ Em 1858, os franceses lançaram ao mar o *Glorie*, navio fortemente encouraçado com ferro. Dois anos mais tarde, os ingleses lançaram o *HMS Warrior*, fragata feita totalmente de ferro, dotada de couraça, com propulsão à hélice. Os armamentos deste navio também apresentavam novidades: eram canhões, fabricados pela Cia. Armstrong, de alma raiada, com carregamento pela culatra e que disparavam “*projctis cônicos de 68 libras*”. Logo em seguida, na guerra da Secessão (1861-1865) foram empregados satisfatoriamente navios encouraçados, com os novos armamentos, o que comprovou a superioridade dos mesmos nas batalhas navais e na destruição das fortalezas de terra. Além disto, pela primeira vez foram empregadas as torres conteiradas, criadas pelo engenheiro sueco John Ericson., que permitiam uma maior precisão de tiro. Esses navios encouraçados, o Monitor (norte) e o Merrimack (sul) mostraram-se invulneráveis às respectivas artilharias, tendo terminada indefinida a batalha fluvial de Humpton Roads. A partir daí o uso de torres conteiradas fez com que os navios à vela e mistos desaparecem devido à incompatibilidade dos sistemas. VIDIGAL,(1985, 128-41).

desordem, fraqueza e atraso. (...) Nas circunstâncias especiais de nossa Marinha, fora arriscado proscrever completamente o navio à vela. O cruzeiro que somos obrigados a manter na costa, servido exclusivamente por vapores, tornar-se-ia dispendiosíssimo, pelo subido custo do combustível necessário. (...) Algumas fragatas de 1º e 2º ordem, boas corvetas do sistema misto, vinte canhoneiras, também à hélice, prontas a armar; vapores de menor porte, apropriados à navegação fluvial, bons brigues e iates à vela, tais são ao meu ver os vasos que de carecemos para constituir uma Marinha regular.”⁶⁰

Dois anos mais tarde, o ministro Joaquim Raimundo de Lamare, informava à Assembléia, que havia formado uma comissão presidida por Tamandaré para elaborar um plano de reorganização da Armada⁶¹. O início do relatório demonstra a vertigem provocada pelas novidades técnicas:

Quando vemos as descobertas sucederem-se umas após as outras, os melhoramentos multiplicarem-se e o espírito engenhoso da indústria anular no dia seguinte o invento da véspera; quando presenciamos em poucos anos o navio a vapor suplantar o de vela, o navio misto conquistar a preeminência sobre aquele, a fragata encouraçada por em dúvida a existência deste; e finalmente, a máquina de guerra americana, ao mesmo tempo casamata e navio, fortaleza e aríete, ameaçar de completo e total aniquilamento as mais fortes esquadras, as mais bem combinadas frotas, cumpre não avançar às cegas, é mister marchar certo e de acordo com um plano maduramente discutido e adotado (...)”⁶²

⁶⁰ RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA, (1861, p. 11). A força naval era composta por 23 navios à vela e 37 a vapor, sendo 20 de rodas e 17 à hélice. Neste ano, dos cento e quarenta e cinco oficiais que faziam parte do corpo da Armada, apenas quarenta e oito estavam em comissões à bordo de navios, os restantes estavam distribuídos em funções administrativas. Não estão incluídos nestes números os oficiais de fazenda, de saúde e maquinistas. Além disto, nem o corpo da Armada nem o de imperiais marinheiros estava completo.

⁶¹ Ano da chamada “questão Christie” que resultou no rompimento das relações diplomáticas entre o Brasil e a Inglaterra. O desfecho da questão pode ser visto como o fim do período no qual conflitos decorrentes das relações comerciais e do tráfico negreiro marcaram as relações dos dois países. Neste ano, foi contratada, na França, a construção do *Encouraçado Brasil*, pago com fundos arrecadados em uma subscrição popular, resultado da indignação nacional pela atitude de Christie em apresar barcos brasileiros na baía de Guanabara.

⁶² RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA, (1862).



A repressão ao tráfico negreiro e os conflitos do Prata exigiram, portanto, consideráveis investimentos para a permanente renovação das esquadras que iam rapidamente se desgastando. Os novos navios, cujo custo se elevava a cada inovação técnica, exigiam que se propiciasse uma constante adequação da estrutura de conservação material, nem sempre possível⁶³ para um país como o Brasil, em que a Marinha de Guerra era de fundamental importância estratégica.

O quadro a seguir pode dimensionar a rapidez com que as frotas foram renovadas ao longo do período:

Movimento de Renovação da Esquadra			
	1851	1864	1868
Vela	49	15	06
Vapor de rodas	10	15	21
Vapor de hélice/misto	-	13	51
Vapor Encouraçado	-	-	16
Total	59	41	94

Fonte: Relatórios do ministério da Marinha 1851-1868.

No espaço de dezessete anos os navios à vela praticamente desapareceram, enquanto que os vapores de rodas, e principalmente os de hélice que permitiam os navios mistos (vapor/vela), tornaram-se predominantes. Já estavam superados, entretanto, pelo surgimento dos encouraçados, tendo sido 16 deles incorporados à esquadra em apenas quatro anos, durante a guerra do Paraguai⁶⁴. A compra e a construção foram constantes. Entre os anos de

⁶³ Em 1858 foram cobertas duas carreiras no arsenal da Corte e, em 1861 o dique imperial foi concluído. Porém os novos navios, de maiores dimensões que foram sendo empregados tanto na navegação comercial como na Marinha de Guerra, tornou-o insuficiente: em 1871 iniciou-se sua ampliação, concluída por volta de 1877. Além disto a estrutura da Armada continuava se espraçando através da multiplicação das escolas de aprendizes, capitânias de portos e faróis.

⁶⁴ Até então 40% da renda do Império era destinada à despesas com os ministérios da Guerra e da Marinha. CARVALHO,(1996, p.252). A média percentual do ministério da Marinha

1848 e 1870, foram incorporados 118 novos navios à Armada, dos quais 30 construídos no Brasil⁶⁵. No mesmo período foram retirados de serviço 93 belonaves, o que significa uma renovação de quase 100% da esquadra em 22 anos.

Por outro lado, o corpo de imperiais marinheiros continuava a não ofertar o contingente necessário à formação das guarnições, permanecendo a necessidade da contratação de marinagem avulsa:

Guarnições			
	1851	1864	1868
Imperiais Marinheiros	1280	1699	3483
Contratados	2322	1088	3870
Total	3602	2787	7353

Fonte: Relatórios do ministério da Marinha, 1851-1868.

Em 1864, a esquadra era composta por navios heterogêneos em tamanho e armamento, tripulados por oficiais com diferentes formações e por guarnições com diferentes categorias. A guerra do Paraguai exigiu um considerável esforço de reorganização da Armada. Mas é necessário destacar que a constatação desta necessidade em nada corrobora a idéia de “imprevidência militar” cunhada por Joaquim Nabuco em sua apologia do regime monárquico, e que longa carreira fez na historiografia brasileira⁶⁶.

Somente o desenrolar da guerra com o Paraguai, ou melhor dizendo, seu indefinido prolongamento, exigiu a reorganização do Exército e da Marinha, porém, nos anos de 1864 e 1865, todos esperavam que o conflito fosse rápido. Sérgio Buarque, observou que pouco crédito que se dava às notícias acerca do poderio paraguaio, tidas pela maioria como falsas, havendo “ uma descansada

nesto conjunto, no período que vai de 1848 a 1864, foi de aproximadamente 20% do orçamento do Império. CAMINHA,(1986, p. 82-3).

⁶⁵ Dos quais, nos arsenais da Marinha: 7 na Corte, 4 na Bahia, 5 em Pernambuco, 3 no Pará e 4 no Mato Grosso; em estaleiros privados: 7 na Ponta da Areia e 1 na Saúde. MAIA, (1965, p. 224-7); VIDIGAL,(1985 , p.25-31).

⁶⁶ NABUCO,(1997, 534-38).



confiança na fácil e rápida vitória (...) [ao que acrescenta]: Os desvairado otimismo dos aliados só tinha a superá-lo o do próprio Lopez (...) que com certeza não esperava uma guerra longa, já antes de começada a luta levava o irrealismo aos limites da insânia”⁶⁷.

Considerada a campanha militar do período que ficou conhecido posteriormente como a primeira fase da guerra, poder-se-ia dizer que estava concluída ao final de 1865. Esta fase havia se iniciado —e talvez tenha sido a maior surpresa— com a invasão do Mato Grosso em dezembro e janeiro de 1864, e de Corrientes em abril do ano seguinte. A 1º de maio a Argentina, o Uruguai e o Brasil selaram o Tratado da Tríplice Aliança. Em 11 de junho, na batalha naval do Riachuelo, a divisão sob o comando de Barroso destruiu a Marinha paraguaia⁶⁸ e em agosto os aliados derrotaram as forças paraguaias próximas a Uruguaiana, no Rio Grande do Sul. Em outubro, o exército de Lopez já estava confinado no interior do Paraguai e os aliados encontravam-se na confluência dos rios Paraná e Paraguai preparando a invasão do país.

O revés sofrido demonstrava a falência de uma estratégia político-militar que se apoiava na expectativa do apoio de Urquiza em Corrientes, anulando a possível participação argentina, uma revolta capitaneada pelos blancos em Montevideú, bem como em uma equivocada avaliação do “despreparo” militar do Brasil⁶⁹. Por outro lado, se iniciou a segunda fase de uma guerra

⁶⁷ HOLANDA, (1985 p. 44).

⁶⁸ De fato a batalha naval do Riachuelo foi decisiva em dois aspectos: o primeiro deles foi o aniquilamento da esquadra paraguaia, composta de 17 navios e o segundo foi o estabelecimento do bloqueio dos rios Paraná e Prata, fechando as rotas de abastecimento do inimigo. Pode-se dizer ainda, que foi também cortada a retaguarda do Exército invasor em trânsito no Uruguai em direção ao Rio Grande do Sul, naquele momento. O ministro Afonso Celso de Assis Figueiredo, imediatamente encomendou à Vitor Meireles e De Martino as telas “representativas das nossas glórias navais(..)”. BOITEUX, (1950, p.21). Este fato, ou seja, já no momento do evento produzir uma representação que “imortalizasse” o mesmo, demonstra a “vontade de memória” que presidiu a própria criação, cristalizando uma versão dos fatos e inventando uma tradição nacional.

⁶⁹ Supõe-se que, no início da guerra, o exército paraguaio possuía por volta de setenta a oitenta mil homens, e a Marinha 17 navios. Além disto, havia uma infra-estrutura interna formada pelos arsenais de Assunção e as fundições de Ibicuí. Estes recursos eram, entretanto, de pequenas dimensões e o próprio estado maior do exército muito reduzido: cinco coronéis, dois tenentes coronéis, dez majores, cinquenta e um capitães e vinte e dois primeiros

total no sentido clausewitziano⁷⁰ do termo: tratava-se, como rezava, o tratado da aliança de “não deporem as armas senão de comum acordo, e somente depois de derrubada a autoridade atual do governo do Paraguai”. Não fosse esse objetivo da guerra, continuação perfeita e acabada da política imperial em relação ao Prata, não se poderia dizer da “imprevidência militar” do país. Esta idéia parece justificar o excessivo prolongamento de uma guerra ruínosa para o Império que, para cumprir seu objetivo de derrubar a autoridade constituída, aniquilou o próprio Paraguai.

Se até setembro de 1866, houve um avanço dos aliados na terra incógnita⁷¹, marcado pelas vitórias de Tuiuti (24 de maio) e Curuzu (3 de setembro), o desastre de Curupaiti⁷², que se seguiu à conferência de Itaiti-

tenentes. Estes dados eram, entretanto, desconhecidos no início da guerra. Por outro lado, por menor que fosse o exército aliado (por volta de quarenta mil homens) somente o Brasil possuía uma população de aproximadamente onze milhões de habitantes, uma diplomacia ágil e a possibilidade de levantamento de recursos no exterior —como o fez de fato— além da Marinha, suficiente no caso para enfrentar a do Paraguai. BANDEIRA (1999, p. 118). HOLANDA (1985, p. 43-4).

⁷⁰ “O plano de guerra engloba do ato de guerra total, que graças a ele se torna uma operação única, com um só objetivo final definitivo, e no qual todos os objetos particulares se fundiram. Nenhuma guerra se inicia (...) sem que se tenha encontrado uma resposta para a pergunta: o que se procura alcançar pela guerra e nela? O primeiro é o objetivo, o outro o fim intermédio. Essa idéia dominante determina o curso inteiro da guerra, determina a extensão dos meios e a dimensão da energia a desenvolver (...) Dissemos (...) que o esmagamento do inimigo é o fim natural do ato de guerra, e que, se nos quisermos manter nos limites estritamente filosóficos do conceito, não poderá na realidade haver mais nenhum. Como esta idéia se aplica às duas partes beligerantes, deveria resultar daí que não pode existir nenhuma suspensão no ato de guerra, que uma suspensão só pode sobrevir enquanto uma ou outra das partes não estiver efetivamente destruída”. CLAUSEWITZ, (1996, p. 829).

⁷¹ O termo foi empregado pelos argentinos para designar o desconhecimento acerca do Paraguai, por parte dos aliados. HOLANDA, (1985, p. 46).

⁷² A batalha de Tuiuti foi travada entre trinta e cinco mil aliados e vinte e três mil paraguaios. Destes seis mil foram mortos e outros seis ficaram feridos e/ou desapareceram. Desapareceu também a cavalaria paraguaia. Já em Curupaiti, o desastre foi completo para os aliados: a esquadra bombardeou a fortaleza procurando destruir a artilharia inimiga. O ataque da esquadra foi ineficaz pois a fortaleza ficava vários metros acima do rio. Tamarandé, entretanto, deu o sinal para o ataque terrestre, no qual morreram quatro mil soldados aliados e duzentos e cinquenta paraguaios. DORATIOTO, Francisco F. M. *Op. Cit.* p. 36-7. A este desastre militar soma-se ainda ao descalabro financeiro do Império que já havia consumido



Corá, marcou uma virada na guerra, com trágicas conseqüências internas e externas. A derrota expôs o esfacelamento do comando aliado, dividido por suscetibilidades e desconfianças mútuas: dois dias depois da derrota, Flores se retirou para o Uruguai e, em fevereiro de 1867, Mitre regressou à Argentina para tentar contornar a crise política instaurada naquele país.

Por outro lado, a divulgação, pela Inglaterra, do tratado de 1º de maio, provocou o desprestígio da aliança em nível internacional, devido especialmente, à *clausula secreta* do acordo que estabelecia a continuidade da guerra até a derrubada do governo paraguaio. À esta publicidade seguiu-se intenso protesto das repúblicas americanas, lideradas pelos Estados Unidos. A diplomacia imperial procurou desfazer os prejuízos políticos causados por aquela divulgação, o que só conseguiu em parte⁷³. Até mesmo André Lamas, tradicional amigo do Brasil no Uruguai, escrevia, em nome de Flores, ao ministério dos Negócios Estrangeiros do Império: “Se o Paraguai continuar a resistir como até agora, estamos condenados a acabar de destruir a população viril do Paraguai, quase toda a sua população, porque a cruzeza de Lopez nos obrigou a matar velhos e meninos. Não me surpreenderia se tivéssemos de

o empréstimo de 5 milhões de libras contraídos em 1865 na manutenção do esforço de guerra, inclusive dos próprios aliados. De fato, essa drenagem de recursos para o Uruguai e Argentina iniciara-se com a formação da aliança. Entre 1865 e 66, o Brasil concedeu um empréstimo de 2 milhões de pesos fortes à Argentina e 800.000 ao Uruguai, além de 30.000 pesos fortes mensais enquanto durou a guerra. Por volta de 1867/1868, as despesas militares representavam quase 60% do orçamento, sem contar as despesas extraordinárias que iam englobadas na pasta da Fazenda. SOARES, (1978/1979, p. 179-80). HOLANDA, (1985, p. 90-1). Segundo José Murilo de Carvalho, a guerra do Paraguai teria custado 613 mil contos ou cerca de 337 milhões de dólares. CARVALHO (1996, p. 251).

⁷³ De fato, enquanto a Inglaterra manteve uma neutralidade que foi se tornando pró-aliados ao longo da guerra, em especial após o reatamento das relações diplomáticas com o Brasil, a França manteve-se pró-Paraguai enquanto que os Estados Unidos até o fim apoiaram discretamente o governo de Lopez e articulou uma campanha “americana” contra o Brasil. A diplomacia imperial procurou anular os efeitos desta com a abertura da navegação do Amazonas, com a reafirmação da solidariedade continental manifestada no protesto feito à Espanha por ocasião do bombardeio de Valparaíso no Chile e com a firmação de acordos referentes às fronteiras e à navegação com a Bolívia e com o Peru, bem como conseguindo neutralizar o embargo francês à saída de material bélico do país, quando o rio Paraguai já estava bloqueado.

matar mulheres. Ao fim iremos encontrar o cadáver do Paraguai⁷⁴. A oposição se manifestava também no Brasil e não era menor o desalento entre os próprios militares do Exército e da Armada.

A designação de Caxias para o comando das forças brasileiras e o afastamento de Tamandaré em outubro de 1866, evidenciou, por um lado, que o governo, e em especial o imperador, não abririam mão de levar a guerra até à deposição de Lopez: “À rara tenacidade com que se apegou a esta idéia deveu-se por conseguinte o indefinido prolongamento de uma guerra que poderia ter cessado talvez com a expulsão dos paraguaios do solo brasileiro, ou depois de Jataí-Corá. Atribui-se mesmo a D. Pedro a declaração de que preferiria abdicar a admitir uma paz que não implicasse a queda e o banimento do ditador de Assunção”⁷⁵.

Por outro lado, a nomeação do general pelo gabinete Zacarias demonstrou, devido às diferenças partidárias existentes entre eles, que a política interna passou a ser conduzida pelas necessidades da guerra. Este evento introduziu uma tensão no jogo político partidário que conduziu à queda do gabinete, forçada pelo poder moderador, em 1868 e à ascensão dos conservadores liderados por Rodrigues Torres, já então visconde de Itaboraí.

É quase unânime na historiografia que trata do período, datar deste evento, que ficou conhecido como “a inversão partidária de 1868”, o início da derrocada do Império. De um lado a exposição acentuada do arbítrio do poder pessoal, derrubou a fachada constitucionalista do regime expondo a farsa das eleições de câmaras unânimes, a anulação dos partidos, a escolha de gabinetes subservientes à vontade pessoal do imperador, bem como as meias reformas, ou melhor dizendo, medidas dilatórias engendradas, o que, juntamente com a

⁷⁴ *Apud.* HOLANDA (1985, p. 50).

⁷⁵ *Idem*, p. 52. A idéia, portanto, de imprevidência militar é parte integrante daquela outra do rei sábio e justiceiro que teria somente respondido à uma agressão despropositada e surpreendente do ditador paraguaio. Assim, somada à representação de Lopez como um tirano insano e louco corresponde ao ocultamento da imagem de um imperador também tirano. Este como demonstrou Sérgio Buarque procurou ao longo de seu reinado dissimular o seu imenso poderio, nascendo dele mesmo a imagem do regime —reproduzida pelos apologistas da Monarquia como Joaquim Nabuco ou José Murilo de Carvalho— de que o rei é bom, porém cercado por maus conselheiros. HOLANDA,(1985); NOGUEIRA, (1984).



ascensão dos movimentos liberal radical, republicano e abolicionista, levaram ao desgaste do sistema político em si e à queda do Império. Por outro lado, destaca também a historiografia a crise militar que adveio com a guerra, resultante da formação de um Exército moderno, profissional e, conseqüentemente, com do surgimento de um “espírito de corpo”, que conduziu ao conflito entre militares e civis, redundando no golpe militar de 1889 que instaurou a República.

A historiografia que trata da “questão militar”⁷⁶, entretanto, centrou sua atenção —e por razões bastante compreensíveis— na atuação da oficialidade do Exército, ficando por assim dizer, mais ou menos desconhecidos os efeitos desta crise entre a oficialidade da Armada e nos escalões inferiores das Forças Armadas. Contribuiu para isto, de um lado, a confortável versão da Marinha como uma corporação cuja oficialidade era predominantemente monarquista e, de outro, o fato de que as guarnições do Exército e da Armada, recrutados entre as camadas humildes eram formadas por homens bisonhos e ignorantes. Há indícios, entretanto, que permitem ao menos lançar dúvidas sobre esta tradição interpretativa tão firmemente assentada na historiografia brasileira nos dois aspectos acima apontados: a crise militar parece ter se manifestado, não somente entre a oficialidade, mas na Armada tomada como corporação, e parece ter “emergido”, por assim dizer, durante a Guerra Grande. Poder-se-ia falar em consolidação de uma identidade militar no Século XIX comprometida com um projeto nacional de defesa; Esta é, talvez, a questão, pela qual se deveria iniciar outra investigação.

⁷⁶ Entre outros podem ser mencionados: SODRÉ, (1979); ROUQUIÉ, (1980); SCHULZ, (1994); KEITH, (1989); CASTRO, (1995); COSTA, (1996); SOUZA, (1999).

LA MAESTRANZA NAVAL EN LOS ARSENALES ESPAÑOLES: SIGLOS XVIII Y XIX

The Naval Maestranza in spanish stockpiles: Centurys XVIII and XIX

Cristina Roda Alcantud Doctora en Historia y Profesora de Historia Contemporánea de la Universidad de Murcia. Su línea principal de Investigación es la Historia Naval. Es miembro de la Cátedra de Historia Naval, creada entre la Armada Española y la Universidad de Murcia y profesora del primer Máster en Historia y Patrimonio Naval que se imparte en España. Correo Electrónico: crisroda@um.es.

Recibido: 28/08/2014

Aprobado: 24/09/2014

Resumen: El conjunto de los obreros especializados que trabajaban bajo la dirección de un técnico en la materia en los arsenales españoles a lo largo de los siglos XVIII y XIX, constituía el Cuerpo de la Maestranza Naval. A lo largo del siglo XVIII se había ido consolidando un cuerpo especializado en cada Departamento Marítimo: Ferrol, Cádiz y Cartagena y su punto álgido puede situarse hacia 1800. Bajo el nombre de Maestranza de Marina estaban incluidos a comienzos del siglo XIX todos los individuos dedicados a construir y carenar barcos, junto a otros artesanos que se empleaban también en los obradores, se ocupaban tanto en las obras civiles como en las hidráulicas, y se regían por las distintas Ordenanzas.

Palabras claves: Arsenales españoles, siglos XVIII y XIX, maestranza naval.

Abstract: Along centuries XVIII and XIX Naval Mastership was constituted by the entirely workers and a specialist on shipyard Spanish sector conducted them. In the course of century XVIII had been consolidating a specialized corps for each Maritime Department; Ferrol, Cádiz and Cartagena, and by 1800 it reached their highest level. In the early XIX century under the name Naval Mastership all the subjects were included employees for building or fairing ships as do all, those who were artisans



and workshops, that provided for public works and hydraulic one as well, and it was regulated by the relevant ordinances.

Key words: Spanish shipyard, centuries XVIII and XIX, Naval Mastership.

1. Introducción

El mar y, por tanto, la armada han tenido siempre un papel relevante a lo largo de todo el proceso histórico de España como nación, alternando periodos de gloria con los de carencia de medios materiales. Hoy en día no podemos cuestionar la vocación de historia total que tienen todos los estudios relacionados con la historia naval. Y cualquier enfoque historiográfico tiene cabida en el amplio abanico de posibilidades que nos brinda su estudio. Ya sean aspectos políticos, militares, técnicos, de las instituciones, económicos, sociales, de las mentalidades o laborales, como es el caso de este trabajo en el que nos ocuparemos de las manos de obra empleada en los arsenales españoles.

Para buscar la etimología de la palabra “arsenal” hay que remitirse al término árabe “ad-dár as- sina’a”, la casa de fabricación ¹, y con posterioridad a las medievales “atarazanas”. En un principio no tenían significado exclusivamente “naval”, sino de fábrica, maestranza, o depósito de máquinas militares y pertrechos. Es decir, que la definición de esta palabra fue variando en función de la evolución y especialización, eminentemente marítima, de este tipo de instalaciones, a las que se definió como:

...un conjunto de edificios así en tierra como en el agua propios para la construcción y carena de los viejos vajeles, para su mejor conservación y resguardo, igualmente que de cuantos pertrechos, municiones, materiales y géneros se necesitan para los mismos buques y demás fines de servicio de la Armada.²

Los objetivos estratégicos influyeron en la creación de los arsenales y, junto a razones técnicas, definieron en parte su localización. Durante el siglo XVIII se

¹ *Enciclopedia General del Mar.* Vol. I, Barcelona, Garriga, 1957, p. 369.

² AHN. (Archivo Histórico Nacional). Leg. 3228. “ Idea del Estado de la Marina Española”.

produce el cambio en su concepción, orientándose hacia la producción más eficaz y más rápida de buques concebidos sólo para la guerra. No será tanto la carencia, cuanto la necesidad de embarcaciones específicas, la que dictará la política de arsenales³. Estos vinieron a implantarse con frecuencia en zonas poco pobladas y dieron lugar a la aparición de ciudades militares. Tal es el caso en España de Cartagena, El Ferrol y Cádiz⁴. Las ciudades navales, como consecuencia de su relación con el Estado, han sido a veces consideradas como especialmente frágiles. Las crisis estatales les afectan con más profundidad que a otros sectores⁵.

Durante las importantes obras de construcción de los tres arsenales españoles, acudieron a estas ciudades obreros especializados de todo tipo, para emplearse en sus arsenales, que se convertirían en la principal fuente de empleo de la zona y que poco a poco fueron constituyendo lo que sería la “Maestranza Naval”, es decir el conjunto de operarios que trabajaban para estas instituciones militares de la Marina española. Estaban sometidos al mando militar, al igual que las funciones industriales de los astilleros estatales.

Muchos de ellos era extranjeros, ingleses principalmente, y su convivencia con los operarios españoles generaría numerosos conflictos de convivencia, al mismo tiempo que desarrollaba en los españoles un germen de reivindicaciones laborales que hará que años más tarde fuera la Maestranza Naval de los arsenales uno de los sectores más conflictivos y pioneros en el incipiente movimiento obrero español.

2. Contexto socioeconómico y laboral de los astilleros militares españoles

Los arsenales españoles se construyeron a lo largo del siglo XVIII con la intención de constituir, dentro del sector militar, un claro ejemplo de lo que se ha denominado “Real Fábrica” en sentido estricto. Durante todo el

³ DEMANGEON, A. y FORTITER, B.: *Les vaisseaux et les villes .L’Arsenal de Chebourg*, Bruselas, Ed. Pierre Mardaga, 1978, p. 23.

⁴ MERINO, J.P.: “Técnicas y Arsenales en España y Francia hacia 1800” en *Cuadernos de Investigación Histórica*, nº 2, (1980), p. 175.

⁵ MERINO, J.P.: “Cartagena. El Arsenal ilustrado del Mediterráneo español.” *Áreas*. nº1, (Murcia,1981), p.49.



siglo XIX la organización de los arsenales españoles estuvo determinada por las diferentes ordenanzas⁶. Eran normas que en los aspectos militares, industriales y administrativos se entrelazaban y era difícil analizar cada una de forma independiente; pero fue la subordinación de las funciones industriales y laborales al mando militar la característica permanente, según lo establecido en la Ordenanza General de Arsenales de 1776⁷.

Hasta su publicación, el comandante general de cada Departamento Marítimo mandaba solamente sobre las armas, mientras que del intendente del Departamento dependía la administración de todo el Arsenal, astillero incluido, salvo en los aspectos de pura técnica constructiva, de la que se ocupaba, hasta la creación del Cuerpo de los Ingenieros, el capitán de Maestranza. Ambos, con sus respectivos subordinados, gobernaban esa institución militar.

Las nuevas normas dieron un cambio radical a la situación. Se redujeron los poderes del intendente y se suprimió la figura del capitán de Maestranza. Las atribuciones se repartieron entre tres jefes: el subinspector de pertrechos, el ingeniero director y el comandante de Arsenal. El primero tenía a su cargo las recorridas de aparejos de los navíos y el almacén general, además de disponer de la facultad de inspeccionar todas las obras que se hacían en el Arsenal, con especial atención a los obradores de instrumentos náuticos, de velamen, armeros etc. El ingeniero director era, por su parte, responsable de la construcción, carena y recorrida de navíos, arboladuras y composición de diques y demás obradores del establecimiento y todas las fábricas de jarcias, así como de la construcción de edificios hidráulicos y civiles⁸. El comandante

⁶ *Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de sus Reales Arsenales de Marina*, Imp. P. Marín, Madrid, 1776. Madrid, Imp. P. Marín, 1776. *Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de sus Reales Arsenales de Marina*, Imp. P. Marín, Madrid, 1770. Madrid, Imp. P. Marín, 1776. *Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de sus Reales Arsenales de Marina*, Imp. P. Marín, Madrid, 1876. Madrid, Imp. P. Marín, 1776. *Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de sus Reales Arsenales de Marina*, Imp. P. Marín, Madrid, 1776. Madrid, Imp. P. Marín, 1886.

⁷ Alberto Lozano Courtier, *La organización industrial de los arsenales del Estado en el último tercio del siglo XIX*, Fundación Empresa Pública, Madrid, 1994, p. 19.

⁸ *Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de sus Reales Arsenales de Marina*, Imp. P. Marín, Madrid, 1776. Tratado Segundo: Título XIV, capítulos 417-428.

del Arsenal por último, como delegado del capitán general del Departamento, asumía el gobierno político y militar del Arsenal⁹.

Estas normas permanecieron vigentes hasta que se reemplazaron por la Ordenanza de 1870¹⁰, que otorgaban el mando supremo al Almirantazgo. En las posteriores Ordenanzas, publicadas en 1886 y 1893, le correspondería al ministro de Marina. No obstante, ninguna alcanzó una organización adecuada para los servicios industriales de los arsenales, y pese al esfuerzo por adaptarlos a los nuevos tiempos¹¹, el Estado reconocería por fin su incapacidad al respecto y encargó a la empresa privada la gestión de las nuevas construcciones navales y de las reparaciones de buques para la Armada¹².

La legislación sobre las relaciones en el ámbito del trabajo en esta época era casi inexistente, y aunque se habían producido conflictos laborales, ninguno de los textos constitucionales anteriores a 1868, mencionaba entre los derechos individuales los de reunión y asociación. Incluso se llegaron a prohibir toda clase de asociaciones obreras¹³. Los trabajadores tratarían de lograr sus objetivos mediante la constitución de mutualidades laborales que surgían puntualmente. Esta situación se mantuvo bajo el molde exclusivo de los “socorros mutuos” hasta la Ley de asociaciones de 30 de junio de 1887¹⁴.

⁹ *Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de sus Reales Arsenales de Marina*, Imp. P. Marín, Madrid, 1776. Tratado Primero: Título IX, capítulos 254 al 364.

¹⁰ En 1799 se publicó una Ordenanza económica. En 1802 se anuló y restableció la de 1776 para los arsenales. En 1803 se aprobó una Real instrucción para el gobierno de los arsenales y de los gastos de Marina en los Departamentos, que mantenía la vigencia de la de 1776 en lo que no afectaba a aspectos económicos. El 15 de julio de 1870 se aprobaron nuevas Ordenanzas para arsenales.

¹¹ Agustín Rodríguez González, *Política naval de la Restauración (1875-1878)*, San Martín, Madrid, 1988.

¹² *La Gaceta de Madrid*, 21 de abril de 1908. Real decreto con las bases reguladoras del público concurso a celebrar el 21 de agosto.

¹³ Agustín González Enciso, “Conflictos laborales en la protoindustria española”, *Anales de Historia Contemporánea*, n° 5 (1986), pp. 59-75.

¹⁴ Elena Maza Zorrilla, “El mutualismo y su polivalente papel en la España del siglo XIX (1839- 1887)”, *Cuadernos de Investigación Histórica*, n° 11, (1991), pp. 173-197. Elena Maza Zorrilla, “La horizontalidad de la solidaridad. El mutualismo en la España contemporánea”, *Ayer*, n° 25 (1997), pp. 73-102.



Sus condiciones de trabajo eran muy duras. Las jornadas eran largas y la legislación laboral todavía distaba mucho de ser la adecuada a un régimen liberal. Como contrapartida los trabajadores tratarían de lograr sus objetivos mediante la constitución de mutualidades laborales, es decir, asociaciones de tipo benéfico, ya que una sociedad obrera propiamente dicha no hubiera sido tolerada. Bajo el molde exclusivo de los “socorros mutuos”, se mantuvo esta situación hasta la Ley de asociaciones de 30 de junio de 1874. La Maestranza era sin duda en el periodo de referencia la mayor fuente de empleo de la ciudad que se traducirá en un impetuoso espíritu asociativo. A mediados del siglo XIX se empieza a perfilar en España algo que será una constante en su historia contemporánea: el temor a la presencia laboral por parte de la nueva clase poseedora, que la inclinará a aliarse con la oligarquía dominante¹⁵.

Este espíritu de lucha ya aludido de la Maestranza naval, se había puesto de manifiesto ya en los últimos años del siglo XVIII en su respuesta ante situaciones críticas. Una de ellas sería la guerra contra la Convención francesa,¹⁶ que se reflejó de forma especialmente dramática en la falta de pagos a la Maestranza, generándose una situación que la obligaría a desertar.¹⁷ O bien durante el enfrentamiento militar con Inglaterra en ultramar, entre 1796 y 1801,¹⁸ donde la situación llegó a ser tan grave en el caso del Arsenal de Cartagena que se decidió adoptar el trabajo por quincenas¹⁹. Las cosas llegaron aún más lejos, y en los primeros días del mes de noviembre de 1800 se produjo

¹⁵ La obra clásica de TUÑÓN DE LARA, M.: *El movimiento obrero en la historia de España (I)*. Madrid, Sarpe, 1985, pp. 124-127, sigue siendo un referente imprescindible para el estudio de esta temática.

¹⁶ Cristina Roda Alcantud, “La crisis del Arsenal de Cartagena durante el conflicto hispano-Francés (1793-1795), Murcia y América, J.B. Vilar (ed.), Murcia, 1992, pp.165-179.

¹⁷ AAC (Archivo Arsenal de Cartagena. España). “Acuerdos Junta Económica del Departamento”. 3 de abril de 1794.: Tomo XXII.

¹⁸ Juana Martínez Mercader, “La crisis del Arsenal de Cartagena durante el conflicto hispano-británico (1796-1801)”, *Murcia y América*, J.B. Vilar (ed.), Murcia, 1992, pp. 181-194.

¹⁹ AAC (Archivo Arsenal de Cartagena. España) “Acuerdos Junta Económica del Departamento”. 7 octubre, 9, 22 y 27 noviembre, 4, 11 y 18 de diciembre de 1799: Tomo XXII. A.N.C. “Acuerdos Junta Económica del Departamento”. 3, 5 y 7 de noviembre de 1800: Tomo XXII.

una huelga entre los obreros de la Maestranza naval, que se negaron a acudir al trabajo y se amotinaron durante tres días²⁰.

Por tanto, en la comarca de Cartagena los primeros signos de conflictividad se centraron en torno a las reivindicaciones laborales de obreros especializados, como los del Arsenal de Cartagena.²¹ Los obreros de la Maestranza Naval darán pruebas de una solidaridad, espíritu asociativo y combatividad que los situará desde el principio a la vanguardia del naciente movimiento obrero de la comarca. Los primeros indicios organizativos apuntan por tanto a los muros de la Maestranza naval, a mediados de la década de 1850, con la creación en 1853 de la *Sociedad de Socorros Mutuos del Arsenal*,²² aunque no revestirá importancia hasta el Sexenio. Hay que señalar que a mediados del siglo XIX, al igual que en el siglo XVIII, el Arsenal de Cartagena sería de nuevo la mayor fuente de empleo de la ciudad. No sorprende, por tanto, que entre sus muros naciera poco después el movimiento obrero murciano, con una serie de sociedades y oficios que en 1870 se adherirían a la Internacional Socialista²³.

3. La mano de obra en los arsenales: la maestranza naval

A lo largo del siglo XVIII, se había ido consolidando un cuerpo especializado en cada Departamento Marítimo en España²⁴. Su punto álgido puede situarse hacia 1800. El conjunto de los obreros especializados que

²⁰ AAC (Archivo Arsenal de Cartagena. España) “Acuerdos Junta Económica del Departamento”. 3, 5 y 7 de noviembre de 1800: Tomo XXII.

²¹ AMC (Archivo Municipal de Cartagena. España). “Reformas sociales y descanso dominical”. AAC (Archivo Naval de Cartagena). Personal de Maestranza: P-I-C.

²² Santiago Castillo, “Las Sociedades de Socorros Mutuos en la España Contemporánea”, *Solidaridad desde abajo. Trabajadores y Socorros Mutuos en la España Contemporánea*. Santiago Castillo (ed.), Centro de Estudios Históricos-UGT, Madrid, 1994.

²³ Juan Bautista Vilar, “Los orígenes del movimiento obrero murciano. La I Internacional”. *Anales de Historia Contemporánea*, nº 5 (1986), pp. 109-121. Juan Bautista Vilar, Pedro M^a Egea, Diego Victoria, *El movimiento obrero en el distrito minero de Cartagena- La Unión (1840-1930)*, Academia de Alfonso X el Sabio, Murcia, 1987.

²⁴ AMNM (Archivo Museo Naval de Madrid. España). Ms. 2169. Reales ordenes sobre Maestranza.



trabajaban bajo la dirección de un técnico en la materia constituía el Cuerpo de Maestranza. Bajo el nombre de Maestranza de Marina estaban incluidos a comienzos del siglo XIX: los carpinteros de ribera, los contra maestres de construcción y sus ayudantes, los calafates, y otros individuos dedicados a construir y carenar barcos, junto a otros artesanos que se empleaban también en los obradores y se regían por las distintas Ordenanzas²⁵. Este término era extensible también a una amplia serie de trabajadores que se dedicaban a la construcción o conservación de las instalaciones navales, ya fuera en tierra o en agua, es decir, tanto en las obras civiles como en las hidráulicas.

Por Real orden de 23 de agosto de 1825 se redujo su número. En el Arsenal de El Ferrol, de 400 a 136; y en los de Cartagena y Cádiz de 300 a 132 y 161, respectivamente. Por dicha disposición, se modificaron además sus sueldos y se estableció su “eventualidad”²⁶. Es decir, trabajaban mientras eran necesarios, quedando despedidos en el momento en que no hacían falta. También se suprimieron diferentes obradores y destinos, y en septiembre del mismo año se precisó que, todas las obras de construcción y carena de buques, así como las civiles e hidráulicas, se ejecutaran por contratas o convenios particulares. Por consiguiente, sería responsabilidad de los asentistas, y no de la Real Hacienda, el pago a los maestros y operarios de los respectivos talleres²⁷.

Esto suponía una novedad respecto al sistema aplicado a las Maestranzas durante el siglo XVIII, en pleno apogeo de actividad en los arsenales. Aunque en ambos períodos, las fluctuaciones respecto al número de operarios fueron en función de las propias necesidades de cada ramo de la Maestranza o de las de reajuste de la propia Administración por problemas económicos.

²⁵ *Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de los Reales Arsenales de Marina.* Madrid, Imp. P. Marín, 1776, título 23. Y también *Ordenanza general de la Armada.* Madrid, Imp. Vda. de Ibarra 1793, tratado tercero, título VIII.

²⁶ 27 Huelga decir que esta drástica reducción fue una muestra más del período caótico de decadencia de la Marina durante el reinado de Fernando VII. AAC. (Archivo Arsenal de Cartagena. España) M -I -h. Leg.1. (Primera parte). Exps. 5,8 y 12. Informes de la Comandancia de Ingenieros del Arsenal, Cartagena 20 de junio 1850, 20 junio 1851, 30 de junio 1851 y 31 de julio de 1851.

²⁷ CASTILLO MANRUBIA, P.: *La Marina de Guerra española en el primer tercio del siglo XIX.* Madrid, Ed. Naval, 1992, pp. 106-107.

Interesa subrayar la importante diferencia existente entre el número de individuos pertenecientes a la Maestranza permanente y eventual. De manera permanente sólo se contaba con carpinteros y calafates. Mientras que entre los eventuales, el mayor número correspondía a los peones, cosa natural en este tipo de trabajos, seguidos por los herreros, carpinteros, maquinistas, calafates, canteros y fogoneros²⁸.

Entre el alto número de individuos de Maestranza que trabajaron en el Arsenal de Cartagena a mediados del siglo XIX, durante su intensa modernización con la construcción de un nuevo varadero de plano horizontal que supuso una obra hidráulica de avanzada tecnología para su época, se observa la presencia de penados. Práctica habitual desde siglos atrás, la legislación del siglo XVIII preveía con claridad que los reos a los que se reservaban estos destinos fueran aquellos “cuyos delitos ya fuese por esencia de los mismos, ya por el mal hábito de su repetición, exclusivo de probable esperanza de enmienda en tales vicios consuetudinarios de daño efectivo a la sociedad.”²⁹ La pena de Galeras había sido la más temida durante los siglos XVI y XVII, y continuaba siéndolo en el XVIII. Con su extinción, los arsenales pasarían a ser el principal destino de los condenados, al coincidir con el deseo de las autoridades de potenciar en ellos la actividad.

Ya en pleno siglo XIX, el Código Penal puntualizaba: “La pena de cadena temporal se sufrirá en uno de los arsenales de Marina, o en las obras de fortificación, caminos y canales dentro de la Península e islas adyacentes”³⁰. También se describían minuciosamente las condiciones en las que cumplirían sus condenas en este servicio:

Los sentenciados a cadena temporal o perpetua trabajarán en beneficio del Estado; llevarán siempre una cadena al pie, pendiente de la cintura o asida a la de otro penado; se emplearán en trabajos duros y penosos, y no recibirán auxilio alguno de fuera del establecimiento³¹.

²⁸ AAC (Archivo Arsenal de Cartagena. España). M -I -h. Leg.1. Exp. 8, Cartagena 19 de junio 1851. Véase también Ibidem, Madrid R.O. 8 de septiembre 1851.

²⁹ Pragmática de 12 de mayo 1771. *Novísima Recopilación de la Leyes de España*. Tomo V. Libro XVII. Tit. XL. Ley VII, p. 496.

³⁰ Código Penal de 1848, Art. 95.

³¹ Ibidem, Art. 96.



El empleo de presidiarios continuará por tanto siendo una práctica habitual en el siglo XIX, y compartida tanto por las obras públicas como por los arsenales, en los que aún se regulaba esta situación en 1879³².

La participación de estos condenados a las obras públicas era considerada muy beneficiosa por parte de los ambientes técnicos españoles de mediados del siglo XIX. La *Revista de Obras Públicas, que vio la luz por primera vez en 1853 y que todavía hoy es veterana* de las publicaciones técnicas españolas, dedicó su primer artículo a este tema. Lo firmaba Lucio del Valle, uno de los ingenieros de Caminos artífices de la construcción del canal de Isabel II³³, cuya clave del éxito profesional estuvo, sin duda, en el buen uso de la mano de obra reclusa. Él mismo había elaborado un Reglamento especial para los presidios de las Obras Públicas, aprobado con fecha 2 de marzo de 1843³⁴.

El mencionado artículo se proponía arrojar algo de luz sobre un asunto cuyas ventajas e inconvenientes eran poco conocidos. Planteaba la cuestión desde dos puntos de vista esencialmente distintos: el económico y el filosófico. Con el estudio del primero se examinaría si el empleo de presidiarios reducía los gastos respecto a la participación sólo de hombres libres; y con el segundo, si se alteraban o no en los presidios de obras las bases de un buen sistema penitenciario³⁵. Las conclusiones no dejaban lugar a dudas acerca de las ventajas económicas que reportaba a las obras públicas el empleo de presidiarios. Su idea más revolucionaria era la de utilizarlos en aquellos trabajos que exigieran muchos brazos y mucho tiempo, en vez de en los movimientos de tierra, que eran habitualmente su principal ocupación.

Respecto al segundo punto de vista que planteaba del Valle, el filosófico, relativo a la conveniencia moral de que los presidiarios cumplieran sus condenas en las obras públicas o en los presidios normales, su postura estaba también bien definida:

³² C.L.A.: R.O. de 4 de agosto de 1879 trasladando otra del Ministerio de la Gobernación relativa a los confinados que prestan servicio en los arsenales. Esta medida afectaba a Cádiz y a Cartagena, puesto que en Ferrol la utilización de este tipo de mano de obra se había abandonado ya años antes.

³³ VALLE, L. del: "Aplicación de los presidiarios a las obras públicas". *R.O.P.* (Madrid, 1853), pp. 2-7.

³⁴ AMOPU (Archivo del Ministerio de Obras Públicas. Madrid). Leg. 6.652. Exp. personal de Lucio del Valle.

³⁵ VALLE, L. del: Op. cit. p. 2-3.

Cierto es que el género de vida de un establecimiento normal influiría lo suficiente en el ánimo de algunos delincuentes; pero no lo es menos, que en los avezados al crimen y de pervertido corazón, el mejor medio de lograr, al mismo tiempo que la expiación del delito, la corrección y arrepentimiento del que lo cometió, es el de emplearle en el duro trabajo de las obras públicas³⁶.

Consideraba por tanto, que esta práctica añadía a la ventaja de regenerar socialmente a los penados, la de conseguir una instrucción profesional para los mismos, que les podía ser de gran utilidad en el futuro para emplearse como albañiles, mamposteros, canteros, carpinteros, herreros y sobre todo buenos braceros para las faenas agrícolas, a las que la mayoría se dedicaba tras recuperar la libertad³⁷.

Sin embargo, no abordaba las condiciones materiales o morales en la que trabajaban los presos, alegando que no debía entrar en aspectos que excedían su jurisdicción de funcionario. Se han transmitido anécdotas de distinto signo que lo señalan, bien como un carcelero más a los ojos de los penados, bien como un benefactor. Es muy posible que ambos sentimientos estuvieran presentes. La *Revista de Obras Públicas* recogió, durante los trabajos de la presa del Pontón de la Oliva, que él dirigía, la solicitud y obtención de libertad para un penado y la rebaja de pena a otros 18³⁸.

Sin duda el tema de la aplicación de los penados a las obras públicas y a algunas atenciones de los arsenales fue de gran actualidad y controversia en aquellos años. Otro ingeniero de Caminos, Ramón del Pino, manifestó también su opinión sobre la cuestión, haciendo mucho hincapié en la necesidad de establecer con claridad la jerarquía del ingeniero sobre el comandante del presidio, y de solucionar los problemas de competencias surgidos entre ambos³⁹.

La condena a trabajos forzados al servicio de la Real Armada venía por tanto desde antaño. Hasta 1748, en que desaparece la Flota de Galeras, éste era uno de los trabajos más duros a que un reo podía ser condenado. Su

³⁶ Ibidem, p. 6.

³⁷ Ibidem, p. 7.

³⁸ *Revista de Obras Públicas.*, (Madrid 1 de enero 1857), p. 11.

³⁹ PINO, R. del: "Observaciones generales sobre la aplicación de los confinados en las obras públicas". *Revista de Obras Públicas* (Madrid 1853), pp. 55-58 y 109-110.



misión era mover el remo y permanecían sujetos de pies y manos con grilletes y amarrados con cadenas a unas barras⁴⁰. Pero tal vez lo peor de esta condena era lo impreciso de su duración, ya que las necesidades político-militares eran antepuestas a cualquier otro tipo de consideración. En 1785 se restablecieron las Galeras como consecuencia de la piratería argelina, manteniéndose hasta principios de siglo, pero no tuvieron la dureza de la primera etapa. Una vez disuelta definitivamente, los condenados fueron distribuidos entre las minas de Almadén, los presidios de África y los tres arsenales de la Península. Precisamente el de Cartagena era el que reunía más alto número de presidiarios⁴¹.

La distribución de los trabajos dentro de los astilleros variaba en función de la condena de los reos. A los de delitos mayores se les reservaban los más duros, principalmente el de las “bombas de achique”, utilizadas para vaciar los diques secos,⁴² donde se carenaban los barcos, temidas por todos los condenados y a las que se describía así:

Una penalidad tan grande que dudo pueda ponerse otra mayor a la humanidad (...) las pozas están totalmente cercadas de altos muros, comunicados con el exterior por angostas puertas que sirven al mismo tiempo de ventilación y con un nutrido grupo de guardianes para vigilarlas, lo que hace imposible todo intento de fuga. Allí comen, duermen, tiran de las bombas ininterrumpidamente de noche y de día⁴³.

A mediados del siglo XIX, ya generalizada la aplicación de la máquina de vapor a las tareas de desagüe, se verían suavizados considerablemente los trabajos de estos desgraciados. No obstante, no era ésta la única ocupación en la que se empleaban los presidiarios, que también trabajaban como braceros, canteros, albañiles, mamposteros...

⁴⁰ LASALA NAVARRO, G.: *Galeotes y presidiarios al servicio de la Marina de Guerra en España*. Madrid, Ed. Naval, 1961. AMNM. (Archivo Museo Naval de Madrid. España). Ms. 2489. Doc. 49. Destino de los reos al servicio de los bajeles.

⁴¹ PÉREZ ESTEVEZ; R. M^a: Op. cit, p. 263.

⁴² Se habían construido a mediados del siglo XVIII y fueron una de las grandes conquistas técnicas del momento. Los dos diques secos del Arsenal de Cartagena fueron los primeros diques secos del Mediterráneo.

⁴³ AMNm (Archivo Museo Naval de Madrid. España). Carta de Rojas a Arriaga; 30 -X - 1773.

Para concluir señalamos como las condiciones de trabajo eran duras no sólo para los presidiarios, sino también para el resto de la mano de obra. Las jornadas eran largas y la legislación laboral todavía distaba mucho de ser la adecuada a un régimen liberal. Ninguno de los textos constitucionales, anteriores a 1868, mencionaba entre los derechos individuales los de reunión y asociación. Incluso se llegaron a prohibir (31 de marzo 1857) toda clase de asociaciones obreras.

La respuesta del liberalismo a los conflictos sociales fue en gran medida puramente pragmática. La ausencia de una ley de asociaciones no impidió sin embargo la creación de mutualidades laborales⁴⁴. La supresión de las viejas organizaciones gremiales con el definitivo triunfo de la doctrina liberal (decreto 6 de diciembre 1836), garantizaba la más completa libertad de empresa y trabajo. Pero la burguesía liberal negó el derecho de asociación a los trabajadores. Su conquista llevaría casi medio siglo. En tanto que surgían las asociaciones patronales por doquier.

Como contrapartida los trabajadores tratarían de lograr sus objetivos mediante la constitución de mutualidades laborales, es decir, asociaciones de tipo benéfico, ya que una sociedad obrera propiamente dicha no hubiera sido tolerada. Surgían en momentos de aguda crisis económica para socorro de sus asociados y desaparecían en cuanto cesaban las circunstancias excepcionales que habían provocado su creación. Su punto de partida fue una Real Orden de 18 de febrero de 1839, que avalaba la constitución de asociaciones de manera muy restringida. Así, bajo el molde exclusivo de los “socorros mutuos”, se mantuvo esta situación durante medio siglo, hasta la Ley de asociaciones de 30 de junio de 1887⁴⁵.

La Maestranza era sin duda en este período de reactivación del Arsenal, al igual que en el siglo XVIII, la mayor fuente de empleo de la ciudad. No

⁴⁴ ARTOLA, M.: *La burguesía revolucionaria(1808-1874)*. Madrid, Alianza, 1987, pp. 170-171.

⁴⁵ MAZA ZORRILLA, E.: “ El mutualismo y su polivalente papel en la España del siglo XIX (1839- 1887)”. *Cuadernos de Investigación Histórica*, nº 11,(Valladolid, 1991), pp. 173-197. Ibidem: “La horizontalidad de la solidaridad. El mutualismo en la España contemporánea”. *Ayer*, nº 25, (Madrid, 1997), pp. 73-102. MORENO FERNÁNDEZ, L.M.: *Las clases trabajadoras y la formación del sindicalismo aconfesional en Murcia*. Cartagena, Ayuntamiento, 1990, pp. 67-71.



sorprende por tanto, que entre sus muros naciera poco después el movimiento obrero murciano, con una serie de sociedades y oficios que en 1870 se adherirían a la Internacional Socialista⁴⁶.

⁴⁶ Cfr. VILAR, J.B.: “ Los orígenes del movimiento obrero murciano. La I Internacional”. *Anales de Historia Contemporánea* 5, (Murcia, 1986), pp. 109-121. VILAR, EGEA, VICTORIA: *El movimiento obrero en el distrito minero de Cartagena- La Unión (1840-1930)*. Murcia, Academia de Alfonso X el Sabio, 1987. El desarrollo posterior del movimiento obrero en el sector naval ha sido estudiado por EGEA, P.M^a.: *Apuntes para la historia del movimiento obrero en la industria naval de Cartagena (1898-1923)*. Cartagena, Sección Sindical Comisiones Obreras, Bazán, 1988.

LA ENSEÑANZA PRIMARIA E INSTRUCCIÓN DEL SOLDADO DEL EJÉRCITO PERMANENTE MEXICANO EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX*

Primary education and training of Mexican Standing Army soldier in the first half of the XIX century

Xochitl Martínez González Maestra en Humanidades, línea Historia por la Universidad Autónoma Metropolitana, estudiante de Doctorado en Historia, programa 2013-2017, en el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Michoacana de San Nicolás Hidalgo, México. Correo Electrónico: xomg13@hotmail.com.

Recibido: 13/08/2014

Aprobado: 09/09/2014

Resumen: A principios del siglo XIX, el sistema de educación militar era un componente clave para elevar el nivel moral y de profesionalización de las fuerzas armadas, tomando en consideración que en el México independiente el ejército provenía de una serie de problemáticas que hacían difícil su integración, homogenización y modernización. Sin embargo, diversas dificultades como la inestabilidad política, la falta de recursos, de apoyo de los gobiernos locales y de la población, así como la desertión y desinterés de los propios militares hicieron difícil la alfabetización del soldado y su profesionalización. En este artículo se busca presentar los proyectos de creación de un sistema educativo que permitiera alfabetizar e instruir a los soldados del ejército mexicano, realizado y puesto en marcha por la élite militar durante el gobierno centralista, al mismo tiempo, mostrar las diferentes reacciones de los gobiernos locales y la población ante la ley implementada para la enseñanza de la tropa y algunas de las vicisitudes que llevaron al fracaso del proyecto educativo.

Palabras claves: Ejército mexicano, siglo XIX, enseñanza militar, alfabetización.

* El presente trabajo forma parte del programa de investigación de Doctorado en Historia (2013-2017) *“Aurora” y la educación informal en el ejército mexicano (1835-1841)*.



Abstract: The beginning of the XIX century, the system of military education was a component key to raise the moral level and of professionalization of the army, taking in consideration that in the independent Mexico the army was coming from a series of problematic that were making his integration difficult, homogenization and modernization. Nevertheless, diverse difficult as the political instability, the lack of resources, of support of the local governments and of the population, as well as the desertion and disinterest of the own military men made difficult the literacy of the soldier and his professionalization. This objective of this article is to know present the projects of creation of an educational system that was allowing alphabetizing and to instruct the soldiers of the Mexican army, realized and put in going for the military elite during the centralist government, at the same time, to show the different reactions of the local governments and the population before the law implemented for the education of the troop and some of the events that led to the failure of the educational project.

Key words: Mexican army, XIX century, military education, literacy.

1. Introducción

Uno de los tantos problemas a los que se enfrentó la corona española a finales del siglo XVIII y posteriormente México como nación independiente fue la seguridad territorial, con el extenso territorio heredado de la monarquía y la dificultad de defender las fronteras y costas, se vio la imperante necesidad de constituir un ejército preparado para cumplir tal misión. Al consumarse la independencia mexicana los temores y amenazas de invasión y reconquista hicieron más evidente la urgente necesidad de contar con fuerzas armadas que defendieran al nuevo país. Ante tal panorama, la educación militar se presentó como uno de los mecanismos con los que se esperaba formar y profesionalizar a los miembros del ejército, al mismo tiempo que controlarlos por medio de inculcarles valores acordes con los de la nueva Nación.

Si bien es cierto que desde las Reformas Borbónicas¹ “la educación fue una de las ausencias más significativas en la conformación de un ejército

¹ Francisco Andújar sostiene que en el reformismo borbónico “la consolidación de una institución militar permanente no tuvo como paralelo la implantación de un sistema regular de formación militar... se continuó adoleciendo de centros de formación permanente, e incluso, los que se fueron creando no tuvieron nunca una existencia demasiado solida.” Andújar Castillo, Francisco, “La educación de los militares en la España del siglo XVIII”, *Crónica Nova*, no. 19, Granada, 1991, (p. 31-55), p.33-34

profesional”² la educación militar formal e institucionalizada, resultaba fundamental para la formación de oficiales capacitados en su profesión debido a que permitía tanto el fomento como la trasmisión y reproducción de conductas, habilidades, pensamientos y conocimientos que colaboraban en la construcción y consolidación de la idea y sentimiento de pertenencia e identificación con el grupo castrense, en tal sentido, el sistema de educación militar era un componente clave para elevar el nivel moral y de profesionalización, tomando en consideración que en el México independiente el ejército provenía de una serie de problemáticas que hacían difícil su integración, homogenización y modernización. Muchos de los problemas procedían de la búsqueda de integración de los bandos realistas e insurgentes después de obtenido el triunfo del movimiento de independencia, otras dificultades se originaron de la adopción y continuidad del sistema defensivo borbónico y muchos más, de hábitos y prácticas arraigados en las fuerzas armadas.

Por tanto, la educación militar se perfiló como uno de los medios idóneos para la renovación, moralización y profesionalización del soldado a través de la adquisición de habilidades y competencias así como del conocimiento científico necesario para desempeñar las actividades bélicas y ascender en el escalafón militar.

2. Los reglamentos de instrucción primaria

Los procesos de independencias y la construcción de los Estados-Nacionales en Iberoamérica tras su emancipación de la corona española, trajeron consigo la problemática bélica, la difícil convivencia entre las distintas fuerzas armadas (ejército permanente, milicias y guardia nacional) creadas previa y durante los levantamientos armados independentistas mantenidas en pie de lucha en los diferentes periodos del siglo XIX, con los grupos de poder locales y nacionales y las poblaciones que se beneficiaron o se vieron afectadas, directa o indirectamente, por los alcances bélicos de estos grupos armados. Tal situación obligó a los gobiernos, en este caso el mexicano, a buscar mecanismos de control, como la educación, que les permitieran mantener a las fuerzas

² Hernández López, Conrado, *Militares conservadores en la Reforma y el Segundo Imperio (1857-1867)*, México, COLMEX, 2001, p. 61



armadas bajo su dominio y obtener su lealtad por medio del fomento del espíritu de cuerpo, de valores y símbolos propios de la carrera de las armas que contribuyeran al respeto de las leyes e instituciones gubernamentales. Así mismo por medio de la Institución militar se llevaría la civilidad a la sociedad, de ahí que se considerará el papel de la educación militar.

Respecto a las tropas de línea del ejército permanente, conformado principalmente de los sectores populares provenientes, en su mayoría, del reclutamiento forzoso pese a todas las objeciones de las autoridades militares que privilegiaban el sorteo sobre la leva, enfrentaron a los gobiernos locales con las autoridades militares,³ pues el temor de las provincias de que el ejército como Institución del Estado se fortaleciera era eminente.⁴

Al mismo tiempo, el poco interés y respaldo que la población le ofrecía a la Institución militar hacía difícil que se cubrieran las vacantes creadas por nuevas unidades del ejército o dejadas por los miembros licenciados y desertores, pues “a falta de voluntarios, los cuerpos del ejército se cubrían con redadas en los pueblos...el servicio militar era algo deshonoroso; más aún, un castigo que convenía imponer a los vagos y malvivientes”⁵ evitando el servicio las personas respetables y “gentes de bien” de las comunidades. De esta forma se trató de proteger a los sectores productivos de la sociedad enviando al servicio de las armas a las personas que se consideraban perniciosas.

Sin embargo y según Sonia Pérez Toledo, la crisis que enfrentó el Estado mexicano en el transcurso de su consolidación llevaron a que los trabajadores, urbanos esencialmente, enfrentaran un mercado de trabajo deprimido e inestable en donde con facilidad pudieron ser confundidos con vagos,⁶ “pues

³ Serrano Ortega, José Antonio, *El contingente de sangre*, México, INAH, Instituto Mora, 1993, p.131

⁴ Connaughton, Brian, “El difícil juego de ‘tres dados: la ley, la opinión y las armas’ en la construcción del Estado mexicano, 1835-1850”, en *Poder y legitimidad en México en el siglo XIX*, México, UAM, CONACyT, Miguel Ángel Porrúa, (Biblioteca de Signos 23), 2003, p. 340.

⁵ Escalante Gonzalbo, Fernando, *Ciudadanos imaginarios*, México, Colegio de México, 2002, p.176-177.

⁶ Pérez Toledo, Sonia, “El ejército en la Ciudad de México a mediados del siglo XIX: datos y reflexiones acerca de su composición social” en Jaime E. Rodríguez O. (coord.), *Las nuevas naciones: España y México 1800-1850*, Madrid, Instituto de Cultura, Fundación Mapfre, 2008, p. 328.

en el ejército acuartelado en la ciudad [de México] la mayoría de los hombres estaba compuesto por artesanos y por otros trabajadores que formaban parte de las clases populares”⁷ o que “muchos de los hombres que llegaron a la capital a engrosar las filas de las fuerzas armadas debieron de haber sido campesinos, pero de ello no se desprende en automático que las autoridades locales o las de departamentos enviaran efectivamente como reemplazos a *las lacras sociales* de las que querían deshacerse”.⁸ No obstante de que las autoridades y oligarquías locales preocupadas por los sectores populares, “vulnerables a corromperse”, buscaron mecanismos de control de las actividades y del tiempo libre de estos sectores para encausarlos hacia el camino de la virtud, principalmente “las [leyes] emitidas durante el siglo XIX...pretendían incrementar el número de brazos para el ejército dadas las condiciones de inestabilidad política que caracterizaron al periodo”.⁹ Por tanto, la gran mayoría de los que componían el ejército carecían de instrucción alguna y la educación se perfiló como el camino idóneo para lograr transformar a la sociedad, en este caso a los reclutados.

Así que, después de consumada la independencia de la Nueva España, se percibió como esencial la educación de los miembros del Ejército Trigarante, ya que muchos de los adscriptos a la carrera de las armas eran iletrados, además, con la educación se esperaba facilitar la profesionalización del ejército y por consiguiente el cumplimiento de sus deberes y obligaciones dentro del nuevo orden establecido. No hay que olvidar que la educación empezó a considerarse como parte importante en la formación tanto de los Estados-Nación como de sus ciudadanos y en México no fue la excepción; ya que por medio de la educación e instrucción tanto pública como privada se esperaba construir un Estado capaz de satisfacer a la sociedad que lo componía, una sociedad formada por hombres con principios y virtudes, que conocieran sus obligaciones y derechos como ciudadanos, por lo tanto, crear al “hombre modelo”, ya que se pensaba que la ignorancia era uno de los problemas que impedían la formación del Estado Mexicano. En la primera mitad del siglo XIX existió un “consenso

⁷ Pérez Toledo, Sonia, “Movilizaciónes sociales y poder político en la Ciudad de México en la década de 1830”, Brian F. Connaughton, *Prácticas populares, cultura política y poder en México, siglo XIX*, México, UAM, 2008, p. 360

⁸ Pérez Toledo, Sonia, “Entre el discurso y la coacción. Las elites y las clases populares a mediados del siglo XIX”, en Brian Connaughton, 2003, p. 315.

⁹ Brian Connaughton, 2003, p. 315.



y la confianza en el poder redentor de la educación... se sientan las bases de la escuela nacional, de actitudes hacia lo mexicano, de un reconocimiento de necesidades modernas como el leer y escribir, y de las bondades, por lo menos a nivel teórico, de la educación universal.”¹⁰

En estas circunstancias, los altos mandos del ejército buscaron alfabetizar a sus miembros, para que aprendieran el manejo de las armas, la organización de los cuerpos y sus recursos, el conocimiento de las leyes y sus obligaciones, de esta forma se esperaba fueran más útiles en su servicio.

El gobierno mexicano, en su primer proyecto educativo estableció la creación de escuelas especiales con el nombre de politécnicos, preparatorias para artillerías, ingenieros de minas, caminos, puentes, canales, geógrafos y de construcción naval¹¹ que permitieran edificar la infraestructura necesaria para el nuevo Estado-Nación. Así mismo en el decreto del 18 de julio de 1823 se ordenó que

[...] la oficialidad de los cuerpos tenga indispensablemente un día de academia en cada semana, en la cual se leerán sus obligaciones respectivas, ordenes generales, y sucesivamente los demás tratados de la ordenanza, a fin de que bien impuestos todos en sus deberes, los cumplan con la exactitud que es de esperar de su honor y delicadeza. Que igualmente, en cada Regimiento elija el jefe dos oficiales de instrucción y probidad, que se encarguen del modo que mejor parezca de la instrucción de sargentos y cabos en sus respectivas obligaciones y en las leyes penales.¹²

No obstante a los intereses de constituir un ejército instruido y disciplinado, reflejo de las aspiraciones del Estado mexicano representadas

¹⁰ Staples, Anne, “Un enfoque diferente: una educación republicana” en Mílada Bazant de Saldaña (coord.), *Ideas, valores y tradiciones. Ensayos sobre historia de la educación en México*, México, Colegio Mexiquense, 2002, p. 109-110

¹¹ Meneses Morales, Ernesto, *Tendencias educativas oficiales en México, 1811-1911*, México, Centro de Estudios Educativos, Universidad Iberoamericana, 2001, p. 95.

¹² Circular del 18 de julio de 1823, Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Gobernación S/S caja 59/3, exp. 41, f.1; Ramírez y Sesma Joaquín, *Colección de decretos, ordenes y circulares expedidas por los Gobiernos Nacionales de la Federación Mexicana desde el año de 1821 hasta el de 1826 para el arreglo del Ejército de los Estados Unidos Mexicanos*, México, [s/ed.], 1827, p. 6-7,

en el establecido Colegio Militar, institución creada con el fin de unificar y homogenizar la enseñanza que recibían los cadetes de los distintos cuerpos del ejército permanente debido, principalmente, a que se consideraba que todo militar debía manejar un conocimiento general de la temática bélica enriquecida con conocimientos científicos, los esfuerzos fueron infructíferos. Reflejo de ello fue el hecho de que no se pudiera erradicar el analfabetismo, ni siquiera disminuirlo, en los oficiales que tenían influencia en las decisiones importantes para la defensa del país, en 1826 “la Secretaría de Guerra prohibió a todos los capitanes analfabetas la participación en los debates del Estado Mayor, porque no tenían la capacidad de escribir sus nombres en la votación”,¹³ por lo que tampoco debían ascender al grado de capitán,¹⁴ cerrándose el círculo de influencia de los militares iletrados, los cuales buscaron formas alternativas de conseguir asensos y participación en los asuntos tanto militares como políticos, trayendo como consecuencia los múltiples levantamientos armados y disputas por el poder y los privilegios.

Pero si esa era la realidad de los oficiales del ejército, la del soldado raso no era mejor, tomando en consideración que existía un alto grado de analfabetismo que hacía urgente educar a la población.¹⁵ Desde los primeros años del México independiente se pensó en instruir a los soldados, además de la ley del 18 de julio, se manifestaron iniciativas de instrucción de forma particular por algunos comandantes que de manera individual intentaron “en unos cuantos casos, enseñar a los soldados a leer y escribir un poco, pero la mayoría de las veces estos esfuerzos no tuvieron éxito, por lo que los soldados apenas mostraron interés por la instrucción y la enseñanza”.¹⁶ En 1827, por orden del presidente Guadalupe Victoria, se buscó organizar escuelas de primeras letras en cada una de las comandancias generales usando como modelo

¹³ Kahle, Günter, *El ejército y la formación del estado en los comienzos de la independencia de México*, México, FCE, 1997, p. 174.

¹⁴ Staples, Anne, *Recuento de una batalla inconclusa. La educación mexicana de Iturbide a Juárez*, México, Colegio de México, 2005, p. 409.

¹⁵ Según Kahle, el analfabetismo en la oficialía era minoritario, entre los soldados y suboficiales era una regla; para Ernesto Morales, el analfabetismo de la población correspondía al 99.38% del total de los habitantes al iniciarse la independencia, Meneses Morales, Ernesto, 2001, p. 84.

¹⁶ Kahle, Günter, 1997, 177.



la escuela promovida un año atrás “por un coronel del cuarto regimiento de caballería”,¹⁷ esa escuela había adoptado el sistema educativo inglés.

En la década de 1830, a partir del asenso del gobierno centralista se decidió de forma enérgica alfabetizar a las tropas formadas por la leva, para instruir las no sólo en el manejo de las armas y las formas de defensa, sino que también con esta alfabetización se buscó que la población se integrara más rápidamente al Estado por medio del conocimiento de sus derechos y obligaciones como ciudadanos y patriotas mexicanos, “porque educar al pueblo, es lo mismo que asegurarle una felicidad permanente y solida.”¹⁸ Por tanto se le dio al ejército la tarea de también instruir a la población por medio de la enseñanza de primeras letras, sin embargo su alcance fue limitado en su acción civilizatoria.

En la Memoria de Guerra de 1835 se instituyó una iniciativa de establecimiento de la enseñanza primaria en el ejército, en todos los cuerpos, para promover a cabos y sargentos,¹⁹ en la que se instruiría al menos a 8 hombres por compañía dispensándolos de todo servicio mientras recibieran una enseñanza, además en cada uno de los cuerpos habría un sargento 1° que se haría cargo de la instrucción y el Secretario de Guerra sería el director de la escuela primaria. También se estipuló que por parte del gobierno se otorgaran 25 pesos mensuales para los gastos de la escuela y los libros que se necesitaran la primera vez. Se implementó el sistema lancasteriano como método de enseñanza para agilizar la instrucción por medio de promotores y monitores, además de que el sistema permitía que fuera una educación menos costosa y en teoría no interferiría en la movilización de los cuerpos. Con este sistema se quería enseñar a leer con combinaciones de vocales y consonantes que denominaron “combinación mixta”, a escribir primero con letra inglesa

¹⁷ “Se enviarían al paraje más inmediato... dos cabos o soldados que prometan más esperanza a aprender el sistema de enseñanza mutua, para que estos sirvan de maestros e instructores”, sin embargo Anne Staple menciona el desconocimiento de sí la iniciativa se llevó a cabo. Staples, Anne, 2005, p. 410.

¹⁸ Tornel, José María, *Memoria de la Secretaria del Estado y del despacho de la Guerra y Marina*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1839.

¹⁹ Tornel, José María, *Memoria del Secretario de Estado y del despacho de Guerra y Marina. Leída a la Cámara de Representantes en la sesión del día 23 de Marzo y en la de Senadores en la del 24 del mismo mes de 1835*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1835.

que fue abandonada por su dificultad y reemplazado por el sistema español de iturzaeta.²⁰

Pero, uno de los primeros problemas al que se enfrentó la educación primaria militar fue la falta de maestros que instruyeran a los soldados, debido a que los maestros de los departamentos estaban exentos del servicio militar, por lo que las autoridades militares se vieron en la necesidad de primero formar a sus maestros e instructores para que estos posteriormente educaran a los militares de bajo rango, por lo que se creó la Escuela Normal Militar como respuesta a tal problemática, trabajando en conjunto con la Escuela Primaria Militar. Sin embargo, la escuela normal del ejército no prosperó debido en gran medida a la falta de tiempo para las clases, por lo que el presidente interino Miguel Barragán “exentó [a los alumnos] de sus obligaciones militares mientras terminaban el curso.”²¹

En 1837 se formuló el *Reglamento para las escuelas de los cuerpos militares*²² por la Junta Directiva de Instrucción Primaria del Ejército Mexicano, en la que se normaron las actividades de las personas que fueron destinadas a la enseñanza militar. En el reglamento se propuso la enseñanza de la lectura, la escritura (caligrafía y ortografía) y aritmética en ocho clases, observándose con claridad el uso del método mutualista o lancasteriano, el cuidado de la disciplina militar al reglamentar los movimientos de los estudiantes por medio de toques de tambor y la práctica de lo aprendido en el cuartel en materia de ordenanzas y disciplina.

El primer capítulo del reglamento habla de los horarios designados para la enseñanza, en las mañanas de 10 a 12 se darían las clases de caligrafía y ortológicas, en la tarde las de aritmética, pero los alumnos debían estar media hora antes de la clase para pasar lista de asistencia y aseo, por orden de compañías.

El capítulo segundo trata el “modo de formar en la clase de escritura”, que consistía en ordenar a los alumnos por secciones en el espacio asignado para

²⁰ Staples, Anne, “El impulso al conocimiento académico. 1823-1846” en Milada Bazant de Saldaña (coord.), 1997, p. 123

²¹ Staples, Anne, 2005, p. 411.

²² Junta Directiva de Instrucción Primaria del Ejército Mexicano, *Reglamento para las escuelas de los cuerpos militares*, México, Imprenta del Águila, 1837. UNAM, Fondo Reservado, Colección Lafragua, 98 LAF.



la instrucción, el último lugar lo ocupaba la escuadra establecida en la primera lección, siguiéndole la escuadra de la segunda lección y así sucesivamente, “distribuyéndose en las ocho clases en que está dividido el método adaptado por la Escuela Normal del Ejército”.²³ Se hace mención del personal que se haría cargo de la enseñanza primaria, el cual se componía de un Instructor General nombrado de los alumnos más adelantados por un Preceptor, su tarea consistía en vigilar el orden y el buen término de las lecciones, además de un Cuartelero encargado del material utilizado en la enseñanza y los Cabos encomendados en la instrucción de las escuadras. Cada escuadra se conformaba por un Cabo instructor, el más adelantado de la clase, y tres estudiantes. Al mismo tiempo, se contempló las características de cada clase, desde la forma en cómo posicionar el cuerpo y la pluma para escribir, el cómo cortar ésta y la forma de escribir en el papel.

El tercer capítulo es similar al anterior, trata del “modo de formar la escuela en clase de lectura”, en él se ordenó el contenido de la clase, la forma en que se debieron organizar los alumnos para la práctica de lectura y la manera en que el estudiante debía portar los libros y “cada Cabo celará su respectiva escuadra, y el preceptor é instructor los vigilará todos para corregir los defectos ortológicos que noten”.²⁴

El cuarto capítulo habla de la forma en que había de realizarse las 8 clases de aritmética, en ella los estudiantes tomaban las lecciones ordenados en semicírculo, entre otros elementos similares presentes en la instrucción de la escritura y lectura.

En 1839 se emitió la *Ley sobre la enseñanza del Ejército de la República*, promulgada el 24 de junio.²⁵ En 42 artículos se instituyeron las condiciones generales de establecimiento y permanencia de la Escuela Normal Militar y de las Escuelas Primarias.

La ley estableció las obligaciones del Director de la Enseñanza Primaria, puesto que le correspondía al Secretario de Guerra y Marina que en ese entonces ocupaba el general José María Tornel, así como la de los miembros

²³ Colección Lafragua, 98LAF.

²⁴ Colección Lafragua, 98LAF.

²⁵ Dublán, Manuel y Lozano, José María, *Legislación mexicana o Colección completa de las disposiciones legislativas expedida desde la independencia de la República*, Tomo III, México, Imprenta del comercio, 1876, p. 635-637.

de la Subdirección de la Escuela Normal (conformada por el subdirector, un secretario y cuatro individuos nombrados por el gobierno. Art. 4º) y las escuelas primarias de los cuerpos; las gratificaciones de los preceptores y el presupuesto mensual para las escuelas, cabe señalar que el Congreso General designó 36,000 pesos anuales para el funcionamiento de las escuelas militares, administrados por la Comisión Subdirectora, de los cuales, como se menciona con anterioridad, se determinó 25 pesos mensuales a las escuelas de los cuarteles para gastos de mantenimiento y material, sin contar el sueldo del profesor. Sin embargo, esos recursos no se suministraron.²⁶

Los alumnos como los preceptores para la escuela normal serían escogidos del depósito de reemplazos (un preceptor y 10 individuos para cada cuerpo), o en su caso si se contaba con sargentos letrados en los cuerpos, ellos se encargarían de la instrucción de las personas comisionadas a la enseñanza, además se les permitía ingresar a los hijos huérfanos de militares, a los sargentos retirados, los de los cuerpos de Inválidos y de compañías de inhábiles, si así lo deseaban. También la ley hace mención del contenido de la enseñanza,²⁷ el edificio proporcionado por el Gobierno y los materiales requeridos, así como el tiempo de instrucción.

El proceso de enseñanza de primeras letras como la formación de preceptores estaba diseñado para una duración máxima de 6 meses, correspondiendo con el tiempo de instrucción del recluta y en los que estarían acuartelados en el local destinado para la enseñanza, pero si el soldado concluía antes su curso y en buen término se le recompensaba con la clase de cabo, para los alumnos de las escuelas primarias y una pequeña gratificación;²⁸ para los preceptores que lograran instruir de 80 a 100 alumnos, “se les tendrá por merito distinguido, y serán de preferencia atendidos para su ascenso inmediato”.²⁹ Los

²⁶ Staples, Anne, 2005, p.411 y 414.

²⁷ Se les impartía clases de lectura, escritura, ortografía, prosodia, doctrina cristiana, las cuatro reglas aritméticas, la de tres y la de proporciones, y las nociones necesarias para el establecimiento de escuelas primarias en los cuerpos. Ley de 24 de junio de 1839, Art. 14, Dublan y Lozano, *Legislación mexicana*, Tomo III, p. 635-637.

²⁸ Ley de 24 de junio de 1839, Art. 39-40, Dublan y Lozano, *Legislación mexicana*, Tomo III, p. 635-637.

²⁹ Ley de 24 de junio de 1839, Art. 28, Dublan y Lozano, *Legislación mexicana*, Tomo III, p. 635-637.



cursos oficialmente debían iniciar a principios de enero o junio, sin embargo, se le permitía a la Junta Subdirectora asignar fecha de inicio de clases si las circunstancias impedían el comienzo normal, lo que debió ser una constante en la turbulenta vida nacional.

Para 1841 las ambiciones fueron más allá y la alfabetización no sólo se enfocó en los soldados, sino que se procuró que los mejores estudiantes de la escuela normal militar dieran clases en la escuela lancasteriana de artesanos y en la de adultos que dependían de la Subdirección de Enseñanza del Ejército.³⁰ Además, bajo la supervisión del general José María Díaz Noriega, subdirector de la Enseñanza Primaria del Ejército, los alumnos tomarían lecciones de geografía en el Ateneo Mexicano, así como clases de tiro y esgrima a cargo del capitán Antonio Pousel,³¹ en un inmueble provisional ubicado en “la calle 3ª. de San Francisco” de la capital del país,³² sin embargo esta instrucción duró poco tiempo debido a la queja de los vecinos y de las autoridades locales de la ciudad de México por considerarla violatoria a los bandos de policía, lo que obligó a que la instrucción sólo se mantuviera hasta la presentación de los exámenes públicos.

Empero, la existencia de la Escuela Normal Militar fue inestable, en 1837 se cerró por “un tropiezo financiero”³³ y se reabrió en 1839 con 44 alumnos y peticiones de ingreso de hijos y huérfanos de militares. Como producto de la Ley de 24 de junio, en 1841 se ordenó la entrega del edificio del Cuartel del Rastro, inmueble ocupado con anterioridad por el Colegio Militar,³⁴ para que se impartieran las clases, pero fue un año después que se pudo ejecutar la orden.

³⁰ AGN, Guerra y Marina, Escuelas Militares, caja 1459, exp.11, año 1843 (en proceso de catalogación); Staples, Anne, 2005, p. 413.

³¹ También impartía estos cursos, junto con los de baile y gimnasia, en el Colegio Militar.

³² Se pensó en el Ex convento de Betlemitas para albergar la escuela de esgrima y tiro de pistola pero al no encontrarse en condiciones óptimas se improvisaron las clases en el jardín de una casa ubicada con el número 12 de la calle de San Francisco, AGN, Guerra y Marina, Escuelas Militares, caja 1459, exp. 28, año 1841.

³³ Staples, Anne, 2005, p. 411.

³⁴ Las reparaciones y acondicionamiento del local tuvo un costo de 277 pesos y estuvo a cargo del general Ignacio Mora, director del Colegio Militar. Archivo Histórico de las Secretarías de la Defensa Nacional (en adelante AHSDN), exp. XI/481.3/1770, año 1842, f. 3.

En 1842 se dictaminó el incremento de la matrícula a 300 alumnos,³⁵ escogidos entre soldados y remplazos con el objeto de instruirlos y “que de aquel plantel los destine á los cuerpos luego que adquieran la instrucción necesaria en la ortología, caligrafía y aritmética”,³⁶ solicitándose la entrega de 20 hombres por cada cuerpo de infantería y caballería de la capital y 10 de los cuerpos que se encontraban en el interior del país. Además se decretó el 5 de noviembre de ese año que los departamentos de México, Puebla, Oaxaca, Chiapas, Michoacán, Querétaro, Zacatecas, San Luis Potosí, Guanajuato, Jalisco, Sonora, Durango y Aguascalientes enviaran a 20 jóvenes, como parte del contingente de sangre, a la escuela norma y de primeras letras.³⁷ A pesar de estas medidas, en 1844 sólo se llegó a 92 el número de alumnos y al año siguiente se redujo a 67.³⁸

Pese a las dificultades del erario público, de las contiendas políticas y los problemas particulares de la educación militar, en la Memoria de Guerra de 1840 se mencionó los “felices resultados por el orden tan sencillo y oportuno con que se organizó el aprendizaje a fin de influir fácilmente el conocimiento de las primeras letras, a unos hombres que parecía imposible pudieran recibirlos por su avanzada edad, falta de educación civil, y por las distracciones a que comúnmente se entregan los que siguen la carrera de las armas”.³⁹ Esta imagen junto con las felicitaciones de los exámenes públicos realizados el 8 de enero de 1843,⁴⁰ contrasta con el poco resultado obtenido por parte de las instituciones educativas militares, la falta de recursos, de material didáctico y sobre todo de alumnos, tales dificultades llevaron a la suspensión de la Enseñanza Primaria Militar y la desaparición de la Escuela Normal Militar por orden del 25 de julio de 1846, en la que se decretó la clausura de la escuela, el traslado del material didáctico a la Compañía Lancasteriana para que hiciera uso de él, la

³⁵ Staples, Anne, 2005, p.414.

³⁶ AGN, Guerra y Marina, Escuelas Militares, caja 1459, exp. 14, año 1842.

³⁷ Tornel, José María, *Memoria del Secretario del Estado y del despacho de Guerra y Marina, leída a las cámaras del Congreso Nacional de la República Mexicana*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1844.

³⁸ AGN, Guerra y Marina, Escuelas Militares, caja 1459, exp. 29, año 1845.

³⁹ Almonte, Juan Nepomuceno, *Memoria del ministerio de Guerra y Marina presentada a las cámaras del Congreso General Mexicano*, México, Oficina del Águila, 1840.

⁴⁰ AGN, Guerra y Marina, Escuelas Militares, caja 1459, exp. 11, año 1843.



incorporación de los individuos de tropa a un batallón permanente (no se aclara cual) y el traslado de los jefes y oficiales a otros cuerpos dependiendo de sus meritos y aptitudes. Además de expedir nombramientos de Sargentos “a paisanos que sepan leer, escribir y contar y que sean de buenas costumbres”,⁴¹ por parte de la Plana Mayor del Ejército y las direcciones de Artillería e Ingenieros.

3. Respuesta a la iniciativa de alfabetizar al soldado

Las reacciones por parte de las autoridades regionales y los cuerpos del ejército al decreto del 5 de noviembre de 1842 no se hicieron esperar, se observa en la documentación posturas divergentes de los distintos gobiernos regionales, la más común y generalizada es la oposición a ejecutar el decreto, ya sea por la escases de recursos económicos que impiden el reclutamiento o el envío de los reclutados a la capital, ya fuera cierto o falso, en dichas condiciones se declararon los gobiernos de Jalisco y Nuevo México, esperando a tener las condiciones idóneas para cumplir con la ley. Cabe señalar que José Antonio Serrano argumenta que la problemática del reclutamiento también dependía de la densidad de población en algunas regiones y las políticas implementadas por los gobiernos locales,⁴² así como las condiciones geográficas y falta de infraestructura que dificultaban el obligar a los gobiernos locales a cumplir con la ley.

De igual forma se encuentran los departamentos que abiertamente no acataron el decreto, pues éstos se consideraban exentos de enviar el contingente de sangre al ejército, o eso objetaron los departamentos de Tamaulipas, Chihuahua y Oaxaca. Por ejemplo, Chihuahua a pesar de hallarse exento del contingente, en su respuesta dio pie a que se le incluyera, “como este departamento esta exceptuado de contingente y no se le circulo la orden, por esta causa no puedo remitir los remplazos para la escuela normal... a no ser que el Supremo Gobierno insista en que se verifique”.⁴³

En el caso de Oaxaca se dio un error intencional de interpretación del decreto para no cumplir con lo ordenado, en el que se sostenía que no existía

⁴¹ AHSDN, Historia Militar, exp. XI/481.3/13794, año 1846, f. 1-3

⁴² Véase, *El contingente de sangre*, México, INAH, 1993.

⁴³ AGN, Guerra y Marina, Escuelas Militares, caja 1459, exp. 11, año 1843.

interés de la juventud del lugar de estudiar en el Colegio Militar, posteriormente se hizo la aclaración por parte del Ministerio de Guerra y Marina de que los jóvenes que se solicitaron “no son para el Colegio Militar sino para la escuela primaria del ejército y que por consiguiente debe retribuirlos como parte del cuerpo de alumnos que corresponden a ese Departamento”.⁴⁴

Con Tamaulipas ocurre algo similar pero la oposición del gobierno regional es más enérgica en comparación a la actitud de la autoridad central. El gobierno de Tamaulipas sostenía que no debía ser incluido en el decreto por estar exento de cumplir con la cuota de remplazos del ejército, sin embargo la contestación del Comandante general del departamento buscó convencer de los beneficios de contar con soldados instruidos, “como el número de hombres que se expresa, más es para difundir la enseñanza que para engrosar las filas del ejército, no debe extrañar que se le hubieran pedido últimamente veinte hombres que tiene que enviar, porque instruidos estos, bien pueden ocupar las plazas de cabos y sargentos en las compañías presidiales, cuyas bajas debe cubrir, no estando el Departamento de dicho contingente”.⁴⁵ Por tanto, en la mayoría de las ocasiones se tuvo que recurrir a la negociación con las autoridades locales para conseguir se aplicara la ley, pues las fuerzas armadas no podían ser movilizadas libremente si no se contaba con el apoyo de la opinión pública y ésta se ganaba por medio del actuar del gobierno dentro de la constitucionalidad⁴⁶ y la fortaleza militar como elemento sustentante del Estado, “sólo podía funcionar en conjunción con el convencimiento de los pueblos”.⁴⁷

Mención aparte merecen los departamentos de Sonora y Chiapas, en los que se justificó su postura por el componente étnico. Para el caso del departamento de Chiapas la predominancia de la población indígena explicó la actitud del gobierno local hacia el no cumplimiento del decreto, se argumentó que “la clase indígena por su suma ignorancia es hasta difícil hacerla entender el manejo de la arma y el cumplimiento de sus deberes”,⁴⁸ al mismo tiempo la

⁴⁴ AGN, Guerra y Marina, Escuelas Militares, caja 1459, exp. 11, año 1843.

⁴⁵ AGN, Guerra y Marina, Escuelas Militares, caja 1459, exp. 11, año 1843.

⁴⁶ Connaughton, Brian, 2003, p. 347.

⁴⁷ Connaughton, Brian, 2003, p. 375.

⁴⁸ AGN, Guerra y Marina, Escuelas Militares, caja 1459, exp. 11, año 1843.



gran mayoría no hablaba el español lo que dificulta el aprendizaje y si a esto se agrega la mala reputación de las formas de reclutamiento que obligaron a la población masculina a esconderse o huir de sus lugares de origen, hacían más complicado la obtención de alumnos y por consiguiente el adelanto educativo. Además los grupos indígenas preferían incorporarse a otras formas de cuerpos militares, como las milicias o guardias nacionales, que les permitía realizar un servicio militar con mayores ventajas y beneficios para sus localidades.⁴⁹

Para Sonora el panorama parecía diferente, este departamento pidió que se le permitiera enviar a indios Ópatas para que “propagaran la enseñanza en su tribu, lo que traería grandes ventajas a la nación”.⁵⁰ A primera vista se percibe una política de inclusión de los indígenas a la sociedad sonoreense, pero también pudo ser una medida de proteger a su población en edad productiva de formar parte del ejército y deshacerse de los grupos que se consideran nocivos.⁵¹ Sin embargo, esta decisión también arroja indicios de la relación entre la población y la vinculación de los grupos indígenas con las autoridades locales, Günter Kahle hace mención de la relación cordial que existió entre la población blanca y mestiza con algunos grupos étnicos desde la época colonial, los “ópatas y pimas se crearon una buena fama casi sin excepciones bajo el dominio español y pasaban por ser soldados sin pretensiones, valientes y leales al rey”.⁵² Por lo que, se puede sugerir que para las autoridades sonorenses el proponer a grupos indígenas como los Ópatas para remplazos en la escuela militar tiene su razón de ser y funciona según las condiciones y costumbres de la región. No obstante, para este caso en específico, se necesita indagar más acerca de la percepción de la sociedad sonoreense hacia el indígena y las relaciones establecidas, en el contexto de las guerras con los “indios barbaros”, al mismo tiempo tomar en consideración la densidad geográfica de la región.

⁴⁹ Thomson, Guy P. C., “Convivencia o conflicto? Guerra, etnia y nación en el México del siglo XIX, Erika Pani (coord.), *Nación, Constitución y Reforma, 1821-1908*, México, CIDE, FCE, INEHRM, Conaculta, Fundación Cultural de la Ciudad de México, 2010, p. 205-237.

⁵⁰ AGN, Guerra y Marina, Escuelas Militares, caja 1459, exp. 11, año 1843.

⁵¹ Las autoridades sonorenses protegieron a su población productiva exceptuándolas de los sorteos de reclutamiento, excediendo sus facultades. Serrano Ortega, José Antonio, 1993, p. 87.

⁵² Kahle, Günter, 1997 p. 214.

También se encontraron los gobiernos locales que en medida considerable cumplieron con la ley. Algunos departamentos enviaron a los jóvenes gradualmente, procurando estar todo el tiempo informados del destino de las personas enviadas, al mismo tiempo, en unos cuantos casos se puede percibir el esmero con el que las autoridades se comprometieron a buscar a estos jóvenes, por lo que es probable que se realizaran sorteos en lugar de redadas, por ejemplo, el gobierno de Veracruz es el más interesado por el destino de sus jóvenes y constantemente remitió cartas pidiendo la ubicación de las personas a las que envió; en condiciones similares se pueden observar Durango, México, Querétaro, Zacatecas y Aguascalientes, en este punto Zacatecas y Durango son los departamentos que más se preocuparon por cumplir con la cuota establecida.

Pero una cosa era la resistencia de las autoridades locales ante el envío de jóvenes a formar parte de las escuelas militares, normal y primarias, y otra la reacción de la población destinada a los planteles educativos. Se tiene el caso particular de Lázaro Mejía, padre del recluta enviado a la escuela militar primaria, quien solicitó la licencia absoluta para su hijo la cual fue aceptada con la condición de que presentara un remplazo a satisfacción de las autoridades militares para que ocupara el lugar que quedaría vacante por el recluta Mejía,⁵³ aunque no se aclara por qué situación el padre solicitó la licencia de su hijo o si tuvo que recurrir a otra serie de elementos que le ayudaran a conseguirla, la práctica de pagarle a sustitutos para que ocuparan el lugar de la persona destinada a las unidades del ejército fue muy recurrente y es uno de los indicadores de la poca confianza que el ejército y las disposiciones vinculadas a él inspiraban en la sociedad.

Otro de los signos en las que se mostró el desagrado a formar parte del ejército regular fue a través de la desertión, costumbre muy recurrente en el siglo XIX como consecuencia de las formas de enganche a la carrera de las armas, por supuesto que esta problemática alcanzó a la enseñanza militar. Se puede citar como un claro ejemplo lo acontecido con el departamento de Durango que tras enviar a 11 individuos como parte de su contingente para ser integrados a la escuela normal y primaria de la capital, de nueva cuenta se le comunicó al gobierno local que debía cubrir las vacantes dejadas por Macario Mejía, Esteban

⁵³ AGN, Guerra y Marina, Escuelas Militares, caja 1459, exp. 11, año 1844.



Tenorio, Leonardo Valdés, Leandro Ugarte y Juan García que desertaron en su traslado a la capital o ya estando en ella, además de “las nueve plazas que faltan”.⁵⁴

El hábito recurrente de la desertión trajo consigo múltiples consecuencias que sumieron a las autoridades civiles y militares en un círculo vicioso, pues el ejército solicitaba el contingente de sangre a las autoridades regionales con mayor frecuencia para hacer frente a los levantamientos separatistas de Texas y Yucatán, a los federalistas de Michoacán, Oaxaca y Zacatecas, a la invasión francesa (también conocida como *guerra de los pasteles*), a los motines populares y a los salteadores de caminos.⁵⁵ Por su parte, los gobiernos locales conseguían a los remplazos por medio de la leva para hacer frente a la excesiva demanda del gobierno central y las personas enganchadas buscaban la primera oportunidad de escapar, convirtiéndose en fugitivos sin posibilidades de regresar a sus localidades y con la única alternativa de sobrevivir al dedicarse al bandidaje o unirse a unas de las facciones que combatían a las fuerzas centralistas.

Al igual que en los departamentos, el rechazo a la enseñanza primaria y el problema del envío de soldados de los cuerpos a instruirse se manifestó, pues se mandaban a instruir a los miembros más ‘inútiles’ que poseían y no a todos los que el reglamento solicitaba, pues varios comandantes de los cuerpos consideraron innecesario enseñar a sus subordinados a leer y escribir cuando se tenía que preocupar más por apaciguar regiones alzadas, proteger caminos de salteadores o imponer su voluntad en asuntos de interés personal, ya que muchos oficiales consideraban a los regimientos que comandaban como sus unidades personales, esto creó un retroceso en la educación, sin contar con las desertiones y los frecuentes levantamientos que obligaban a una rápida movilización de los cuerpos y completa desatención de los procesos educativos.

En 1842 la Prefectura del Centro de México puso a disposición del Subdirector de la enseñanza primaria del ejército tres hombres de los 300 solicitados para la escuela normal, de “los cuales se contaba uno absolutamente

⁵⁴ AGN, Guerra y Marina, Escuelas Militares, caja 1459, exp. 11, año 1844.

⁵⁵ El gobierno de Veracruz solicitó el envío de una guarnición al gobierno del centro para proteger los caminos que se encontraban amenazados por los sorteados que se habían convertido en bandidos. AGN, Guerra y Marina, Escuelas Militares, caja 1459, exp. 11, año 1844.

inútil hasta para el servicio de las armas”,⁵⁶ ese mismo año el Jefe de la Plana Mayor del Ejército solicitó el envío de los soldados correspondientes a los cuerpos que no habían cumplido con lo decretado, ya que sólo el 3° y 6° Regimiento de Infantería, el 1° Regimiento Activo de México y el Batallón de Celaya⁵⁷ fueron los únicos que cumplieron con la orden hasta ese momento. Un año después el Ministerio de Guerra y Marina solicitó al Subdirector de la enseñanza primaria que explicará el nivel tan alto de desertión de la escuela normal, a lo cual el capitán Rafael Mancera, comandante del depósito de la escuela normal militar respondió lo siguiente:

[...] han sido dados de baja durante el periodo de tiempo señalado [abril de 1842 a junio de 1843] 251 hombres y deduciendo de este número como 98 han sido ascendidos a oficiales, pasados a otros cuerpos, vueltos al suyo y han muerto o sido licenciados, resulta que el total de los que han desertado asciende a 153... no puede señalarse un motivo especial a que atribuirse la desertión y en mi concepto me parece fundada la observación de que la clase de hombres que vienen al establecimiento, lejos de ser escogidos entre los mejores de los cuerpos, se toman a caso de entre los peores, pues los Jefes se desprenden con dificultad de un soldado bueno...se añade el fastidio con que ven la enseñanza, por la rudez de multitud de indios necios o viciosos que han venido de los cuerpos, por que por desgracia, y con pocas excepciones, han mandado de estos lo peor a la escuela normal.⁵⁸

Por otra parte, se encuentra la solicitud de incorporación a la escuela normal militar del Sargento 2° Hipólito Díaz, residente en Zacatecas, por parte del General de artillería Tomas Requena, “con el objetivo de que adelante sus conocimientos y pueda ser útil a la patria”,⁵⁹ se intuye que el Sargento 2° fue enviado como lo solicitó la ley pero se desconoce si fue por deshacerse de los “malos elementos”, como se hizo mención con anterioridad o por un genuino deseo de contribuir al mejor desarrollo del ejército.

⁵⁶ AHSDN, Operaciones militares, exp. XI/481.3/1770, año 1842, f. 6.

⁵⁷ AHSDN, Operaciones militares, exp. XI/481.3/1770, año 1842, f. 8.

⁵⁸ AGN, Guerra y Marina, Escuelas Militares, caja 1459, exp. 11, año 1844.

⁵⁹ AGN, Guerra y Marina, Escuelas Militares, caja 1459, exp. 11, año 1844.



4. Conclusiones

Pese a las condiciones que el país enfrentó en su camino hacia la consolidación de un Estado que hicieron difícil llevar a la práctica el proyecto de educación militar para la tropa de línea, se puede observar que con esta decisión se buscó combatir los problemas de analfabetismo, de moral e indisciplina al interior de los cuerpos, no obstante que la iniciativa generó distintas posturas dependiendo de los intereses regionales, ya que se aprecia reservas en el cumplimiento de la ley en algunos departamentos más que en otros, debido principalmente a las facciones políticas que percibieron con temor las iniciativas de las autoridades centralistas, sobre todo las referentes al fortalecimiento del ejército regular, por lo que la política de negociación permitió que las autoridades locales tomaran en consideración la iniciativa de educación militar del gobierno centralista.

Pero lo más preocupante se registró al interior del ejército permanente, ya que el desdén y descuido que manifestaron varios militares hacia la enseñanza primaria de la tropa, reflejó el choque de los intereses particulares de los oficiales con las autoridades militares, lo que obstaculizó en gran medida el cumplimiento de la ley a pesar de que se les incentivó por todos los medios posibles.

Por tanto, no fue suficiente los esfuerzos manifestados por el gobierno centralista para impulsar una educación militar, las circunstancias políticas, económicas y sociales del país como al interior de las fuerzas armadas obstaculizaron el buen desarrollo del proyecto, el cual sólo se pudo mantener a flote durante el periodo centralista, desapareciendo en vísperas de la invasión estadounidense. Una iniciativa así no se volvería a plantear hasta finales del siglo XIX cuando se alcanzó la estabilidad política con el gobierno de Porfirio Díaz.

CARBÓN Y HIERRO: FUERZA MARÍTIMA QUE CONSOLIDA LA ARMADA NACIONAL DURANTE LA REGENERACIÓN GUZMANCISTA (1873-1876)

Coal and iron: maritime force that consolidates the Navy during guzmancista regeneration (1873-1876)

Germán José Guía Caripe Personal Académico de la Universidad Simón Bolívar, Departamento de Formación General y Ciencias Básicas, Área: Pensamiento Crítico. Graduado como Profesor en Geografía e Historia (UPEL-IPC, 2001), Magister Scientiarum en Historia de Venezuela (UCV, 2006) y Candidato a Doctor en Historia (UCAB). Correo Electrónico: gguia@usb.ve.

Recibido: 28/07/2014

Aprobado: 18/08/2014

Resumen: Durante el Septenio, se llevó a cabo una serie de políticas, cambios y reformas en la estructura militar con el propósito de lograr la pacificación del país. No obstante, para obtener ese propósito era conveniente: renovar las unidades flotantes de velamen existentes; mejorar los apostaderos navales; crear una escuela náutica; implementar un proyecto de dique astillero en Puerto Cabello; construir capitanías y faros; realizar el dragado de barra; constituir una policía portuaria; entre otras transformaciones que beneficiarían la navegación marítima, fluvial y lacustre. En este sentido, la adquisición de los vapores de guerra artillados no fue únicamente necesaria sino, además, oportuna para dominar y defender un amplio espectro de la costa de las posibles invasiones, el bloqueo de los puertos, el contrabando de armas hacia los bandos enemigos y la movilización de las tropas de infantería a gran velocidad para repeler a las fuerzas opositoras que amenazan con quebrantar el proyecto de paz establecido, sin embargo, el mayor aporte durante la Regeneración de Guzmán Blanco (1873-1876), fue la incorporación del carbón y el hierro para la consolidación de una Marina de Guerra, lo cual significó un hito en la Historia Naval Venezolana.



Palabras claves: Carbón, hierro, vapores, regeneración, guzmancismo, Armada Nacional.

Abstract: During Guzman Blanco's "Septenio", a series of policy changes and reforms in the military structure were made in order to achieve peace in the country. However, to achieve this purpose, it was convenient: renew the existing sail warships; improve naval stations; create a nautical school; implement a shipyard's project including a dock in Puerto Cabello; build port captaincies and lighthouses; dredging the Maracaibo bar; constitute a port police; among other changes that would benefit the sea, river and lake navigation. In this sense, the acquisition of armed steamships was not only necessary but also timely to dominate and defend a broad spectrum of possible invasions to the coasts, ports blockades, weapons smuggling into enemy positions and the mobilization of ground troops at high speed to repel opposing forces that threaten to undermine the peace project established, however, the greatest contribution during regeneration of Guzman Blanco (1873-1876), was the incorporation of coal and iron to the consolidation of Navy, which marked a milestone in the Venezuelan Naval History.

Key words: carbon, iron, vapor, regeneration, guzmancismo, Navy.

...mientras la Historia no nos enseñe a ver el futuro, la de la guerra [naval] no es más que una descripción de hechos sangrientos.

General J.F.C Fuller (1925).

1. A manera de introducción

El triunfo de la Revolución de Abril de 1870, lleva al poder al General y Doctor Antonio Guzmán Blanco (1829-1899), cuyo aporte servirá para dar un nuevo giro en la dinámica política, durante la segunda mitad del siglo XIX venezolano. El objetivo principal de éste era sentar las bases para la implementación de un nuevo proyecto de gobernabilidad, el cual se logró a través de una serie de pasos que permitieron asentar un proceso de modernización en variados entornos de la vida nacional, principalmente en el

plano político, administrativo, económico, militar, social, urbanístico y hasta cultural. Sin embargo, para poder lograr los frutos deseados y el propósito de gobernar a este país lleno de conflictos bélicos, era necesario el mantenimiento de una atmósfera de estabilidad política que pudiera engranar las mejoras en la hacienda pública y la inserción del capital extranjero que era consonó con la segunda etapa de la Revolución Industrial.

Todos estos elementos confluyen en la construcción de un Estado Nacional al estilo liberal para así generar una economía emprendedora, lo cual da como resultado una clase socioeconómica dominante que se mantenga circunstanciada a sus intereses; “un conjunto de valores nacionales integradores; una infraestructura vial y un régimen constitucional que cuente con todo lo necesario para que funcione como tal.”¹

No obstante, para poder llevar a cabo este propósito era de vital importancia alcanzar unos altos grados de pacificación y estabilización de la república. Esta aspiración sería posible mediante acuerdo entre los caudillos regionales y gamonales, figuras claves del control político, militar y económico del territorio venezolano, establecer alianzas con el sector comercial y renovar el aparato militar que presentaba alto grados de desorganización.

Mejorar la Fuerza Armada, así como reza la literatura oficial de la época, era uno de los principales motores del gobierno de Abril de 1870. Ella estaba distribuida en las fuerzas terrestres y marítimas. Siendo el componente de tierra, basado en el Ejército Permanente (infantería, caballería y artillería) y la Milicia, lo más utilizado para hostilizar a las facciones de los opositores. Presentaba este cuerpo armado mucho abandono, desorganización y falta de renovación del material de guerra ante la llegada al poder.

Por estas razones, Guzmán Blanco se ocupa como presidente provisional (1870-73) de mejorar con notable prioridad y prontitud el aparato militar. Basado en los cambios cuantitativos y cualitativos con el aumento del número de tropas según la necesidad, la fuerza de intervención estaba alojada en cuarteles o fortalezas coloniales, recolección de armamento

¹ Inés Quintero. “El sistema político Guzmancista (Tensiones entre el caudillismo y poder central).” En: *Antonio Guzmán Blanco y su época*. Caracas, Monte Ávila Editores Latinoamericana, 1994, pp. 57-79, p. 57.



disperso, equipar (uniformes, alimentación, raciones y equipos) y comprar armamento novedoso consonó con los avances tecnológicos en el arte de la guerra.

Por el lado de la Marina de Guerra, el General Guzmán puso especial acento en la modernización de la Escuadra Nacional, para poder llevar con rapidez a los contingentes armados a los teatros de operaciones (Apure y Coro) diseminados en todo el territorio nacional y obtener un dominio de toda la costa venezolana. El buque impulsado por el carbón y fabricado en hierro vino a ser esa posición móvil que revoluciona la navegación en el sentido de acortar la distancia de un punto a otro. En este sentido, se adquieren unos vapores a costo razonable en los principales astilleros de los Estados Unidos de América, para poder renovar sustancialmente la flota de buques, muchos de ellos con velamen. Se compran los vapores artillados para la formación de una escuadrilla, entre ellos: el *Bolívar*, *Guzmán Blanco* y *Liberal*, junto a unas viejas goletas impulsadas por la fuerza del viento. Junto a esto se crea una especie de bases navales tanto en la costa marítima, como en la lacustre y la fluvial del país que se denominaron apostaderos (Puerto Cabello, Maracaibo y Ciudad Bolívar), creaciones de un sistema de faros, capitanías de puertos, una escuela náutica para formar los operarios de los vapores y el proyecto de creación de un dique-astillero en la ciudad de Puerto Cabello, entre otras disposiciones de Marina (raciones, barras de navegación, combustible a carbón, draga de canales) del Ejecutivo regenerador.

A raíz de lo planteado surgen las siguientes interrogantes que podrán dar un norte a esta investigación histórica con carácter documental sobre el ABC que perseguía el general y doctor, Antonio Guzmán Blanco en mejorar la Escuadra Nacional y, por ende, la Marina de Guerra: ¿Qué pretendía Guzmán para la fuerza marítima del Septenio? ¿Cómo los avances tecnológicos en materia de guerra naval apoyarían esa renovación?

Partiendo de estas preguntas, expondremos una investigación de carácter documental, basada principalmente, en la revisión, análisis y estudios de fuentes primarias, secundarias y hasta terciarias, entre 1873 a 1876, que sirvieron de soporte teórico para el estudio de la Historia Naval de Venezuela. No obstante, la renovación de la Marina de Guerra guzmancista, hasta el presente, no ha sido trabajada de una manera sistemática por la historiografía

venezolana ni por los pocos investigadores especializados en estudios navales que han trabajado su evolución histórica.

En consecuencia, dividiremos el estudio en tres cuerpos bien diferenciados para un mejor estudio y comprensión del hecho histórico en cuestión, el primero de esos apartados se titula: La defensa marítima: Escuadra Nacional, donde se exponen argumentadamente las razones de renovación de una Armada de velamen por una de vapor, para poder lograr con mayor eficiencia la pacificación. La segunda se denomina: La mentalidad naval de la regeneración guzmancista. En este punto se desarrollan los intentos de profesionalización de la Marina de Guerra a través de la efímera escuela náutica, la doctrina naval que se pudo emplear (Jeune Ecole), el proyecto de instalar un dique-astillero (1876) en Puerto Cabello y los futuros esfuerzos por comprar unos monitores (EEUU). En el último tramo, las operaciones navales contra las insurrecciones regionales, donde se esbozan los beneficios de obtener una ventaja tecnológica del vapor para apoyar el transporte de la infanterías a los teatros de operaciones, el Bloqueo de Coro (1874-75), controlar el contrabando de armas de los facciosos y atacar la piratería de barcos particulares.

2. La defensa marítima: la Escuadra Nacional.

Entre los años de 1860 a 1870 se encuentra un aparato militar en franco decaimiento, escaso financiamiento, material de guerra desfasado y para colmo de males, corta en efectivos. Para ello, el general y doctor Antonio Guzmán Blanco a su llegada al poder, busca la manera de renovar y, por decir algo, actualizar, según los avances de la época, la estructura castrense que hereda del pasado reciente. En este accionar, se refleja los esfuerzos re-organizativos de lo armado que permitirá dar un gran viraje para mejorar la eficiencia y la contundencia en la neutralización de los opositores que no se sentían a gusto con su forma particular de ejercicio político, aderezada, con ese particular interés de permanencia en el Ejecutivo. La anhelada paz era su primordial objetivo, sino se logra la pacificación del territorio de las facciones disidente que, de paso, no daban un sólo día de tregua ni descanso en su beligerancia, no hay garantía de estabilidad ni tranquilidad política para poder ejecutar las bases



de programa liberal de orden y progreso, que tenía en mente cuando asciende a la autoridad máxima del Ejecutivo, a través de las descargas de fusilería y bayoneta a finales del mes de abril de 1870.

Lo primero que hace Guzmán Blanco con la fuerza armada del Estado Nacional, tanto con la terrestre como también con la marítima, es de crear un cuerpo bien organizado, efectivo, capaz, administrado logísticamente, renovado con armas novedosas y, por ende, la adquisición de nuevos vapores de guerra cónsonos con el desarrollo industrial de la producción en masa que se respiraba en las grandes potencias de la época. Para poder lograr ese objetivo de transformación, debe el caudillo nacional apoyarse con los oficiales egresados de la moribunda Academia Militar de Matemáticas (cierra en 1872 para dar pasos a los estudios de Ingeniería en la Universidad de Caracas), que lo ayudaban con la asesoría en materia castrense, una administración centralizada para direccionar mejor esos cambios, un músculo económico de la élite comercial (Compañías de Crédito) que apoyaba su provisionalidad y los acuerdos políticos-territoriales, con los numerosos caudillos regionales de todo el país.

Estas acciones de reajuste comienzan inicialmente con la recolección de las armas de fuego (desarme) y pólvoras en manos de particulares, para depositarla preventivamente en los parques de armamentos (Caracas y Puerto Cabello) de las fuerzas gubernamentales, aumentar o disminuir los contingentes según la necesidad, crear una fuerza de intervención capaz con bases operativa en las guarniciones (brigadas, batallones y compañías), adquirir equipos de guerra moderno y conveniente con nuestra realidad guerrerista. Todos estos elementos mencionados y los que no se pueden detallar, tienen su base jurídica en el Código Militar de 1873 que vino a ser el instrumento normativo y ejecutor para un buen funcionamiento operativo, aunque sea en la teoría, del aparato militar del Septenio.

Así como se reorganiza vigorosamente el Ejército Permanente y la Milicia (clientela de los caudillos regionales) para que sean los pilares fundamentales del sosiego en el territorio, también, a la vez, se hacía con la Marina de Guerra en su organización, en especial atención, con la Escuadra Nacional que sería el soporte fundamental de la defensa marítima del territorio venezolano ante los embates de navíos corsarios que practicaban el contrabando de armas, con

el apoyo de las facciones opositoras al régimen Guzmancista que daba sus primeros pinitos.

Para hacer más efectiva esta custodia y protección en el mar, se comienza a adquirir vapores como buques de guerra que vendrían a ser posiciones móviles para orientarlas a discreción de sus comandantes para que actúen con su artillería y le produzcan al enemigo los mayores efectos destructivos. Esta unidad flotante propulsada por el accionar del motor a vapor, alimentado por la combustión del carbón mineral, lleva consigo la capacidad inmediata de reponer sus armas de fuego navales, aprovisionarse de combustible, reparar los daños en astilleros. Siendo el vapor de guerra una unidad que ofrece una gran movilidad, masa de fuego y larga permanencia que son las características esenciales bélicas de estos barcos para ser más provechosa en la táctica naval ante una amenaza o dar el combate decisivo.²

Los vapores propulsados por motor a carbón vienen a revolucionar la navegación desde comienzo del siglo XIX con respecto a los tradicionales de velamen, en el sentido que podían desafiar las corrientes marinas, los vientos contrarios, maniobrar en la costa con facilidad y podían navegar (grandes travesías oceánicas) en línea recta, que se traducían en menos horas de navegación. Primero, se comienzan a hacer los cascos de madera después, con el pasar de las décadas, se comienzan a construir de hierro (estancos) para resistir los embates del fuego contrario. Por último, se le dota por las bandas de babor y estribor; de proa a popa de artillería que con el pasar del tiempo va mejorando su puntería y su acción destructiva.³

El propio Guzmán Blanco se ve en la necesidad de renovar la malograda Armada que heredó de las pasadas administraciones, con la adquisición de unos nuevos vapores para la Escuadra Nacional, para así poder lograr con éxito la pacificación del país, junto el apoyo de la fuerza permanente del ejército. Entre los nuevos vapores que se compraron, en su mayoría en el extranjero, estaban: el *Bolívar*, el *Liberal* y el *Guzmán Blanco* (ex *Oriente*). Aunado a que

² Cerezo Martínez, Ricardo. "La táctica naval en el siglo XVI: Introducción y tácticas." En: *Revista de Historia Naval*. Madrid, 1983. Disponible: www.todobabor.es

³ Millet, Allan y Peter Maslowsky. *Historia militar de los Estados Unidos. Por la defensa común*. Madrid, Editorial San Martín, 1984, p. 140.



también se recuperaron algunos buques que estaban en manos del enemigo después del 27 de abril de 1870.

A partir de las compras de estos vapores, algunos que se reparan después, por el mal estado en que se encontraron, junto a otras embarcaciones de madera propulsadas por el velamen y a alguna se le cambia la nomenclatura, como era la costumbre, al llegar un nuevo gobierno.⁴ Se comienza a transitar una nueva etapa de renovación que se emprende en el Departamento de Marina del ministerio de Guerra y Marina para fortalecer las operaciones navales por parte de la Escuadra Nacional, a pesar, de la fuerte crisis económica, producto de la bajada de los precios internacionales del café venezolano, a comienzo de los dos primeros años de la gestión de Abril de 1870.

En igual forma, el gobierno provisorio de Abril necesitaba aumentar su fuerza naval, a pesar de las dificultades económicas que encontraba el tesoro público,⁵ para así dar un amplio espectro de dominio sobre el mar, lo fluvial y lo lacustre para evitar el contrabando de armas y suministro del cual los opositores al régimen se suplían, a través de barcos corsarios. De allí, los Decretos, siendo el primero del 21 de mayo de 1870 que declaraba piratas a los buques que tenían en su poder los partidarios del gobierno que dejó de existir,⁶

⁴ Los buques de la Armada Nacional que se encuentran operativos después que llega Guzmán Blanco al poder en 1870 son el *Bolívar*, *Mapararí*, *Monagas*, *Purureche* y *Mariscal*, los dos últimos en muy mal estado operacional. También se reciben de las pasadas gestiones (1867 – 69) algunas goletas de guerra a vela. Así nos lo dice Francisco González Guinán en *Historia Contemporánea de Venezuela*. Caracas, Ministerio de Educación, volumen 9, 1954, p. 188.

⁵ Entre 1870 a 1871, se produce en Venezuela una fuerte crisis fiscal y económica a raíz de la bajada acelerada de los precios del café en los mercados internacionales (sobreproducción). Era perentorio para el gobierno de Guzmán Blanco lograr la paz en el territorio (para lograrlo debía aumentar el presupuesto para organizar, mejorar y equipar al Ejército Permanente y la maltrecha Marina de Guerra), de esa manera, podría resucitar el crédito interior. Los países de Europa nos negaban un préstamo (ni un empréstito con Inglaterra) a razón del mal manejo de las pasadas administraciones (1860 – 1870) que sumieron al país en un fuerte aprieto económico y rentístico. Era inevitable, una reforma fiscal, por eso el gobierno de Abril pone en marcha la creación de la Compañía de Crédito para evitar la aparición de otra recesión, en este caso, la mercantil. Véase: “La crisis fiscal y económica.” *El Diario*, Caracas, 12 de abril de 1871.

⁶ “Decreto de 21 de mayo de 1870 declarando piratas a los buques que tenían en su poder los partidarios del gobierno que dejó de existir el 27 de abril del mismo año, así como las personas que se encuentren abordado.” En *Leyes y Decretos de Venezuela*. Caracas, Biblioteca

y el segundo del 1 de octubre de 1871, para la prohibición de la navegación por el Orinoco y bloqueo del Delta para evitar las naves que apoyaran a los opositores.

No obstante, para poder emprender la transformación de la Escuadra Nacional se debió primero pacificar el territorio ante tantas facciones en armas, y superar a los enemigos opositores que no permitían una estabilidad política para el gobierno de Abril de 1870. Ahora, en 1873 con cierta tranquilidad institucional, el gobierno provisorio de Guzmán Blanco comienza a entender el importante papel que juega la Marina de Guerra remozada por el vapor, para poder dominar los alzamientos a lo largo y lo ancho del territorio venezolano.

Primeramente, se recuperan los buques que estaban en manos de los enemigos del gobierno, muchos fueron reparados para mantenerlo activos en caso de cualquier alteración, después de haberlo sometido a las duras fatigas de emplearlos en dos campañas militares, como fueron la de Apure y la de Tinaquillo. Para el momento se contaba con los cuatro vapores, entre ellos: el *Bolívar*, *Guzmán Blanco*, *Liberal* y *Mapararí* que se encontraban en Puerto Cabello, completamente inútil, resultando muy costosa su puesta en funcionamiento.⁷ A pesar de la mala situación financiera que atravesaba, se gastó del Tesoro público unos V 80.000 para poner en uso operativo estos tres primeros vapores, junto a otros gastos de elementos de guerra que se hicieron durante los tres pasados años para lograr el sosiego deseado.⁸

La necesidad de reorganizar, renovar y mantener en óptimas condiciones la Escuadra Nacional se ve reflejada en la compra de nuevas embarcaciones a precios accesibles y la puesta en marcha de una estructura de funcionamiento

de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, n° 1721, tomo IV, 1984, pp. 56 – 57. En ese entonces estaban en manos enemigas las siguientes embarcaciones: *Bolívar*, *Purureche*, *Mapararí*, *Federación* y otras de velamen.

⁷ Estados Unidos de Venezuela. *Exposición que dirige el Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional*. Caracas, Imprenta de Evaristo Fombona, 1873, p. 35. Para los años de 1870, 1871 y 1872 no se publicaron memorias debido a la circunstancias de la guerra interna que vivía el país.

⁸ “Mensaje del General Guzmán Blanco, Presidente de la República, al Congreso Constitucional de 1873.” En *Mensajes Presidenciales, 1830 – 1875*. Caracas, Ediciones de la Presidencia de la República, tomo I, 1970, s/p.



logístico (apostaderos, capitanías, marineros, depósitos de combustible y dique de reparación), de la Marina de Guerra del guzmancismo, para así poder responder con efectividad al dar cacería a las embarcaciones que merodeaban la costa marítima o fluvial, bloquear los puertos, preservar el comercio marítimo, atacar posiciones enemigas y, por último, incrementar y/o conservar el número de naves al servicio de Estado venezolano.

Para materializar la idea de renovar la Escuadra, era preciso la intervención del propio Guzmán Blanco, del ministro de Guerra y Marina y el Jefe de la Dirección de Marina entre finales de 1873 a 1874. Entre los buques de línea estaban los tres primeros vapores, según la Memoria de Guerra y Marina de 1874, tenemos los siguientes:

- Vapor *Bolívar*⁹: se encuentra en Puerto Cabello, espera de Inglaterra una nueva caldera para evitar el consumo excesivo de carbón. Esta nueva pieza será llevada a Saint Martin para que sea instalada. Tenía un casco de hierro con tres cuarto de pulgada de espesor hasta la cubierta de la batería. Dividido en cuatro compartimientos a prueba de agua. Su arboladura es de tres palos y con velas. Tiene el siguiente armamento: dos cañones de *Blackly* y una longitud de trescientos ochenta y pico de tonelada de desplazamiento.¹⁰

- Vapor *Guzmán Blanco*: esta operativo, en Puerto Cabello se le practicó importantes reparaciones. Estaba construido en hierro, su arboladura es de estilo de un bergantín goleta y estaba armado con cuatro piezas. Dos colisas en popa y un cañón de 24 por banda, tanto de babor como de estribor. Compaginan el sistema Armstrong con el Blacky. “Camina a 8 millas, consume 12 toneladas diarias de carbón, y sus depósitos para doce singladura y mide quinientas toneladas.”¹¹

⁹ Este barco estuvo en la defensa de Puerto Cabello de 1868. Estaba en Maracaibo casi inútil, se remolcó y se llevó a Curazao y por último a Martinica donde se reconstruyó bajo la supervisión del Gral. Pedro Arismendi. Véase: Carrillo Batalla, *Historia de las finanzas públicas en Venezuela*. Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, tomo XX, N° 29, 1985, pp. 47-48.

¹⁰ Estados Unidos de Venezuela. *Exposición que dirige el Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional*. Caracas, Imprenta de la Opinión Nacional, 1875, pp. LXII-LXIII.

¹¹ Ídem. Los cañones *Blacky* o *Blakely* fueron diseñados originalmente por un oficial británico, Theophilus Alexander Blakely, que demostró en 1855 la ventaja de cañones zuncados de hierro o acero, muy resistentes, gran calibre, de ánima rayada y de poco peso para usarse

• Vapor *Liberal*: está en servicio en el río Orinoco. Es un pequeño buque de 50 toneladas con buenos fondos y altos de madera. Se usó como buque patrulla para las actividades aduanales de Ciudad Bolívar. Pero por los alzamientos se volvió a colocar en la Escuadrilla. Tiene una pieza de artillería de 6, su velocidad es 7 nudos y “un día gasta de una a dos toneladas de carbón y sus depósitos tienen espacios para diez días de viaje.”¹²

• Vapor *Mapararí*: en muy mal estado y fondeado en Puerto Cabello.

• Goleta *Estrella*: usada por el ministerio de Fomento para servir de pontón-faro en la boca del Orinoco, sometido a reparaciones.

• Goleta *General Ferrer*: en servicio en el territorio Colón, buen estado y se gastó una fuerte cantidad en su reparación.

En este sentido, el vapor de guerra *Bolívar*, sería la embarcación de primer orden o insignia de la Armada de la Regeneración guzmancista que será utilizada como transporte, crucero de conexión y una posición móvil muy importante para las campañas militares que no dejaban de parar. No obstante, para poder ofrecer una mejor reorganización en la táctica naval de posicionarse ante un barco insurrecto, atacar una posición enemiga y bloquear un puerto en manos opositoras, era necesaria la creación de bases navales o apostaderos que permitían el apoyo para las operaciones marítimas de la Escuadra Nacional. También serían utilizadas como maestranzas para reparar y aprovisionar de carbón y agua a los buques que buscan refugio. La función primordial de estos apostaderos navales era ser un puesto de comando para reprimir el contrabando y vigilar-proteger a la costa.¹³

Para este motivo organizan y surten en Puerto Cabello, Maracaibo y Ciudad Bolívar unos apostaderos que se utilizarán como “almacenes de marina,

en embarcaciones. Estas piezas Blacky no tuvieron una factoría propia, lo construirán tres fábricas británicas. En 1859 el señor Blakely se da cuenta de que sus cañones están siendo copiados por la factoría de Armstrong, los cuales se habían apropiado ilegalmente de la patente de invento del primero. Esto dio una larga disputa legal. Pero la muerte de Alexander en 1868 no permitió seguir la lucha ante Armstrong que tenía mayor influencia en el gobierno inglés. Después del fallecimiento de Blakely, otros fabricantes de artillería como *Armstrong, Krupp, Parrot, Vavasseur, Whitworth*, siguieron imitando su sistema de arma.

¹² Ídem.

¹³ Cervera Pery, José. *La marina española en la emancipación de Hispanoamérica*. Madrid, Editorial Mapfre, 1992, p. 45.



revistas de comisarios y movimientos marítimos.”¹⁴ También se crean las Capitanías de puertos en La Guaira, Cumaná y la Vela de Coro que eran una circunscripción acuática que contaban con una organización interna, dependiente de los Apostaderos, de las operaciones y ofrecer seguridad con una futura policía de puerto a las embarcaciones. Siendo la ciudad portuaria de Puerto Cabello el punto de concentración de la escuadra. Desde allí, se organizaba como división marítima y también se surtía de materia de guerra para activar como fuerza de choque a los enemigos del gobierno de Abril y las posibles amenaza del reino de Holanda, por la aprensión de las goletas curazoleñas: *Midas*, *Bolivita* y *Colibrí*, acusadas de piratería y del contrabando de armas en nuestras costas a los facciosos, por parte del gobierno de Guzmán Blanco.

Además de contar con una Escuadra Nacional cuya columna vertebral eran cinco o seis vapores artillados, siempre preparados en los apostaderos o capitanía de puertos de la República, junto a otras goletas de guerra y flecheras. De esta manera, se tenía un medio de transporte para movilizar a los números cuerpos de infantería, los cuales eran empleados en cualquier campaña militar que trastocará la tranquilidad del gobierno de Abril y diera un medio para defender sus puertos y espacios lacustres y fluviales, ante las amenazas de los opositores que mantenían siempre en estado de beligerancia. En parte, podemos entender que la Marina de Guerra del guzmancismo priorizara la defensa, con base en la operación desde las costas con los apostaderos y protegiera el litoral marino, fluvial y lacustre de una gran franja costera que posee el territorio venezolano.¹⁵

Corren los años, y los principales vapores de la Escuadra son constantemente sometidos a reparaciones por el uso y abuso de tenerlos operativos para las acciones de transportar y apoyar con logística a la fuerza

¹⁴ Estados Unidos de Venezuela. *Exposición que dirige el Ministro de Guerra y Marina al Congreso...*, 1873, p. 36.

¹⁵ Delamer, Guillermo y Guillermo Oyarzábal. “Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia.” *Boletín del Centro Naval*. Buenos Aires, N° 828, Septiembre-Diciembre, 2010, pp. 1-12, p. 9. Estos autores hacen énfasis en la estrategia defensiva-ofensiva de la Jeune École francesa de finales del XIX. La citada escuela del pensamiento estratégico se basaba en que un país de medianas condiciones pudiera contar con una Armada para defender sus puertos y costas. Esmerarse en una gran flota naval y enfatizarse en una batalla decisiva sería un gran riesgo para estos países.

permanente y las milicias. En tal sentido, el ministro de Guerra y Marina, Felipe Estevez, sostiene lo siguiente en relación de contar con una Marina de Guerra reformada, defensiva y presta a garantizar la paz del territorio en 1874:

El completo abandono con que se le ha visto por casi todos los gobiernos que ha sucedido en Venezuela desde su transformación política en 1830, como si por su importancia no mereciera la mayor atención y no prometiera con su desarrollo positivos bienes que traerían por necesaria consecuencia la prosperidad de Venezuela. (...) Nuestro inmenso litoral y el gran número de islas casi desiertas que poseemos y que es preciso conservar aun à costa de los mayores sacrificios, demandan la organización de nuestra Marina de Guerra de una manera tal, que satisfaga al mismo tiempo las necesidades públicas y las de comercio, proporcionando à este las ventajas posibles y que tiene derecho a esperar en todo el país bien constituido y que debe marchar por la senda de un verdadero progreso. (...) Sería difícil encontrar la verdadera causa del abandono con que casi siempre ha sido vista nuestra Marina de Guerra por las Administraciones anteriores; pues no en todas épocas no hemos dejado de tener paz, (...) ni en todos los tiempos se ha encontrado el Tesoro Nacional en situación tan apremiante que no han podido hacer frentes a las erogaciones que se hubiesen acordado con un motivo tan laudable [adquirir buques].¹⁶

A través de lo planteado, se puede notar un esfuerzo por transformar lo existente en materia marítima por parte de la regeneración guzmancista en el sentido de renovar a la medida de sus posibilidades las unidades flotantes a vapor, mejorando la infraestructura naval, al menos en la teoría y proporcionar una amplia defensa al litoral e islas abandonados dentro del mar interior.

3. La mentalidad naval de la Regeneración

Los cambios tecnológicos impulsados por la Revolución Industrial para mediados del siglo XIX, no sólo supuso una transformación en la guerra terrestre, sino que proporcionó fuertes cambios en la construcción, movilidad y armamento de los buques. Estos elementos tienen como consecuencias que

¹⁶ Estados Unidos de Venezuela. *Exposición que dirige el Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional*. Caracas, Imprenta de Evaristo Fombona, 1874, p. XXXI.



la mentalidad marítima —como se le decía en la época— fuera cambiando cónsonamente con las innovaciones que venían de experiencias de otras naciones con mayor poderío técnico-industrial, que influenciaron y dictaron una especie de brújula en la concepción naval de muchos estados-naciones latinoamericanos.

Entre 1830 y 1840, las marinas de guerra de las naciones industriales comienzan a experimentar con la propulsión a vapor. Desde la decisiva batalla naval de Trafalgar de 1805 hasta 1870, se van logrando importantes cambios en la transformación de la guerra naval en el sentido de construir y desarrollar buques más rápidos, maniobrables y que no dependieran de la fuerza del viento para poder impulsarse.

No obstante, esos avances iniciales en navegación son propios de la premura por transportar mercancía por todo el mundo, a través del crecimiento del comercio que después las marinas de guerra van adoptando en sus buques de superficie.¹⁷

Por otro lado, la aceptación del vapor por el velamen no fue tan sencilla de asimilar en la mentalidad naval de la época. Tanto es así, que el predominio del hierro sobre la madera no se había alcanzado para 1860. Inclusive, los

¹⁷ Desde el siglo XVI los mercantes comienzan a evolucionar para ser máquinas de guerra sobre la superficie acuática. Desde la famosa Armada Invencible (1588) que se basó, primordialmente, en el uso de la artillería y la infantería embarcada hasta la gran batalla naval de Trafalgar (21/octubre/1805) que prevaleció la puesta en combate de la artillería superior, aunado a las habilidades de la marina de los ingleses que le dieron el triunfo ante la Armada franco-española. Desde este gran combate marítimo de Trafalgar, que algunos sostienen, que fue el último con buques de líneas con casco de madera y velamen, hasta 1843 cuando los Estados Unidos de América presenta el primer barco de guerra con hélice que se denominó: *USS Princeton* la navegación y el uso militar de los embarcaciones dieron un giro de más 180°, a causa de los avances industriales en el siglo XIX. El avance tecnológico dio más velocidad y mayor poder de destrucción a la artillería. En este sentido, los franceses inician el potencial de fuego en 1837 con el proyectil explosivo. En 1859 sacan de sus astilleros *La Gloire* que estaba impulsado por el poder asombroso de la época del vapor, casco de hierro y con un blindaje lateral del casco de 121 mm. No obstante, los ingleses no se quedan atrás en la carrera naval, ellos lanzan a flote *El Warrior* que sería una especie de acorazado movido a vapor, construido totalmente en hierro y armado con cañones de uso naval con proyectiles no esféricos. A partir de ese momento, no se dejaba de innovar y transformar la guerra sobre el agua de las marinas de guerra de los países industriales. Véase: Cross, Robín. *50 cosas que hay que saber sobre guerra*. Buenos Aires, Editorial Ariel, 2012, pp. 108-111.

vapores de guerra llevaban consigo los aparejos para desplegar las velas, en la mayoría de los casos tenían el motor a vapor como auxiliar de navegación, resultando contradictorios.¹⁸ Aunado a que la navegación a vapor, en sus primeros años, presentaba dos grandes problemas que fueron corregidos con el pasar del tiempo.

En primer meollo era transformar la energía calorífica de ese fluido gaseoso en movimiento de propulsión. Previamente se experimento con las paletas o rueda de palas, pero su aplicación en navegación de gran altura era un grave inconveniente. La solución fue adoptar la hélice de popa y se comienza a generalizar a partir de 1860. El otro gran problema que tenían los vapores era el gran consumo de carbón (mineral o vegetal) que imposibilitaba las travesías oceánicas (de allí, el uso del velamen auxiliar).¹⁹ El problema tuvo su fin en la década de 1860, con la puesta en marcha de los motores de expansión múltiple que economizaban el vital combustible.

Durante los siete años en el poder, del general y doctor Antonio Guzmán Blanco (1870-77), específicamente con la Regeneración (1873-76) como él llamaba al periodo que permitió sentar las bases de su personalismo político, se tomaron medidas en la renovación y propiciar una mentalidad naval en la Marina de Guerra venezolana²⁰. Un gran estimulante para la compra de nuevas unidades flotantes a vapor fue la versatilidad y operatividad del barco a vapor.

¹⁸ Millet, Allan y Peter Maslowsky, Ob. cit., p. 140.

¹⁹ Antonio Martínez Reixido. *Enciclopedia del Arte de la Guerra*. Madrid, Editorial Planeta, 2001, pp. 266-267.

²⁰ El septenio no fue el único gobierno de la Venezuela decimonónica preocupado en reformar los viejos y los pocos buques, en su mayoría a velamen, que fueron herencia del pasado independentista de la Marina de Guerra. Muchos de ellos eran barcos de segunda mano (reconstruidos) o con cascos muy añejos. Durante la administración del general José Gregorio Monagas (1851 – 1855), específicamente para el año de 1852, se manda a construir a los EUA el primer vapor de guerra para la Armada Nacional que sería bautizado con la nomenclatura: *Libertador*. Este buque sería construido en los astilleros de Filadelfia, bajo la supervisión de Ambrosio A. Thomson, previo se la había revocado la contratación a Fortunato Corvaia, y estaría armado con dos cañones de 32 que giraban sobre pivotes en popa y proa; seis cañones de 9 que formaban las piezas de artillería de estribor y babor; su cámara construida a gusto del cliente; el motor hacía unas 80 revoluciones por minutos a una presión de 18 libras. Medía 120 pies ingleses de longitud, 23 de manga y 10 de puntal, este nuevo vapor. Véase: Francisco Alejandro Vargas. *Historia Naval de Venezuela*. Caracas, Comandancia General de la Armada, tomo IV, 1989, p. 156.



Es oportuno señalar que la mentalidad naval venezolana de ese momento buscaba en los Estados Unidos de América los medios técnicos para poder incorporarse sin ninguna dificultad a la era del vapor.²¹

Los EUA venían de enfrentar una guerra civil de Secesión entre 1861 y 1865 que les dejó un fuerte aprendizaje en materia de combate naval con el uso del blindaje, los monitores y los torpedos.²² Se forma una Escuadra Nacional de hierro y vapor, con el *Bolívar*, *Guzmán Blanco*, *Liberal* y *Mapararí*, presta para los criterios tácticos-defensivos (Jeune Ecole) de la defensa de la amplia costa marítima, principales puertos y las vías de acceso a ríos y lagos.

No obstante, el trabajo no sólo era adquirir los vapores en el extranjero (EUA e Inglaterra) que fueran pequeños, maniobrables y que tuvieran en su cubierta grandes piezas de artillería. También, la creación de una efímera Escuela Náutica²³ para formar el cuadro de oficiales de los buques de la Armada Nacional y proyectaba la construcción en Puerto Cabello de un astillero o un arsenal de marina (combustible, municiones y vituallas para la travesía).

En lo tocante, se necesitaba un instituto de formación en las artes navales para adiestrar y profesionalizar al personal de marinos para los recientes vapores de guerra que fueron adquiridos por la gestión guzmancista para la Escuadra. Para 1874 se creó la Escuela Náutica que estaba bajo la dirección del Gobierno,

²¹ Domingo Irwin e Ingrid Micett. *Caudillos, militares y poder: Una historia del pretorianismo en Venezuela*. Caracas, coedición de la Universidad Católica Andrés Bello-Universidad Pedagógica Experimental Libertador, 2008, p. 133.

²² La batalla naval de Hampton Roads, Estados Unidos de América, para el 8 de marzo de 1862, se produce cuando la fragata de Unión, la *Merrimack* trata de romper el bloqueo del río Chesapeake. Pero el buque acorazado *Monitor* de los federales no le permite la maniobra. Ambos barcos estuvieron bajo el fuego de artillería por unas siete horas, sin sufrir daños mayores. El combate concluye por agotarse las municiones del *Monitor* y los dos barcos se repliegan a sus respectivos apostaderos. Lo que resulta, es un nuevo aprendizaje, que el nuevo blindaje de los buques de guerra lo hacía invulnerables a la artillería. Véase: Antonio Martínez Reixido, *Ob.cit.*, p. 266. También, en la citada guerra de Secesión, aparecen en la guerra naval las cañoneras, las minas explosivas y los primeros ensayos con el *Hunley*, pequeño submarino operado por la fuerza motriz de sus ocupantes.

²³ La creación y puesta en marcha de una escuela náutica de formación para instruir a los futuros navegantes, viene desde abril de 1811 y tuvo una corta duración de ocho meses hasta el que el terremoto de 1812 destruyera su sede en La Guaira. Ésta fue fundada por el Alférez de Fragata Don Vicente Parrado.

estaría regentada por el general Simón Sardi. Previa a esa institución, se había creado otro instituto naval el 24 de abril de 1866. Pero no pudo consolidarse por las dificultades políticas y económicas de ese momento.

La navegación a vapor, uno de los grandes frutos de la revolución industrial, tendía a formar un cuerpo de marinos con mayor conocimiento de las técnicas de travesía, ciencias náuticas y conducción de las exigentes máquinas activadas por la combustión del carbón mineral. De allí, la preocupación del Estado para preparar a los futuros navegantes (militares y mercantes) y de contar con un personal idóneo (natural) que le permitiría un ahorro sustancioso del Tesoro de la nación, evitando así, pagar los honorarios profesionales de navegantes y maquinistas extranjeros que era muy común en los barcos de bandera venezolana.

Al mismo tiempo, el Estado tenía la necesidad de proporcionar formación sistemática y homogénea a un número de oficiales para desarrollar soberanamente el comercio y el potencial marítimo de un país con una larga franja costera, los procedimientos técnicos de la navegación y prepararlo para la guerra naval contra él adversario. Evidentemente, había aumentado la dotación de buques de la Escuadra Nacional y la cifra de efectivos de la Marina de Guerra.

Es oportuno señalar, que a escala latinoamericana (1874-1876), se viene proyectando centros de formación educativa en materia náutica para operar y tripular los nuevos buques, como en Argentina y Chile que son los casos más representativos, también presentaban problemas de consolidación y permanencia en el tiempo en sus primeros años de instalación. Para el caso argentino, tenemos que funcionó la escuela, tanto en tierra (Río de la Plata, Recoleta) o como un aula flotante en el mar (vapor General Brown, 1876), con una planta profesoral (muchos extranjeros) de aquilatada experiencia de guerra naval, pero tenía problemas de continuidad y formación de sus conductores.²⁴

Este proyecto educativo naval debía tener su sede académica en la ciudad de Caracas. Dentro de sus espacios se deberá tener un máximo de 25 alumnos. Dentro del pensum de estudio, se señalaba con énfasis haber

²⁴ Guillermo Andrés Oyarzabal. "Las potencias marítimas y su influencia en la organización primaria y desarrollo inicial de la Marina de Guerra argentina." En: *II Congreso Internacional de Historia Militar*. Buenos Aires, Instituto de Historia Militar Argentina, Volumen II, 2005, pp. 1391-1411, p. 1395.



cursado matemáticas. Además, se debía enseñar teóricamente y, a su vez, con sus respectivas prácticas: pilotaje, Ordenanzas de la Armada (propias del periodo colonial, aún vigentes), manejo de fusil, nociones de artillería. Toda esta formación estaba sustentada en un año de formación y preparación para el manejo de los oficios marítimos y “organizar dotaciones de buques de guerra y llenar las vacantes que ocupen en ellos.”²⁵

El recién graduado pasará un año más de prácticas a bordo de embarcaciones. Si aprueba la teoría y la práctica, obtendrá el título de: Segundo Teniente de la Armada Nacional²⁶. Era vital y racional que todo oficial naval, manejará el idioma inglés como segundo idioma. De hecho, los barcos propulsados por vapor eran fabricados en su mayoría en los astilleros de Inglaterra y los Estados Unidos de América. Allí, la necesidad de dominio del inglés para el manejo de la nomenclatura de los buques. Por ende, se contaba con la experiencia de la Academia Naval (1850) en Annapolis, EUA que servía de modelo de inspiración a seguir para las incipientes armadas de las repúblicas latinoamericanas.

No obstante, la situación de guerra intestina en Venezuela motivada por facciones regionales descontentas con la administración centralista de Guzmán Blanco, hace que para finales de 1874 y comienzo de 1875 haya otro estallido armado (Coro) que produce como efecto el cierre temporal de los estudios náuticos en la citada escuela. Además, el regente, el Gral. Simón Sardi alegó que no pudo conseguir los jóvenes para poder abrir el curso inicial. Incluso, no obtenía ningún sueldo y presupuesto para el mantenimiento de la institución náutica. Para el 6 de julio de 1875, el gobierno dispone su aplazamiento y se reserva un momento más oportuno (paz relativa) para abrir de nuevo esas instalaciones.²⁷ Otro punto negativo

²⁵ Estados Unidos de Venezuela. *Exposición que dirige el Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional.* 1874, p. XXXIX.

²⁶ Los grados y jerarquías (técnicas) dentro de la Marina de Guerra eran: Capitán de Navío; Capitán de Fragata; Primer Teniente; Segundo Teniente; Guardia-marina; Practicante de cirujía; Marinero de primera y de segunda; Primer Maquinista; Segundo Maquinista; el Fogonero; el Carbonero; el Carpintero y el calafate. Véase: *Historia de las Finanzas Públicas en Venezuela.* Caracas, Academia Nacional de la Historia, tomo XXII, N° 31, 1985, p. 47.

²⁷ Estados Unidos de Venezuela. *Exposición que dirige el Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional.* 1875, pp. LXXVI-LXXVII.

que no permitió el desarrollo de los citados estudios académicos fue que la formación de un oficial representaba un gasto muy fuerte para obtener el personal docente y la adquisición de la literatura especializada (importada) que servía de conexión entre la teoría y la práctica. Ante la carencia de centro de formación, la experiencia marinera en buques daba la experticia a muchos oficiales.

En lo tocante, a la construcción de un astillero y arsenal de marina en la ciudad portuaria de Puerto Cabello, asiento del Apostadero del mismo nombre, se proyectó para 1876 la construcción de un astillero para la citada zona costera del norte de Venezuela que sería muy provechoso para el auge comercial y las condiciones mercantiles del punto geográfico.²⁸ El propio Guzmán Blanco ha pedido en persona al señor W. A. Pile todos los informes pormenorizados, para construir las instalaciones en la isla del castillo Libertador e inclusive importar una grúa (*rail-way* como lo llamaban para ese entonces) o máquina a vapor de elevación de movimiento que permita elevar y distribuir cargas (piezas de buques) en el espacio a través de un gran gancho.

Se presentaron dos planos, uno que tenía que ver con el dique flotante y el segundo al de un astillero. Los trabajos del dique costará unos 90.000 venezolanos y la segunda obra será construida en secciones de hierro. Se prevé en unos cuatros meses poder construir está semejante obra de ingeniería naval que para la época representaba un esfuerzo titánico

²⁸ En años anteriores se había proyectado la construcción de un astillero y arsenal en Puerto Cabello para 1864 para hacer de la zona portuaria el primer apostadero del país que fomentaría el comercio y la industria en la provincia de Carabobo. Previamente, se habían levantado unos planos en la isla (cerca del castillo Libertador) de la citada área para construir la obra de gran envergadura para la época. Los cálculos dieron la suma de \$ 500.000 para desarrollar en un futuro cercano la construcción de un *rail - way* o grúa (traída de Saint Thomas) para sacar del agua y poner en seco a los buques, terraplenar los espacios, construcción de los edificios-talleres, los artículos de marina y la madera de construcción. El personal que estaría a disposición sería de un director general, un ingeniero encargado de la gran máquina (vapor), carpinteros, calafates, maestro de velamen, herreros, contador, entre otros operarios. En fin, el desarrollo de la obra no se completo (dificultades económicas del gobierno del momento) y el uso primordial que tendría este astillero era para las embarcaciones de madera e impulsadas por el viento. Véase: *Memoria del Ministerio de Marina presentada a la Asamblea Constituyente de la Federación Venezolana*. Caracas, Imprenta de Melquiades Soriano, 1864, pp. 27-29.



para el gobierno que asumiera los costos de la citada infraestructura portuaria.²⁹

De otro modo, ¿En qué radicaba proyectar y construir para el gobierno un astillero y arsenal de marina? Justamente, en el hecho de que los avances en materia de una Marina de Guerra a vapor estaban a la vuelta de la esquina para la década de 1870 (industria naval inglesa y francesa). Por ende, la navegación a través de la combustión del carbón requería del mantenimiento preventivo y correctivo de las delicadas calderas (resultaba más costoso que las embarcaciones de velamen), que mejor de contar con un dique seco de carena en Puerto Cabello para las reparaciones de los buques de la Escuadra y estación de combustible para el carboneo de los vapores.

En otro momento, los buques de la reducida Escuadra Nacional sufrían del uso y el abuso de las necesidades de servicio por el estado latente de conflictividad (bloqueo de costa) en el territorio, desde que llega el gobierno de Abril en 1870. Las acciones desde el inicio, a pesar de la crisis económica, fueron recuperar, comprar y dejar perder barcos inútiles (fondeados) al servicio, que representaba un elevado costo ponerlo operativos de nuevo.

De allí, parte la idea de llevar a reparar los vapores a las Antillas menores, tanto Martinique y Saint Thomas, para hacerle cambio a las delicadas calderas que continuamente tendían a dañarse cuando no se manejase por un personal especializado y formado para la rigurosidad del oficio de las máquinas. La recién creada Compañía de Crédito fue el músculo económico que financió gran parte de la reparación y mantenimiento de los buques, a través del Ministerio de Hacienda.

Para 1873 el vapor *Bolívar*, uno de los buques, por decir de alguna manera, insignia es sometido a fuertes reparaciones en la isla francesa de Martinique. Se organiza una comisión que estuvo direccionada por el General Pedro Arismendi, Guzmán Blanco lo pone en esa misión que fue “desempeñada de la manera satisfactoria y honrosa.”³⁰ Este elemento permite plantear lo siguiente: ¿Era un negocio las comisiones de reparaciones, junto a la compra

²⁹ Estados Unidos de Venezuela. *Exposición que dirige el Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional*. Caracas, Imprenta de la Opinión Nacional, 1876, pp. LIII-LV.

³⁰ Estados Unidos de Venezuela. *Exposición que dirige el Ministro de Guerra y Marina al Congreso...*, 1873, p. 36.

de armamento para equipar el aparato militar, en el exterior? Lo que si resulta evidente, es que se perpetraban actos de corrupción en los cometidos, muchas veces no se recibía o se hacía el mantenimiento adecuado por la falta de fondos económicos.

En tal sentido, se hizo público y notorio el descontento contra los armadores Meyer y Ca, contratista en Martinica, por parte del gobierno guzmancista, con la reparación del *Bolívar*. La situación residía en que los empresarios navales no cumplieron con los deberes, además de un prolongado retardo. Estos señores fueron condenados por los Tribunales de la citada isla de ultramar de Francia a pagar a la administración gubernamental de Venezuela la cantidad superior de 10 mil francos, que deberían ser pagados con suma puntualidad. Inclusive, la Memoria de Guerra y Marina de 1873 señala que el fallo beneficia a Venezuela, en el sentido de ganar en tribunales extranjeros una demanda de justicia por daños y perjuicios a un bien del Estado venezolano. Por ende, la gestión regeneradora de Guzmán se anota un punto a su favor, dejando entrever una sana y recta ejecución de sus acometidas.³¹

Es deducible, por el hecho mencionado en Martinica (contratación de reparación no ejecutada), que el gobierno regenerador cambiará el lugar de reparación de los vapores de la Escuadra Nacional para la isla de Saint Thomas, que se encontraba bajo el control colonial de Dinamarca para 1874. El vapor de guerra *Bolívar* (fabricado en Inglaterra) sería llevado de nuevo a los astilleros del citado archipiélago danés para el cambio de las calderas del buque. Los nuevos generadores de vapor se importarían de Liverpool, Inglaterra, a través del consorcio Stolterfoht & Company, por un costo de 2600 libras que serían llevados e instalados en Saint Thomas. Las nuevas calderas evitarán mayores reparaciones, un ahorro significativo de carbón de piedra y menos fogoneros (operarios de máquinas).³²

³¹ *Idem.*

³² En la década de 1860 comienza a implementarse las calderas cilíndricas, esta generación termodinámica, permitió incrementar la potencia desarrollada por la máquina a vapor, idea de innovación puesta en marcha por la ingeniería naval inglesa. Posteriormente se diseñan calderas de triple y cuádruple expansión que logra eliminar un gran problema de los primeros vapores que era proyectar eficientemente el vapor para obtener una mayor rapidez en el desplazamiento y un ahorro considerable de carbón mineral. Las mejoras técnicas de las calderas de triple expansión permiten con el tiempo desarrollar las embarcaciones torpederas



Mientras que el *Bolívar* estaba recibiendo servicio de mantenimiento mayor en Saint Thomas a mitad del año de 1874, se disponía para las operaciones marítimas del gobierno guzmancista los vapores de guerra *Guzmán Blanco*, *Liberal*, *Mapararí* y las goletas *Estrella*, *General Ferrer* y dos esquifes en Ciudad Bolívar. No obstante, era vital la reparación del *Bolívar*, la razón residía en que, sus calderas se encontraban en mal estado y estaba fondeado en Puerto Cabello desde el mes de octubre de 1873. Se dispone que sea enviado a Saint Thomas, por parte del Ejecutivo, el señor Huth, bajo las instrucciones de Mr. Lee, ejecutará los trabajos de cambio de la máquina y la caldera de vapor de hélice de la embarcación, lo cual permitirá disminuir el consumo diario de carbón. Su depósito de carbón servirá para unos 20 días de travesía costera (nunca se usaron para la navegación interoceánica) para que pueda desarrollar unos 10 nudos por hora.³³

Con el pasar de los meses, el Ejecutivo comisiona al Gral. Lemit La Roche para ir a Saint Thomas y ponerse al tanto de los trabajos de reparación del *Bolívar* con el cónsul que representaba los intereses venezolanos en la isla danesa, Sr. Jorge Phillips. El gobierno de Guzmán Blanco pide discreción y una rígida economía de gastos a los comisionados para ese trabajo. Por último, se le pedirá un informe detallado de las labores de mantenimiento, también las novedades que se pudieran presentar en la ejecución. Interviene con un gran acento en las reparaciones (apoyo económico), un gran aliado comercial del guzmancismo, el señor H. L. Boulton que hace el pago de los costos de embarque en Londres, Inglaterra de la caldera del vapor y demás utensilios para llevarlo al sitio de reparaciones. La reparación mayor del *Bolívar* daría un vapor de guerra para ocho o diez años, sin sostenimiento de gran peso que representa un gran gasto al Tesoro nacional. De hecho, los gastos de restauración de un buque a vapor, eran cuatro veces más costosos que uno de velamen.

En parte, podemos deducir que los trabajos de gran mantenimiento y reparación se realizaban en las islas caribeñas. No obstante, los de menor envergadura se hacían en el apostadero de Puerto Cabello. De allí, las razones

de alta velocidad. Véase: Denis Griffiths. *Steam at sea: Two centuries of steam- powered ships*. London, Conway Maritime Press, 1997, pp. 77-78.

³³ Estados Unidos de Venezuela. *Exposición que dirige el Ministro de Guerra y Marina al Congreso...*, 1875, pp. LXII-LXIII.

para desarrollar el proyecto de construir un dique – astillero y arsenal naval para hacer reparaciones y suministrar combustible (carbonera, aceite y agua) a la efusiva propulsión a vapor, junto a los avances en metalurgia que permitió en un primer momento construir cascos de hierro, después los de acero. Gracias a estos dos últimos avances industriales, comenzaron a diseñarse y elaborarse embarcaciones de mayor tamaño y tonelaje, que la madera no podía superar. Por ende, los cascos de metal se hicieron más sólidos, mayor blindaje de protección y menos fracturas en su superficie.

Por otro lado, sobre el soporte de la mentalidad marítima de la Regeneración, fue re-organizando y creciendo en la medida de sus posibilidades (recursos financieros exigüos) la Marina de Guerra de ese momento, para poder cumplir con las necesidades más apremiantes del gobierno de Abril que era sostener tranquilidad en el territorio venezolano. No obstante, se orientó con el pensamiento estratégico naval francés *Jeune Ecole* que priorizaba la opción defensiva con operaciones costeras (pero no se usó de el torpedo) y los avances tecnológicos de otras potencias (EUA, Inglaterra y Francia) de la época. Poco a poco, se comienza a cambiar la estrategia naval nacional, de alguna manera se logran cambiar algunas concepciones que venían desde la Colonia.

A partir de 1873, es cuando se logra en gran medida tranquilizar el país de rebeliones y alzamientos, a través de las exposiciones del ministerio de Guerra y Marina, se comienza a elaborar disposiciones para la Marina de Guerra, por ende, de la Escuadra Nacional para mejorar su prestancia y funcionalidad en mar, ríos y lagos que se estaban ejecutando en el Estado para ayudar a cristalizar la idea económica de progreso.

Entre ellas, tenemos: la creación de apostaderos como base de operaciones (Puerto Cabello) y las capitanías de Cumana, La Guaira y la Vela de Coro; el proyecto de astillero, ya mencionado; las mejoras de las barras de navegación lacustre en el lago de Maracaibo y la fluvial del río Orinoco³⁴; el

³⁴ Los antecedentes de la navegación comercial por el Orinoco vienen desde 1818, cuando se le concede al Almirante Luis Brión, un derecho exclusivo para navegar esta gran arteria fluvial. Pero esto no se concreto. Las necesidades de extraer recursos naturales (plumas de garzas, balata, sarrapia y mineral de oro) de la región a partir de 1849 dan consigo una cantidad numerosa de contratos para explotar y aprovechar esta red acuática a los particulares extranjeros. No sólo fueron los foráneos que se beneficiaron con las contrataciones, también se aprovecharon del negocio, Guzmán Blanco, Joaquín Crespo y Juan Vicente Gómez. Los vapores tenían un



faro Punta Brava para guiar la navegación costanera; guardacostas armados (apoyo a las labores del ministerio de Hacienda) estaciones de combustible carboneras; policía de puertos; escuela de prácticas y la puesta en navegación de la draga *Regeneración* para evitar que la barra de circulación o punto de atraque de los buques en los puertos se sedimente, por la acción de la cantidad de ríos tributarios que desembocaban en estos cuerpos de agua. Al respecto, el General Manuel Gil, ministro de Guerra y Marina, acota las siguientes palabras:

No se improvisa una Escuadra, porque no basta para ellos tener buques, ni dinero ni esforzada voluntad. La Marina de una nación es la obra del tiempo, tras el cual se van radicando las fuerzas de la industria, que sirven luego a aquellas en sus diferentes ramos para su formación, su sostenimiento y su respeto como elemento de poder y consideración (...) La Escuadra, pues, que iba a armar el Gobierno tenía necesidad de marinos, de ingenieros, de combustible, de una artillería a propósito, y sobre todo, una gran cantidad de raciones preparadas con tal anticipación, que al abrirse una campaña cada buque de vela pudiera contar con la subsistencia de su tripulación y cada vapor, además de eso, combustible [carbón] para sus viajes, llevándolo todo en cantidad suficiente para no perder tiempo en arribada y estadías de puerto.³⁵

Todos estos elementos apuntalan el interés del guzmancismo por mejorar la fuerza marítima, aunque sea en la discursiva, pero muchas de las disposiciones no se pudieron concretar a lo largo de su mandato, debido a las continuas revueltas propiciadas por caudillos regionales que no se plegaban a directrices de Antonio Guzmán Blanco desde Caracas³⁶. Vuelve a señalar el ministro Manuel Gil, lo siguiente:

...obra esta del tiempo, necesario es siempre el desenvolvimiento del comercio, de las industrias y de las artes como elementos de vida para la Marina, así como el lento y moralizador ejercicio del poder social representado en

tráfico muy activo (procedentes de los puertos de los Estados Unidos de América y Europa) desde Ciudad Bolívar hasta la isla inglesa de Trinidad. Véase: Tarcila Briceño de Bermúdez. *Contratos de navegación en el Orinoco (1847-1898)*. Caracas, s/e, 1992.

³⁵ Estados Unidos de Venezuela. *Exposición que dirige el Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional*. 1875, pp. LXVI-LXVII.

³⁶ Tomas Pérez Tenreiro. "Guzmán y su actuación regeneradora de las fuerzas militares." En: *Venezuela 1883*. Caracas, Ediciones del Congreso de la República, tomo III, 1983, pp. 145-146.

Gobiernos autorizados, prestigiosos y lleno de la santa fe del patriotismo y de alta mirada del engrandecimiento nacional. (...) Si lo pudiera todo el genio, la aptitud y la voluntad, la República tendría hoi (sic), después de su rehabilitación en la lei (sic), Marina, como tiene vías de comunicación, como tiene crédito, como tiene conciencia de sí conducirla por su providencia; pero las cosas no pueden sustraerse a sus leyes, y a la Marina en Venezuela si bien tendrá que ser, tendrá también antes que cumplir aquellas leyes de existencia que le son peculiares. Con todo, os he dicho, ciudadanos legisladores, que nuestra Marina no ha sido desatendida; y así es la verdad.³⁷

En fin, en lo que respecta al Ejército Permanente como a la Marina de Guerra, se ha hecho lo que es posible para un país que pretendía apostar por el poder marítimo a su debido tiempo, a pesar de que campeaba la improvisación y la ignorancia, que garantizara sellar la paz relativa y diera mayor robustez y estabilidad política al personalismo de Guzmán Blanco hasta 1877.

4. Operaciones marítimas de la Escuadra Nacional contra las insurrecciones

Los medios y las operaciones acuáticas varían en cada década y las condiciones para desarrollar la estrategia militar y naval van cambiando según los avances tecnológicos. El poder marítimo estaba condicionado en dominar el mar por razones estratégicas, se debía de defender ante el peligro que venía a través del agua. Esta forma de poderío se expresaba en las operaciones anfibia de la infantería, el combate decisivo para obtener el dominio de océanos y mares que controlaba el tráfico marítimo y por último el bloqueo de costas.³⁸

El asedio fue una forma de desarrollar innovaciones tecnológicas para las marinas de guerra. Esta acción requería de un bloqueo para el enemigo. De esa manera, se podría obtener la anhelada victoria en la guerra naval sin combatir. También, el sitiado sufría mucho porque no se le daba oportunidad de salir de sus puertos, eso hacía que su economía se deteriora progresivamente.

³⁷ Estados Unidos de Venezuela. *Exposición que dirige el Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional*. 1876, pp. XXXVII-XXXIX.

³⁸ Almirante Sebastián Zaragoza Soto. "Prólogo" a la *Guerra Naval en la Revolución y el Imperio (1793 -1815)*. Madrid, Marcial Pons Historia, 2008, pp. 10-11.



No obstante, en muchos de los casos se empleaba acciones navales, ataque o defensa, en tierra firme. Tampoco existía un decálogo o una doctrina sobre el empleo del cerco. Pero, sí se debía cumplir una serie de pautas para garantizar el triunfo o explotar el éxito. Entre ellas: el aislamiento permanente; adaptación al momento; evitar la salida al mar u obligarlo a hacerlo para allí neutralizarlo; se necesitaba un número importantes de embarcaciones para largos periodos de tiempo (por ende: oficiales, marineros, tropa de infantería, avituallamiento y material de guerra) y por último, depender de la geografía de lugar a asediar.³⁹

En lo tocante a la escala venezolana, los bloqueos fueron utilizados como estrategias para hostilizar a los opositores del gobierno que se nutrían de armas a través de buques piratas que llevaban sus pedidos a la costa más desprotegida. Por esta razón, el gobierno de Guzmán Blanco, a comienzo de abril de 1871, declara bloqueada las costas de Cumaná y de Maturín. A su vez, incomunica la navegación fluvial del Orinoco. También, los bloqueos fueron claves para las campañas militares de Apure (1871-72) y la de Coro.

Después de haber logrado la pacificación del país para abril de 1873, se propone la elección directa, pública y firmada del voto para elegir al presidente de los Estados Unidos de Venezuela. Resulta favorecido, en ese proceso eleccionario, Guzmán Blanco para ocupar el poder hasta 1877. Con el pasar de los días, su gobierno se convierte gradualmente en autocrático y personalista. Un claro ejemplo se manifiesta con la reforma constitucional de 1874. Con esta enmienda se ve cristalizado el sueño del Ilustre Americano por controlar no sólo la economía, la política, la sociedad, la cultura sino el destino del pueblo como: Regenerador de la República. Este proceso generó, como se ha manifestado anteriormente, fuerte rivalidad y discordia en las regiones, pero jamás llegan a alterar la firmeza de sus acciones centralizadoras. No obstante, llegan a expresar su resistencia a esos cambios emanados desde Caracas y articulados con las modificaciones constitucionales desarrolladas hasta ahora,

³⁹ *Ibidem*, pp. 13-14. Los británicos usaban su poderío naval para asediar las ciudades portuarias contrarias a partir del siglo XVIII. A través de los *Western Squadron* (1740) que era una fuerza de tarea en movimiento que patrullaba al Atlántico y el norte de Europa. Regresaban a puerto para reabastecer y recibir nuevas órdenes del Almirantazgo. Sólo la Gran Bretaña en gran parte del XVIII y el XIX se podía dar el placer de esa gran inversión en infraestructura de ese calibre.

en especial, el voto firmado y la pérdida del control regional, lo cual afectó el poder de mando de los caudillos dentro de sus provincias. Ciertamente que Coro era el epicentro de una fuerte oposición a la posición centralizadora de Guzmán Blanco, pues con ella, se ve amenazada su autonomía y el derecho de elección de sus propias autoridades.⁴⁰

A través de un proceso electoral en Falcón para elegir al presidente y demás figura del poder del estado; el candidato del General León Colina no puede vencer al favorito que impone, desde Caracas, el propio Guzmán Blanco, a mitad de 1874. No cabe duda de esta acción que vulnera la autonomía regional y otras razones de peso (enriquecimiento ilícito de Guzmán, la supresión de libertades públicas, desconocimiento de la Constitución de 1864 y persecución a los electores). A razón de este hecho rapaz, se produce un alzamiento del caudillismo regional que tiene dos flancos. El primer estallido se produce en la ciudad de Coro que llevó la jefatura del Gral. León Colina, para finales de octubre de 1874. La otra ala, de menor envergadura, la liderizó el caudillo zuliano, Gral. José Ignacio Pulido. Los dos personajes fueron figuras importantes dentro de la gestión guzmancista que ayudaron a la pacificación del país. Ahora, opositores a Guzmán Blanco por las razones descritas.

Para enfrentar las dos insurrecciones, el ejecutivo nacional y el Congreso deciden activar de nuevo los siete cuerpos del Ejército Permanente, la Milicia Nacional y la Marina de Guerra con el contingente de fuerzas pedidos a los Estados del país, cada caudillo fiel al gobierno de Abril debía aportar sus huestes. Las acciones militares y navales para aplastar a los alzados de Coro fueron cortas y poco cruentas en los cien días que duro el enfrentamiento armado. Se destinó un fondo económico para las operaciones castrense de un millón de venezolanos para los gastos de alistamiento, preparación logística y puesta en marcha de las acciones ofensivas del gobierno central, basadas en la elaboración de 12.000 piezas de vestuarios para uniformar (camisa, pantalón, quepis, frazada y alpargatas), 7000 fornituras, 4000 reses de ganado, 14.000 fusiles con su respectiva munición y fulminantes para poder sostener, en teoría, cuatro campañas dentro de la original.

⁴⁰ Isaac López. "Ni juntos, ni revueltos. Las constituciones de 1864 y 1881. Elementos críticos y una respuesta regional." En: *Ensayos Históricos. Anuarios del Instituto de Estudios Hispanoamericanos*. Caracas, N° 16, 2004, p. 98.



Aunado a esto, el apoyo de cuatro vapores de guerra listo para las acciones de bloqueo y dos transportes para movilizar el recurso humano y logístico.⁴¹

Con base en las acciones terrestres y marítimas, se produce un Decreto por parte del General en Jefe Guzmán Blanco, organizador superior del Grande Estado Mayor General del Ejército, para el 31 de octubre de 1874, Presidente constitucional de los EEUU de Venezuela, que declara cerrada y en estado de bloqueo las costas del estado Falcón, para sofocar el alzamiento a mano armada contra las instituciones políticas de la nación y en contra del gobierno general. Se procede a bloquear toda la costa falconiana, desde la desembocadura del río Tocuyo, hasta el río Oribono. Se prevé que ningún buque podrá traspasar el cercamiento que proceda de Europa, Estados Unidos de América, Curazao, Trinidad y Demerara. La embarcación que insista en traspasar la línea de bloqueo se le considerará violador del asedio. A menos que sean buques de guerra de las naciones amigas o neutrales, que podrán estar en el puerto de la Vela de Coro, pero no auxiliar a los enemigos de la regeneración. Para hacer efectivo este bloqueo se destinará una fuerza naval para poder ejecutar las acciones ofensivas.⁴²

Aunado a esto, se convoca a los dueños y armadores de barcos para que apoyaran a los buques de la Escuadra Nacional para sofocar la facción de Coro. El nervio principal serán siete vapores (*Bolívar, Guzmán Blanco, Liberal, Nutrias, Uribante Pacificador* y el remolcador *Progreso de la Época*), juntó cinco goletas (*Faro, General Ferrer, Jesurum, Veintisiete de Abril y Bolivita*) y ocho flecheras que estarán en constantes cruceros (Barcelona, Margarita y Coro), transportando tropas de infantería y material de guerra desde la aguas del territorio Amazonas hasta las costas del lago de Maracaibo, evitando las comunicaciones, pertrechos y recursos de los sublevados (apoyo de comerciantes curazoleños).⁴³

⁴¹ R. A. Rondón-Marquez. *Guzmán Blanco, el autócrata civilizador: Parábola de los partidos políticos en la Historia de Venezuela*. Caracas, Tipografía Garrido, volumen II, 1944, pp. 299-300.

⁴² “Decreto de 31 de octubre de 1874, que declara cerrada y en estado de bloqueo las costas del estado Falcón.” En *Leyes y Decretos de Venezuela*. Caracas, Biblioteca de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, N° 1925, tomo VII, 1984, p. 238. Este dictamen está concatenado con el arreglo de la Ordenanza de Corso del 30 de marzo de 1822.

⁴³ Estados Unidos de Venezuela. *Exposición que dirige el Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional*. 1875, pp. LXI-LXII.

Se concentró en el punto de Aguima, pequeña ensenada a 25 millas a barlovento de Cumarebo, la infantería, se desembarcó a fin que fueran a tierra, los buques navegaban de puerto en puerto (Puerto Cabello y La Guaira). Así mismo, se utilizaron los barcos (*Héroes de Abril, San Fernando y Nutrias*) de las compañías “Vapores del Orinoco” y “Vapores de Venezuela” que tenían su sede en el puerto fluvial de Ciudad Bolívar y llegaban hasta la isla de Trinidad en su recorrido habitual.

Por otro lado, los insurrectos que tomaron Coro fueron vencidos por el despliegue de la inmensa fuerza militar, jamás reunida en el país por Guzmán, que intimidó al bando en desobediencia. Se firma un tratado con los vencidos a comienzo de febrero de 1875, para darle fin a las hostilidades. El general León Colina y otros jefes se comprometieron a entregar las armas (llevados a los depósitos de las Guarniciones del Castillo Libertador, el Distrito Federal y el Castillo San Carlos de Maracaibo) y municiones. Posteriormente, se licenció a los oficiales subalternos, clases y tropas que participaron en el levantamiento de Coro.⁴⁴ Vuelve el ministro Manuel Gil a señalar con gran acento las acciones de hostilización del bloqueo contra los alzados, con lo siguiente:

Si Venezuela, à contar desde 1830, hubiera disfrutado del inestimable bien de la paz, esos 35 buques expedicionados sobre Coro, habrían tenido hoi (sic) la significación del incremento de nuestra marina mercante en esos cuarenta y pico de años transcurridos; pero todos sabemos lo que ha pasado: à la guerra permanente han seguido el desalientos en las empresas y la falta de recursos precisamente en aquellos que conocen los proventos que deja la navegación. Nadie, pues podrá negar, que, no teniendo marina la República, habiendo venido tan à menos su comercio costanero, esos 35 buques al servicio del Gobierno, equipados y arreglados en tan poco tiempo, es la mayor prueba que presenta el país de que el pensamiento de su regeneración, basado, por decirlo así, en la enérgica (sic) voluntad del General Guzman (sic)...⁴⁵

Después de la entrega respectiva del armamento y los materiales de guerra de los vencidos, a los oficiales generales de los siete cuerpos del Ejército terrestre que

⁴⁴ Francisco González Guinán, *Historia Contemporánea...*, tomo X, pp. 344-345.

⁴⁵ Estados Unidos de Venezuela. *Exposición que dirige el Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional*. 1875, p. XIX.



actuaron en la sofocación de la insurrección, se comienza de manera inmediata a desmovilizar y dismantelar el gran Ejército y la Escuadra Nacional que se empleó bajo el Dictamen Constitucional (1874), la cual sufre los efectos de la situación económica, por la baja de los precios internacionales del café venezolano; lo que motiva, al año subsiguiente, a reducir aún más la cantidad de efectivos en pie, de la fuerza permanente y la operativa de la Marina de Guerra (algunos vapores se volvieron a llevar a Saint Thomas para reparaciones respectivas).

Por ende, se forma una gran parada militar en Coro con un total de 22.000 hombres del Ejército activo, detrás están unos 8.000 individuos de reserva. Los gastos de la Campaña de Coro, arrojaron un costo de unos V-1.700.000 para el pago de los acreedores de la Compañía de Crédito que financiaron la gran operación militar; sin agregar los gastos por vestuario del contingente empleado, las armas y otros materiales de guerra.

Después de la gran ofensiva, la fuerza militar terrestres y naval de Coro, los 4.898 individuos se reducirán aún más, es decir, a 4000 efectivos del Ejército de Línea que serán utilizados en puntos estratégicos de la geografía nacional de Occidente, Oriente y estancar el componente terrestre en la Guarnición de Caracas, los Parques Nacionales más importantes y las fortalezas para utilizarlas cuando lo amerite las circunstancias políticas que pueda atravesar la República, en caso de una insurrección o desconocimiento de la autoridad centralizada de Guzmán Blanco.⁴⁶

En parte, superados los escollos impuestos por los enemigos que garantizaban sólo un ambiente de guerra en el territorio, la Fuerza Permanente fue reducida a las funciones de servicios en las guarniciones y los pocos puestos fronterizos existentes, con esas acciones se logra gobernar con cierta calma después de los vendales, hasta el año de 1877 que se hacen los preparativos para una nueva contienda electoral por la presidencia del país.

5. Conclusiones

Se entiende que los éxitos arrojados por las campañas militares desde 1870 hasta 1876, tuvieron un especial acierto, gracias al apoyo de los

⁴⁶ “Mensaje del General Guzmán Blanco, Presidente de la República al Congreso de 1875” *Mensajes Presidenciales*, t. I, p. 393.

siguientes factores con los cuales contó Guzmán Blanco y que fueron el apoyo para garantizar, a través de su espada y las bayonetas, el sosiego que tanto necesitaba Venezuela. El músculo económico del capital privado-comercial, los presidentes estadales y sus relaciones de poder en las regiones, el sostén de la costosa Escuadra Nacional a través de los bloqueos costeros, la recolección del armamento disperso, la reunión de contingentes de tropas (30.000) bien equipados y bien apertrechados, con armamentos propios de precisión (Remington) para las acciones castrense.

No se contribuye a conformar un verdadero Ejército con carácter Nacional, eso será con Cipriano Castro y Juan Vicente Gómez (1900-1935), pero sí una fuerza terrestre y de mar que disuadiera y aniquilará las insurrecciones regionales desde el mismo tiempo que se produjeran, y no sean, más adelante, un gran problema en todo el territorio nacional. Se denota, durante la regeneración abrilista (1873-1876), los esfuerzos por mejorar, optimizar y profesionalizar, en las medidas de las posibilidades, a pesar de las dificultades (improvisación, ignorancia y corruptela), la Marina de Guerra y por ende desarrollar una Escuadra Nacional cónsona con los avances industriales y sintonizada con el pensamiento estratégico: defensivo-ofensivo de la *Jeune Ecole* de finales de siglo XIX. A través de la adquisición de vapores con casco de hierro (blindaje), propela en la popa para aumentar la eficiencia y con artillería navalizada de disparo lineal para atacar o asediar al oponente. Este esfuerzo se acompañó con las mejoras de la infraestructura (Apostaderos y Capitanía de puerto y proyecto de astillero) como estaciones logísticas (Puerto Cabello y La Guaira) y la formación del recurso humano mariner (Escuela Náutica) que estuviera sintonizada con los cambios tecnológicos de la navegación a vapor.

El uso de vapores de guerra, goletas (vela) y flecheras dio una gran ventaja sobre sus oponentes para el rápido envío de tropa de infantería, armamento y material de guerra a las aéreas en conflictividad. El propio Guzmán Blanco allana el camino a su sucesor, le recomienda, seguir adquiriendo armamento concordante con los últimos avances y embarcaciones —buques monitores— adecuados a la costa marítima de poca batimetría, ríos y lagos de reducida profundidad en Venezuela. Por ende, le da mucha importancia, a través de su discursiva, de avizorar el potencial marítimo de la nación venezolana en el



sentido de proteger y resguardar el inmenso litoral marino, lacustre y fluvial del territorio ante las futuras embestidas de las insurrecciones o las amenazas de bloqueo naval, por parte de las grandes potencias de la época (Curazao, colonia ultramarina de Holanda en el Caribe, catalogada por Guzmán como arsenal permanente y cuartel general de los cabecillas opositores y los agentes perturbadores de su personalismo político).⁴⁷

⁴⁷ Germán Guía Caripe. *Las sublevaciones del “ejército sin general” y del “general sin ejército.” El uso racional de los recursos técnicos castrense contra los insurrectos de Coro (1874-1875).* Caracas, Trabajo de Ascenso para ascender a la categoría de Profesor Asistente, Universidad Simón Bolívar, 2014, pp. 104-106.

EL 21 DE MAYO DE 1879 EN LA PRENSA CHILENA. LOS DIEZ PRIMEROS DÍAS

**May 21, 1879 in the chilean press.
The first ten days**

Valentina Verbal
Stockmeyer

Licenciada en Historia por la Universidad de los Andes y
Magíster (C) en la misma disciplina por la Universidad de
Chile. Profesora de la Universidad Viña del Mar. Correo
Electrónico: valeverbal@gmail.com

Recibido: 11/08/2014

Aprobado: 12/09/2014

Resumen: Este artículo apunta a describir el modo en que la prensa chilena recibió la noticia del 21 de mayo de 1879, fecha en que se produjeron los combates navales de Iquique y Punta Gruesa, y a partir de la cual, emergió el héroe naval chileno: Arturo Prat Chacón. Sobre este personaje una gran pregunta que se plantea es: ¿existió realmente un fervor espontáneo en torno a su figura, o se trató, más bien, de una fabricación de las elites?

Palabras claves: 21 de mayo, prensa chilena, Guerra del Pacífico, construcción heroica.

Abstract: This paper aims to describe how the Chilean press received the news of May 21, 1879, when the naval battles of Iquique and Punta Gruesa were developed and the great Chilean naval hero Arturo Prat Chacon emerged. About this character a big question that arises is: Was there really a spontaneous fervor surrounding his figure, or was, rather, a production of the elites?

Key words: May 21, Chilean press, Pacific War, heroic construction.



1. Introducción

La Guerra del Pacífico (1879-1884) fue el conflicto bélico que enfrentó a Chile, por una parte, y al Perú y Bolivia, por otra. De ella, nacieron los más importantes héroes navales del Perú y Chile: Miguel Grau y Arturo Prat, respectivamente. La fecha del 21 de mayo de 1879, junto con la del 18 de septiembre de 1810, constituye la efeméride histórica más importante en el caso de Chile¹.

Pero ¿lo fue desde un comienzo? ¿De qué modo se enteraron los chilenos de los combates de Iquique y Punta Gruesa, acontecidos durante ese día? ¿Quiénes fueron sus protagonistas principales, al menos desde el lado chileno? ¿Existió realmente un fervor patriótico-popular con ocasión del sacrificio de los tripulantes de la *Esmeralda*, comenzando por la figura de Arturo Prat Chacón? O ¿se trató, en cambio, de una fabricación de las elites, deseosas de reclutar soldados para una guerra que se debía ganar?

A estas preguntas fundamentales intentaremos responder a través de dos medios de prensa: a) *El Mercurio de Valparaíso*, tempranamente fundado en 1827; y b) *El Estandarte Católico*, nacido en 1874². Nos abocaremos, *ex profeso*, a un marco cronológico acotadísimo, a los diez días siguientes al 21 de mayo de 1879. El motivo es claro: nos interesa conocer el impacto inmediato de la noticia en la sociedad chilena. Creemos que sólo de este modo es posible dilucidar la duda sobre si, por ejemplo, la adhesión a la figura de Arturo Prat fue popular y espontánea, o fabricada desde arriba.

Es importante recalcar que la historia militar no se reduce sólo a la narración de guerras y batallas. Abarca también, desde una mirada amplia y moderna, la historia de los civiles. Como señalamos en un trabajo anterior: “Responde a la pregunta de cómo la guerra influye en la población civil. Estudia, por ejemplo, el patriotismo, la sensación de victoria o derrota, la vida cotidiana, el desabastecimiento, el rol de la prensa, etc.”³.

¹ Además de celebrarse las *Glorias Navales*, el Presidente de la República dar cuenta al país del estado administrativo y político de la nación. Esto último en cumplimiento del inciso final del artículo 24 de la Constitución Política de la República de Chile.

² Raúl Silva Castro. *Prensa y Periodismo en Chile (1812-1856)*. Santiago, Ediciones de la Universidad de Chile, 1959, pp. 127 y ss., 248 y ss., respectivamente.

³ Valentina Verbal Stockmeyer. “La historia militar, rompiendo prejuicios”. En: *Anuario de la Academia de Historia Militar de Chile*, N° 27, Santiago, diciembre de 2013, p. 136.

La cuestión aquí abordada, aunque no con el mismo enfoque —que dice relación con el tratamiento de los acontecimientos por parte de la prensa—, ha sido estudiada latamente por la historiografía sobre la Guerra del Pacífico y, especialmente, sobre la figura de Arturo Prat. Justamente, con relación al impacto de Prat en la sociedad chilena, son dos los historiadores que vale la pena destacar: la del norteamericano William F. Sater, quien trata de explicarse intelectualmente la figura de Prat, y la del chileno Gonzalo Vial Correa, quien refuta a Sater, buscando explicaciones más simples al fenómeno⁴.

Recordemos que el 21 de mayo de 1879 acontecieron dos combates: el de Iquique y Punta Gruesa. En términos sencillos, los hechos fueron los siguientes. La escuadra chilena, que había estado bloqueando el puerto de Iquique (en ese entonces, peruano), decidió navegar al norte en busca de su símil peruano, que supuestamente se encontraba en el puerto del Callao. Pero el almirante Juan Williams Rebolledo, comandante de la escuadra chilena, decidió que se quedaran en resguardo del puerto las dos naves de peor calidad: la *Esmeralda*, al mando de Arturo Prat; y la *Covadonga*, a cargo de Carlos Condell.

Sin embargo, sucedió que las dos escuadras se cruzaron. Mientras la chilena se dirigía al Callao, la peruana avanzaba hacia el sur. De ahí que los dos principales buques de la escuadra peruana —el *Huáscar* y la *Independencia*—, se vieron en la posición favorable de enfrentarse a las dos peores naves del bando chileno. Sin embargo, sólo en el primero de tales combates resultó victorioso el Perú.

2. Las primeras noticias

De los dos periódicos utilizados en este trabajo, el primero que informó sobre los sucesos del 21 de mayo fue *El Estandarte Católico*, que lo hizo el 23 del mismo mes. En tanto, *El Mercurio de Valparaíso* comunicó lo sucedido con tres días de retraso, es decir, el 24 de mayo. *El Estandarte* publicó el parte del General en Jefe en Antofagasta, al Ministro de Guerra, basado en los datos proporcionados por el transporte *Lamar*:

⁴ William F. Sater. *La imagen heroica de Chile. Arturo Prat, Santo Secular*. Santiago, Ediciones Centro de Estudios Bicentenario, 2005. Gonzalo Vial Correa. *Arturo Prat*. Santiago, Editorial Andrés Bello, 1995.



Lamar arribado ayer tarde comunica: el 21 a las 8 A.M. *Huáscar* e *Independencia* atacaron en Iquique a *Esmeralda* y *Covadonga*.

Según conjeturas fundadas, la *Independencia* varó en Punta Gruesa, persiguiendo *Covadonga* que volvió y rompió fuegos sin respuesta.

Esmeralda entretanto combatía en el puerto con *Huáscar*, cuyas punterías eran poco certeras.

El combate duraba después de tres horas y media que *Lamar* perdió vista. Ignorase paradero resto de escuadra. Preparo aviso ocurrido. Convoy llegó sin novedad⁵.

Las primeras informaciones sobre el 21 de mayo eran bastante generales. Daban cuenta del resultado final del Combate de Punta Gruesa, pero no del de Iquique. Sobre esta última acción bélica, sin embargo, se informó sobre un hecho puntual que no deja de ser interesante desde un punto de vista militar: la mala puntería de la artillería del *Huáscar*, lo que (como bien se sabe, y además de otros factores) habría llevado al Comandante Grau a cerrar el enfrentamiento por la vía de los espolonazos. Pero de esto nos enteráremos en informaciones publicadas en los siguientes días. Asimismo, resulta factible concluir que el transporte *Lamar* presencié el inicio del combate y, por tanto, constató los yerros de la artillería peruana del *Huáscar*.

En edición del 24 de mayo, *El Estandarte* refería mayores detalles. Aunque, por ejemplo, aún no existía certeza plena sobre el fatal desenlace de la *Esmeralda*, situación que, sin embargo, sí se sospechaba:

Las noticias comunicadas por el *Lamar* han producido honda impresión de dolor y de zozobra así en la capital como en Valparaíso. La pérdida probable de la gloriosa *Esmeralda*, los peligros a que ha quedado expuesta la *Covadonga*, la facilidad, sobre todo, con que los peruanos han sorprendido a las dos naves más débiles de nuestra escuadra, prestan abundante materia para tristísimas consideraciones y no pocos temores imaginarios⁶.

⁵ “TELEGRAMAS COMBATE DE IQUIQUE”. En: *El Estandarte Católico*. Santiago, 23 de mayo de 1879, p. 3. Conservamos los titulares con mayúsculas del original. Sin embargo, en otros aspectos hemos actualizado la ortografía al tiempo presente.

⁶ Esteban Muñoz Donoso. “La honra está salvada”. En: *El Estandarte Católico*. Santiago, 24 de mayo de 1879, p. 2.

Aquí ya se apreciaba un sentimiento de desazón, probablemente de derrota, aunque esto último no parece ser tan claro. Además, al hablar de sorpresa, tácitamente, se comenzaba a cuestionar el abandono de las dos naves chilenas, encargadas, por mandato del almirante Williams, del bloqueo de Iquique. Lo que sí se deja en claro es la entrega heroica de los marinos chilenos:

Sin embargo, hay un motivo de consuelo y que debe en nuestro concepto bastar para conservar la serenidad de un pueblo viril en los desastres inevitables de la guerra. Juzgando según los datos recibidos, el valor chileno ha estado a la altura de su renombre, y si uno de nuestros buques sucumbe, sucumbe con gloria⁷.

Es posible afirmar que el primer juicio de valor realizado por la prensa chilena sobre los sucesos del 21 de mayo puede resumirse en el carácter heroico de los combates de Iquique y Punta Gruesa. Llama la atención de la prensa que la tripulación de dos barquichuelos de madera no dude en enfrentarse y, en su caso, dar la vida por la patria:

Si hubiésemos sabido que los soldados chilenos huían ante igual o menor número de enemigos; que dos de nuestros buques no se atrevían a atacar a dos contrarios y de igual fuerza, haríamos coro a los espíritus apocados que se llenan de desaliento a la noticia del primer fracaso, antes de conocer aún las circunstancias que pudieran convertir en victoria lo que se cree una derrota. Pero cuando sabemos que nuestros valientes compatriotas han luchado como buenos, cuando tememos que hayan sido víctimas de una sorpresa y de fuerzas muy superiores, pero dejando inmaculado y glorioso el estandarte de Chile, si bien el corazón llora la pérdida de algunas preciosas vidas, se consuela también con los resplandores de una heroica muerte⁸.

En suma, el *Estandarte*, al comunicar las primeras noticias sobre el 21 de mayo, informó superficialmente sobre los sucesos mismos, puesto que los datos recibidos fueron generales y aún no del todo seguros. Y, desde el primer momento, se pronunció conmovido por el sacrificio heroico de los marinos chilenos. Si hay un leve sentimiento de derrota militar, éste se vio compensado

⁷ *Ibidem.*

⁸ *Ibidem.*



por un triunfo de carácter moral. En este sentido, se percibió en la actitud de los marinos chilenos un motivo de esperanza para el futuro:

Abramos el corazón a la esperanza; aun falta mucho por saber sobre esa sorpresa con tanta gloria sostenida por nuestros valientes. De una cosa estamos ciertos, y ella debe consolarnos: la honra de Chile no ha sido enlodada, y sí, por el contrario, ha sido sublimada a mucha altura. ¡Esperemos!⁹

Aún no se culpaba directamente a nadie en particular por el abandono en Iquique de las dos naves chilenas. Aunque sí se insinuaba un cuestionamiento general. Se agregaba que, por el momento, no había que buscar al culpable de la sorpresa de Iquique, sino más bien “evitar que un cobarde desaliento se apodere del pueblo”¹⁰.

Veamos, ahora, que dice *El Mercurio de Valparaíso* en sus primeras informaciones sobre el 21 de mayo. En general, recalco los mismos puntos que *El Estandarte*. Como señalamos, informó de los sucesos a partir del día 24 de mayo. Puso el acento en la desigualdad material de las naves chilenas con respecto a los blindados peruanos. Y, al igual que *El Estandarte*, tampoco tenía claridad sobre el desenlace de los barcos chilenos:

¡Quién había de pensar que el mismo día en que nos quejábamos de la escasez de noticias y hasta de bolas, llegaría a sorprendernos una que con razón llegaría a contristar a todo el mundo! Y decimos esto, no porque dudemos del valor de nuestros marinos ni consideremos tampoco de gran importancia para nuestro material de guerra dos buques viejos de madera (suponiendo que hayamos perdido los dos) sino por el sacrificio de vidas que habrá costado mantener nuestra bandera a la altura en que la ha sabido conservar siempre nuestra marina¹¹.

Esta información subrayó el heroísmo de la tripulación chilena, añadiendo que estos sacrificios extremos ponían a salvo el honor de la patria¹².

⁹ *Ibidem.*

¹⁰ *Ibidem.*

¹¹ “La gran noticia de ayer”. En: *El Mercurio de Valparaíso*. Valparaíso, 24 de mayo de 1879, p. 2.

¹² *Ibidem.*

Más adelante se refirió a la impericia de la tripulación peruana, expresada en la duración de varias horas del combate (aludiendo al de Iquique, concretamente), el que “pudo ser la obra de sólo minutos”¹³. Por último, al igual que en *El Estandarte*, planteó dudas sobre el abandono de los dos buques chilenos más débiles: “En cuanto al suceso más desconsolador, el aislamiento en que han estado nuestros dos buques, no nos atrevemos a formar juicio desde que todavía se ignora cuál ha sido la causa de la imprevisión”¹⁴. En otro artículo, también del 24 de mayo, sostuvo una crítica algo más directa sobre este punto de carácter estratégico:

No podemos todavía darnos razón del abandono en que se hallaban la *Esmeralda* y la *Covadonga*, sabiendo que el *Cochrane* y la *Magallanes* habían quedado con ellas bloqueando a Iquique, ni menos explicarse como la escuadra peruana llegó a tener noticia del desamparo en que aquellos buques quedaban. Si ha habido imprudencia, porque otra cosa no puede haber habido lo sabremos más tarde y entonces no esquivaremos nuestra censura¹⁵.

En resumen, en los primeros dos primeros días de informaciones, 23 y 24 de mayo, ambos periódicos coinciden en varios aspectos: a) información general y nebulosa, por ejemplo: no hay certeza plena sobre el destino de las naves chilenas, en especial de la *Esmeralda*; b) desigualdad material de las fuerzas navales chilenas con respecto a las peruanas; c) como consecuencia del punto anterior, profundo heroísmo de los marinos chilenos; y d) cuestionamiento leve al abandono de las naves chilenas en Iquique, aunque aún no hay un juzgamiento directo a personas específicas, en particular al almirante Williams. Por otra parte, y como ya hemos visto, no se hacía aún mención a los protagonistas de ambos combates; éstos entrarán en “escena” a partir del lunes 26. Aclárese que por esos años los diarios no se publicaban los días domingos.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ “EN VEZ DE DESAFALLECER, ALENTEMOS MÁS”. En: *El Mercurio de Valparaíso*. Valparaíso, 24 de mayo de 1879, p. 2.



3. El Combate de Punta Gruesa

Según los periódicos investigados, desde el primer día existió certeza del hundimiento del acorazado peruano *Independencia*. No así, curiosamente, y como ya vimos, de la misma suerte corrida por la *Esmeralda*, buque chileno.

Un elemento interesante es que, comparando las fuerzas chilenas y peruanas, y haciendo un balance de los resultados de ambos combates, el 21 de mayo terminó siendo visto como un triunfo para Chile, especialmente por el hundimiento de la *Independencia*, considerado el principal de los buques de la escuadra peruana. A esta conclusión no se llegó en los días 23 y 24. Pero ya el 26 de mayo *El Mercurio* informó:

Había, pues, muy legítimo motivo para entusiasmarse, sobre todo después de los deplorables resultados que debían esperarse de una sorpresa en que nuestras naves no tenían ni siquiera la esperanza de la fuga, gracias al andar superior de los enemigos, ni tampoco la de varar, porque era salir de las llamas para caer en las brasas¹⁶.

Por otra parte, y además de la antedicha comparación material, llegó a ser frecuente el contrapunto en términos morales entre la actitud de los tripulantes de la *Independencia* con respecto a los de la *Esmeralda*. Los primeros, a diferencia de los segundos, habrían arriado su bandera, sin combatir hasta dar la vida:

Los buques chilenos habrían salido con honor aún rindiéndose sin combatir, porque el combate no era aceptable sino con un gran sacrificio. Pero lo aceptaron y no arriaron bandera: esto es heroico. ¿Y qué ha sucedido con la *Independencia*? Que a su impericia ha unido la cobardía izando bandera de parlamento. Esto es ridículo¹⁷.

El Estandarte, por su lado, se preguntaba y respondía lo siguiente:

“¿Por qué escapó la *Covadonga*?

Se cree que salió por orden del comandante de la *Esmeralda*, señor Prat, que la hizo salir en busca del resto de la escuadra, mientras él con su heroica nave sostenía un combate desesperado y enormemente desigual.

¹⁶ “Las noticias del sábado”. En: *El Mercurio de Valparaíso*. Valparaíso, 26 de mayo de 1879, p. 2.

¹⁷ “Comparen”. En: *El Mercurio de Valparaíso*, Valparaíso, 26 de mayo de 1879, p. 2.

La *Covadonga* tiene un rápido andar, al paso que la *Esmeralda* está con sus calderas en muy mal estado, y apenas si podrá andar seis millas por hora¹⁸.

Si bien el parte de Condell reconoció que Prat le ordenó “seguir sus aguas”¹⁹, señaló que resolvió poner proa al sur debido a la notoria superioridad del enemigo y a la consiguiente imposibilidad de triunfo. Probablemente, Prat habría hecho lo mismo, pero no lo hizo por carecer de la velocidad necesaria, amén del deplorable estado de sus calderas²⁰.

Sabemos que el principal error de la *Independencia*, comandada por Juan Guillermo Moore, fue haber insistido en buscar los espolonazos, después de los yerros de su artillería. Y la virtud de la *Covadonga*, dirigida por Carlos Condell, el haber navegado por los bajos con el objeto de provocar el varado del buque enemigo. Estas situaciones fueron descritas por la versión peruana del 21 de mayo²¹:

Mal manejada la *Independencia*, no conocedor, sin duda, su comandante de esa bahía y sus malos bajos, y por otra parte, deseando tomar el buque sin causarle grave daño, emprendió su persecución.

Pero sucedió que en vez de tomar rectamente al sur para ganarle la vanguardia a la *Covadonga*, que dentro de Molle tenía que describir una semicircunferencia para verse fuera de la ensenada, el blindado peruano tomó la retaguardia y emprendió la persecución del buque enemigo, el cual, muy pegado a la costa, daba todo su andar a la maquina para lograr la fuga. Tanto se acercó a la playa, que la guarnición que está en el Molle le hizo fuego de fusilería, al que la *Covadonga* contestó inmediatamente²².

Esta misma fuente informó sobre un hecho que hasta el día de hoy ha llevado, por el lado peruano, a cuestionar la conducta moral de Carlos Condell:

¹⁸ “SOBRE LA GUERRA”. En: *El Estandarte Católico*, Santiago, 24 de mayo de 1879, p. 2.

¹⁹ Pascual Ahumada. *La Guerra del Pacífico. Documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra que ha dado a la luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia*, Tomo I. Santiago, Editorial Andrés Bello, 1982, p. 296.

²⁰ Gonzalo Bulnes, *La Guerra del Pacífico*, Tomo I (Santiago, Editorial del Pacífico, 1955), pp. 181 y 182.

²¹ Publicada en *El Comercio de Iquique* y escrita por el periodista Modesto Molina. La citamos, porque fue transcrita íntegramente por la prensa chilena estudiada.

²² Pascual Ahumada, *La Guerra del Pacífico*, p. 310.



Debemos hacer constar para la historia un hecho que habla muy alto a favor de nuestra proverbial generosidad y que será un nuevo baldón para Chile. Mientras que en nuestra bahía el *Huáscar* arrió todas sus embarcaciones para socorrer a los náufragos de la *Esmeralda* que, a gritos pedían auxilio, del *Covadonga* se hacía fuego de rifle y ametralladora sobre los botes y la gente que nadando tomaba la playa, después de abandonar la *Independencia*²³.

Condell justificó su actitud de no rescatar a los sobrevivientes de la *Independencia* en la triple circunstancia de estar la *Covadonga* haciendo agua, de querer acudir en ayuda de los tripulantes de la *Esmeralda*, y, después de una milla de navegación hacia el norte, de percibir el acercamiento del *Huáscar*, lo que obviamente habría transformado una victoria inicial (en Punta Gruesa) en una derrota total, al enfrentarse, cara a cara, con el *Huáscar*²⁴. Moore, comandante de la *Independencia*, refutó este punto, señalando que el *Huáscar* fue avistado dos horas después de concluido el combate, cuando la tripulación derrotada ya se encontraba en tierra²⁵.

4. Las figuras de Condell y Williams

La figura de Capitán Carlos Condell de la Haza también fue resaltada por la prensa chilena, durante los primeros días en que se informó sobre los sucesos del 21 de mayo. Si bien no se le puso al mismo nivel de Prat, se le reconoció su lugar entre los héroes de la jornada del 21:

Digno compañero de Prat [Condell] y digno oficial de nuestra gloriosa marina militar. Se halló también en la toma de la *Covadonga* y es probable que también en Abtao. Entusiasta por su carrera siempre ha querido ser de los primeros en el combate.

Cuándo últimamente partía de Valparaíso nos decía en la confianza de la amistad, frotándose las manos:

²³ “EL COMBATE DE IQUIQUE. VERSIÓN PERUANA”. En: *El Mercurio de Valparaíso*. Valparaíso, 30 de mayo de 1879, p. 2. La obra citada de Ahumada suprime este y otros párrafos, al parecer, no convenientes para el lado chileno. Pascual Ahumada, *La Guerra del Pacífico*, p. 311.

²⁴ Pascual Ahumada, Pascual, *La Guerra del Pacífico*, p. 296.

²⁵ *Ibidem*, p. 306.

-¡Si nos encontrásemos en una con los peruanos! Ruegue, amigo mío, que nos toque hallarnos en el primer encuentro²⁶.

Los medios chilenos no dudaron en subrayar la valentía del comandante de la *Covadonga*, marcándose la diferencia con Prat en circunstancias ajenas a la voluntad propia, como ha de ser la fortuna:

Para el comandante Condell el premio debe ser tan esplendido como esplendido ha sido el triunfo.

Es un héroe: es otro Prat, con la sola diferencia de la fortuna. Aquel no pudo sobrevivir a su gloria, y éste ha tenido la dicha de verse glorificado en vida. Cambiados los papeles, es decir, Prat comandando la *Covadonga* y Condell la *Esmeralda*, el resultado habría sido el mismo: el que vive habría muerto, y el que lloramos habría vivido, para dar a Chile las mismas glorias que de seguro le dará su feliz compañero²⁷.

Como ya lo indicamos, las condiciones materiales de la *Esmeralda*, el desperfecto de sus calderas y su escasa velocidad, hicieron imposible que siguiera la misma suerte que su buque hermano. Prat, estratégicamente, hizo lo que pudo. Condell, en cambio, se vio en la posibilidad de alejarse de la *Independencia* y, dado el caso, forzarla al varamiento.

Y ¿qué decir, brevemente, del almirante Williams? ¿Cómo lo presentó la prensa en esos primeros días? Ya hemos dicho que no hubo una crítica categórica hacia su persona. Ésta vino después con ocasión de las sucesivas correrías del *Huáscar* y, especialmente, a partir de la captura del transporte chileno *Rimac*, acaecida el día 23 de julio de 1879. Sin embargo, su figura ya se presentaba como polémica, en términos de que algunos insinuaban una crítica y otros tendían a defenderlo. Entre los primeros, léanse estas palabras del *Estandarte* del 24 de mayo:

¿Cómo ha podido Williams Rebolledo dejar solos, absolutamente desamparados en Iquique a la *Esmeralda* y la *Covadonga*? Nunca estuvieron solos estos buques durante el bloqueo: los acompañó siempre por lo menos uno de los blindados, el *Cochrane* o el *Blanco Encalada*.

²⁶ “Comandante Prat”. En: *El Mercurio de Valparaíso*. Valparaíso, 26 de mayo de 1879, p. 2.

²⁷ “¡Que gloria y que héroes!”. En: *El Mercurio de Valparaíso*. Valparaíso, 28 de mayo de 1879, p. 2.



¿Por qué no se hizo otro tanto en la última salida de la escuadra? ¿Cómo no previó ésta una sorpresa por parte de los peruanos?²⁸

En tanto, *El Mercurio*, en uno de sus artículos, si bien no se pronunció a favor, le concedió el beneficio de la duda:

Todo el mal ha estado en no encontrar el convoy que se buscaba; pero como el comandante de la escuadra no teniendo alambre eléctrico que le anunciase con firmeza el movimiento del enemigo, no podía disponer de más medios indagatorios que sus conjeturas, lo único que puede enrostrársele es no haber sido buen adivino; lo cual no es dado sino a esos seres excepcionales que se llaman genios y que aquí como en todas partes son hoy escasos²⁹.

Sin entrar a juzgar la conducta del Almirante, resulta innegable que desoyó el plan del gobierno, destinado, en los primeros días de la guerra, a atacar el puerto del Callao, cuando la escuadra peruana se encontraba en reparaciones. En segundo término, cuando se decidió a tomar la iniciativa, luego de que bloqueo de Iquique no había fructificado, dejó atrás al transporte de carbón *Matías Cousiño*, esencial para una misión como la que se estaba llevando a cabo³⁰.

Este punto de la campaña naval de la Guerra del Pacífico amerita una mayor profundización, pero no es difícil ver en la persona de Williams un hombre terco que buscó la victoria segura. En un sentido semejante, Sater critica a Williams, mostrando, entre otros aspectos, las intenciones político-presidenciales del comandante de la escuadra³¹.

5. El Combate de Iquique

El 25 de mayo tocó domingo, día de la semana en el cual, en ese tiempo, no se publicaban medios de prensa. Esto hace que recién el 26 de mayo se

²⁸ "SOBRE LA GUERRA". En: *El Mercurio de Valparaíso*, Valparaíso, 24 de mayo de 1879, p. 2.

²⁹ "No adelantemos juicios". En: *El Mercurio de Valparaíso*. Valparaíso, 28 de mayo de 1879, p. 2.

³⁰ La falta de un transporte de carbón fue invocada por Williams, en el mes de abril, para negarse a atacar el Callao.

³¹ William F. Sater, *La imagen heroica en Chile*, pp. 57-60.

comenzó a informar, todavía superficialmente, sobre los sucesos mismos del día 21. Ya se sabía del hundimiento de la *Esmeralda* y, sobre todo, el heroísmo de los marinos chilenos comenzaba a personificarse en hombres de carne y hueso, especialmente en Arturo Prat. Anteriormente, en cambio, se había destacado este heroísmo en abstracto, sin hacer referencia a personajes determinados y a hechos particulares. Veamos como *El Estandarte Católico* informó el día 26:

Telegramas recibidos en este momento avisan que el HEROICO PRAT³² murió sobre el puente del *Huáscar* abordándolo con cuatro de los suyos.

Muerto él, sus oficiales cumplieron como héroes la orden de su jefe. Dieron fuego a la Santa Bárbara.

La *Esmeralda* voló al costado del *Huáscar*. Éste tiene que haber quedado muy maltratado.

El *Huáscar* ha pagado cara su victoria. Ha perdido gloria y honor.

La *Esmeralda* voló.- El *Huáscar* fugó³³.

Aquí se destacó (incluso con mayúsculas) el heroísmo de un hombre concreto, Arturo Prat, considerado capaz de abordar el *Huáscar* y morir en nombre de su patria. Como consuelo de esta derrota material, se puso el acento en un aspecto moral: la gloria y el honor. Sin embargo, y más allá de estos datos todavía generales, recién el 28 de mayo se comunicaron aspectos fidedignos y más específicos de los sucesos del 21. El 28, en efecto, *El Mercurio* transcribió una editorial del *Diario Oficial*³⁴:

El 21 sucumbió la *Independencia*, el 21 también emprendió su trabajosa retirada la gloriosa *Covadonga*, y sin embargo el *Huáscar*, que no pudo acudir en auxilio de aquella nave peruana, tampoco pudo ponerse en persecución del vencedor, sino tres días después de consumado el desastre. Por consiguiente, debemos suponer en buena lógica: o que las operaciones del *Huáscar* están dirigidas con debilidad y torpeza, puesto que en la fácil empresa de acabar entre él y la *Independencia* con las dos goletas chilenas, no sólo sucumbió uno de los blindados agresores, sino

³² El destacado es del periódico.

³³ “Suplemento a *Los Tiempos*”. En: *El Estandarte Católico*. Santiago, 26 de mayo de 1879, p. 3.

³⁴ Es normal, en ese tiempo, que medios de prensa se citen unos a otros, incluso transcribiendo informaciones completas de otros.



que fue imposible al otro impedir el desastre y capturar la *Covadonga*; o que el *Huáscar* sufrió serias averías en el combate con la *Esmeralda*, las que le han impedido obrar con más oportunidad y energía³⁵.

Es bastante lo que se podría comentar de este texto, pero limitémonos a señalar el hecho de la certeza plena de los resultados de los combates del 21. En lo que respecta al de Iquique, se señalaron dos puntos: a) el hundimiento de la *Esmeralda* (esto no se desprende directamente de la cita anterior, pero sí de otras partes del mismo artículo); y b) la situación del *Huáscar*, el que se suponía debilitado como consecuencia de las averías provocadas por la artillería de la *Esmeralda*.

La versión peruana del 21 de mayo, citada más arriba, recalcó los siguientes puntos, entre otros: a) la *Esmeralda*, al ser víctima de la artillería de tierra, dispuesta por el general Buendía, decidió moverse mar adentro, acercándose a la posición del *Huáscar*; b) producido este acercamiento, y al ver la imposibilidad de la rendición de la tripulación chilena, el comandante Grau emprendió el ataque por la vía de los espolonazos; c) el capitán Prat abordó el buque enemigo bajo el grito “¡al abordaje muchachos!”, siendo éste y sus seguidores casi inmediatamente muertos; d) la *Esmeralda*, producto de los espolonazos y cañonazos del *Huáscar*, se hundió con la bandera al tope, después de haber combatido por varias horas; y e) la caballería de Grau al rescatar a los naufragos chilenos, entre los que se contaban los oficiales Luis Uribe y Francisco Sánchez, el cirujano Cornelio Guzmán, el contador Juan Goñi, entre varios otros (la cifra total ascendería a unos 40 hombres).

El Mercurio, el mismo día 28, publicó una descripción del combate. Aquí no sólo se destacó el heroísmo de Prat y de sus hombres, sino también el sentido táctico del comandante de la *Esmeralda*:

El comandante Prat viendo que no podía batirse con el *Huáscar* en alta mar, colocó su buque al lado de la maestranza de Iquique, de modo que el *Huáscar* no pudiera dispararle sin hacer al mismo tiempo inmenso daño en el pueblo. Una vez que el *Huáscar* se encontró a tiro de cañón con la *Esmeralda*, el comandante Grau le intimó rendición, contestándole Prat a cañonazos³⁶.

³⁵ “La Guerra (editorial del *Diario Oficial*)”. En: *El Mercurio de Valparaíso*. Valparaíso, 28 de mayo de 1879, p. 2.

³⁶ “El *Huáscar* y la *Esmeralda*”. En: *El Mercurio de Valparaíso*. Valparaíso, 28 de mayo de 1879, p. 2.

Esta información señaló la negativa terminante de Prat de aceptar la rendición y, además, la inicial búsqueda de una solución táctica, la que finalmente no dio los resultados esperados, debido a la artillería peruana de tierra y a los posteriores espolonazos del blindado enemigo. Cabe señalar dos detalles de importancia. El primero es que, inicialmente, el *Huáscar* no se acercó a la *Esmeralda*, sino hasta la distancia aproximada de 600 metros, debido a una información errada, según la cual el buque chileno se encontraba protegido por una línea de torpedos³⁷. El segundo es que el buque chileno no pudo seguir los pasos del *Lamar* y de la *Covadonga*, embarcaciones ambas que se dirigían hacia el sur. En este sentido, Gonzalo Bulnes señala que “Prat, aun queriéndolo, no habría podido hacer lo mismo, porque con haber levantado ligeramente la presión del vapor, las viejas calderas de su buque reventaron, y la maquina no estaba en aptitud de desarrollar un andar de dos a tres millas por hora”³⁸.

El punto anterior resulta interesante, porque el heroísmo de Prat se explica no por un acto temerario e irreflexivo de su parte, que habría consistido en buscar la muerte en sí misma, sino porque, ante la disyuntiva inevitable del enfrentamiento, se negó a la rendición, pese a haber gozado de tal posibilidad.

Aclarando que no es el objeto de este trabajo describir en detalle el combate mismo, agreguemos un último punto, más arriba insinuado. Y es que la mayoría de los tripulantes de la *Esmeralda* murieron acibillados o ahogados, siendo los sobrevivientes caballerosamente rescatados por decisión del comandante del *Huáscar*, Miguel Grau. Este último aspecto es corroborado por cartas de varios de los sobrevivientes, publicadas en la prensa chilena, también en los diarios revisados³⁹. Por ejemplo: de Luis Uribe, Vicente Zegers, Arturo Wilson, Francisco Sánchez, etc. En la carta de Uribe de fecha 23 de mayo, dirigida a don Jacinto Chacón, tío de Arturo Prat, se leen las siguientes palabras:

El día 21 del presente fuimos atacados por el *Huáscar*. Después de cuatro horas de combate la *Esmeralda* se fue a pique al tercer espolonazo

³⁷ Gonzalo Bulnes, *La Guerra del Pacífico*, p. 182.

³⁸ *Ibid.*, pp. 181 y 182.

³⁹ Estas cartas pueden verse en Pascual Ahumada, *La Guerra del Pacífico*, pp. 300 y ss. *El Mercurio* publica una selección de estas misivas el día 29 de mayo en su página 2. *El Estandarte* lo haría, parceladamente, el mismo día y en ediciones siguientes.



del *Huáscar*. El pobre Arturo ha muerto como un héroe; cayó al pie de la torre del *Huáscar*. Su memoria ha sido respetada y encomiada por amigos y enemigos. Quédele el consuelo de que ha muerto como un valiente y que las autoridades de este puerto lo han enterrado con todos los honores que merecían su valor y su rango⁴⁰.

6. A modo de conclusión: Los orígenes de la “Pratmanía”

Como ya se indicó, el primer sentimiento que recoge la prensa chilena sobre el 21 de mayo es el de valorar el sacrificio heroico de los marinos chilenos, en especial el de Arturo Prat y sus subalternos. El fervor popular que generó en Chile el acto de Prat llevó a un autor peruano, Roberto Hernández, a hablar de la existencia de una “pratomanía”⁴¹. Gonzalo Vial, quizás recogiendo este mismo término, titula un apartado de su biografía del héroe bajo el epígrafe de “la pratmanía y sus explicaciones”⁴².

Pues bien, una pregunta clave que cabe plantearse es si esta pratmanía fue inmediata y espontánea; o, por el contrario, se trataría de un fenómeno gradual y obra, tal vez, de una cierta construcción artificial, emanada de quienes detentaban el poder⁴³. Esto último con el objeto de elevar la moral patriótica de los chilenos y, por extensión, aumentar el contingente de soldados reclutados, dispuestos a combatir por la patria.

Basta una rápida hojeada de la prensa de los primeros días para darse cuenta que no sólo, como ya se dijo, se valoró en abstracto —de manera racional— el acto heroico de Prat, sino que se generó un espontáneo sentimiento de admiración por los marinos chilenos. Como colectivo, pero particularmente personificado en la figura de Arturo Prat. Por otra parte, a la

⁴⁰ “Cartas de Iquique”. En: *El Mercurio de Valparaíso*. Valparaíso, 29 de mayo de 1879, p. 2. En *El Estandarte* esta carta es publicada en misma fecha en la página 3. También Pascual Ahumada, *La Guerra del Pacífico*, p. 301.

⁴¹ William F. Sater, William F., *La imagen heroica en Chile*, p. 21.

⁴² Gonzalo Vial, *Arturo Prat*, pp. 262-265.

⁴³ A esta pregunta, nos hemos referido de manera sintética en un artículo de prensa: Valentina Verbal, “Arturo Prat: ¿construcción oligárquica o fenómeno espontáneo?”. En: *El Dinamo*. 23 de mayo de 2012. Disponible en: <http://www.eldinamo.cl/blog/arturo-prat-construccion-oligarquica-o-fenomeno-espontaneo/> [último acceso: 23 de enero de 2014].

luz de las informaciones comunicadas por la prensa, no cabe duda que se trató de un fenómeno que, si bien fue incentivado por los grupos dirigentes, caló profundamente en el pueblo, en todos los estratos socioeconómicos.

El mismo 24 de mayo, día en que *El Mercurio de Valparaíso* informó por primera vez sobre los sucesos del 21, se dio cuenta de la efervescencia popular con que fue recibido el heroísmo de los chilenos. Aclárese, como ya se dijo, que en este día aún no se personificó dicho heroísmo, sino que se trató de un concepto general, en el que habrían estado implicados, por igual, tanto los tripulantes de la *Esmeralda* como de la *Covadonga*:

Ayer no se ha visto más que gente reunirse en corros de nuestras calles y plazas, comentando y discutiendo las graves noticias llegadas por el cable. Inútil es decir que a nada se arribaba, por la deficiencia y laconismo de las partes, si bien todos concluían por dar como perdida del todo a la *Esmeralda* y salvada la *Covadonga*, en el caso de que hubiese varado realmente su poderosa y rápida perseguidora⁴⁴.

El 26 de mayo (recordemos que el día 25 tocó domingo y no hubo prensa) el mismo *Mercurio* informó sobre “una banda de música que bajó del cerro San Antonio, y recorrió las calles hasta la Merced seguida por algunos miles de ciudadanos que manifestaban su entusiasmo por medio de estrepitosos y unísonos vivas”⁴⁵. También en misma edición se habló de que en “cuanto se tuvo conocimiento de las noticias transmitidas por el cable, las campanas de la Matriz y San Francisco fueron echadas a vuelo”⁴⁶.

Sería largo enumerar y describir las múltiples actividades que, desde el primer día, se realizaron para ensalzar el sacrificio heroico de los marinos chilenos, personificados especialmente en la figura de Prat. La prensa de esos días informó sobre los varios *meeting* que se efectuaron, con sus consiguientes discursos. Uno de ellos, en que intervino Eduardo de la Barra, surgió como consecuencia de una reunión espontánea del pueblo en la Plaza de la Intendencia⁴⁷.

⁴⁴ “Los grupos y los comentarios”. En: *El Mercurio de Valparaíso*. Valparaíso, 24 de mayo de 1879, p. 2.

⁴⁵ “Banda de música”. En: *El Mercurio de Valparaíso*. Valparaíso, 26 de mayo de 1879, p. 2.

⁴⁶ “Repiques de campanas”. En: *El Mercurio de Valparaíso*. Valparaíso, 26 de mayo de 1879, p. 2.

⁴⁷ “Discurso de Eduardo de la Barra”. En: *El Mercurio de Valparaíso*. Valparaíso, 26 de mayo de 1879, p. 2.



Pero, quizás, son dos los hechos que simbolizaron de mejor manera esta “pratmanía”: a) el deseo de construir un monumento a los héroes del Combate de Iquique; y b) el de adquirir una nueva *Esmeralda*. Sobre el primero de estos hechos, interesante nos parece esta proclama del Intendente de Valparaíso, Francisco Echaurren:

En medio de la profunda emoción que agita en estos momentos el alma de todos los ciudadanos, cuando han llegado las primeras noticias del heroísmo más esplendido y del sacrificio más noble de nuestros bravos marinos, cuando la vieja y querida *Esmeralda* termina su gloriosa existencia con el reto más sublime de abnegación y de amor por el nombre y por las glorias de Chile y cuando la pequeña *Covadonga* destroza con valentía sin igual al blindado peruano *Independencia*, toca a todos los hombres de patriotismo que admiran las grandes virtudes de los héroes, dar principio, sin pérdida de un instante, a la obra de justicia, de honor y de conmemoración nacional.

Desde el mismo momento en que se ha recibido la noticia de ese brillante triunfo y de tan sublime sacrificio que tiene escasos ejemplos en la historia de los pueblos, por mi parte yo, que he sido un antiguo admirador de nuestra marina y también antiguo amigo de sus jefes y oficiales, me hago un honor y un deber en invitar a todos los hombres de corazón y patriotismo para que contribuyan con su óbolo a una suscripción nacional para levantar un monumento de gloria a los héroes que tan noblemente sucumbieron en el combate de Iquique⁴⁸.

Esta proclama fue bien acogida y dio lugar a la formación de una comisión destinada a la recolección de fondos para la erección del monumento. Esta comisión quedó integrada, entre otras, por las siguientes personalidades: Mariano Casanova, Galvarino Riveros, Salvador Donoso, Juan E. Mackena, Máximo R. Lira, J. D. F. R. Budge, Tomás Eastman, Santiago Lyon⁴⁹.

En ese momento, no se conocían aún noticias detalladas del Combate de Iquique, aunque ya se tenía certeza del hundimiento de la *Esmeralda* y del sacrificio de su tripulación. Y, sin embargo, la idea del monumento fue

⁴⁸ “Monumento”. En: *El Mercurio de Valparaíso*. Valparaíso, 26 de mayo de 1879, p. 2.

⁴⁹ “Monumento a los héroes de la *Esmeralda*”. En: *El Mercurio de Valparaíso*. Valparaíso, 26 de mayo de 1879, p. 2.

consecuencia inmediata—automática, podría decirse— de las noticias arribadas desde el norte. Además, se trató de una decisión prácticamente unánime. En la prensa revisada, no hemos encontrado artículos contrarios a esta iniciativa o que planteen puntos de vista en alguna medida diferentes. Consígnese que el monumento en cuestión fue definitivamente inaugurado el 21 de mayo de 1886 “en una grandiosa ceremonia pública, con tropas formadas y un discurso del Presidente don Domingo Santa María, quien corrió las banderas y dejó las estatuas descubiertas”⁵⁰.

La segunda de las grandes iniciativas, más difícil de realizar, era la adquisición de una nueva *Esmeralda*. El *Estandarte Católico*, en su edición del 26 de mayo, informó que: “Se ha iniciado en esta capital una suscripción popular para comprar un buque de guerra que lleve el nombre del que en el combate con el blindado peruano *Huáscar*, se hundió en las aguas del Océano”⁵¹. El sentido de esta iniciativa puede entenderse a la luz de las siguientes palabras:

Teniendo presente que la corbeta *Esmeralda*, representaba en nuestra marina de guerra las más puras glorias, y que hoy ha desaparecido dejando en la historia militar de Chile el recuerdo del más altivo heroísmo; que para mantener en la escuadra la tradición del honor y del deber es conveniente que la *Esmeralda* forme en sus filas y con su presencia recuerde a toda la marina chilena que en frente de los enemigos de la patria no hay para ellos sino dos caminos: el de la victoria y el de la muerte heroica; que la nueva *Esmeralda* será doblemente querida si debe su nacimiento a un movimiento popular; que con una pequeña suscripción por individuo, siempre que se colecte en toda la república, hay lo bastante para adquirir una hermosa corbeta de madera de poderosa maquina destinada a recibir el hermoso nombre de *Esmeralda*⁵².

Este párrafo es un extracto del documento constitutivo de una comisión destinada a recolectar fondos en todo el país con el objeto de adquirir un buque que lleve el nombre del recientemente hundido. Pero ¿quién era Prat

⁵⁰ Rodrigo Fuenzalida Bade. *Vida de Arturo Prat*. Santiago, Editorial Andrés Bello, 1974, p. 430.

⁵¹ “Nueva Esmeralda”. En: *El Estandarte Católico*. Santiago, 26 de mayo de 1879, p. 3.

⁵² “Nueva Esmeralda”. En: *El Mercurio de Valparaíso*. Valparaíso, 26 de mayo de 1879, p. 2.



para los chilenos los primeros días en que la prensa dio a conocer los eventos del 21 de mayo, particularmente los de Iquique? Un completo desconocido. Al igual que los otros tripulantes de la *Esmeralda* y la *Covadonga*.

El día 27 de mayo *El Mercurio* dio a conocer una breve biografía de Prat, escrita por José Bernardo Suárez. Estos “Apuntes biográficos del Comandante Prat”, después de reseñar su hoja de servicios en la Armada, destacaban algunos aspectos de su vida personal:

Su inteligencia, su actividad y su memoria eran asombrosas: pereciéndole estrecho el ancho campo que le mostraba la marina, hizo solo, sin maestros, y en poco tiempo sus estudios de abogado, y rindió brillantes exámenes de cuarenta y tantos ramos que hoy se requieren para optar a esta honorable profesión: era el primero y el único marino chileno que tenía el título de abogado⁵³.

Y sobre el acto heroico mismo, Suárez no dudaba en señalar que:

El capitán don Arturo Prat ha sido un segundo Nelson, quien jamás conocido el miedo ni aun siendo niño. Como aquel célebre marino inglés pereció gloriosamente sobre la cubierta de su buque, con una diferencia a favor del héroe chileno; es, a saber, que Nelson fue muerto en el combate por una metralla enemiga, y Prat ha preferido hacer saltar su buque y morir con todos sus compañeros antes de caer en manos de los peruanos⁵⁴.

Resulta claro que la figura de Prat era ensalzada con exageración: se le ponía al nivel de los grandes héroes de la historia universal. Nos parecen más realistas las impresiones de la siguiente editorial, ya de 28 de mayo, del mismo *Mercurio*:

Ciertamente, los soldados y los marinos tienen el deber de ser bravos. Pero lo que hicieron los tripulantes de la *Esmeralda* en Iquique fue algo más que cumplimiento del deber. Por deber se lucha hasta que faltan el vigor en el brazo y el aliento en el alma, hasta que las fuerzas físicas se agotan, hasta que el instinto de la propia conservación recobra todo su imperio.

⁵³ “Apuntes biográficos del Comandante Prat”. En: *El Mercurio de Valparaíso*. Valparaíso, 27 de mayo de 1879, p. 2.

⁵⁴ *Ibid.*

Cuando se ha hecho eso, el deber está cumplido. Después los más valientes pueden rendirse sin deshonra, rodeados del respeto universal que siempre se tributa a las desgracias heroicas.

Arturo Prat, sin embargo, no entendió su deber así. Luchó mientras pudo asentar su pie en las tablas desunidas de su buque, para morir enseguida al pie de su bandera o en la cubierta del buque enemigo como los paladines de épocas que nos parecen legendarias. ¿Acaso hay en el código de honor de la marina chilena algún artículo nuevo que dice: cuando los defensores de la honra nacional no pueden luchar, tienen el deber de morir?⁵⁵

Aquí se reconocía el sentido del deber de Prat, no aceptando nunca la rendición. La gran pregunta es: ¿por qué Prat causó tanta “sensación” en la sociedad y en el pueblo chileno? ¿A qué se debió su inmediato ascenso al altar de los héroes patrios?

El norteamericano William F. Sater, quien ha estudiado a fondo el tema, sostiene que “el público chileno en 1879 no eligió a Prat por su actuación pragmática, sino por lo que representaba. Él encarnaba el espíritu de sacrificio satisfecho. No importaba lo que había logrado, sino lo que era. Prat murió por Chile, y un análisis de varias fuentes como la prensa, debates del Congreso y reuniones públicas de aquellos días, nos demuestra que fue su inmolación lo que lo hizo un héroe a los ojos de sus compatriotas”⁵⁶.

Sater va más allá y se pregunta sobre la raíz de fondo de esta elección de Prat como héroe nacional. Las explicaciones que da son múltiples. Por ejemplo, se detiene en la influencia de la Iglesia, al introducir en el caso de Prat, la idea de martirio, casi comparándolo con el mismo sacrificio de Cristo⁵⁷. Luego busca otras razones más prácticas, entre ellas el deseo de las elites de compensar la pérdida de la *Esmeralda*, de levantar la moral del país, de generar un clamor de venganza, etc.⁵⁸

Si bien Sater reconoce el inmediato impacto de Prat en la comunidad chilena, pensamos que se equivoca al buscar explicaciones del fenómeno

⁵⁵ “Dos ideas felices”. En: *El Mercurio de Valparaíso*. Valparaíso, 28 de mayo de 1879, p. 2.

⁵⁶ William F. Sater, *La imagen heroica en Chile*, p. 62.

⁵⁷ *Ibid.*, pp. 64 y ss.

⁵⁸ *Ibid.*, p. 67.



demasiado artificiosas, alejadas de los hechos reales. Adolecen, como señala Vial, de “una excesiva sofisticación”, ya que “la realidad resulta a la vez más simple y más profunda que semejantes hipótesis”⁵⁹. Son otras las razones que da Vial, refutando a Sater⁶⁰, entre las cuales se cuentan las siguientes: a) que los chilenos admiramos a los muertos cuando mueren por una causa, y b) que es falso que los pobres carezcan de pensamientos nobles y elevados, los que perfectamente pueden explicar la “pratmanía” popular, sin acudir a explicaciones tan complejas⁶¹.

Por lo demás, el hecho mismo del carácter espontáneo de la adhesión popular a Prat echa por tierra la existencia de otros factores más rebuscados. Otros ejemplos de esta adhesión, además de los ya mencionados, fueron los múltiples himnos y poemas, escritos por estudiantes, no todos de sectores altos o acomodados. La prensa que hemos revisado transcribe una gran cantidad de estas composiciones. Otro podría ser el hecho, como lo consigna Vial, de que una gran mayoría de recién nacidos, desde mayo en adelante, hayan sido bautizados con los nombres de Arturo y de Esmeralda⁶².

Nos ha quedado claro, a la luz de la prensa revisada, que el impacto de los sucesos del 21 de mayo fue profundo en el conjunto de la sociedad chilena, y no sólo en sus estratos dirigentes. Por otra parte, nos parece artificiosa la posibilidad de que la figura de Prat y la denominada “pratmanía” haya sido consecuencia de una especie de construcción elitaria, al menos de manera inmediata, después de recibidas las noticias provenientes del norte.

Sin descartar que la figura de Prat haya sido una de las más instrumentalizadas a lo largo de la historia de Chile, lo que demuestra Sater a lo largo de su obra, pensamos que su “canonización” se da de una manera espontánea. No parece plausible que dos medios de prensa, de distintas ciudades, y considerando las comunicaciones de la época, se pongan de acuerdo para “fabricar” un héroe de guerra de un día para otro.

⁵⁹ Gonzalo Vial, *Arturo Prat*, p. 264.

⁶⁰ Vial basa su contradicción no en el libro de Sater ya referido, sino en un artículo anterior, titulado: “Arturo Prat, símbolo de los ideales nacionales ante la frustración chilena”. En: Hernán Godoy, *Estructura social de Chile*. Santiago, 1971.

⁶¹ Gonzalo Vial, *Arturo Prat*, pp. 264 y 265.

⁶² *Ibid.*, p. 245.

APUNTES HISTÓRICOS SOBRE LA NAVEGACIÓN ENTRE LOS RÍOS COJEDES Y ORINOCO

Historical notes on the navigation between the rivers Cojedes and Orinocos

Argenis Agüero

Antropólogo (UCV), MSc. Historia (UC), Candidato a Doctor en Historia (UCAB), Jefe Dpto. antropología Fundación La Salle, Campus Cojedes. Correo Electrónico: argenis.aguero.5454@gmail.com.

Alexandra Romero

Licenciada Educación Mención Ciencias Sociales (Universidad de Carabobo), Docente L.N.B. Pbro. Luis M. Sucre. Correo Electrónico: ermisz@gmail.com

Recibido: 12/08/2014

Aprobado: 15/09/2014

Resumen: La evolución histórica del uso de los caminos de agua en lo que es el actual territorio venezolano se inició, desde tiempos inmemoriales, con la espontaneidad y naturalidad que caracterizaron los modos de vida de los primeros grupos humanos, muchos de los cuales dejaron el nomadismo para asentarse en tierras llaneras, ello se logró gracias a los grandes ríos y sus afluentes, cuyas márgenes les sirvieron de asiento poblacional. Al comienzo de la conquista las tierras cojedeñas estaban pobladas por grupos aborígenes; un siglo después llegaron los misioneros a colonizar el territorio, proceso sustentado en la utilización de los indígenas que habitaban las riberas del Orinoco y el Apure, trasladados desde el gran río hasta afluentes como el Cojedes, El Pao o El Tinaco, conformando un estrecho vínculo entre el padre río y los cojedeños. De hecho, la fundación del pueblo de El Baúl, en 1744, se ejecutó con aborígenes trasladados desde el Apure y el Orinoco, siendo ejemplo evidente de la estrecha relación histórica que ha existido entre el gran río y el estado Cojedes. A partir de 1830 se intensificaron los movimientos que utilizaban, desde El Baúl, la vía fluvial del sistema del río Cojedes, remontando aguas arriba hasta tierras del actual estado Portuguesa, y aguas abajo por diversos cauces fluviales que conducen hasta San Fernando de Apure



y Ciudad Bolívar. Luego, en la segunda mitad del siglo XIX se produjo un importante desarrollo en la zona de los llanos venezolanos debido al aprovechamiento del eje conformado por los ríos Cojedes, Portuguesa, Apure y Orinoco. A partir de 1880 la navegación a vapor se incrementó en Venezuela y, en consecuencia, hubo presencia de estos buques en el puerto de El Baúl. La actividad fluvial se mantuvo hasta avanzada la tercera década del siglo XX.

Palabras claves: Orinoco, El Baúl, Cojedes, Navegación.

Abstract: The historical evolution of the use of water ways in what is today Venezuela began, since time immemorial, with the spontaneity and naturalness that characterized the lifestyles of the first human groups, many of whom left for nomadism settle on land plains, thanks to the great rivers and their tributaries, whose riverside were their seat population was achieved. At the beginning of the conquest cojedeñas lands were populated by aboriginal groups; a century after the missionaries arrived to colonize the territory, process based on the use of the indians who inhabited the riverside of the Orinoco and Apure, taken from the great river to tributaries as Cojedes, El Pao o Tinaco, forming a close bond between father river and the cojedeños. In fact, the foundation of the town of El Baúl, in 1744, was executed with aboriginal transferred from the Apure and Orinoco, with clear example of the close historical relationship that has existed between the great river and Cojedes state. In 1830 they used movements from El Baúl, the waterway system Cojedes river, tracing upstream to the current Portuguese state lands, and downstream by several waterways that lead to San Fernando de Apure and Bolívar City. Then in the second half of the nineteenth century there was an important development in the area due to the Venezuelan plains formed by use of Cojedes, Portuguesa, Apure and Orinoco rivers axis. From 1880 steam navigation in Venezuela increased and consequently, there presence of these vessels in the port of El Baúl. The fluvial activity remained until late in the third decade of the twentieth century.

Keywords: Orinoco, El Baúl, Cojedes Navigation.

1. Introducción

La importancia que tuvieron los cursos de agua como principal aporte para el poblamiento y desarrollo prehispánico en Venezuela, estuvo signada por las características de los conjuntos humanos que iniciaron la ocupación del

territorio, quienes hicieron presencia efectiva tanto en los grandes ríos como el Orinoco como en sus afluentes, consagrándolos con nombres propios de sus culturas, para demarcar así los ambientes geográficos en los cuales dichos espacios fluviales servían no solo como fuente primordial para su sustento sino también como vías de comunicación e interacción.

La evolución histórica del uso de los caminos de agua en lo que es el actual territorio venezolano se inició, desde los tiempos inmemoriales, con la espontaneidad y naturalidad que caracterizaron los modos de vida de los primeros grupos humanos. Este hecho estuvo determinado por una movilización que, por centurias, llevó a estas personas a avanzar y asentarse en los diferentes espacios y, como es obvio, entre ellos los suelos de la región de los llanos. Posteriormente muchos dejaron el nomadismo para asentarse en forma definitiva. Esta gran travesía se logró gracias a la existencia de los grandes ríos y sus afluentes, cuyas márgenes sirvieron como asiento poblacional de estos grupos culturales. Esos antiguos habitantes prehispánicos ocuparon, de forma lenta y progresiva, todos aquellos territorios allende a las corrientes fluviales, siempre y cuando les fuese benigno, y utilizaron para ello las vías que marcaban el curso de los ríos para navegar cuando les era imposible seguir a pie.

Como puntos referenciales de la prehistoria llanera, con base en la interpretación de datos etnolingüísticos, se tiene establecido que hace unos cinco mil años salió del Mato Grosso brasilero la primera oleada migratoria de individuos de la familia Arawak con rumbo a las Antillas, siguiendo la ruta del río Orinoco. En el primer milenio de nuestra eran grupos hortícolas de esta misma familia, bautizados como Barrancoides y saladooides, se residenciaron en los Llanos de Venezuela, los cuales se dedicaron al cultivo de la yuca amarga, la cacería y la pesca, así lo señala el prestigioso arqueólogo Mario Sanoja. Según dicho investigador, a estos asentamientos siguieron los de nuevos grupos conocidos como Arauquinoides, que ocuparon paulatinamente el curso del Orinoco medio y el de sus principales afluentes. Tal movimiento poblador ocurrió dentro de ese mismo milenio y constituyó la génesis de las distintas naciones de la *familia Arawak* que poblaban la Orinoquia al momento de la conquista.

La familia *Arawak* estuvo representada en el Llano por cepas muy antiguas sobre las cuales se fueron superponiendo otras parcialidades



lingüísticas, su grupo más típico lo encarna el *Achagua*, que en épocas anteriores a la conquista llegó a ocupar el espacio comprendido entre los ríos Cojedes y Guaviare. Por su docilidad innata y fuerte vocación sedentaria esta etnia fue la primera en adaptarse a la cultura occidental impuesta por los europeos.

Investigaciones arqueológicas (2003) llevadas a cabo por el Departamento de Antropología de Fundación La Salle en Cojedes, realizadas en el sitio El Tiestal, sector Zanja de Lira, a orillas del río Portuguesa, municipio Girardot, estado Cojedes, evidencian la presencia de materiales cerámicos Barrancoides y Arauquinoides en esa zona, lo cual es demostrativo de la presencia de las culturas orinoquenses en la región cojedeña durante la época prehispánica, claro vínculo inicial que une al Orinoco y Cojedes desde tiempos inmemoriales.

2. El aporte etnohistórico

Al comenzar la época de la conquista europea las tierras cojedeñas se hallaban densamente pobladas por diversos grupos aborígenes, tal como lo testimonia el conquistador Nicolás de Federman al narrar sus actos genocidas en el recorrido por las riberas del río Cojedes, cuando visita estas tierras en afán de dominación y expoliación, a finales de 1530.

Un siglo después llegaron los misioneros capuchinos a ocupar y colonizar el territorio cojedeño y sus testimonios reflejan no solo la presencia aborigen en esta zona, sino que sus escritos recogen la existencia permanente de fuertes nexos del proceso colonizador con el Orinoco y sus habitantes. Esto lo reseñan numerosos informes remitidos al Rey de España a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII y primera mitad del XVIII, entre ellos una relación enviada desde Caracas a España por Fray Marcelino de San Vicente el 12 de abril de 1725:

Vinieron a esta provincia de Caracas los misioneros Capuchinos el año de 1658 (...) estaba toda la provincia llena de gentiles (...) los indios gentiles que había en ella, están casi todos poblados hasta el río Orinoco, si no es que hay algunos en el río Apure, que son de nación Atapaymas y hemos sacado ya muchos con las jornadas, y Otomácos

que están en dicho río hacia el final de los llanos, que están solicitando los misionarios para poblarlos.¹

En un extenso informe presentado por Fray Salvador de Cádiz, fechado en Caracas el 12 de septiembre de 1725, este señala:

...este año de 1720 se hicieron dos entradas: en la una salió el Padre Fray Bartolomé de San Miguel y otro religioso con 72 hombres que reclutaron en la Villa de San Carlos (...) recorrieron las riberas de los ríos Pao, Portuguesa, Apure y Guarico, y en la primera correría redujeron 68 indios de nación guarica. Hicieron después otras nueve correrías (...) en este mismo año se dispuso una grande entrada a los indios de nación Atapaymas, Amaibos y Otomacos, que habitan las islas del río Apure, para lo cual se fabricaron algunas piraguas y canoas en los ríos Sarare y Cojedes (...) salieron a dicha entrada a mediados de noviembre y por fines de diciembre consiguieron reducir una capitania de indios gentiles de nación Atapayma, que se compondría de 48 indios, por los que se tuvo noticias de tres cuantiosos pueblos que se hallaban congregados (...) fuese en seguimiento de dichos pueblos que estaban en una grande isla de Apure (...)llegase a paraje donde se hallaron mas de mil indios, dos días de camino del río de Orinoco. Y habiendo tratado con ellos de su reducción, dijeron que saldrían a poblarse a las misiones.²

En otro aparte de ese mismo informe dicho religioso acota:

El Padre Fray Marcelino de San Vicente prosiguió su derrota el río Apure arriba, encaminándose a la nación de los indios Achaguas (...) llegó después de algunos días al pueblo que tenían dichos indios, los que con facilidad se redujeron (...) y en conclusión, salieron 248 indios de dicha nación Achagua y se poblaron en la misión de Cojede. Este año de 1722 el Padre Fray Marcelino de San Vicente y el Padre Fray Buenaventura de Vélez hicieron una entrada con cantidad de canoas que llevaron por el río Cojede (...) salieron al río de la Portuguesa y de este al Apure, siguiendo la derrota a donde tenían noticias hallarse unos indios de nación Guaranos y Taparitas. Llegaron a dicho sitio, después de muchos trabajos que padecieron en dicha navegación y consiguieron

¹ Buenaventura de Carrocera, Misión de los Capuchinos de los Llanos de Caracas, Tomo II. A. N. H. Caracas, 1972, p. 103.

² Ob. Cit, p. 135.



dichos religiosos el reducir cantidad de 232 indios de nación Guaranaos, Taparitas y algunos Achaguas que habían quedado en dicho río (...) los indios Guaranaos y Achaguas que se trajeron se pusieron en la misión de Cojede.³

Otro testimonio no menos importante lo hallamos en los autos presentados al Rey en marzo de 1741 por el Padre Salvador de Cádiz:

Este año de treinta y seis (1736) se hicieron dos jornadas por los PP Fray Prudencio de Braga y Fray Bartolomé de San Miguel, saliendo el primero de las misiones de Calabozo (...) y el segundo salio del pueblo de Cojede (...) y habiendo penetrado hasta el río de Orinoco sacaron la cantidad de doscientos veinte y siete indios de ambos sexos, de nación Guamos y Guaiquires y Güires, algunos gentiles y los mas apostatas y fugitivos, que se pusieron en el pueblo de Cojede.⁴

Como estos, son numerosos los testimonios que encontramos en las comunicaciones enviadas por los misioneros capuchinos, en las cuales queda demostrado que el proceso de colonización llevado a cabo en tierras cojedeñas se sustentó en la utilización de los habitantes autóctonos de las riberas del Orinoco y el Apure, para la fundación y establecimiento de los poblados misionales, lo cual se ejecutó sobre la base del extrañamiento territorial de dichos aborígenes, movilizándolos hasta los afluentes como el Cojedes, El Pao o El Tinaco, espacios donde el capuchino consideró que podía retener con mayor facilidad a estos habitantes primigenios y así llevar a cabo más efectivamente su labor poblacional, mediante el adoctrinamiento y la aculturación. De esta manera se comprueba el estrecho vínculo primario entre el Orinoco y los orígenes de los cojedeños.

El establecimiento del pueblo de El Baúl fue llevado a cabo en mayo de 1744, ejecutado mediante el traslado de indígenas Guaiquires, Güires y Achaguas, del Apure y el Orinoco, los cuales inicialmente fueron desplazados hasta la misión de Cojedes y después movilizados hasta el lugar donde se instauró El Baúl, cuya fundación tuvo un claro sentido estratégico, según lo exponen los mismos misioneros cuando señalan: “Dicho pueblo, si perseveran

³ Ibidem

⁴ Ob. Cit. 241

sin huirse los indios, será muy importante para las expediciones y jornadas que se hacen anualmente para la reducción de los gentiles, por hallarse en puesto muy avanzado y vencido el mayor trabajo, que se ofrece por el río Cojede, para bajar y subir las canoas⁵”.

En el año 1758 El Baúl tenía 307 habitantes, todos indígenas, de origen Guaiquires, Mapoyes, Tamanacos y Guamos; al parecer aun no se había iniciado el proceso de mestizaje. Tres años después, la población había disminuido en un 42% a causa de la huída de los aborígenes hacia el Orinoco, según lo acota el Prefecto de los Capuchinos, Padre Gibraltar, en una comunicación que en septiembre de 1761 le envía al Rey: “contiene ciento y ochenta almas, las mas de nación guaiquire y las otras de tamanacos, mapojos y guamos; de estos últimos se huyeron algunas familias para el Orinoco⁶”

En 1781 El Baúl tenía 538 habitantes: 168 indios, 201 blancos, 51 mulatos, 112 negros libres y 6 esclavos. El 22 de marzo llegó en visita pastoral a este lugar el Obispo de la Diócesis de Caracas, Mariano Martí⁷.

3. La región bauleña y su dinámica fluvial

Para comprender la región bauleña es necesario hacer una delimitación de la misma sobre la base de los espacios de producción y consumo que constituyen sus áreas de influencia, tanto en el sistema acuático del eje principal de circulación del hinterland bauleño, definido por el río Cojedes, sus afluentes y sub-afluentes, como en los espacios de tierra adentro que promovían flujos de mercancías y productos drenados hacia dicho puerto. Esta delimitación comprendía, desde el punto de vista fisiográfico la cuenca del río Cojedes y la sub-cuenca de los ríos Tinaco y San Carlos (también denominado Tirarigua); el sector de los llanos centrales del actual estado Cojedes (primero Provincia de Cojedes y luego sección Cojedes del estado Zamora) hasta las poblaciones de Tinaco y San Carlos, incluyendo las comunidades de Cojedes, Libertad y El Amparo; el contexto de los llanos orientales del territorio del

⁵ Ob. Cit., p. 352.

⁶ Ob. Cit. Tomo III, p. 84.

⁷ Mariano Martí. *Documentos relativos a su visita Pastoral de la Diócesis de Caracas*. Tomo II. Caracas. A. N. H. 1988, p. 237.



estado Portuguesa, que incorpora poblados como Araure, Pimpinela, Píritu y Santa Cruz; y el espacio norte del territorio oriental del estado Barinas, que comprende las localidades de Arismendi y Guadarrama.

La situación de Venezuela, posterior a la conclusión del conflicto bélico independentista, pese no acusar grandes cambios en su estructura económica, empieza a sufrir un proceso de transformación que en pocos años va a incidir en el rumbo que seguirá en lo adelante la nueva República. A nivel regional encontramos que a partir de la década de 1830 se intensifican los movimientos comerciales que utilizaban, desde El Baúl, la vía fluvial del sistema del río Cojedes, remontando aguas arriba hasta las pobladas tierras del actual estado Portuguesa, y aguas abajo por diversos cauces que conducen hasta San Fernando de Apure y Ciudad Bolívar. En El Baúl confluían los tráficos drenados por los ríos San Carlos, Tinaco y Cojedes arriba, además, las comunidades del interior del Estado utilizaban el río Pao para comunicarse con poblaciones de la zona central.

El sistema de comercio fluvial fue aumentando paulatinamente hasta alcanzar niveles muy importantes en la década de los años cuarenta del siglo XIX, observándose que entre febrero y octubre de 1844 fueron registradas 543 embarcaciones menores (bongos, canoas y curiaras) que entraron al puerto de El Baúl, según datos expuestos por el Gobernador de Carabobo, Miguel Herrera, citados por Pedro Cunill Grau. Este incremento de la actividad fluvial es explicado por dicho autor:

Las vías fluviales llaneras menores son recorridas todo el año por pequeñas y medianas canoas de poco calado que conducen mercancías y que son dirigidas por un patrón canoero, también incursionan en los ríos mayores. Sin embargo en este caso se prefieren los bongos, que son grandes canoas mercantiles especializadas para esta navegación fluvial. Ellas son conducidas por numerosos bogas que son dirigidos por un patrón bonguero.⁸

El denso flujo de embarcaciones en esa época se comprueba mediante la revisión de la Gaceta de Carabobo N° 224, del 16 de julio de 1847, donde aparece publicada una relación del movimiento de embarcaciones habida en el

⁸ Pedro Cunill Grau, Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX, tomo III, Caracas. Ediciones de la Presidencia de la República. 1987, p. 2049.

puerto de El Baúl durante los últimos diez días del mes de junio de ese mismo año:

PUERTO DEL BAUL, ENTRADAS Y SALIDAS DE EMBARCACIONES:

ENTRADAS:

Junio 19. — Bongo Caimán, de Sta. Cruz, en dos días, con maíz y verdura, su patrón, Nicolás Rodríguez.

20. —Bongo Diversión, del Aguasal, en seis días, con plátanos y maíz, su patrón, Segundo Linares.

Bongo Velero, del Aguasal, en seis días, con plátanos y maíz, su patrón, Juan Mena.

Bongo Cachicamo, del Aguasal, en ocho días, con ocumos y plátanos, su patrón, Vicente Organ.

Canoa Culebra, del Aguasal, en ocho días, con ocumos y plátanos, su patrón, J. J. Pérez.

Bongo Cargador, del Aguasal, en ocho días, con maíz y verduras, su patrón Manuel González.

Bongo Fuerte, con maíz en ocho días, su patrón, Valentín Nadal.

Canoa Graciosa, de Paso Real, en 36 horas, con casabe y plátanos, su patrón, Vicente Lira.

Canoa Velera, de Menudito, en un día, con dulce, su patrón, Domingo García.

Bongo Caribe, de Apure en 9 días, con queso, su dueño Ramón Fuentes.

Bongo Elefante, de Acarigua, con café y cueros, en nueve días, su dueño Vicente Carmona.

Bongo Camello, de Aguasal, con maíz y verduras, su patrón Candelario Camacho.

Bongo Benao, de Aguasal, con maíz y verduras en 7 días, su patrón Juan Vargas.

Bongo Burro, de San Fernando, con queso en 10 días, su dueño Tomas Cedeño.

Bongo Cola Alta, de Sta. Cruz, con maíz y verduras, en 2 días, su dueño Simón Suárez.



Canoa Ligera, del Oso, en 1 día, conduciendo al difunto J. J. Gamarra, su patrón Matías Moreno.

Bongo Alerta, de los Dividives, con maíz y casabe, en 3 días, su patrón Agustín Rodríguez.

18 Canoa Paloma, del Chorrerón de San Carlos, con verduras y maíz en 5 días, su patrón Miguel Caballero.

19 Bongo Manaure, de Cabudare con café y víveres del país, en 8 días, su dueño Ambrosio Blanco.

20 Bongo Flechero, de San Carlos, en 3 días, con pasajero el Sr. J. J. González y mercancías, su dueño R. Zenón Hernández.

21 Curiara Guavina, de San Fernando, con sal y licores en 7 días, su dueño Crisóstomo Tacoa.

22 Bongo Famoso, de San Fernando, con licores y sal, en 8 días, su patrón Juan Fuenmayor.

23 Canoa Liviana, de Barraguan, en 36 horas, con maíz, su patrón Hilario Hernández.

Bongo San Bartolo, de San Fernando, en 9 días, con loza, sal y licores, su dueño Agustín Arcia.

Canoa Yuca, de Barraguan, en 1 día, con casabe, su dueño Ciriaco Soto.

Canoa Atrevida, de Menudito, con dulce, en 1 día, su dueño J. María Rojas.

Bongo Atrevido, de Las Empalizadas con la Sra. Natividad Santelíz, en 4 días, su patrón J. Leonardo Hernández.

Curiara Formal, de San Carlos, en 4 días, con mercancías y café, su dueño José María Nieves.

Bongo Picture, de Cunaviche, en 15 días, con queso, su dueño Toribio Benares.

30. Bongo Mapora, de Cabudare, en 8 días con café, cacao, ajos y demás efectos del país, su dueño Manuel Veliz.

SALIDAS:

31 Junio 20. Bongo Tigre, para San Fernando, con maíz y casabe, su dueño José M. Trujillo.

Bongo Caimán, para San Fernando, con maíz, su dueño Nicolás Rodríguez.

33 Bongo Velero, para Camaguán, con plátanos y maíz, su dueño Juan Mena.

34 Bongo Cachicamo, para San Fernando, con verduras, su patrón Vicente Orgas.

35 Bongo Fuerte, para San Fernando, con maíz, su dueño Valentín Nadal.

36. Canoa Graciosa, para el Menudito en lastre, su patrón D. García.

37 Bongo Elefante, para San Fernando, con café y cueros, su dueño Vicente Carmona.

38 Bongo Intrépido, aguas arriba por el río de Cojede, con el comandante del campo volante de Barinas Sr Santiago Mujica, con 25 hombres.

39 Bongo Camello, para el Aguasal, con sal y aguardiente, su patrón Candelario Camacho.

40 Canoa Ligera, para Sta. Cruz, en lastre, su patrón M. Moreno.

41 Bongo Manaure, para Achaguas, con café, mercancías y efectos del país, su dueño Ambrosio Blanco.

42 Curicara Graciosa, para San Fernando, con cueros, su dueño Crisóstomo Taca.

43 Canoa Lluca, para Barraguan, con aguardiente y sal, su patrón M. Soto.

44 Canoa Atrevida, para el Menudito, en lastre, su patrón J. M. Rojas.

45 Bongo León, para San Fernando, con casabe y maíz, su dueño Manuel Ostos.

46 Bongo Picture, para Cunaviche, con maíz y casabe, su dueño Toribio Benares.

La relación antes expuesta indica que, en solo 10 días, entraron al puerto de El Baúl 30 embarcaciones menores, de las cuales 20 eran bongos (con capacidad hasta 3 toneladas); de ellos 5 provenían de Apure transportando loza, queso, sal y licores. Igualmente lo hicieron otras embarcaciones menores (canoas y curiaras) provenientes de diversos caseríos conectados fluvialmente a El Baúl (Aguasal, Menudito Santa Cruz, Barraguán, Las Empalizadas, El Oso, Paso Real, Los Dividives), desde donde traían productos tales como maíz, verduras, plátanos, ocumos, casabe, dulce (papelón); en tanto que de Acarigua



se movilizaba café y cueros; de San Carlos mercancías y café, y de Cabudare traían café, cacao y ajos, en estos últimos casos el traslado era combinado: Parte del trayecto se hacía por tierra (en mulas y burros hasta los puertos de Santa Cruz y El Amparo) y parte por vía fluvial (desde los puertos de Santa Cruz y El Amparo hacia abajo, por el río Cojedes). Por otro lado observamos que de 16 embarcaciones que salieron de El Baúl en la época antes señalada, 11 eran bongos y 5 eran transportes de menor capacidad. Nueve de esas embarcaciones salieron hacia San Fernando de Apure llevando maíz, casabe, verduras, café y cueros, mientras que las otras que se movilizaron hacia caseríos conectados a El Baúl cargados de sal y aguardiente.

En la segunda mitad del siglo XIX se produjo un importante crecimiento y desarrollo en gran parte de la zona de los llanos venezolanos, lo cual se debió al aprovechamiento de la navegación fluvial como factor impelente del comercio e intercambio entre esa región venezolana con centros de exportación e importación de productos y materias primas, actividad que conllevó al establecimiento de diversos puertos en variados lugares de la geografía llanera.

El incremento de las relaciones económicas, a través del río Cojedes, fue acelerando el progreso de El Baúl, lo que atrajo la instalación de mercaderes (entre ellos a representantes de las casas comerciales ubicadas en los principales puertos y ciudades del país), peones, bogas, campesinos y ganaderos en sus áreas urbanas y sub-urbanas, de modo que a partir de la década 1850-60 empezó a adquirir la fisonomía de una pequeña ciudad y sus caseríos satélites crecieron en población y producción, lo cual se vio beneficiado con la creación del cantón Girardot, que le otorgó autonomía territorial, según decreto del Congreso Nacional del 02 de septiembre de 1856, y la creación, por decreto del mismo Congreso, de la Provincia de Cojedes, en mayo de 1855.

4. Bongos y vapores surcan los ríos

Con relación a la dinámica interregional o de exportación (a San Fernando, Ciudad Bolívar, Trinidad o a ultramar), la navegación tenía como escenario el eje fluvial conformado por los ríos Cojedes, Portuguesa, Apure y Orinoco, a través de los cuales se transportaban productos en ambos

sentidos, intercambiando materias primas y semi-elaboradas, de origen vegetal y animal por bienes manufacturados, lo cual podía hacerse por medio del sistema tradicional de bongos (solo hasta San Fernando), o a través del sistema mecánico representado por los barcos de vapor (que viajaban hasta y desde Ciudad Bolívar). Es importante señalar la coexistencia de los sistemas de propulsión humana y los de propulsión mecánica, ya que lejos de competir entre sí, estos se complementaban, especialmente por las limitaciones que se producían para la navegación de vapores en los períodos de sequía, además, que como ya hemos visto, eran estas embarcaciones menores las responsables de movilizar las cargas en los cauces fluviales pequeños.

La navegación de vapores por el río Cojedes comenzó el 20 de septiembre de 1856 con la llegada a El Baúl del vapor Meta, procedente de Ciudad Bolívar; una nave de 44 metros de largo por 14 de ancho, capitaneada por Juan Hammer. Ello fue reseñado en el periódico guanareño EL ECO DE LAS PAMPAS, citado por Tosta en su libro Historia de Barinas:

...a las siete de la mañana del veinte del corriente, arribó a este puerto el vapor Meta, a cargo de su capitán Juan Hammer, cuyo buque tiene cuarenta y seis pies de latitud y ciento cuarenta y tres de longitud y cala cinco pies, de toque en La Florida para Bolívar,, cargado de añil, tabaco curaseca, algodón, cueros, licores y sal; y siguió a las ocho de la mañana del veintiuno, con gran orquesta y mas de doscientas personas de ambos sexos de paseo a la parroquia Sucre; viró en la vuelta llamada de Las Tortugas, y regreso a este puerto a las dos de la tarde del mismo día, y en la noche hubo a bordo un famoso ambigú; a las ocho de la mañana del veintidós continuó marcha para Ciudad Bolívar, ofreciendo al comercio de esa plaza establecer relaciones mercantiles aquí para el año entrante⁹.

Precisamente en 1856, dado el incremento de la navegación, fue aprobada por la Diputación de la recién creada Provincia de Cojedes una Ordenanza que disciplinaba el tráfico fluvial en la naciente entidad territorial. En ella se contemplaban una serie de aspectos orientados a regular el tránsito en los ríos cojedeños, destacando como primer elemento la relación propietario-peón (patrón-marinero) con carácter vertical; igualmente se refleja el factor

⁹ Virgilio Tosta. Historia de Barinas, Tomo III. A. N. H. Caracas. 1989, p. 529.



seguridad-protección para la embarcación, y en tercer lugar figura la mercancía objeto de transporte y su resguardo. Empieza así a tomar cuerpo organizado el sistema de navegación fluvial en tierras cojedeñas, el cual en pocas décadas se convertiría en el principal sistema de transporte de mercancías que alimentaría la dinámica económica de este territorio.

5. El eje El Baúl-San Fernando-Ciudad Bolívar

La instalación y actuación de las casas mercantiles en El Baúl estuvo ligada a la conformación del eje económico El Baúl-San Fernando-Ciudad Bolívar, siendo este último el puerto para las actividades económicas vinculadas al comercio internacional.

La principal carga de bajada por el río Cojedes tenía como destino principal a San Fernando de Apure, el cual servía como lugar de embarque, pues de allí buena parte de los productos eran trasladados a Ciudad Bolívar y otra parte de las cargas, en menor cuantía, era llevada a puntos intermedios como Camaguán. A lo interior de la zona geohistórica bauleña existían varios sitios de origen que servían como puertos menores de embarque de la producción generada en sus contornos, o que constituían el punto mas cercano a dichos centros de producción, a la vez que eran los lugares mas distantes hasta donde era posible efectuar la navegación: bongos, canoas y curiaras eran los medios de transporte más utilizados.

Desde Ciudad Bolívar las embarcaciones retornaban con mercancías destinadas al consumo no solo de El Baúl, sino también de las zonas periféricas satelizadas a dicho puerto; pero además, de allí salían a diario media docena de bongos hacia San Fernando de Apure con aprovisionamientos para esta ciudad, y a su regreso traían los productos que llegaban también desde Ciudad Bolívar.

El Baúl se había convertido, con el correr de los años, en uno de los principales lugares de aprovisionamiento para la ciudad de San Fernando de Apure; así lo comprueba el testimonio del viajero Michelena y Rojas en 1867, citado por Cunill Grau:

...de El Baúl, por la Portuguesa, todos los demás víveres, como plátanos, papelón, casabe, maíz y hasta gran cantidad de pescado salado. Puede decirse con propiedad, tal es la abundancia de toda especie de alimentos

que vienen de El Baúl a San Fernando, que aquel pueblo, rico y laborioso, basta por si solo para alimentar a este último; lo que lo hace ser el mercado indispensable para sus abastos¹⁰

El comercio de cueros de ganado vacuno, una de las materias primas de exportación más solicitadas, también traía consigo el desarrollo de actividades ilícitas como el abigeato, el cual era en cierta medida estimulado por los negociantes ubicados en los puertos:

Los hacendados embarcaban estos cueros desde el interior por el Orinoco, no pastoreaban ganado hacia el puerto, lo cual significaba el no aprovechamiento de la carne, los costos del flete fluvial eran más baratos que los fletes por tierra; el uso de este transporte facilitaba las transacciones de contrabando ya que el ganado, obtenido ilegalmente, al ser desollado se “legalizaba”. Los comerciantes aceptaban a sabiendas las mercancías robadas, la mayoría de las veces en complicidad con los jueces. El comercio de cueros, fundamentalmente se hacía con los otros países de Europa, distintos de Inglaterra y los Estados Unidos.¹¹

En límites con tierras del actual estado Portuguesa, río Cojedes arriba, se localizaban los poblados de El Amparo (convertido en puerto subsidiario de El Baúl), Libertad (también llamada Lagunita) y Cojedes (también denominado Cojedito), todos ellos conectados económicamente a El Baúl

Del lado del actual estado Portuguesa se encontraba el poblado de Píritu y once caseríos dependientes de este, “que por el caño Guamal mantienen fluida comunicación con el río Portuguesa, por donde exportan sus producciones artesanales y de algodón, café, legumbres, cacao, hasta el puerto de El Baúl¹²”. Igualmente se localizaba al norte de El Baúl el puerto de Santa Cruz (actual estado Portuguesa) y ocho caseríos satélites, los cuales también se conectaban con El Baúl para drenar su producción de maíz, algodón, almidón, café y pescado seco.

¹⁰ Pedro Cunill Grau. Ob. Cit. 1980.

¹¹ Lola Vetencourt. El imperio británico en la economía de Venezuela 1830-1870. UCV, Caracas. 198, p. 154.

¹² Cunill Grau. Ob. Cit. 2040.



6. La navegación a vapor: Su expansión e influencia en la región bauleña

La navegación en vapores por el río Orinoco se inició en 1847 a través de un contrato concedido por el gobierno venezolano al ciudadano norteamericano Vespasiano Ellis. Dos años después derogaron ese contrato y otorgaron otro similar a los norteamericanos Turpin y Beelen, siendo este en realidad el verdadero comienzo de la navegación, la cual empezó con el uso de dos vapores de una empresa que constituyeron en Nueva York, denominada “*The Orinoco Steam Navegación Company*”, también conocida como “*Vapores Orinoco*”. Dicha Compañía operó hasta 1866 con los vapores *Venezuela, Barinas, Apure, Guayana y Meta*, los cuales navegaron por los ríos Apure, Arauca, Portuguesa y Cojedes. Desde ese año (1866) hasta 1869, cuando se formó una nueva Compañía, la navegación a vapor quedó casi paralizada, manteniéndose el movimiento comercial a través de embarcaciones tradicionales como bongos, veleros, piraguas, canoas y curiaras.

En 1869 el presidente del estado Guayana solicitó la libre navegación en el Orinoco y sus afluentes, lo cual tuvo eco favorable en el gobierno nacional que decretó la libre navegación para los buques mercantes extranjeros que se ocuparan del comercio interior, quedando éstos exceptuados del pago del derecho de importación para máquinas y combustibles de sus vapores. No obstante, al poco tiempo se volvió a conceder el monopolio a una empresa norteamericana constituida en Nueva York bajo el nombre “*The Venezuelan Steam Transpotación Company*”, la cual contaba con una flota de tres vapores: *Héroe, Nutrias y San Fernando*; esta empresa solo se mantuvo hasta 1871.

En la década de 1870 se hicieron nuevos intentos por desarrollar la navegación de vapores en el Orinoco y sus afluentes, ocupándose de ello otra compañía norteamericana de nombre “*The Orinoco Navegación Company*”, sin embargo dicha empresa no logró su cometido. Fue en la década de los ochenta cuando la actividad tomó verdadero impulso, coincidiendo con la explotación minera de El Callao (en Bolívar), la del balatá, y el comercio de la pluma de garzas (en los llanos). La profesora Tarcila Briceño de Bermúdez ofrece la siguiente acotación respecto a la actividad de navegación en dicha década:

Es muy significativo el interés que se desarrolló en la década de 1880 de solicitar permisos al Ejecutivo para establecer vapores que hicieran el recorrido en el Orinoco, en el Apure y sus afluentes; así como entre Ciudad Bolívar y Trinidad y entre esa ciudad y La Guaira.¹³

En otro aparte de su trabajo, la profesora Briceño analiza la situación de la libre navegación emprendida en la época mencionada por Guzmán Blanco y hace la siguiente consideración al respecto:

La época de Guzmán Blanco se caracterizó por el aumento de contratos para navegar a vapor los diferentes ríos de los llanos y la Guayana. Aunque no siempre se cumplieron, estos proyectos dejan ver el interés por impulsar la infraestructura necesaria para alcanzar ese progreso (...) En ese marco, se explica que Guzmán tratara de aplicar mediadas de libre navegación por el Orinoco y sus canales, lo cual favorecía la libre competencia de los buques extranjeros que hacían tanto comercio interior como exterior (...) el tráfico comercial en estos años fue muy activo, además de los vapores que hacían regularmente viajes, circulaban diferentes tipos de embarcaciones y veleros procedentes de los puertos más diversos de Europa y Norteamérica.¹⁴

Prueba de lo antes afirmado lo constituye la presencia del vapor “*Nutrias*”, un buque de origen norteamericano, de 142 toneladas y 131 pies de largo, que desde 1875 realizaba viajes a El Baúl para sacar sus productos a Ciudad Bolívar y puertos extranjeros, tal como lo testimonia en su testamento el comerciante bauleño Manuel Antonio Herrera:

...acabo de venir de Ciudad Bolívar donde tomé a crédito en las casas de comercio de Plessman i compañía i Sheik Luís i compañía, mercancías i víveres que quedaron en aquella plaza para embarcarlos en el vapor Nutrias con destino a mi casa de comercio del Baúl.¹⁵

Simultáneamente a los vapores, la navegación realizada a través de

¹³ Tarcila Briceño. *Contratos de navegación en el Orinoco (1847-1898)*. Academia Nacional de Ciencias Económicas, Caracas. 1992, p. 52.

¹⁴ Ob. Cit. 54.

¹⁵ Mortuoria de Manuel Antonio Herrera, Expediente civil N° 199. Año 1878. Folio 3. Archivo del Registro Principal, San Carlos, estado Cojedes.



embarcaciones menores (bongos y canoas) era cada vez más intensa, debido básicamente a que este era el transporte utilizado para movilizar las cargas desde y hacia los caseríos y poblados menores, lugares donde se generaban los productos que iban y venían de, y hacia, los mercados principales, así como para la interconexión con otras comunidades que buscaban empalmarse a El Baúl para beneficiarse de su estratégica ubicación portuaria. En tal sentido el gobierno nacional y el gobierno estatal hicieron esfuerzos para crear un sistema de navegación a través del río Tírgua, que le permitiera a la ciudad de San Carlos interconectarse fluvialmente con El Baúl, tal como lo afirma el presidente del estado Cojedes, General Bernardino Mirabal, en su mensaje a la Asamblea Legislativa de fecha 1° de enero de 1878:

Deberá Cojedes al Gran Demócrata, general Francisco Linares Alcántara la navegación del río Tírgua, cuya limpieza de esta ciudad al Baúl decretó ya con la asignación de 1000 venezolanos mensuales para llevarla a cabo. Esta vía es importante y por mucho tiempo reclamada como indispensable al renacimiento de San Carlos¹⁶.

La magnitud del crecimiento de la navegación fluvial en esta época motivó a que en enero de 1875 la Asamblea Legislativa del estado Cojedes sancionara una Ley de para esta entidad territorial (contentiva de veintisiete artículos), en la que se reglamentó no solo el sistema de navegación como tal, sino también todo lo relativo al comercio ejercido a través del mismo –a lo cual se dio prioridad en dicha ley– así como la relación laboral patrón-marinero, con marcado énfasis vertical, que conllevó a definir legalmente en este sector lo que autores como Brito Figueroa han denominado “*la proletarización*”. Diez de los veintisiete artículos de la citada reglamentación están claramente orientados a reglar la *proletarización*, estableciendo las pautas y normas de la relación laboral entre los dueños de las embarcaciones (o su representante legal) y los peones de la misma, a los que se les denominaba *bogas* o *marineros*, los artículos específicos en este sentido son los siguientes:

Art° 1°.- Todo dueño o encargado de embarcaciones antes de principiar su viaje, ocurrirá con su tripulación a la Jefatura municipal de la parroquia

¹⁶ Mensaje que el presidente del estado Cojedes dirige a la Asamblea Legislativa en sus sesiones ordinarias de 1878 y memoria presentada por el Secretario General. San Carlos, imprenta del estado, por Sandalio Villanueva. Publicaciones Oficiales. Biblioteca Nacional. Caracas.

a que pertenezca el puerto donde deba darse a la vela, para formar un contrato en que se comprometan a prestar sus servicios para hacer uno o varios viajes, cada uno en su calidad de patrón o marinero, mediante una retribución convenida de cantidad fija por mes o por viaje; i el dueño o encargado, a darles lo que les corresponda según el contrato i según la lei. & Único. Estas obligaciones recíprocas deben hacerse constar en un libro de registro que al efecto llevaran los Jefes municipales de las parroquias en donde hubieren ríos navegables.

Art° 3°.- A cargo de los patrones estará la dirección, trabajo i economía interior de la embarcación, i el gobierno de los marineros o bogas...

Art° 5°.- Cuando el contrato es por viaje, están los individuos de la tripulación en el deber de pararse en el puerto a donde fueren, cinco días, siempre al servicio del dueño o encargado de la embarcación, sin que por ello tengan derecho a exigir mas remuneración que la estipulada en el contrato; pero si la embarcación se parare mas de los cinco días prefijos, cobraran por el exceso a justa proporción, según lo que ganan mensualmente peones de su clase.

Art° 7°.- Si la interrupción del viaje tuviere lugar después de haber salido la embarcación del puerto, recibirán los salarios íntegros que habrían devengado si se hubiera realizado todo el viaje. También tendrán derecho a que se les proporcione transporte al lugar de donde salio la embarcación.

Art° 8°.- Si el viaje se prolonga voluntariamente, el salario de la tripulación contratada por viaje, se aumenta en proporción; pero si voluntariamente se acorta, nada se les rebaja.

Art° 9°.- Si la jente de la tripulación fuere ajustada por varios viajes, puede exigir el pago de sus salarios después de cada viaje.

Art° 18°.- Cuando el dueño o encargado de la embarcación despida a alguno de la tripulación con causa lejitima, debe pagarle su salario convenido hasta el día de la despedida, si fuere por mes; i si fuere por viaje, se calculara lo que haya ganado según el camino hecho.

Art° 20°.- El marinero que pruebe haber sido despedido sin justa causa después de principiado el viaje, tiene derecho por vía de indemnización a los salarios íntegros i a los gastos de regreso al puerto donde se embarcó.

Art° 21°.- Todos los individuos de la tripulación están en el deber de continuar sirviendo desde que comprometan su servicio, hasta que



termine el viaje o viajes, según sea el contrato estipulado, amenos que se les declare una enfermedad que les inhabilite para prestar el servicio a que se hubiere comprometido.

Art° 22°.- El que sin la causa que espresa el articulo anterior se negare a continuar el viaje, perderá su salario, i además pagara al dueño del cargamento por indemnización de perjuicios, el duplo de la cantidad que iba ganando por dicho viaje, i si fuere por mes, el duplo del equivalente a un mes¹⁷.

En el marco de esta dinámica fluvial que envolvía a la población de El Baúl y su entorno era frecuente la creación y/o liquidación de empresas de navegación, dedicadas a explotar el tipo de embarcaciones menores denominadas *bongos*, los cuales eran puestos a disposición del comercio para el transporte de sus mercancías. Ejemplo de ello sucedió en agosto de 1882, cuando Serafín Liscano y Ana Félix Torreyes liquidaron su sociedad mercantil en “*el negocio de la navegación*” instalado en el puerto de El Amparo (Distrito Ricaurte, al nor-oeste de El Baúl), cuyo capital y utilidades, montante a Bs 16.000, fue distribuido en partes iguales, y además Liscano le obsequió un bongo a la señora Torreyes, según lo asentado en el libro de Protocolo del Distrito Ricaurte, año 1882, que reposa el Registro Principal de San Carlos. Otra referencia importante aparece asentada en el expediente civil N° 199, identificado como “*Mortuoria de Manuel Antonio Herrera*” (citado en páginas anteriores), en el cual dicho negociante, residente en El Baúl, refleja la totalidad de sus bienes y destaca en la cláusula 8ª lo siguiente: “*Declaro también por bienes míos dos bongos grandes...*”, reflejando también en el inventario que poseía varias embarcaciones menores de usadas en sus actividades económicas, entre las cuales señala dos bongos de dos bogas (los mismos de la cláusula 8ª), un bongo de un solo boga, una canoa de jabillo, una canoa de caoba, y una curiara de caoba, es decir una clara relación de transportes fluviales para el quehacer comercial desarrollado en esa época.

A partir de la década de 1880 el desplazamiento a vapor se hizo más frecuente en Venezuela. El Orinoco y sus afluentes acogieron el incremento de estos buques en sus aguas y ello produjo más capacidad en movilización

¹⁷ Leyes de Cojedes, sancionadas por la Asamblea Legislativa en 1875, Biblioteca Nacional, Caracas.

de cargas y, en consecuencia, un aumento de la actividad comercial que a su vez incidió en el aumento de las exportaciones e importaciones, ello en consecuencia ocasionó una mayor presencia de vapores en el puerto de El Baúl.

Una breve revisión de la actividad de fluvial a partir de 1880 permite constatar que en mayo de 1881 llegó a Ciudad Bolívar el vapor *Bolívar*, una nave de 190 pies de largo y 50 de ancho, de 200 toneladas de peso y capacidad de carga de 581 toneladas, podía transportar hasta 360 reses y 40 bestias, lo cual lo convertía en todo un gigante para la época, el mismo era propiedad de la empresa *Vapores del Orinoco*. El resto de ese año siguieron llegando más vapores a Ciudad Bolívar y desde allí realizaban sus travesías por el Orinoco y sus diversos afluentes.

En junio de 1882 llegaron los vapores *Apure* y *Libertad* para navegar en el Apure y en los ríos del estado Zamora, respectivamente. En ese momento ya estaban circulando en aguas del Orinoco los vapores *Reivindicador*, *Bermúdez*, *Bolívar*, *Jazmín*, *Caroní* y el francés *Jean Amirail*. En julio de ese año llegó el vapor inglés *Craighill*, un gigantesco buque de 709 toneladas y 250 pies de eslora. Respecto a la presencia de diversos vapores en esa época Luís Roncayolo hace una ilustrativa consideración:

Era animado el movimiento comercial de la región hacia esta época, pues además de los vapores en constantes viajes, habían veleros americanos, franceses, ingleses, alemanes y de otras nacionalidades que viajaban con mercancías de importación y frutos de exportación¹⁸.

Durante los años 1887 y 1888 navegaron nuevos vapores como el *Arturo*, *Meta*, *Macareo*, *Odin*, *Maipures* y *Victoire*. En 1889 llegó el vapor inglés *Elgiva* y en junio lo hizo el buque *Progreso*. En agosto de ese mismo año llegaron dos nuevos vapores procedentes de Trinidad: *El Guanare* y *El Socorro*, traídos especialmente para navegar por los ríos Apure, Portuguesa y Masparro, todos pertenecientes a la *Compañía de Navegación por Vapores de Apure y Zamora*, la cual luego pasaría a denominarse *Estrella Roja del Orinoco*. Esta última tenía un contrato que le daba derecho exclusivo de navegación por los ríos Guanare, Cojedes, Portuguesa y Masparro, así como también a efectuar la limpieza de los mismos y establecer una línea de vapores desde Libertad, Guanarito, El Baúl,

¹⁸ Luís Roncayolo. *El río Orinoco y sus afluentes*. Caracas. Tipografía Cosmos. 1933, p. 55.



La Florida, hasta Ciudad Bolívar. Durante el invierno estos buques hacían tres viajes al mes y en verano solo realizaban dos viajes. Las tarifas de los pasajes en *Vapores del Orinoco* desde El Baúl eran las siguientes¹⁹:

A Ciudad Bolívar = 55 pesos

A San Fernando = 20 pesos

A Camaguán = 15 pesos

A Unión = 12 pesos

A Guadarrama = 8 pesos

A Caimanes = 4 pesos

La intensidad del tráfico de vapores por el Orinoco y sus afluentes era tal que obligó al gobierno, a través del Ministerio de Guerra y Marina, a dictar unas reglas para evitar que se suscitaran colisiones entre los buques.

Durante los años siguientes la navegación a vapor se mantuvo muy activa, participando en ella varias empresas que, pese a tener rivalidades, sabían compartir los espacios acuáticos. Ello se mantuvo hasta que en 1898 estas se fusionaron en un consorcio angloamericano para constituir la *Orinoco Shipping Company*, que asumió el control de la actividad de navegación comercial en el Orinoco y sus afluentes, así como en la ruta de Ciudad Bolívar a Trinidad. El historiador Andrade Jaramillo señala:

...a comienzos de 1900, la Orinoco Shipping actuaba sola en el río Orinoco. En años anteriores había absorbido todos los contratos de navegación existentes en la zona, teniendo como única competencia algunas esporádicas entradas de buques provenientes del exterior²⁰.

Es importante destacar que esa empresa de navegación disponía de 31 puertos o lugares de embarques en el río Orinoco y sus afluentes: Bolívar, Caicara, Palmar, Cabruta, Moitaco, Arichuna, María Luisa, San Fernando, Mapire, Apurito, Las Bonitas, Catalina, Puerto Nutrias, Palmarito, Guasualito, Guadarrama, Unión, Camaguán, Caimanes, El Baúl, San Rafael, El Yagual, Chiricos, El Viento, El Amparo, La Florida, San Lorenzo, Arismendi,

¹⁹ Marcos Andrade Jaramillo. El caso de la Orinoco Shipping and Trading Company Limited. Academia Nacional de Ciencias Económicas, Caracas. 1992, p. 81.

²⁰ Andrade Jaramillo. Ob. Cit, p. 68.

Urbana, Perico, Guaramaco; dicha Compañía disponía de 12 vapores, cuatro de ellos para navegar entre Ciudad Bolívar y Trinidad, y los ocho restantes se desplazaban por el Orinoco y sus afluentes. Andrade Jaramillo comenta:

Este grupo de puertos denota el nivel de productividad tanto de la región guayanesa como de los llanos; productividad que a su vez consolida a ciudad Bolívar como ciudad-puerto por cuanto es el gran centro de acopio de mercancías que estaban en tránsito vía las costas venezolanas y el exterior²¹.

Con respecto a la significación económica que representaba la *Orinoco Shipping Company* para la masa de peones llaneros que laboralmente se vinculaban a ella, como parte de la dinámica económica generada por el tráfico fluvial, el mismo autor señala:

Cabe destacar que la Orinoco Shipping ofrecía trabajo a 36 abastecedores de leña, agua y víveres en general en igual de numero de puertos o lugares de atraque, alimentando de esta manera una singular red económica que estaba en función del movimiento efectuado por los barcos de la empresa²².

En síntesis, observamos que en el período comprendido entre 1856 y 1899 navegaron por el Orinoco y sus afluentes un total de 85 vapores comerciales, de los cuales 48 eran de bandera venezolana, 15 ingleses, 11 americanos, 4 franceses, 3 alemanes, 2 noruegos, 1 holandés y 1 colombiano, según los datos aportados por Luis Roncayolo²³

Esta conexión de El Baúl con el eje Portuguesa-Apure-Orinoco se mantuvo hasta avanzada la tercera década del siglo XX, cuando la actividad de navegación fluvial decayó y la actividad comercial empezó a sustentarse en el transporte terrestre llevado a cabo por camiones que podían llegar a este poblado en la época de verano.

²¹ Ob. Cit, pp. 69-70.

²² Ob. Cit, p. 86.

²³ Roncayolo. Ob. Cit, pp. 177-179.



LA NAVEGACIÓN POR BUQUES A VAPOR EN EL LAGO DE TACARIGUA DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX (1851-1898)

**Navigating steamers on Lake Tacarigua during the
second half of the XIX century (1851-1898)**

Víctor M. Pineda

Licenciado en Educación, mención Ciencias Sociales (UCAB) culminando la Maestría en historia de Venezuela (UCAB) Profesor de Historia Universal y de Venezuela. Profesor asistente de la Esc. de Comunicación Social en la UCAB. Publicaciones en el boletín de la ANH. y en revistas del área Sobre masonería, relaciones Iglesia-Estado, política. Correo Electrónico: pinedav1@gmail.com.

Recibido: 02/09/2015

Aprobado: 27/11/2015

Resumen: Durante la segunda mitad del siglo XIX se pensó en la posibilidad de hacer del lago de Tacarigua, como se conocía al lago de Valencia, una vía de comunicación que conectara las ciudades y poblados cercanas a Valencia y Maracay. A tal efecto se firmaron algunos contratos para llevar adelante proyectos para establecer líneas de buques a vapor para transportar personas y mercancías. Aun cuando algunos de los proyectos se llevaron cabo, su permanencia en el tiempo fue breve. En el presente artículo abordamos algunos de esos aspectos.

Palabras Claves: Lago de Tacarigua, Vapores, Mercancías, Impuestos, Comunicaciones, Contratos.

Abstract: During the second half of the nineteenth century it was believed in the possibility of Lake Tacarigua, was known as the lake of Valencia, a communication channel that connected the towns and villages close to Valencia and Maracay. To this end some contracts were signed to carry out projects to establish steamship lines to

transport people and goods. While some of the projects were carried out, the retention time was short. In this paper we address some of these issues.

Key words: Lake Tacarigua, Fumes, Goods, Taxes, Communications, Contracts.

1. Introducción

El propósito del presente trabajo es presentar una revisión de la importancia que tuvo el Lago de Valencia como conexión lacustre durante la segunda mitad del siglo XIX. Durante la segunda mitad del siglo XIX se hizo evidente que era necesario unir a los llanos con el centro del país. En efecto, la posición del lago de Valencia, cercana al mar, lo convirtió en la posible vía ideal para transportar los productos del sur llanero hasta los puertos del centro norte del país.

Expondremos los hechos referentes al establecimiento de la navegación a vapor a través del lago de Valencia. No existe mucha información al respecto y la que se consigue está dispersa. Tratamos, no obstante, de reconstruir los eventos de acuerdo a lo investigado.

Es de hacer notar que sólo vamos a tratar lo referente a la constitución de compañías, mediante contratos, para el establecimiento de navegación a vapor por el lago, sus signatarios, los aspectos más resaltantes de dichos contratos, entre otros puntos. No tocaremos lo atinente a los ferrocarriles u otro medio de transporte relacionado con el lago. Este ensayo tiene el propósito de plantear una investigación más profunda y detallada. No se agota aquí el tema, creemos que es un filón interesante para la investigación acerca de las comunicaciones en Venezuela en el siglo XIX.

2. El lago y su entorno

Antes de comenzar a hablar acerca de las comunicaciones en el lago de Valencia, es necesario determinar la ubicación del lago y sus características. El lago de Valencia está ubicado en los valles de Aragua, entre los estados Carabobo y Aragua. Es una depresión hidrográfica que ocupa la zona central del sistema montañoso costero al norte y la serranía del interior al sur. Ocupa un área de 350 Km² aproximadamente a 402 metros de altitud.¹

¹ ATLAS DE VENEZUELA, Santillana, España, 1980, pág. 38.



Este cuerpo de agua es el receptor de las aguas procedentes del sistema orográfico de la región. Los ríos de la cuenca son pocos y de escaso caudal, como consecuencia de las bajas precipitaciones de la zona. La subregión se divide en dos zonas orográficas que, con una gran continuidad, se amplían en una depresión que se separa del tramo central de la Cordillera de la Costa. La cuenca del lago es endorreica de algo más de 3.100 km² en la cual vierten sus aguas las corrientes fluviales de bajan de las montañas de la serranía del interior y del interior.

El principal río tributario del lago de Valencia es el río Aragua, junto a otros de menor importancia. Ha sido esta región atractiva el hombre desde los tiempos precolombinos, pues su ubicación y clima son propicios para los asentamientos humanos. Se tiene una buena descripción del lago en la obra del Barón Humboldt, la misma dice

El lago de Valencia, que los indios llaman de Tacarigua, excede en extensión al lago de Neuchâtel en Suiza... como en los valles de Aragua el declive del terreno se inclina hacia el sur y el oeste... Manifiéstase un contraste resaltante entre los bordes opuestos del Lago... los del sur desiertos... el ribazo septentrional es risueño, campestre, y está adornado de ricos cultivos de caña de azúcar, cafetos y algodoner².

En sus descripciones Humboldt percibió el fenómeno de la disminución en el volumen de agua del lago, al respecto se formuló varias interrogantes que dan una idea de su tremenda capacidad de observación del científico alemán, aun sin contar con los suficientes equipos de medición para llevarlas a cabo, algunas de ellas fueron:

...¿Cuáles son las causas de la disminución de las aguas del lago? ¿Es más rápida hoy esta disminución de lo que era ha siglos? ¿Es lícito suponer que el equilibrio entre los afluentes y las pérdidas va a restablecer pronto, o ha de temerse que desaparezca el lago enteramente? ³.

Estas narraciones conforman un cuadro de cosas que poco iban a cambiar en las décadas posteriores. Será en el siglo XX cuando el lago se vea

² HUMBOLDT, Alejandro: *Viaje a las regiones Equinocciales del Nuevo Continente*, tomo III, Caracas, 1941, pág. 96.

³ Ob.Cit. Tomo III, pág. 98.

sometido a cambios que lo afectarán de manera definitiva. Ya en el siglo XIX Agustín Codazzi, el gran geógrafo, le reconocía importancia al lago, al respecto escribía:

El lago de Valencia, llamado antiguamente por los indígenas Tacarigua, esta a la altura de 517 varas sobre el nivel del mar... A este hermoso estanque deben los valles de Aragua su gran fertilidad, pues su constante evaporación proporciona aquella humedad necesaria a la vida vegetal, dándole vigor para su desarrollo y mitigando la fuerza del sol de los trópicos⁴...

En efecto, al transcurrir el tiempo y durante el periodo colonial los suelos de Carabobo y Aragua que circundaban al lago se vieron rodeados de haciendas propiedad de ricos mantuanos de Caracas, Maracay y Valencia, también se había dado paso la construcción de potreros para la cría de ganado vacuno. Es de destacar que fue un hecho notorio el proceso de desecamiento del lago ya desde los tiempos de la colonia. Este fenómeno afectó la forma del lago y sus características. Las mediciones que pudimos encontrar fueron las siguientes:⁵

Autor	Año	Mts. (sobre el nivel del mar)
Manzano	1727	427
Humboldt	1800	432
Codazzi	1841	42,16
Hesse-Wartegg	1888	481
Jhan	1892	41,54
Jahn	1896	41,5
G.F.V.	1905	412,098
Lutz	1925	441
M.O.P.	1925	409,5
G.F.V.	1929	408,11
M.O.P.	1933	411,80
Jahn	1939	410,87

⁴ CODAZZI, Agustín: *Resumen de la Geografía de Venezuela*, Tomo III, Edit.1940, pág. 52.

⁵ JELAMBI, Octavio: "Cuadro Batimétrico", en Revista *El Lago*, año 6, N° 33, pág. 581.



Jahn	1939	410,86
Jelambi	1954	409,60
Bonckh	1954	402
O.I.G.	1954	401,62
Jelambi	1954	408,6
M.O.P.	1958	407,84
M.O.P.	1966	405,55
M.O.P.	1971	405

Como se aprecia en este cuadro, el lago ha sido medido a los largo de más de dos siglos, siendo la máxima altura la tomada por Humboldt en el año 1800, 432 metros, y la mínima fue en el año 1954, 401, 62 metros. Sin embargo, en los últimos años la tendencia se ha revertido. En efecto, el lago ha venido recuperando espacio, aumentando su volumen, hasta el punto de amenazar incluso la existencia de conjuntos residenciales en sus orillas.

Todas las anteriores características hicieron que las zonas aledañas al lago de Valencia se convirtieran en atractivas para las actividades agrícolas. Asimismo, nos encontramos con que el poblamiento de la región está unido a los asentamientos relacionados con los cultivos comerciales. A finales del siglo XVIII y principios del XX, los poblados centraban su actividad económica en torno a los llamados cultivos mayores, cacao, café, caña de azúcar, entre otros⁶. Por supuesto que durante el siglo pasado la historia del entorno del lago, de sus aguas y recursos cambió radicalmente debido a las migraciones y el desarrollo industrial.

Siempre se vio al lago de Valencia como una excelente vía de comunicación entre los llanos, a través de Villa de Cura, y la región nortecostera. Durante todo el siglo XX se montaron los más diversos proyectos para hacer del lago de Valencia una conexión rápida y barata por medio de la cual movilizar la carga de productos vegetales y animales de un lado a otro, norte y sur, de la región.

⁶ CUNILL GRAU, Pedro: *Geografía del Poblamiento Venezolano en el siglo XIX*, tomo I, Ediciones de la Presidencia de la República. 1987. Pág. 321.

No obstante lo anterior, no era cosa fácil el establecimiento de esas vías y de los sistemas de tráfico lacustre. Ya en 1845 el gobernador de la provincia de Carabobo, Miguel Herrera, dirige una exposición a la Diputación Provincial pidiendo el arreglo de los caminos y la construcción de otros. Lo pedía para poder hacer la conexión entre los diferentes poblados del lago⁷. También en 1888 un explorador alemán, Ernst Von Hesse-Wategg, al hacer un estudio del lago de Valencia nos relata lo difícil que era tener acceso al mismo:

El modo más cómodo para llegar al lago de Tacarigua desde la capital Caracas es por mar. Se usa el nuevo ferrocarril de Caracas a la ciudad de la Guayra, desde allí se va con uno de los grandes vapores alemanes o ingleses para Puerto Cabello... y toma en este puerto principal de Venezuela otra vez el nuevo, aún no terminado, ferrocarril para las Trincheras. Desde las Trincheras con sus fuentes calientes, descritas ya por Humboldt, se puede llegar a la orilla del lago dentro de cuatro horas a Caballo.⁸

De manera de que no era tarea fácil la construcción de la infraestructura necesaria para hacer del lago esa vía idónea de comunicación, pero era el paso ideal, según los conceptos de aquella época, para agilizar el comercio desde los llanos al centro-norte del país.

3. Los vapores comerciales en el lago de Valencia

Los intentos por hacer del lago de Valencia una vía ideal para el transporte de personas y mercancías comenzaron en la segunda mitad del siglo XIX. Hay una pista encontrada en el diario el Nacional del año 1962, importante porque da cuenta acerca de la existencia de un puerto en el lago. El citado puerto se llamaba Guayamud y tenía un intenso intercambio comercial con la ciudad de Guigue. Sabemos que las embarcaciones llegaban al lago a través del río Paíto, que era por aquella época.

En 1843 en Maracay se informa a la Diputación Provincial de la construcción de un camino que iba desde la ciudad en línea recta a la laguna

⁷ ARMAS CHITTY, José: *Carabobo Tierra de Meridianos*, Caracas, Banco del Caribe, 1983, pág. 126.

⁸ VON HESSE WARTEGG, Ernst: "Observaciones sobre el lago de Tacarigua en el norte de Venezuela", en revista *El Lago*, Valencia, año 3, N° 18, 1969, pág. 176.



y hasta el puerto de Guayamud. El gobernador de Aragua en 1855, Diego Hurtado advierte la importancia del lago al decir que es el lago quien los pone en comunicación directa con Caracas⁹.

Sin embargo, el proyecto más importante puesto en práctica para navegar el lago de Valencia se dio en la segunda mitad del siglo XIX. En efecto, dos hombres emprendedores, Rafael Urdaneta y Guillermo Arriems conforman la compañía Urdaneta-Arriems de vapores para el lago.

La información se toma de González Guinán:

El año de 1851 en Carabobo y Aragua se habían iniciado por los Sres. Rafael Urdaneta y Guillermo Arriems, mediante tratados con las respectivas diputaciones, la navegación del lago de Tacarigua (Valencia) mediante un vapor. Además tenían otra embarcación a vela para transportar frutos y mercancías. A fines de noviembre se inauguró la navegación por el lago. En el puerto del Jarillo se embarcaron los contratistas Urdaneta y Arriems, el Sr. Miguel Martínez, gobernador de Carabobo, el Dr. Guillermo Tell Villegas presidente de la diputación y otros invitados. La travesía del Jarillo al puerto del Arrenal en Maracay y en la tarde al puerto de partida cerca del pueblo de los Guayos¹⁰.

Reconstruyendo los datos dispersos acerca de aquella compañía se tiene lo siguiente: A comienzos de 1851 el Sr. Rafael Urdaneta, hijo del prócer marabino, junto al general Guillermo Arriems, luego de las discusiones del caso, firmaron un contrato con las diputaciones provinciales de Aragua y Carabobo para la navegación por el lago de Valencia con buques de vapor y a vela.

La Diputación Provincial de Carabobo se encargó de estudiar previamente la propuesta de navegación. Se nombró una comisión que produjo una Ordenanza del 11 de diciembre de 1851 que contemplaba, entre otros artículos, lo siguiente:

Contrato con el Sr. Rafael Urdaneta sobre el privilegio de la navegación por vapor en el lago de Tacarigua.

⁹ *El Nacional*, 18 de noviembre de 1962.

¹⁰ GONZÁLEZ GUINÁN, Francisco: *Historia Contemporánea de Venezuela*, tipografía el Cojo, Caracas, 1910, tomo V, pág. 203.

La diputación Provincial de Carabobo, en uso de sus facultades constitucionales. Considerando,

1°Que es de la mayor utilidad e importancia a la riqueza y progreso de esta provincia la navegación del lago de Tacarigua por vapor.

La comisión nombrada por la Honorable Diputación para formular el contrato de navegación del lago de Tacarigua de esta provincia con el Sr. Rafael Urdaneta... ha convenido el presente contrato:

Art. 1: Se concede a Rafael Urdaneta y a sus sucesores legítimos, universales o particulares, el derecho exclusivo de navegar con vapores por 10 años la parte de la laguna de Tacarigua correspondiente a esta provincia...

Art. 2: Se concede también a Rafael Urdaneta y a sus legítimos sucesores... la cantidad de diez mil pesos en empréstito por cinco años y sin ningún interés, con el fin de ayudarle a llevar cabo su empresa.

Art. 10: Los vapores serán nacionales y llevarán la bandera venezolana.

Resuelve:

Art. Único: la diputación aprueba en todas sus partes el contrato precedente¹¹.

El contrato resultó muy favorable a los intereses de los empresarios, pues incluso contemplaba el aprovechamiento de la madera sin pago de impuestos y la posibilidad de colocar más buques de hacer falta.

Para darle concreción al proyecto, se adquirió en Estados Unidos, en 1853, un vapor construido por la compañía J.T. Sutton S. C. de Filadelfia. El buque entró al país en 1854 por Puerto Cabello y fue transportado por piezas en el puerto del Jarillo en los Guayos. Los ingenieros que armaron la nave vinieron de también de los Estados Unidos. Dicha nave tenía 100 toneladas y 30 caballos de fuerza. La nave fue armada en varios meses, por lo cual la inauguración se realizó a finales del año¹².

El vapor fue llamado "General Rafael Urdaneta" en homenaje al padre de uno de los socios, el prócer había vivido en la región en una hacienda

¹¹ ORDENANZAS, RESOLUCIONES i ACUERDOS VIGENTES DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE CARABOBO, Valencia, Imprenta por Santiago Morales, 1856, pp 127, 128 y 129.

¹² [Http://oceania.pbworks.com/...1102...Venezuela%20gunboats](http://oceania.pbworks.com/...1102...Venezuela%20gunboats) (Consultada el 2 de julio de 2014).



de nombre “Tocorón” que luego sería propiedad del Gral. Guzmán Blanco. Sabemos que el vapor Urdaneta salía a las 6:00 am, los días lunes, miércoles y viernes del puerto El Arenal hacia el sur, tocaba a veces Tocorón y otras en Boca de Río. Luego iba al puerto del Jarillo. La compañía combinó el transporte acuático con el terrestre, acarreado los productos desde la Victoria hasta el puerto del Arenal, luego al Jabillo y de allí a Valencia cobrando precios de acuerdo a la carga. El servicio de vapor era complementado con botes a vela que llegaban a los puntos en los cuales no podía atracar el vapor. Esta compañía funcionó con capital totalmente venezolano, pero para marzo de 1855 se le consideró no apta para la guerra, por lo cual fue desmantelado y vendido¹³. En 1860 ya no funcionaba la compañía.

Es de hacer notar que entre 1872 y 1898 hubo nueve contratos fallidos para navegar el lago. Ellos fueron¹⁴:

Año	Contratista	Tiempo
1872	Federico Salles	vapores a 15 años
1876	Gabor Napheggi	vapores a 10 años
1880	Miguel Caballero	vapores a 10 años
1880	Miguel Caballero	vapores a 10 años
1884	Onofre Basalo	tranvía-vapores a 10 años
1889	John Carruters	ferrocarriles-vapores a 25 años
1893	Carlos Madriz	ferrocarriles-vapores a 99 años
1895	Miguel Osío	ferrocarriles-vapores a 50 años
1898	Manuel Pimentel	tranvías a 50 años

Como vemos, la intención de estos empresarios era ofrecer un servicio de transportes .integral, que combinara el transporte de personal y mercancías. Estos contratos fracasaron debido a la falta de capitales para llevarlos adelante. La inversión requerida era mucha para aquellos hombres, además las grandes compañías de trenes conspiraban para no dejar que estos proyectos se concretaran. Se han tomado dos de estos contratos en algunas de sus cláusulas

¹³ Idem.

¹⁴ GONZÁLEZ GUINÁN, Francisco: Ob. Cit. pág. 205.

para dar una visión de lo que pretendían. Tenemos así la ley del 14 de mayo de 1881, aprobatoria del contrato celebrado con el ciudadano Miguel Caballero para la navegación a vapor en el lago de Tacarigua. El artículo único decía:

Artículo Único: Se aprueba el contrato celebrado por el ministerio de Relaciones Interiores con el ciudadano Miguel Caballero... para el establecimiento de la navegación por vapor en el lago de Tacarigua.

1º Miguel Caballero se obliga a introducir en Venezuela uno o varios vapores, aplicándolos a la navegación y tráfico en el lago de Tacarigua.

2º Se obliga... Caballero a construir tres embarcaderos en el referido lago... en el puerto denominado Arenal, en el puerto de Magdalena y... en el puerto de Jabillo.

5º La empresa de navegación del lago estará libre de todo impuesto nacional por el tiempo de duración de este contrato¹⁵.

Otra ley interesante se firma entre el mismo Caballero y el Ministerio de Fomento:

Ley de 23 de mayo de 1884 aprobatoria del contrato celebrado entre el Ministerio de Fomento y el ciudadano Miguel Caballero para establecer la navegación por vapor en el lago de Tacarigua.

1º Miguel Caballero se obliga a establecer... uno o varios vapores remolcadores, para la navegación y tráfico de sus costas.

2º Se obliga igualmente a Caballero a construir los embarcaderos o Muelles convenientes... señalándose ahora como necesarios... el de Maracay, el de Magdalena y el del Jarillo.

6º Los vapores remolcadores, lanchas, útiles y materiales de la empresa... quedan libre de impuestos nacionales... durante el tiempo del contrato (diez años)¹⁶.

Como se ve, este personaje logró obtener dos contratos, uno en 1881 y otro en 1884, con dos ministerios diferentes, Interiores y Fomento. En ambos casos la empresa fue fallida, sin embargo, es interesante fijarse en el contenido de esas cláusulas. En efecto, vemos como en ambos contratos se obliga Caballero

¹⁵ Revista el Lago, Valencia, N° 44, 1973.

¹⁶ RECOPIACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA, tomo XI, N° 2312, pág. 244.



a traer los vapores, uno o varios, solo que en el segundo contrato se le añade lo de traer vapores remolcadores, es decir, con mayor capacidad de transporte.

Tenía la obligación Caballero de construir tres embarcaderos, ubicados en las márgenes oriental, sur y occidental del lago. En el segundo contrato se cambia el embarcadero de Arenal por el de Maracay. En los dos contratos se exonera al contratante del pago de impuestos, quizá como una medida de gracia para estimular la viabilidad del proyecto y que su inversión diera resultados pronto. Como sabemos estos contratos fueron fallidos.

Veamos ahora algunas de las condiciones del contrato celebrado con Carlos Madriz para la navegación por el lago de Valencia:

- 1° Carlos Madriz se compromete a establecer en el lago de Tacarigua... La navegación por buques o remolcadores de fuerza de vapor o eléctrica... para hacer tráfico y comunicación entre todas las costas de dicho lago.
- 2° ... el empresario se compromete también a construir un tranvía de vía angosta... movido por fuerza de sangre, vapor, electricidad o aire comprimido y que partiendo de un puerto conveniente del litoral del lago... vaya directamente a Guigue...
- 4° Excepción de los derechos aduaneros de todo impuesto nacional¹⁷.

En este contrato tiene varias particularidades. Contempla la posibilidad de usar la energía eléctrica para movilizar los buques. Además permite el uso de varios tipos de energía para usar en el tranvía, lo cual también es particular: la combinación de buques y tranvías, complementar el transporte lacustre con el terrestre.

Por último, se tiene el contrato, este sí se hizo efectivo, entre la compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela y el gobierno nacional:

Decreto legislativo de 29 de mayo de 1896 que aprueba el contrato celebrado por el gobierno de Venezuela con la compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela, sobre la navegación del lago de Valencia.

1° El gobierno concede a la compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela...el privilegio exclusivo para establecer uno o más vapores... para la navegación del lago de Valencia con dirección a todos sus puertos. Este privilegio durará por el término de cinco años...

¹⁷ Ob. Cit. Tomo XI, N° 2623, pág. 485.

4° Se concede... a la empresa del derecho para construir líneas férreas o Tranvías a la Cabrera y San Joaquín, a Guacara y a otros que juzgare necesarios para el transporte de pasaje y mercancías al lago de Valencia.

6° La empresa estará exenta de toda contribución nacional de cualquier clase o naturaleza que sea, durante el término de esta concesión¹⁸.

Como vemos, tan sólo dos proyectos se hicieron realidad en cuanto al establecimiento de sistemas de navegación en el lago. En primer lugar la concesión otorgada a los señores Urdaneta y Arriems en 1851, una empresa de capital venezolano. La segunda empresa, alemana, obedecía a la política de inversiones extranjeras adelantada por Guzmán Blanco desde los tiempos del septenio. Con la ampliación de las redes ferroviarias entre 1883 y 1893, compañías de capitales ingleses y alemanes, se logró la construcción de más de 1000 km. de vías que cubrían rutas que iban de la Guaira a Caracas y de Puerto Cabello a Valencia.

Más tarde, con la llegada de los automóviles en la primera década del siglo XX y el auge petrolero, hubo que construir carreteras, pues los antiguos caminos se habían abandonado debido a los trenes. Al convertirse el área de Valencia en polo de desarrollo industrial, el lago de Valencia fue perdiendo importancia como vía de comunicación. Otros proyectos de transporte y de vialidad de mayor envergadura dejarán de lado al lago.

4. Conclusiones

Desde los tiempos de la colonia la región del lago de Valencia fue objeto de atractivo para los pobladores. Su fertilidad y buen clima posibilitaron el asentamiento humano. En sus inmediaciones se establecieron centros poblacionales que se dedicaron a la agricultura de plantación y la ganadería.

Era una necesidad, al menos así lo evidencian los testimonios, unir el llano con el centro norte del país. La producción de las tierras llaneras tenía la posibilidad de ser transportada a través del lago de Valencia. Es en 1851 cuando se pone en servicio una compañía, de capital venezolano, de transporte

¹⁸ *Ibíd.* Tomo XVII, n° 5715, pág. 123. Tomo XVIII, n° 6555, pág. 465.



a vapor y a vela. La misma fue fundada por Rafael Urdaneta hijo y Guillermo Arriems.

Esta compañía logró poner en circulación un buque, llamado General Rafael Urdaneta, que realizaba una travesía por el lago de hasta tres veces por semana. La compañía duró casi diez años en funcionamiento, con altos y bajos, hasta que los avatares propios del país la acabaron. Hubo otros intentos posteriores de reactivar la navegación por el lago. Se firmaron hasta nueve contratos, pero todos fallidos.

La falta de capital, el escaso interés de los gobiernos de la época, la propia inestabilidad del país, dieron al traste con esos planes de establecer nuevas compañías de navegación lacustre. Es tan solo en 1896 cuando la compañía alemana del Gran Ferrocarril de Venezuela logra cristalizar un proyecto. Con recursos, conexiones, y tecnología ponen en funcionamiento una verdadera compañía de navegación. Fue el triunfo del gran capital.

Esta compañía alemana puso en servicio tres vapores: los Valencia I, II y III y el Tacarigua.

Finalmente, fue en el siglo XX con los ferrocarriles y la llegada del automóvil, durante el gobierno del presidente Cipriano Castro, el auge petrolero que trajo consigo incluso la desaparición de los propios trenes, que el lago de Valencia dejó de ser atractivo como conexión entre los llanos y el centro norte de Venezuela. Se abría otra época en materia de transportes en Venezuela.

EL CARIBE, COMO CONCEPTO DE MARE NOSTRUM EN LA TEORÍA DE ALFRED THAYER MAHAN

The Caribbean as *mare nostrum* concept in the theory of Alfred Thayer Mahan

Arturo Martínez Martínez Graduado en Historia, Universidad Autónoma de Madrid,
Máster en Historia, Universidad Autónoma de Madrid y
Experto en Historia Militar, UNED. Correo Electrónico:
arturom46@gmail.com.

Recibido: 29/08/2014

Aprobado: 30/09/2014

Resumen: En el presente trabajo se va a presentar a una de las figuras más relevantes de finales del siglo XIX, Alfred Thayer Mahan, en el contexto del imperialismo. Este personaje será una de las figuras y, sobre todo, su obra y trabajo del poder naval y su influencia en su entorno más directo Estados Unidos y como afecta al exterior como es el caso del Caribe. En este trabajo, por tanto, se va tratar de hacer un acercamiento a la propuesta que hace Mahan de como el Caribe ha de pasar a ser un *Mare nostrum* americano, analizando el cómo hacerlo y como se llevó a cabo.

Palabras Clave: Alfred Thayer Mahan, Poder Naval, Mar Caribe, Mare Nostrum.

Abstract: In this work we will present one of the most important figures of the late nineteenth century, Alfred Thayer Mahan, in the context of imperialism. This character is one of the figures and, above all, his work and the work of naval power and influence in its immediate environment and how it affects the United States abroad such as the Caribbean. In this paper, therefore, will try to make an approach to the proposal made by Mahan as the Caribbean is to become an American Mare Nostrum, analyzing how and how it took place.

Key words: Alfred Thayer Mahan, Sea Power, Caribbean Sea, Mare Nostrum.



1. Introducción

En las siguientes páginas se va tratar de explicar la visión que tiene un pensador del mundo naval como es Alfred Thayer Mahan, militar, historiador e intelectual, y qué propone en su doctrina. En este artículo lo que se va tratar de analizar más concretamente, como el concepto del poder naval de Mahan afecta a que el mar Caribe se convierta o llegue a ser definido como un *Mare nostrum* americano, y la importancia que tiene para Estados Unidos.

Mahan ha pasado a la historia por ser un personaje que fue capaz de definir y dar sentido a un concepto que ha estado presente a lo largo de la historia pero que nunca había sido explicado ni se le había dado valor hasta que este personaje lo hizo. Por tanto, no hay que entender a Mahan como el inventor de este concepto, pero sí como el primero en señalar su valor como fórmula de desarrollo de las naciones.

A Mahan hay que estudiarlo como un hombre de su tiempo y entender el contexto en el que elabora su teoría es fundamental para entender el porqué de darle un significado a este concepto del poder naval. El contexto en el que Mahan escribe su obra es el denominado por Eric Hobsbawm como “Era de los imperios”¹ que se enmarca entre los años 1875 y 1914, periodo en el que Europa se está repartiendo el mundo y Estados Unidos está surgiendo como gran potencia económica e industrial del momento, tras haber superado el periodo de inestabilidad interna más grande de su historia, como fue la Guerra de Secesión. Los valores del norte se han extendido por toda la nación y se ha completado la expansión territorial hacia el oeste. Ante esto, una nación en expansión económica, como era el caso de Estados Unidos, se planteará si debe o no debe salir al exterior.

Obviamente este pensamiento de Mahan está muy vinculado con este momento histórico que atraviesan los Estados Unidos. El poder naval que el propone es, por tanto, en cierta medida, un concepto de apoyo al discurso imperialista que surge en Estados Unidos en un momento que se están reformulando antiguas doctrinas como el Destino Manifiesto y la Doctrina Monroe.

Este es en el contexto en el que surge la obra de Mahan, una obra que trata de responder a esta pregunta o debate que surge en la nación. Su respuesta

¹ HOBBSAWM, E., *La era del Imperio 1875-1914*, Barcelona, Crítica, 2009.

es clara y contundente: Estados Unidos si quiere ser una gran nación debe “*despertar del letargo y ver en el exterior el futuro*”². Pero Mahan, en su obra, lo que también concibe es que se deben seguir una serie de pautas específicas o un camino para lograr esa salida al exterior de forma exitosa, y a lo largo de su obra las define y explica claramente:

1º) La conversión del Pacífico oriental, el Golfo de México y el Mar Caribe en aguas exclusivas norteamericanas.

2º) La toma de islas estratégicas en esas aguas.

3º) La construcción de un canal en el istmo de Centroamérica bajo dominio exclusivo de Estados Unidos.

La importancia de Mahan e influencia en Estados Unidos será innegable. Esto se puede apreciar en las declaraciones Henry L. Stimson, tras su retirada como Secretario de Guerra:

La peculiar psicología del departamento de Marina, frecuentemente parecía abandonar los dominios de la lógica para introducirse en un confuso mundo religioso en el cual Neptuno era su Dios, Mahan su profeta y la Marina de los Estados Unidos la única Iglesia verdadera³

Pero la influencia de Mahan va más allá de las propias fronteras de su nación. Unos años después de la publicación de su obra más afamada, *La influencia del poder naval en la historia*, Mahan viajó a Europa, al mando del *USS Chicago*, donde fue recibido por las autoridades inglesas y por la propia reina, y le fue otorgado honores por la Universidad de Oxford y Cambridge. Pero no solo en Gran Bretaña fue recibido con honores, el propio Kaiser Guillermo II, fanático de la obra de Mahan, lo recibió en su barco privado. No solo en estos países tuvo repercusión, ya que otra potencia en crecimiento del momento, como es el caso de Japón, siguió las doctrinas de este pensador americano⁴.

² MAHAN, A.T., *El interés de Estados Unidos de América en el poderío marítimo presente y futuro*, Colombia, Universidad Nacional de Colombia, 2012, págs. 29-31.

³ HAYES, J.D., “Estrategia periférica- La doctrina de Mahan en la actualidad”, *Revista general de Marina*, n° 146, Ministerio de defensa, 1954, pág. 829.

⁴ TUCHMAN, B.W., “La Guerra del 98 y el debate imperialista”, *Claves de razón práctica*, n° 176, 2007, pág. 69.



Este artículo comenzará con el desarrollo de una pequeña biografía de este personaje para conocerlo un poco mejor, seguido de un sucinto acercamiento a su obra, para luego terminar centrándonos en el tema de análisis en cuestión, el Caribe y la importancia de este en la doctrina de Alfred Thayer Mahan, para finalizar en un breve punto sobre las primeras posiciones de Estados Unidos en el Caribe.

2. Alfred Thayer Mahan

Alfred Thayer Mahan nació el 27 de Septiembre de 1840, en West Point, Nueva York, lugar en el que su padre, Dennis Hart Mahan, ejercía como distinguido profesor de Ingeniería Civil y militar en la academia de los Estados Unidos. Alfred Thayer Mahan murió el 1 de Diciembre de 1914 y está enterrado en Quogue, Long Island⁵.

Mahan comenzó su educación en West Point hasta que fue enviado a un internado de Maryland, St. James School, cerca de Hagerstown. En 1852 ingresó en la Universidad de Columbia en Nueva York. Gracias a la influencia de Jefferson Davis, obtuvo un nombramiento en la Academia Naval, entró en la tercera clase con cargo de guardiamarina, esto nunca había ocurrido antes⁶.

Se graduó como Oficial de la Armada de Estados Unidos tras tres años en la Academia Naval de Annapolis y fue el segundo de su promoción en 1859.

En 1861, con el inicio de la Guerra de Secesión, Mahan participó de parte de la Unión. Así, estuvo embarcado en el crucero *USS Plymouth*, dedicado a misiones de patrullaje de las costas confederadas del sur. Al acabar la guerra pasó a ejercer el profesorado en la Academia Naval de Annapolis, donde escribió su primer libro, *El golfo y las aguas interiores*, basado en las experiencias marítimas de la guerra. Volvió a embarcar en el crucero *USS Wachusset* y navegó por aguas del Pacífico asiático. En este punto fue cuando empezó a ser consciente de Estados Unidos, teniendo intereses en ambos océanos, Atlántico y Pacífico, necesitaban bases de apoyo marítimo para el tráfico comercial con el Este y el Oeste, a la vez que debía disponer de una comunicación directa entre

⁵ TAYLOR, C., *The life of admiral Mahan: Naval Philosopher*, 1920, págs. 342-343.

⁶ Naval History and Heritage: http://www.history.navy.mil/bios/mahan_alfred.htm (03/10/2014)

ambas costas, primero concebido como el canal de Nicaragua, pero finalmente construido en Panamá.

En 1884 fue llamado por el Almirante Stephen B. Luce a incorporarse como docente en el Naval War College, en Newport, donde fue nombrado profesor de Historia y estrategia Naval. A partir de las clases que impartió, se llevó a cabo la compilación de las conferencias elaboradas para los alumnos, elaborándose así su obra más famosa y reconocida en el mundo entero: *La Influencia del Poder Naval en la Historia*, publicado en 1890. Ejerció de presidente de esta institución hasta 1892.

En 1894, ya con el rango de Capitán de Navío, le asignaron el mando del destructor *USS Chicago*. Se retiró en 1896 del servicio activo, aunque fue movilizado durante la Guerra Hispano-Norteamericana para formar parte del consejo de Guerra Naval que asesoraba al presidente McKinley en todo lo referente a las operaciones navales en el Atlántico y en el Pacífico. Terminada la guerra, Mahan fue nombrado Comisionado de la delegación norteamericana en la Conferencia de Paz con España, celebrada en la Haya en 1899.

Tras la Guerra Hispano-norteamericana Mahan siguió trabajando. Así, en 1902 fue nombrado presidente del American Historical Association. En 1906 fue ascendido al rango de Almirante de forma honorífica, ya que estaba retirado del servicio activo. En 1908, fue llamado por el presidente Roosevelt para ser miembro del consejo de reorganización del Departamento de Marina. Finalmente murió el 1 de Diciembre de 1914.

3. La teoría de Mahan

Alfred Thayer Mahan, a lo largo de su extensa obra, lo que hace es definir y dar significado a un concepto, el poder naval, pero que, como se ha comentado anteriormente, no había sido definido y puesto en valor hasta que Mahan lo hizo. Resumiendo mucho la propuesta de Mahan a lo largo de su obra se podría elaborar una pequeña fórmula que sería la propuesta para que una nación consiguiese el poder internacional que él considera fundamental. La fórmula propuesta por Mahan sería la siguiente:

$$\textit{Marina mercante} + \textit{Marina de guerra} + \textit{Bases de apoyo} = \textit{Poder naval}$$



Esto sería simplificar mucho la teoría de Mahan, pero son los puntos esenciales de su propuesta. Mahan concibe que el poder de una nación emana del poder económico y en el caso de Estados Unidos, con un mercado interior saturado, necesita abrirse al exterior de ahí que necesite una marina mercante grande, pero para defender ese comercio es esencial que esa marina mercante se vea apoyada por una marina de guerra que sea capaz de defender y expulsar cualquier amenaza a ese comercio y, a su vez, en esta época que los barcos de vapor se imponen a los de vela, es de vital importancia el tener unas bases de apoyo donde los barcos puedan atracar para abastecerse de carbón o para realizar cualquier tipo de reparación.

Pero para que esto se haga realidad una nación debe ser marinera y querer salir al mar. Para poder hacer efectiva la fórmula del poder naval, hay que tener presentes una serie de factores tanto geográficos como humanos, para que una nación tenga la capacidad de hacerse con el poder naval. Estos factores son los que definió y desarrollo en su obra la *Influencia del poder naval en la historia*, y es que Mahan considera indispensable para hacerse con el poder naval, la situación geográfica, configuración física, la extensión territorial, el número de habitantes, el carácter nacional, la clase de gobierno⁷. Estos seis puntos son la diferencia entre una nación que puede hacerse o tiene la capacidad de hacerse con el poder naval y la que no.

- *La situación geográfica.* En primer término, debe asegurar un expedito acceso al mar que permita una fácil vinculación con las regiones de mayor interés y convivencia. Asimismo las relaciones con los países vecinos, ya que, cuando no mantienen ambiciones de expansión territorial, permite al país centrar todos sus esfuerzos más allá de sus propias fronteras, pudiendo establecer posiciones para apoyar a sus fuerzas navales. Si tales posiciones son insulares tanto mejor y más aún si están geográficamente bien situadas para controlar el tráfico marítimo en disputa. Destaco que la aplicación de este principio permitió la dominación británica por varios siglos⁸.

- *Conformación física del territorio.* Sostuvo que, en gran medida, la morfología y la conformación de las costas determinan la inclinación de un

⁷ MAHAN, A.T., *La influencia del poder naval en la historia*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2007, págs. 95-148.

⁸ *Ibid.*, págs. 98-103.

pueblo hacía el mar. Considera que es más importante que la longitud del litoral, las condiciones de los puertos en cuanto a su ubicación, capacidades y facilidades para su defensa. Por otra parte, añade que si el territorio es fecundo en una amplia gama de elementos, es difícil que la población sienta el impulso de ir hacia el mar y que ocurre exactamente lo contrario cuando un país es pobre y carente de recursos⁹.

- *Extensión del territorio.* La extensión del territorio debe guardar relación con la cantidad de habitantes del país, ya que si la población es escasa no tendrá la capacidad necesaria para poblar y defender una extensión grande, lo que puede llegar a constituir un factor de debilidad más que de fuerza frente a las ambiciones de extensión externa. También tendrá una gran importancia los recursos naturales, ya que son un factor que puede llevar a que una sobreabundancia condicione el temple marítimo de los pueblos¹⁰.

- *Número de habitantes.* Es importante tanto en la cantidad como en su actividad laboral. Para ser poder marítimo se requiere que un alto porcentaje esté dedicado a las actividades relacionadas con el mar¹¹.

- *Carácter nacional.* Mahan considera que los pueblos marítimos que poseen aptitudes e inclinaciones comerciales promueven un intenso movimiento marítimo, el cual constituye la base fundamental para el desarrollo del poder marítimo¹².

- *Clase de gobierno.* Mahan resalta la importancia que tiene la influencia del carácter de los gobernantes y sus instituciones sobre el desarrollo de una nación y del poder marítimo. Señala que en tiempos de paz, el gobierno puede favorecer con su política el crecimiento natural de las industrias de un pueblo y su afición a buscar aventuras y ganancias por medio del mar; y hasta puede intentar la creación de tales industrias o aficiones donde no existan espontáneamente; o por el contrario puede el gobierno obrar desacertadamente y estorbar o detener el progreso que el pueblo hubiera llevado a cabo dejándolo en libertad¹³.

⁹ *Ibid.*, págs. 103-109.

¹⁰ MAHAN, A.T., *Influencia del poder...*, *op. cit.*, págs. 109-111.

¹¹ *Ibid.*, págs. 111-115.

¹² *Ibid.*, págs. 115-122.

¹³ *Ibid.*, págs. 122-147.



Teniendo claros estos puntos básicos y la fórmula del poder naval, vemos que Mahan ha elaborado un discurso con el cual Estados Unidos o cualquier otra nación que aplique su discurso puede hacerse con un hueco en la política internacional.

Mahan insertó los asuntos estrictamente militares en su contexto nacional y en su proyección internacional, ejemplificó los principios de estrategia en casos específicos como la Guerra Civil, la de 1898 y la Ruso-japonesa, entre otras. Consideraba que Estados Unidos debería, por un lado, conocer los conflictos allende el mar, sus causas, desarrollo y consecuencias, y por el otro, actuar con conocimiento en caso de una posible participación en las querellas internacionales. Con las características mencionadas se encuentran sus obras siguientes: *The Gulf and Inland Waters*, *The Problem of Asia and its Effect upon International Policies*, *Lessons of the War with Spain (1899)*, *Retrospect and Prospect Studies in International Relations*, *Naval & Political (1902)*. En estos textos va inmersa su concepción geopolítica, en la cual la doctrina Monroe como sustento ideológico para usarse en la política exterior ocupa un papel central. A sus textos les imprimió tintes raciales y religiosos. En estos estudios, la alianza anglosajona implica el imperativo de conseguir el apoyo inglés para alcanzar los designios continentales norteamericanos, y la ocupación del Caribe y Centroamérica se presenta como la zona vital para el encumbramiento norteamericano.

Como podemos ver la obra y pensamiento de Mahan, va mucho más allá de ser la definición del poder naval, sino que será uno de los precursores de lo que se ha denominado como la geopolítica, entendiendo la geopolítica a través de la definición de Yves Lacoste:

El término geopolítica, es utilizado en nuestros días de múltiples maneras, designa en la práctica todo lo relacionado con las rivalidades por el poder o la influencia sobre determinados territorios y sus poblaciones: rivalidades entre los poderes políticos de todo tipo no solo entre Estados, sino también entre movimientos políticos o grupos armados más o menos clandestinos- rivalidades por el control o el dominio de territorios de mayor o menor extensión. Los razonamientos geopolíticos ayudan a comprender mejor las causas de tal o cual conflicto, en el seno de un país o entre estados, así como a considerar cuales pueden ser las consecuencias de esas luchas entre

países más o menos alejados y a veces incluso en otras partes del mundo¹⁴.

Y es que teniendo claros lo que nos presenta Mahan, con la combinación de factores humanos y geográficos, son fundamentales, ya que como señala también el propio Yves Lacoste, la geografía, no es solo el estudio de ríos y montañas, sino que la geografía es imprescindible para la guerra y la estrategia¹⁵, y eso lo vemos claramente al estudiar la obra de Mahan.

Teniendo presente todo esto, centrando el estudio en Estados Unidos, ¿qué papel juega el Caribe en todo esto? La pregunta tiene una respuesta y es que Mahan elabora una teoría en la que Estados Unidos si quiere garantizar su integridad como nación, debe garantizar el control de un eje, que lo conformaría el control de Hawaii-Istmo-Cuba. Hawaii garantizaría el control del Pacífico norte y es el paso para cualquier flota que intentase un ataque desde el oeste a Estados Unidos. Pero el control de Cuba y el istmo garantizarían el control del Caribe y su comercio. Comercio que vendrá de la mano de la apertura de un Canal en istmo. Por tanto, las posiciones estratégicas en el Caribe serán fundamentales para el control y defensa de este comercio.

4. Mahan y el *mare nostrum* americano

La vía romana, los caminos del imperio, pasan por el Mar como lo hacen por la tierra: sus trayectos están delimitados, siempre iguales, los barcos entran y salen de los puertos. El Mediterráneo, con la denominación romana de *Mare Nostrum*, fue fundamental para la organización política del imperio, que no se podía concebir tan vasto territorio sin su principal punto de unión, el Mediterráneo¹⁶. Una dominación del Mediterráneo tal y como la ejercieron los romanos es impensable en la Europa del siglo XIX o en el Caribe, pero la dominación de las rutas comerciales es otra cuestión y es lo que va tratar de plantear Mahan y, así convertir el Caribe en un *Mare Nostrum* americano. Mahan no persigue el control del Caribe al modo romano, ya que Roma ejercía

¹⁴ LACOSTE, Y., *Geopolítica: La larga historia del presente*, Madrid, Síntesis, 2009, pág. 8.

¹⁵ LACOSTE, Y., *La Geografía: Un arma para la guerra*, Barcelona, Anagrama, 1977.

¹⁶ GERALDO BASTÍAS, P., "Mediterráneo: el mar de los trayectos", *Revista electrónica del orbis terrarum*, nº1, 2009. Págs. 20-21.



un control de las comunicaciones navales pero, a su vez, ejercía un control directo del territorio. Lo que propone Mahan, es:

Nuestro objetivo no es controlar a nada ni a nadie; se trata de examinar de manera general las características estratégicas naturales, e incidentalmente, basada en tal examen observar las condiciones políticas de un área marítima en la que Estados Unidos está particularmente interesado¹⁷.

Para Mahan la pieza fundamental es el control de la comunicación marítima, pero el control del territorio es secundario e incluso innecesario. La cuestión en el Caribe ha de ser el control de ciertos puntos de apoyo que sirvan para la defensa de las líneas de comercio y así ejercer el control sobre el Mar Caribe, emulando en este territorio el modelo de dominación británico que con únicamente dos puntos en el Mediterráneo, Gibraltar y Malta, ejerce una gran influencia estratégica en ese mar, “no hay que ejercer un control excesivo sino el necesario”.

En términos de habilidad militar, estas vías de acceso se conocen como las comunicaciones. Estas son probablemente el elemento más vital y determinante en la estrategia militar o naval. Literalmente son las más radicales, ya que todas las operaciones militares así como el fruto de una planta depende de la comunicación con la raíz (...) Es por el efecto potencial sobre estas líneas de comunicación que todas las posiciones en el Golfo o en el Caribe derivan su valor militar, o su deseo de tenerlo.¹⁸

Las comunicaciones esenciales para los Estados Unidos y el control del Caribe, son cuatro:

- 1º) La que comunica al Mississippi con el Istmo.
- 2º) La que va del Istmo a las costas norteamericanas a través del Paso del Viento.
- 2º) La que va del Golfo de México a la costa norteamericana pasando por el Estrecho de la Florida.
- 4º) La que comunica el Istmo con Europa, por el paso de la Anegada¹⁹.

¹⁷ MAHAN, A.T., *El interés de Estados Unidos...*, *op. cit.*, pág. 195.

¹⁸ MAHAN, A.T., *El interés de Estados Unidos...*, *op. cit.*, pág. 187.

¹⁹ *Ibid.*, pág. 202.

Mahan, define y compara al Mar Caribe con el Mar Mediterráneo “en un sentido muy literal el Mar Caribe es un Mar Mediterráneo²⁰”. Utilizar el ejemplo del Mar Mediterráneo en esta cuestión es obviamente un mecanismo para dar fuerza a sus argumentos y para darle sentido a su doctrina, ya que muchas de las características, obviamente no geográficas, pero sí de otra índole, son similares en el Mediterráneo y en el Caribe. Ambos son dos mares interiores, que separan el Oriente y el Occidente por un istmo, ambos son de reducidas dimensiones comparados con los grandes océanos, y ambos están rodeados por tierra y a su vez bañan las costas de muchas naciones.

Mahan, como se ha señalado anteriormente, tiene el claro objetivo de marcar el camino de la expansión de Estados Unidos al exterior, y ese camino tiene un eje central que es el control directo del istmo, que con la creación del canal de Panamá se convertirá en el eje del comercio de la región. Por tanto, partiendo de ese punto central, Estados Unidos debe tener una serie de posiciones estratégicas que le permitan hacer y mantener un control efectivo de esa ruta que unirá el Este y el Oeste y posibilitara un paso más rápido del Atlántico y al Pacífico, objetivo que tiene muy presente Mahan.

La apertura de un canal que atravesase el istmo centroamericano. En forma general es muy evidente que este canal, al modificar la dirección de las rutas comerciales, ocasionará una gran actividad comercial y una corriente de comercio en el mar Caribe. También es evidente que este rincón del océano, ahora comparativamente desértico, se convertirá como el Mar Rojo, en una gran vía para la navegación como nunca hasta ahora, el interés y la ambición de las naciones marítimas²¹

Mahan es consciente de lo que supone el abrir un paso que comunique los dos océanos y la importancia que eso tiene para el Caribe, así como la actitud que tome hacia ese acontecimiento los Estados Unidos. De ahí que realice un amplio estudio de las posibilidades que abre el istmo para los Estados Unidos, en *El istmo y el poder naval*.

Por otra parte, Mahan es conocedor que con la apertura del istmo, la importancia del Caribe pasara a ser central, por lo que las rutas comerciales se

²⁰ *Ibid.*, pág. 197.

²¹ MAHAN, A.T, *El interés de Estados Unidos...*, *op. cit.*, pág. 34.



reactivaran. Por ello, “cada posición en ese mar poseerá un valor comercial y militar destacados y el canal mismo llegará a ser un centro estratégico de la más vital importancia²²”. Y es que conseguir posiciones en el Caribe será algo fundamental con la apertura de un canal en el istmo y es algo que no se podía dejar al azar:

Dejar las cosas al azar, es un método posiblemente tan bueno como cualquier otro para alcanzar la meta anhelada. Si por el contrario, si por el contrario decidimos que nuestros interés y dignidad exigen que el hacer valer nuestros derechos no dependen de la voluntad de ningún otro Estado sino de nuestra propia fortaleza, debemos estar dispuestos a admitir que la libertad de tránsito transoceánico depende de una región marítima —el Mar Caribe— a través del cual pasan todas las vías de acceso al Istmo²³.

Partiendo de esta declaración de intenciones hay que destacar el interesante estudio que hace sobre el Caribe y sus aguas en *Características estratégicas del Golfo de México y del Mar Caribe*. En este trabajo de 1897, es donde va exponer las posibilidades que abre el mar Caribe a Estados Unidos, y la necesidad de Estados Unidos de reforzar su presencia en este mar para garantizar su posición como nación. Ya desde el principio del trabajo concibe el modelo o ejemplo del Mar Caribe como el de un Mar Mediterráneo al otro lado del mundo.

En su análisis del Mar Caribe hay un punto de origen de todas las cuestiones que va tratar: la desembocadura del Mississippi, una de las fuentes comerciales más importantes de los Estados Unidos, y también Pensacola. Estos dos puntos son los ejes comerciales o lo que podríamos considerar como los núcleos del comercio de Estados Unidos con el Caribe, ya que de aquí parten las principales vías comerciales de Estados Unidos con relación al entorno más cercano geográficamente. Y Estados Unidos solo tiene una base, Key West, una pequeña isla al oeste de Florida, que no tiene la suficiente capacidad como para defender la costa.

Esta es la realidad de los Estados Unidos en el momento que Mahan toma conciencia de analizar las posibilidades que tiene el Caribe para los

²² *Ibid.*, pág. 34.

²³ *Ibid.*, pág. 85.

Estados Unidos, y lo fundamental de su presencia para el desarrollo como nación.

Cómo hacer efectivo el control del Caribe:

- 1º) Fortalecer la capacidad naval norteamericana.
- 2º) Tomar las islas y puntos estratégicos.
- 3º) Apoderarse del istmo construir el canal²⁴.

Fortalecer la capacidad naval de los Estados Unidos debe ser una realidad, ya que sin un poder real de la Marina es imposible que se puedan mantener las líneas de comunicación y defender el comercio marítimo. Por tanto, uno de los primeros pasos es la construcción de una gran flota, como presenta Mahan a lo largo de su obra. Y es que la flota y fuerzas armadas de Estados Unidos para finales del siglo XIX eran bastante pobres para la empresa que Mahan y políticos de la época querían emprender. El estado de las fuerzas armadas de los Estados Unidos antes de 1890 era casi inexistente. El ejército norteamericano era el decimocuarto del mundo, detrás del búlgaro, y la armada norteamericana era más pequeña que la de Italia, aun cuando el poderío industrial de la nación fuese trece veces mayor²⁵. Y esto parece no es algo que pase desapercibido para el propio Mahan que comentaba:

Estados Unidos esta deplorablemente desprevenido, no solo de hecho sino en su propósito, para hacer valer en el Caribe y Centroamérica el peso de una influencia proporcionada al alcance de sus intereses²⁶

Pero el segundo punto es el más interesante de la propuesta de Mahan para el dominio del Caribe, ya que en el texto *Características estratégicas del Golfo de México y del Mar Caribe*, apunta cuales deben ser las características que deben tener esas islas o puntos estratégicos a los que se refiere:

- 1º) De su situación (con referencia principalmente a las comunicaciones).
- 2º) De su fortaleza (inherente o adquirida).
- 3º) De sus recursos (naturales o almacenados)²⁷.

²⁴ MAHAN, A.T, *El interés de Estados Unidos...*, op. cit., págs. 13-24.

²⁵ KISSINGER, H., *Diplomacia*, Barcelona, Ediciones B, 2010, pág. 32.

²⁶ MAHAN, A.T, *El interés de Estados Unidos...*, op. cit., pág. 35.

²⁷ MAHAN, A.T, *El interés de Estados Unidos...*, op. cit., pág. 188.



Estos son los factores que ha de cumplir una buena posición estratégica en el Caribe y que sería importante para los Estados Unidos en su salida al exterior. Pero lo que más destaca de este análisis es que Mahan tiene clara cuales deben ser las posiciones que debería tener los Estados Unidos para ejercer su influencia en el Caribe. Los puntos son tanto pequeñas islas y puntos continentales, como: Santa Lucía, Martinica, Cuba, Jamaica, Colon, Cartagena, Laguna de Chiriquí y Curaçao. El control de todos estos puntos le darían a Estados Unidos un control de todas las comunicaciones entrantes y salientes de este mar.

El valor de estas regiones estriba en la importancia que cobra para Estados Unidos estos lugares, ya que el control de estos puntos a los que Mahan les atribuye un carácter ofensivo y defensivo, sería crucial para el desarrollo y la seguridad de Estados Unidos con la apertura del paso por el Istmo.

Teniendo presentes estos factores, la que va destacar ante todo en el análisis de Mahan es Cuba y Jamaica, son ambas posiciones la que más posibilidades estratégicas defensivas y ofensivas abre a los Estados Unidos, ¿Por qué? Ambas son las islas más grandes del Caribe, pero en el caso de tener que elegir, entre dos posiciones que cumplen con los requisitos estratégicos marcados por Mahan, como es el caso de Jamaica y Cuba, se decantará por Cuba, la cual en cuanto a defensa frente a un ataque tiene más posibilidades, además de ofrecer mayores oportunidades para la defensa y el ataque, ya que Cuba cuenta con tres puertos de considerable envergadura además de su extensión, que la convierten en una isla difícil de bloquear.

Cuando se compara con Cuba, Jamaica no puede ser considerada la posición preponderante del Caribe. La cuestión militar de posición es tanto cualitativa como cuantitativa, y la ubicación, así sea excelente, por rareza puede por sí sola compensar por completo las carencias de capacidad y recursos que representa la propiedad natural del tamaño, de la dimensión (...) Jamaica, por su situación flanquea la ruta de Cuba al Istmo, como de hecho lo hace con todas las rutas provenientes del Atlántico y del Golfo hacia ese punto; pero como entidad militar es completamente eclipsada por la inmensa isla que confronta de manera tan visible (...) su inmenso vecino le obstaculiza a ella una comunicación

segura con el continente norteamericano, que es ahora como siempre la principal fuente natural de suministros para las Antillas²⁸.

Este es un breve ejemplo del análisis que hace Mahan de las posiciones de interés para los Estados Unidos en el Caribe, pero Mahan es consciente que no solo hay que tener presentes los factores geográficos en esta materia, sino que hay que tener muy presentes los factores políticos de las diferentes regiones del Caribe. Mahan por un lado es consciente de que no hay ninguna nación del continente americano que pueda hacerse con el control del Caribe²⁹, teniendo presente la doctrina del Destino Manifiesto y haciendo gala de su fuerte anglosajonismo caracterizado por el darwinismo social, Mahan es consciente que ninguna raza caribeña o continental puede competir con ellos, y por tanto los Estados Unidos por su origen anglosajón está destinado a liderar ese continente y los alrededores, pero también es consciente de otro problema, en el Caribe hay una fuerte presencia de naciones de fuera del continente, es decir naciones coloniales.

Por ello en su análisis de la situación de los diferentes puntos estratégicos del Caribe, Mahan también tiene presente cual es la situación política de cada región, aspecto a tener en cuenta ante una posible intervención de Estados Unidos, ya que, la importancia de una apertura de un canal a través del istmo centroamericano no solo va ser importante para Estados Unidos sino para otras naciones que tengan intereses en la región como es el caso de Gran Bretaña, Francia, o incluso España y los intereses comerciales que puede generar para estas naciones el abrir una nueva ruta hacia oriente. Por otro lado, muchos de los puntos que Mahan muestra como estratégicamente importantes están en manos de potencias coloniales: Gran Bretaña (Santa Lucía), Martinica (Francia), Cuba (España), Curaçao (Países Bajos). Por tanto una futura intervención de Estados Unidos en algún punto del Caribe además de hacer el análisis de cuáles pueden ser las mejores posiciones, teniendo en cuenta, su situación, fortaleza y recursos, hay que tener presente la situación política de dicho territorio.

La presencia de potencias extranjeras no es desconocida para Mahan, y el introducirse de una forma impudente o insensata en el Caribe podría suponer una crisis para Estados Unidos o conducirlo a una guerra que no fuese

²⁸ MAHAN, A.T, *El interés de Estados Unidos...*, *op. cit.*, pág. 201.

²⁹ *Ibid.*, págs. 184-185.



capaz de ganar, como podría ser el caso de enfrentarse contra Gran Bretaña. Mahan es consciente, y señala que “carecemos de posiciones en el interior y en los límites del Caribe³⁰”, que las posiciones exteriores del Caribe, que suponen las primeras islas de llegada desde Europa, Santa Lucía y Martinica, serían importantes a la hora de una primera defensa frente a cualquier flota que llegase desde Europa, ya que no tendrían ningún punto de avituallamiento antes y, por tanto, eso les haría perder mucha fuerza y dificultad en su ataque. Pero también es consciente de que estas posiciones están controladas por dos potencias de primer orden como son Gran Bretaña y Francia, por ello es difícil que Estados Unidos pueda hacerse con ellas sin desencadenar una guerra.

Pero hay otra posibilidad de entrar en el Caribe, y es que las posiciones más centrales de este mar están dominadas por dos potencias en decadencia que no van a poder mantener sus colonias por mucho tiempo, o así lo considera Mahan, y algunas de estas islas o posesiones son de alto valor estratégico, como Curaçao por su cercanía al futuro paso transoceánico. Pero sobre todo las que van a destacar son las posiciones españolas del Caribe y en especial una en especial de la que se explicará más detalladamente como es la isla de Cuba. Mahan deja claro en muchas de sus obras que España es una potencia de segundo orden, y que perderá sus colonias, además de señalar la incompetencia, el atraso y la incapacidad de resistencia política de la población de las colonias y excolonias españolas³¹. Mahan deja claro que Estados Unidos debe pasar a la acción antes de que lo hiciese otro, ya fuese Gran Bretaña o Francia, o la nueva potencia del momento y con muchos intereses en el Caribe como era Alemania.

Por tanto la entrada de Estados Unidos en el Caribe y en la construcción de un *Mare Nostrum* americano, va estar determinado por factores geográficos y políticos a los que tendrá que tener presentes, antes de realizar cualquier tipo de incursión en este mar. Pero como veremos a continuación, se producirá un acontecimiento que los Estados Unidos no pudieron dejar pasar en sus aspiraciones a la hegemonía del espacio americano, la Guerra Hispano-norteamericana de 1898.

³⁰ MAHAN, A.T, *El interés de Estados Unidos...*, *op. cit.*, pág. 35.

³¹ RODRIGUEZ BERUFF, J., “Cultura y Geopolítica: Un acercamiento a la visión de Alfred Thayer Mahan sobre el Caribe”, Edured.com, pág. 18, publicación del ensayo, *Revista del centro de investigaciones del UPR*, N°11, 1999, págs. 173-189.

5. El punto de partida Cuba y Puerto Rico

Hay que tener presente que la guerra hispano-norteamericana de 1898 fue el punto de inflexión de la entrada de Estados Unidos en el Caribe y, como se mencionó anteriormente, Mahan formó parte del Comité de Guerra y también de las negociaciones de paz de la Haya donde pudo exponer cuál era su teoría sobre los mejores botines de guerra. Y es que la victoria en la Guerra le reportó a Estados Unidos grandes beneficios en sus ansiadas aspiraciones extraterritoriales a costa de las posesiones españolas.

En la firma del Tratado de París el 10 de diciembre de 1898, en el cual se firman las condiciones de paz, son de destacar los dos primeros artículos en relación al Caribe:

Artículo I: España renuncia a todo derecho de soberanía y de propiedad sobre Cuba. En atención a que dicha isla, cuando sea evacuada por España, va a ser ocupada por los Estados Unidos.

Artículo II: España cede a los Estados Unidos la isla de Puerto Rico y las demás que están ahora bajo su soberanía en las Indias Occidentales³².

Cuba era el anhelo de todo estratega y político americano, ya que como hizo Mahan en su análisis, además de ser una posición estratégica esencial para el Caribe, su posición y su tamaño la hacían prácticamente invulnerable a un asedio por mar, ya que siempre desde el lado de Estados Unidos podría recibir ayuda además de por el propio tamaño de la isla. Aunque no se consiguiese el control efectivo de la isla, el conseguir el control de la Bahía de Guantánamo era un gran triunfo estratégico, ofensivo y defensivo, para los Estados Unidos.

Como hemos visto anteriormente Cuba, era el eje estratégico del Caribe soñado por Mahan, cualquier incursión de Estados Unidos en el Caribe debía pasar por un control parcial o total de esta isla, ya que para Mahan las ventajas intrínsecas que ofrece esta isla es el eje defensivo y ofensivo del Caribe y así lo expresa el propio Mahan:

Cuba aunque estrecha en toda su extensión, tiene una longitud de más de seiscientas millas, desde el Cabo de San Antonio al Cabo Mayasi. Es en

³² CLEMENTE VIVANCO, J., *Constitución de la República de Cuba*, La Habana, San Ignacio, 1902, pág. 150.



resumen, no tanto una isla como un continente, con la posibilidad, dado el desarrollo apropiado, de ofrecer grandes recursos de ser autosuficiente (...) Por consiguiente, considerada como base de operaciones navales y fuente de suministros para una flota, Cuba presenta una situación totalmente singular entre las islas del Caribe y del Golfo de Mexico (...) La extensión de su línea costera, los numerosos puertos y las muchas direcciones desde las cuales puede aproximarse, minimizan los peligros de bloqueo total al que están expuestas todas las islas³³.

Pero si Cuba supuso un gran paso en la introducción de Estados Unidos en el Caribe, otra posición va cobrar gran relevancia en el discurso de Mahan. Esta nueva posición Caribeña, que no había sido estudiada ni mencionada su importancia por el propio autor, pero que constituirá una de las exigencias del Tratado de Paris, y es Puerto Rico.

Puerto Rico calificado como la Malta del Caribe, así es como la define Mahan, además de su importante valor económico para Estados Unidos, va ser destacada por Mahan por su importante valor estratégico tanto ofensivo como defensivo, en relación con su situación respecto a las comunicaciones con el Istmo, de ahí que surja la comparativa con Malta en relación a su importancia respecto al Canal de Suez³⁴. Puerto Rico constituía una barrera natural, junto con Cuba y Haití. Pero su ubicación entre el paso de la Mona y de la Anegada, su posición estratégica en el Caribe oriental, así como su situación casi central en el arco antillano, lo convierten en un punto clave para el control de las vías de comunicación³⁵. Puerto Rico cumpliría la función de vigía del tráfico marítimo de las principales rutas de acceso, además de ser un eficaz protector de un posible invasor de Centroamérica y del flanco sur de la misma. Con el control de Puerto Rico se tendría un eje coordinador de las bases navales estadounidenses, tal y como lo tenía España como bien lo describe Mahan.

Puerto Rico está ubicado entre 500 y 600 millas al este de Cuba y casi al doble de distancia de los dos puertos más importantes de la isla:

³³ MAHAN, A.T, *El interés de Estados Unidos...*, *op. cit.*, págs. 190-191.

³⁴ MAHAN, A.T, *Lessons of the war with Spain and other articles*, Boston, Little Brown and Company, 1899, págs. 29-30.

³⁵ RODRIGUEZ DÍAZ, M.R., *El destino manifiesto: El pensamiento expansionista de Alfred Thayer Mahan 1890-1914*, México, Porrúa, 2003, pág. 108.

Habana y Cienfuegos. Por lo que constituye un invaluable centro para España como estación naval intermedia y como base de provisiones y de refuerzo tanto para su flota como para su ejército. Si se le quita, será incapaz de disfrutar la misma ventaja de la cercanía a la gran escena de operaciones que los Estados Unidos tienen, en virtud de su situación geográfica. De allí que el primer objetivo de la guerra sería el Este de la isla y su rendición con el efecto de arrojar a España de su territorio para el apoyo de alguna operación en Cuba³⁶.

Mahan por tanto es consciente de que el eje controlado por España de Cuba-Puerto Rico, era muy estratégicamente perfecto en el caribe, su control constituiría un pilar fundamental para las aspiraciones de los Estados Unidos en el control del Caribe y sus comunicaciones, además de constituir dos ejes ofensivos y defensivos excepcionales para la propia nación. De ahí que como se ha visto en los dos primeros artículos del Tratado de Paris, la cesión y control de estas dos posiciones fuesen un eje central de las negociaciones.

Tras la Guerra, vemos que Estados Unidos, consigue lo que tanto habían ansiado los imperialistas del momento, Theodore Roosevelt, Henry Cabot Lodge, pero más concretamente destaca que sean las dos posiciones más ansiadas por la doctrina de Mahan, y que sean aquellas posiciones que considera esenciales para el dominio del Caribe y que comience la creación de un Mediterráneo americano, bajo dominio de los Estados Unidos, a la usanza del *Mare Nostrum* romano.

6. Balance final

En este trabajo se ha realizado un acercamiento a la doctrina de uno de los personajes más relevantes de la política de Estados Unidos de finales del siglo XIX, y a su doctrina del poder naval y la influencia de su pensamiento en su entorno más cercano, y más concretamente uno de estos entornos como es el Mar Caribe.

El poder naval, es el concepto básico mediante la combinación de factores geográfico y humanos, tal y como lo define Mahan, en *Influencia del poder naval en la historia*, pero hemos visto que a lo largo de su obra va marcar

³⁶ MAHAN, A.T, *Lessons of the war...*, *op. cit.*, págs. 27-28.



una serie de pautas por las cuales Estados Unidos o cualquier nación que quiera crecer e incrementar su poder en la esfera internacional.

Mahan entiende al Caribe como un Mar Mediterráneo, y analiza las características más importantes para el beneficio y posible expansión exterior de los Estados Unidos. En su análisis hemos visto como los factores geográficos y políticos son imprescindibles en una posible introducción de los Estados Unidos en este espacio geográfico. El punto de inflexión de la presencia de Estado Unidos fue la guerra Hispano-norteamericana de 1898, y con la toma de Puerto Rico y la expulsión de España de Cuba. Además con la apertura del Canal de Panamá, y la reformulación de la Doctrina Monroe, y sobre todo con Theodore Roosevelt como presidente, Estados Unidos se convertirá en el policía del continente, con la política de Big Stick, y el Mar Caribe y su control será fundamental para esta nación, en las administraciones de los posteriores presidentes, William Taft y Woodrow Wilson, se producirán nuevas intervenciones militares en el Caribe, Republica Dominicana, Haití, Nicaragua, Cuba y México. Por tanto la presencia y dominio de los Estados Unidos cada vez estará más presente.

Aquí solo se ha hecho un breve acercamiento a la relación de Estados Unidos y este mar, pero hay que tener en cuenta que esto es solo una de las formas de analizar y de acercarse a la influencia de los Estados Unidos y el Caribe. La relación entre Estados Unidos y el Caribe seguirá de diversas formas a lo largo de la historia, pero ambos van a tener una relación e importancia el uno sobre el otro.

VENEZUELA Y COLOMBIA EN EL COMBATE NAVAL DE RÍO DE LA HACHA (1899-1901)

Venezuela and Colombia in the naval battle of Rio de La Hacha (1899-1901)

Sindy Pérez Guette

Profesora de Geografía e Historia del Instituto Pedagógico de Miranda José Manuel Siso Martínez. Universidad Pedagógica Experimental Libertador. Miembro Investigador del Núcleo de Investigaciones Geohistóricas "Lisandro Alvarado". UPEL-IPMJMSM. Maestrante en Historia de las Américas en la Universidad Católica Andrés Bello Caracas. Correo Electrónico: syperez.13@gmail.com.

Recibido: 04/08/2014

Aprobado: 05/09/2014

Resumen: El siglo XX venezolano esta enmarcado en un ambiente contestatario de disputas políticas entre conservadores y liberales que persiguen la presidencia con la finalidad, de obtener poder y así controlar el desenvolvimiento económico, político y social del Estado. Es por ello que el conflicto ocurrido entre 1899-1901 con Colombia nace de una diferencia política. El problema radica en la negativa del Estado venezolano de conceder al vecino país el acceso al lago de Maracaibo y al océano Atlántico debido a que exportar sus productos desde sus provincias centrales y orientales río Magdalena abajo era un proceso lento y costoso, en comparación con las rutas del mercado a través de Venezuela por el sistema del Orinoco y del Zulia-Catatumbo. En consecuencia a comienzos del siglo XX, el Ejército colombiano de Rangel Gárbiras acompañado del venezolano Emilio Fernández y otros jefes tachirenses desarrolla una invasión al territorio venezolano, Abarcando todos los Andes. Posteriormente Castro emprende una invasión a Colombia, que en este punto era el territorio goajiro de Río de la Hacha. Incluso le da un cambio a la contienda buscando el Mar como principal aliado. Por lo antes expuesto, se busca analizar la influencia de la Guerra de los Mil días en los acontecimientos ocurridos en el Combate Naval de Río de la Hacha el 13 de septiembre de 1901. Fundamentándose en el estudio de fuentes del Archivo de la



Academia Nacional de la Historia y de la Biblioteca Luis Ángel Arango para brindar finalmente a los investigadores conocimiento sobre la temática.

Palabras claves: Guerra de los Mil Días, Río de El Hacha, Lago de Maracaibo.

Abstract: Century XX Venezuelan this framed in a contestatario atmosphere of political disputes between liberal conservatives and who persecute the presidency with the purpose, to obtain to be able and to thus control the economic, political and social unfolding of the State. It is for that reason that the conflict happened between 1899-1901 with Colombia is born from a political difference. The problem is in the refusal of the Venezuelan State to deny to the neighboring country the access to the lake of Maracaibo and the Atlantic Ocean because to export its products from its central and Eastern provinces Magdalena river down was a slow and expensive process, in comparison with the routes of the market through Venezuela by the system of the Orinoco and Zulia-Catatumbo. Consequently at the beginning of century XX, the Colombian army of Rangel Gárbiras accompanied by the Venezuelan Emilio the tachirenses Fernandez and other heads develops an invasion to the Venezuelan territory, Including all the you walk. Later I castrate undertakes an invasion to Colombia, that in this point was the territory goajiro of River of the axe. It even gives to a change to the fight looking for the Sea him like main ally. By before exposed, the following communication looks for to analyze the influence of the War of the Thousand days in the events happened in the battle of River of the axe the 13 of September of 1901. Being based on the study of sources of the File of the National Academy of History and the library Luis Arango Angel to finally offer to the investigators knowledge on the thematic one.

Key words: War of the Thousand Days, River of The Axe, Lake of Maracaibo.

1. Introducción

La siguiente investigación esta enmarcada en el conflicto de partidos políticos entre conservadores y liberales a fines del siglo XIX e inicios del siglo XX que tienen como fin último el poder. Estas acciones conllevan a que se desarrollen una serie de acontecimientos que trajeron consecuencias dramáticas para ambas naciones, en el aspecto económico político y social, que repercutió en la ruptura de las relaciones diplomáticas entre ambas naciones hermanas. Que utilizaban como arma el enfrentamiento cuerpo a cuerpo con los ejércitos. Y que mediante sus invasiones continuas ambos Estados sufrieron pérdidas incontables.

En ese sentido, los objetivos del presente estudio son Analizar la influencia de la Guerra de los Mil días en los acontecimientos ocurridos en la batalla de Río de la Hacha el 13 de septiembre de 1901. Por otra parte, se busca Explicar las causas de la ruptura de las relaciones diplomáticas entre Colombia y Venezuela en el marco de la Guerra de los Mil días 1901-1902, para luego Determinar el interés que perseguía el gobierno Colombiano de Marroquín al propiciar la invasión del territorio Venezolano en 1901. Y por último Explicar las acciones terrestres y navales tomadas por Cipriano Castro durante la batalla de Río de el Hacha el 13 de septiembre 1901.

Para ello se utilizara, material documental, y bibliográfico referencial, que permite el desarrollo de esta investigación. De esta forma corresponde a un enfoque cualitativo adaptado al objeto de estudio. Así mismo, se ha empleado el método Histórico-Descriptivo. Correspondiente en un primer lugar a la búsqueda de documentos que esclarecieran la temática, encontrando como accesibilidad la biblioteca virtual Luis Ángel Arango, la cual ofrece información importante y confiable para desarrollar esta investigación.

1. Conflictos Diplomáticos, Colombia-Venezuela 1899-1901

Las relaciones diplomáticas entre Colombia y Venezuela se tornaron tempestuosas y difíciles desde la disolución de la Gran Colombia en 1830. Las controversias por la deuda de la Guerra de Independencia, aunado a las cuestiones limítrofes sin arreglar, y el contrabando de bienes a través de la frontera común, provocaban grandes disyuntivas entre ambos países¹. De esta forma el aparato político de ambas naciones estaba sumamente afectado por la crisis generada en los partidos políticos que buscaban como fin último el poder.

Además, como parte de estos conflictos aparece la constante negatividad del gobierno venezolano de conceder al país vecino acceso al lago de Maracaibo y al Océano Atlántico, que facilitaba en un gran porcentaje rapidez y costo de comercialización en muchos productos provenientes de sus provincias

¹ SULLIVAN, WILLIAM. *El Despotismo de Cipriano Castro*. Caracas, Editorial Trilobita, 2013, pp. 622; p. 169.



orientales y centrales río Magdalena abajo. Es decir, la ruta de mercado a través de Venezuela por el sistema Zulia Catatumbo facilitaba la exportación del café², y permitía que el Norte de Santander en Colombia dependiera totalmente de Venezuela.

Por otra parte, el acuerdo llevado a cabo entre la Reina Regente de España y el gobierno colombiano en 1891, conduce a exacerbar el conflicto existente. Este acuerdo contemplaba la entrega de un gran segmento de terreno que llegaba hasta el Apure Venezolano. En consecuencia, éstos querían disputarse porque tenía dentro de sus límites gran riqueza petrolera³. Ésta situación despertó en Venezuela una de las más grandes críticas lideradas por los periódicos regionales. Los cuales alegaban en sus anuncios una invasión colombiana, que tenía como finalidad la conquista de estos territorios que contenían oro negro.

Sin embargo, las disputas de orden ideológico era una segunda fuente de antagonismos entre las dos naciones. Desde que Colombia había caído en manos de los conservadores en 1885, los liberales venezolanos temían que sus vecinos intentaran minar su sistema federalista. Por cuanto que los representantes conservadores colombianos mantenían y favorecían un gobierno central fuerte, un sufragio limitado y una estrecha relación con la iglesia. Estas arduas diferencias propiciaron el exilio y asilo de muchos políticos tanto en Venezuela y Colombia que no estaban de acuerdo con el presidente de turno.

Por otra parte, los conservadores colombianos, no se sentían en confianza con sus vecinos liberales. Tenían recelos de los venezolanos por su actitud hostil y agresiva en el caso Cerruti, en julio de 1898. En el cual Venezuela había ayudado a una flota Italiana primero a bloquear la salida del Río Magdalena, y segundo a ocupar las aduanas colombianas si no pagaban la suma de 250000 dólares inmediatamente⁴. Colombia por su parte no le quedo más opción que pagar ese dinero de forma inmediata, mientras que los nacionalistas italianos se hospedaban en Venezuela hasta la resolución del conflicto y su posterior partida al país de origen.

² PALMA, BRACHO, *Hombres de Hierro*, Caracas, CGA, 2013, pp. 296; p. 32.

³ HAGGARD A SALISBURY. "The New Venezuelan Controversy". Caracas, diciembre 16, 1898, BPRO 154, confidencial, folio. 80/ 387. en Sullivan, William, *Ob. cit.* p 169.

⁴ SULLIVAN, WILLIAM. *Ob. cit.*, p. 170.

Éste incidente convenció aún más a los liberales colombianos de que el presidente Andrade no era de fiar. Necesitaban alguien en el poder en Caracas comprometido con su causa, y en 1899 se volvieron los ojos hacia el general Castro. Éste se abre paso al poder por medio del alzamiento, y se proclama en 1899 como el restaurador⁵ anunciando el renacimiento de la república, que sin proporcionar a la población un programa de gobierno, aseguraba que su lema de nuevos hombres, nuevos ideales, nuevos procedimientos sintetizaba su jornada en el poder.

Luego de su ascenso a la primera magistratura del país, Castro se empeñó en apoyar la revuelta colombiana que se había desatado en el departamento del Santander, por los liberales que enfrentaban al gobierno conservador de José Manuel Marroquín. Es así como nace la Guerra de los Mil días, episodio bélico ocurrido en Colombia entre el 17 de octubre de 1899 y el 21 de noviembre de 1902, originada por el enfrentamiento entre el Partido Liberal y el Partido Conservador en funciones del gobierno. La principal causa de este conflicto fue la sustitución de la constitución de Río Negro 1863 de esencia Federal, por la de 1886 de inclinación centralista⁶.

Incluso gobernaba el octogenario Manuel Antonio Sanclemente, que en un movimiento del Partido Conservador, conduce a que su vicepresidente José Manuel Marroquín se apropie del poder. Es así como desde el 7 de agosto inicia sus acciones gubernativas. Dentro de sus primeros actos de gobierno en materia económica, y sorprendieron a todos, a la inversa de lo que se esperaba: “los liberales lo aplaudieron y los nacionalistas se sintieron defraudados. Marroquín había comenzado a desmontar la política proteccionista de La Regeneración y a darle vía al libre cambio.”⁷

De igual forma aprovechó toda la problemática suscitada por el canal de Panamá y la disputa entre Estados Unidos y Francia para obtener la construcción de este canal comercial que proporcionaría la entrada al mundo.

⁵ FERRER, DILIAN, Ciudadanía y Conflictos Políticos en el Escenario de la Frontera Colombiana (1858-1900) *Revista de Artes y Humanidades UNICA*. Colombia Vol. 9, núm. 23, septiembre-diciembre, 2008, pp. 99-119; p. 11.

⁶ BRACHO, PALMA, JAIRO. *Ob cit.*, p. 32.

⁷ SANTOS, ENRIQUE, “La Guerra de los Mil días”, *Credencial Histórica*. Bogotá. Colombia, edición 173, 2004, p. 4.



Sobre las consideraciones antes expuestas, se puede observar cómo la enemistad entre el presidente Castro y Marroquín era totalmente ideológica. Marroquín intentó establecer un sistema federal en Venezuela con un trasfondo, para lo que valió del general venezolano Rangel Garbiras, brillante médico y antiguo presidente del Estado de los Andes, enemistado con Castro en el exilio de 1892-1898. Éste “mantenía la idea de que debían separarse de las jefaturas civil y militar, en todo caso el se proponía para la primera...”⁸. Castro pensaba en el mando único, de ser necesario cedería ambas a Garbiras y entraría como su subalterno. Garbiras declinó, acordando hacer invasiones separadas, y el primero que lo hiciera sería apoyado por el otro. Este acuerdo no se materializó, y terminó en un gran encono del primero contra el restaurador.

Sin embargo la situación política en el vecino país no mejoró, y en cambio empeoró tanto la situación económica como la social. Por su parte, Miguel Antonio Caro inició la oposición contra Marroquín, y por el lado liberal Aquileo Parra, produjo en el Partido una división irreparable al acusar a Rafael Uribe Uribe de oportunista y ambicioso. El 2 de septiembre hubo en Bogotá “una manifestación tumultuosa contra los nacionalistas, con gritos predominantes como ¡Abajo los nacionalistas! ¡Abajo los contratistas! El ácido regenerador contra la corrupción no había dado resultados”⁹. Acosado por las críticas de Caro, el 20 de septiembre renunció el Vicepresidente Marroquín.

El senado rechazó la renuncia al tiempo que los liberales anunciaban su apoyo entusiasta a las reformas librecambistas, cuyo paquete fue presentado por Marroquín en el senado el 26 de septiembre, con gran júbilo por parte de los comerciantes y críticas exasperadas de los industriales. De esta forma los liberales observaron que por la vía del voto no se iba a concretar llegar al poder, y concretar sus objetivos políticos.

A ésta inquietud se le suma la crisis económica, en la cual una ordenanza expedida por la Asamblea del Tolima, “que establece una nueva monstruosa contribución directa sobre toda renta proveniente ya de capital, ya de dinero a interés, o ya de cualquier oficio o profesión”¹⁰, disparó las alarmas y produjo una fuerte devaluación del papel moneda. Asfixiando a la población y

⁸ FERRER, DILIAN, *Ob cit.*, p. 13.

⁹ SANTOS, ENRIQUE, *Ob cit.*, p. 6.

¹⁰ *Ibidem*, p. 7.

llevando a grandes analistas económicos a ratificar que si no se solucionaba ésta situación, la crisis económica iba a superar la política y por ende a empeorar las circunstancias del país.

En los primeros días de la guerra, los liberales se enfrentaron a un desastre tras otro,

El 24 de octubre en el combate fluvial de Panamá fue derrotada y destruida la flotilla liberal. El 28 de octubre las fuerzas del gobierno barrieron con las liberales en Piedecuesta, y el 5 de diciembre hicieron lo propio en Nocaima, donde cayó el general liberal Zenón Figueredo. El ejército liberal tenía un singular poder de recuperación, y no obstante las continuas palizas dieron un segundo combate en Piedecuesta donde triunfó.¹¹

Sin embargo es necesario resaltar que Uribe Uribe no era un militar, él se desempeñaba como doctor, y luego se desempeñó como militar sin tener idea de la responsabilidad que le esperaba en el conflicto, lo que trajo como consecuencia la acumulación de derrotas y victorias aisladas, durante el desarrollo de la guerra.

Por su parte el nuevo presidente venezolano simpatizaba abiertamente con la revolución en Colombia, permitiendo incluso que agentes liberales actuaran como cónsules en Maracaibo y San Antonio del Táchira. Aunado a esto Castro empezó a enviar continuamente materiales de guerra a los reductos rebeldes en Nuevo Santander, Cundinamarca y Tolima, desplazando las armas a través de Maracaibo a partir de noviembre de 1899.

El 21 de noviembre un gran contingente de armas llegó al Puerto de Villamizar a bordo del vapor América, liderado por el General colombiano Foción Soto. Para enero de 1900, desde el Estado Zulia el mismo General transportó armas, municiones y refuerzos. Por su parte, el Jefe Civil y Militar del mismo Estado, Benjamín Ruiz, escoltó:

Un cañón, 2.500 rifles y varios centenares de miles de cartucho a Cúcuta, y un más tarde transfirieron los barcos de guerra El Rayo y Augusto, a los rebeldes de Río Hacha, para utilizarlo como transporte y cañoneros contra las fuerzas del gobierno en los ríos orientales.¹²

¹¹ *Ídem.*

¹² SULLIVAN, WILLIAM. *Ob cit.*, p. 171.



Sobre las consideraciones anteriores, se tiene que la ayuda de Castro prolongó la batalla de Peralonso, en diciembre de 1899, por más de un año causando enormes calamidades a la república. Después de este ataque los revolucionarios colombianos intentaron reagrupar sus fuerzas en el reducto liberal del Departamento del Magdalena. El General Justo Durán ocupó Río de la Hacha, en febrero de 1900. Recibiendo de Castro dos embarcaciones y abundante armamento procedentes del gobierno y se preparó para el asedio de Santa Marta con más de dos mil soldados.

Por otra parte, el General Rafael Uribe comenzó a reunir fuerzas en el Departamento de Bolívar. Su intención era atacar a Barranquilla, Cartagena y controlar el Río Magdalena. Aunque luego todo esto se convirtiera en sueños, puesto que el ejército de Durán se encontró inexplicablemente con un pequeño contingente del gobierno y huyeron sin disparar un sólo tiro. Propiciando que Uribe no intimidara al gobierno.

2. Invasión a Venezuela 1901

A pesar de que el congreso de ministros se negara a la aventura de invadir a Venezuela por parte del General Rangel Garbiras, el presidente colombiano colaboró para que agilizara la invasión. En ese sentido, el jueves 26 de julio de 1901 las once de la mañana, seis mil hombres del Ejército Regular de Colombia conformados por colombianos y exiliados venezolanos ocupan San Antonio¹³, y se dirigen hacia San Cristóbal. Los telegrafistas alertaban con desesperación la noticia en todos los diarios despertando el pánico y cobardía en la población que asolaban a su paso.

Curiosamente la línea defensiva del Ejército venezolano, la encabezaba el líder liberal colombiano Rafael Uribe, quien tan sólo seis días antes, había manifestado al Ministro de Guerra que los conservadores “eran los que dirigían la política y habían heredado de España los resabios monárquicos, despóticos y aristocráticos (...) desencadenaron con Páez a la cabeza aquella tempestad de odio que llevó al sepulcro al Libertador”¹⁴. La invasión anunciada un año

¹³ BRACHO, PALMA, JAIRO. *Ob cit.*, p. 22.

¹⁴ “Documento del Ministro de Guerra, Sr. Federico Rubio emitido el 20 de julio, 1901”. En sección: *Guerra de los Mil Días*. Disponible en línea: Biblioteca Luis Ángel Arango.

atrás tuvo dos frentes, el eje Táchira-San Cristóbal y el eje Encontrados-Lago de Maracaibo que tenía como objetivo principal.

Reeditar la marcha de Castro hacia Caracas para establecer un gobierno conservador. Su segundo objetivo estratégico operacional era el apoderamiento del parque que tenía Castro guardado en San Cristóbal para ser usado por el gobierno colombiano. El tercer objetivo estratégico operacional fue marchar sobre Maracaibo para separar esa cuenca hidrográfica del resto del país, lo que permitiría el control de la salida al Caribe a través de la conexión Catatumbo-Encontrados-Lago de Maracaibo-Golfo de Venezuela; tal ventaja concedería una salida natural de los productos de Santander, así como el acceso a las potencialidades bituminosas de las inmediaciones del Río de Oro. El cuarto objetivo estratégico operacional: la liberación del “Mocho Hernández”, preso en el castillo de San Carlos, para abrir un nuevo frente contra Castro. El último y no menos importante objetivo, consistía en crear un tercer frente de ataque contra los liberales de la guajira.¹⁵

Estos movimientos se complementarían con la invasión de Nicolás Rolando desde Trinidad. Segundo Riera y Luis Loreto Lima, harían lo propio desde Apure para levantar al Estado Falcón y Cojedes. Teniendo como primicias del General Garbiras sus palabras que repetía alegando que la guerra es crisol de caracteres si a unos corrompe y rebaja a otros eleva y dignifica¹⁶.

De esta forma comienza el ataque, dejando como saldo horribles daños en Rubio, San Antonio, Capacho y Táriba. Por otra parte Celestino Castro quien recibía indicaciones por telégrafo de su hermano concentró 1500 hombres en San Cristóbal para esperar a Rangel que había establecido su cuartel en Táriba.¹⁷ Por otra parte el segundo frente haga efectivo el 28 de julio, los cuales para cometer el asalto tomaron el tren en Alto Viento. Navegaron por el Río Catatumbo y en el curso del mismo encontraron a la comisión de demarcación de límites. Tomaron la estación del ferrocarril en Boca de la Grita.

¹⁵ BRACHO, PALMA, JAIRO. *Ob cit.*, p. 22.

¹⁶ “Documento del Gral. Rafael Uribe Uribe emitido 2 de abril de 1901”. En sección. *Documentos Políticos*. Disponible en línea: Biblioteca Luis Ángel Arango.

¹⁷ SULLIVAN, WILLIAM. *Ob cit.*, p. 177.



La respuesta del Táchira fue espontánea e inmediata. Centenares de voluntarios llovieron sobre San Cristóbal desde los campos y aldeas vecinas, engrosando rápidamente la guarnición de la provincia de 300 a 2500 hombres¹⁸.

El presidente Castro reaccionó suspendiendo todas las garantías constitucionales, ordenó el arresto masivo de todos los andradistas, mochistas y otros personajes de cuestionable lealtad.¹⁹ Seguidamente las tropas colombianas recibieron el fuego granado desde las trincheras y se sorprendieron de que la estrategia de las fuerzas conjuntas con las de las posiciones al Sur, no tuviera ningún resultado. Los defensores de la plaza sorprendieron al enemigo al atacar sus flancos logrando desequilibrar la estrategia de Rangel Garbiras y poner a sus hombres en desbandada.

Posteriormente Castro envía al General venezolano Rufo Nieves a las órdenes del General Castillo, iniciando el avance por la Guajira saliendo por Paraguaipoa, hasta que se produjo el combate de Garapasera el 22 de agosto de 1901.

3. La Ofensiva Venezolana

Es necesario resaltar la negatividad del gobierno venezolano de llegar a un arreglo con el régimen de Marroquín, la victoria de la Parada lo había convencido de la debilidad militar de Colombia. Envío luego una segunda expedición a través de Apure con órdenes de invadir a Colombia por los llanos de Arauca. El Ejército del Norte debía reunirse con el general Uribe y marchar sobre Bogotá.

El Jefe de Estado Mayor General Vicente G. Sánchez, recibió órdenes de colocar el material de guerra a bordo del Zumbador, Miranda y Crespo y de escoltarlos hacia el noroeste a la península de la Guajira. El Comandante en Jefe de la expedición José Antonio Dávila, mientras tanto, marcharía con sus Batallones de Infantería y Artillería, con mil doscientos hombres a través de Sinamaica. Una vez que los dos contingentes se reunieran, deberían atacar el ejército de mil ochocientos cincuenta, enemigos reunidos a lo largo de la

¹⁸ *Ídem.*

¹⁹ *Ídem.*

frontera. El éxito final dependería de la armada venezolana ya que el cañonero colombiano Pinzón en Río de la Hacha debía ser destruido antes de poder comenzar una invasión de Colombia.²⁰

El General Carlos Albán, Jefe Civil y Militar del Istmo había sido nombrado por Marroquín como Comandante en Jefe de las Fuerzas Fluviales y Ribereñas del Bajo Magdalena y de las Marítimas y Terrestres de los Departamentos de Panamá Bolívar y Magdalena. Albán había ordenado a Arjona que saliera de Río de la Hacha a encontrarse con el Ejército que marchaba por la Guajira y evitar que cercaran la ciudad. Mientras que el crucero Suchet²¹ realizaría la misión de escolta. Entonces se puede observar la fuerza naval colombiana conformada por tres Buques, más cuatro Lanchas Cañoneras, dos pequeños Vapores Mercantes, el Buque Mercante Francés “Alexander Bixio” y el Remolcador de Altura Artillado Británico Penélope.

Es así como inicia el combate naval.

El Remolcador Penélope, atacó al ARV Totumo, el cual lo repelió y atacando conjuntamente con la ARV General Crespo lo echaron a pique. Mientras que el Crucero Suchet avanzó a toda velocidad hacia el ARV General Crespo, pero sus cañones de 6.4 pulgadas no lograban hacer disparos exitosos, posteriormente el ARV Bolívar atacó al Suchet por su costado de babor, lanzándole dos torpedos que fueron evadidos por el mismo, pero alcanzados por una lancha colombiana que rápidamente se hundió.²²

Esta acción ocasionó el retiro del Suchet. Pero la superioridad de fuego del Crucero Francés, aunado a la distancia de los buques venezolanos de su base normal, y el no contar con uno de apoyo logístico del grupo de tarea naval venezolano hizo desistir a la flota venezolana del bloqueo de Río de la Hacha.

Por su parte el Concejo Municipal de Río de la Hacha, “estaba estudiando el ultimátum cuando el barco de guerra francés Suchet de 3450 toneladas y con cañones de 6.4 pulgadas interfirió con una petición de que se suspendieran

²⁰ *Ibidem*, p. 181.

²¹ BRACHO, PALMA, JAIRO. *Ob cit.*, p. 34.

²² “Canto al Combate Naval de Río de la Hacha”, Disponible en: Rivero, Ramón. Legado del Capitán de Corbeta Ramón Díaz



las hostilidades hasta que todos los extranjeros fueran evacuados”²³. El General Dávila y el Comandante Alfredo Pellicer aceptaron. Sin embargo, es necesario resaltar que las escuadras venezolanas estaban en condiciones militares desventajosas pues, estaba conformado como se nombró anteriormente “por el crucero auxiliar Restaurador los cazatorpederos ARV Bolívar y ARV Miranda la Corbeta ARV General Crespo y el cañonero Totumo”²⁴. Además esperaba por los refuerzos del General Uribe y de Maracaibo. Recibiendo un refuerzo de sólo cincuenta hombres.

De esta forma se desarrolla el doce de septiembre el combate que culminó en la Batalla de Carazúa al día siguiente, ocurriendo el mayor desastre táctico dirigido por Dávila, “el ejército conservador de 3000 hombres capturó cuatro cañones de fuego rápido, una ametralladora, 600 rifles y 100.000 cartuchos, y en el proceso mataron 300 soldados liberales y tomaron otros 150 prisioneros.”²⁵ Por falta de estrategia, Dávila comete un error garrafal que se reduce en colocar cañones en la vanguardia de sus tropas en lugar de usarlos para el bombardeo de larga distancia, para mayor daño la única ametralladora se averió y no hubo más opción que ocultarse en los matorrales.

Por su parte, los conservadores colombianos utilizaron francotiradores inutilizando las armas enemigas, mientras que las tropas restantes huyeron hacia Sinamaica y Maracaibo. Se le suma a esto:

Dávila había permitido a sus hombres perseguir a los indios guajiros, robar su ganado y maltratar a sus mujeres. Incluso se informa que al hermano del jefe de la tribu lo habían atacado maltratado y castrado, significando esto un abuso para la horda, y en venganza, robaron, mutilaron con las torturas más horripilante y finalmente asesinaron a centenares de rezagados.²⁶

Los que lograron huir del ataque fueron víctimas de la aridez del terreno. Pues las condiciones sanitarias no eran las adecuadas. Y los uniformes utilizados no ayudaron a contrarrestar la situación muriendo unos en el

²³ SULLIVAN, WILLIAM. *Ob cit.*, p. 182.

²⁴ “Canto al Combate Naval de Río de la Hacha”, Disponible en: Rivero, Ramón. Legado del Capitán de Corbeta Ramón Díaz.

²⁵ SULLIVAN, WILLIAM. *Ob cit.*, p. 182.

²⁶ *Ibidem*, p. 182.

camino y desertando otros en su mayoría. Después del desastre en esta zona Castro despachó al general Vicente Sánchez y tres mil hombres de Maracaibo de Paraguaipoa. Además ordenó al Ejército de Barquisimeto la conformación de una plaza estratégica a lo largo de la ruta de invasión occidental a Valencia, Puerto Cabello, Caracas. En consecuencia, el vital centro queda armado fuertemente.²⁷

A inicios de octubre, el general Castro enfrentaba serias dificultades, que junto con la pobreza financiera, venía acompañado de suficiente fuerza militar, ya que las tropas no observaban seriedad en el ataque que trajo como consecuencia que tomara una actitud defensiva por un buen tiempo. Logrando materializar dos estrategias. La primera, consistía en mantener un ejército fuerte en la frontera, que obligaba a Marroquín a estacionar grandes contingentes de tropas regulares en el Oriente. La segunda, consistía en el compromiso de Colombia en ceder a los Estados Unidos la zona que posteriormente se convertiría en el Canal de Panamá, siempre y cuando Roosevelt, ayudara a los revolucionarios liberales. Sin embargo, esta propuesta no fue aceptada por los norteamericanos.²⁸

Luego se desató una serie de intervenciones por parte de México y Estados Unidos. Pero éste estaba rehusado a firmar la paz llamando a los colombianos poco civilizados. Él quería una “paz fructífera y sincera digna de civilización y progreso. Y el pueblo de Colombia no le brindaba confianza. Ésta situación originó que el gobierno colombiano finalmente desesperanzado en lograr un acuerdo con el vecino país cortó las relaciones diplomáticas el 16 de noviembre de 1901”.²⁹

Finalmente el costo de combatir la Revolución Libertadora que estalló en diciembre de 1901, forzó a Castro a reducir su Ejército del Táchira a tres mil hombres. Interpretando esto como una señal de debilidad. Rangel Garbiras atacó nuevamente a San Antonio en febrero de 1902 con cien hombres.

En ese sentido, tropas rebeldes adicionales avanzaron hacia Encontrados y otros puntos a lo largo de la frontera. Pero sólo pudieron tomar San

²⁷ *Idem.*

²⁸ *Ibidem*, p. 185.

²⁹ *Idem*



Antonio. En esta zona se encuentran con “Celestino Castro y Ceferino Castillo interceptaron el grueso del ejército revolucionario en Las Cumbres, y la Batalla se mantuvo con declives constantes hasta que la fricción entre fuerzas liberales y conservadoras dividió a los rebeldes. Obligando a los rebeldes de Garbiras a huir nuevamente a Colombia. Dejando como saldo total trescientos muertos de ambas partes”³⁰. De esta forma el plan grancolombiano de Castro murió con el estallido de la Revolución Libertadora, y el Bloqueo de 1902, que desviaron sus aspiraciones políticas hacia problemas internos, generando como consecuencia la disminución de la belicosidad en ambos países.

4. Conclusión

A manera de colofón se puede decir que la Guerra de los Mil Días, desencadenó una serie de enfrentamientos navales y terrestres de gran magnitud entre las naciones hermanas a principios del siglo XX. Aunque las relaciones diplomáticas se rompieron en 1901, ninguno de los dos países declaró la guerra al país vecino. De igual forma es necesario destacar que las rebeliones liberales en Colombia y de Garbiras en Venezuela no fueron meras confrontaciones civiles, ya que la acción militar no se vio reducida a las fronteras territoriales.

Sin embargo, es necesario resaltar que la invasión al territorio venezolano lejos de ser una lucha política entre pugnas de conservadores y liberales. Tenía otros objetivos desde la perspectiva colombiana, que se encerraba en la salida al mar por medio del golfo de Venezuela, para aligerar los problemas del comercio del café, y así consolidar su poder como exportador en la economía internacional.

Aunado a esto, el combate anfibio de Río Hacha, demostró a ambas naciones su poderío naval y capacidad de desplazamiento de tropas. Aunque en la mayoría de las acciones no se logró el objetivo como ocurrió en la batalla de Carazúa, que hoy en día es denominada como un desastre en estrategia táctica para la historia militar venezolana³¹.

³⁰ *Ibidem*, p. 186.

³¹ BRACHO, PALMA, JAIRO. *Ob cit.*, p. 90.

ESCUADRA VENEZOLANA EN TIEMPOS DE CASTRO (1902-1903)

Venezuelan squad in times of Castro (1902-1903)

Alexis Palencia Hernández Alférez de Navío - Armada Bolivariana, Jefatura del Estado Mayor General, Dirección de Estudios y Acervo Histórico Naval de Venezuela. Correo Electrónico: emgdeahn@gmail.com.

Recibido: 11/07/2014

Aprobado: 12/08/2014

Resumen: En los albores del siglo XX la marina de guerra venezolana interviene en diferentes conflictos que revelan su vulnerabilidad, entre ellos se destacan los combates navales durante la “Revolución Libertadora”, y el bloqueo naval a las costas venezolanas (1902-1903). Estas guerras fueron organizadas por caudillos locales y monopolios extranjeros como la Compañía Francesa de Cable Telegráfico en coordinación con la Agencia Havas y la New York and Bermúdez Company en plena correspondencia con los gobiernos de Alemania, Inglaterra e Italia, quienes al ver en riesgo sus intereses en Venezuela durante el gobierno de Cipriano Castro, iniciaron una campaña informativa que tenía como objetivo generar un ambiente de completa inestabilidad; incentivando levantamientos que favorecieran a los grupos desafectos al régimen impuesto por la Revolución Restauradora, todo esto en su afán de liquidar la administración de Cipriano Castro. Esta investigación intenta evaluar las agresiones navales contra Venezuela durante el gobierno de Cipriano Castro, y analizar la participación de la *Escuadra Restauradora* en aquellos conflictos, además se propone contribuir al proceso de reflexión de la población venezolana, sobre la importancia de la historia y su influencia para la toma de decisiones en el ámbito económico, político y militar, alertando la necesidad de estar siempre preparados para la defensa nacional.

Palabras claves: Bloqueo de 1902, historia naval, Cipriano Castro.



Abstract: In the early twentieth century Venezuelan Navy is involved in various conflicts that reveal their vulnerability, among them are the naval battles during the “Liberating Revolution” and the naval blockade of the Venezuelan coast (1902-1903). These wars were organized by local warlords and foreign monopolies like the French Cable Company Telegraph in coordination with the Havas Agency and the New York and Bermudez Company in full correspondence with the governments of Germany, England and Italy, who saw its interests at risk in Venezuela under President Cipriano Castro, launched an information campaign aimed to create an atmosphere of complete instability; surveys incentives and favoring disaffected groups Restorative Revolution, all in an effort to settle the administration of Cipriano Castro. This research attempts to evaluate naval attacks Venezuela under President Cipriano Castro, and analyze participation in conflicts Restorative Squad also intends to contribute to the reflection process of the Venezuelan population, the importance of history and its influence for decision-making in economic, political and military level, alerting the need to always be prepared for the national defense.

Keywords: Block 1902, Venezuelan Naval, Cipriano Castro.

1. Introducción

Venezuela irrumpió en el siglo XX sin resolver las contradicciones políticas, económicas y sociales que se habían generado desde el mismo momento de su independencia. El siglo XIX estuvo marcado por un difícil proceso de transición en el que se definían las cuotas de poder entre la oligarquía financiera y el caudillo de turno, en un país cuyo sustento económico dependía de la producción y exportación de rubros agrícolas, contando con una población predominantemente campesina. A finales del período decimonónico se intensifica la actividad minera venezolana, diversificando de ese modo la economía del país, esto devino en la firma de concesiones con los principales trust y monopolios existentes en aquel momento, dichos carteles encontraron en Venezuela una sustancial fuente de ingresos, hecho que corresponde a un antecedente inmediato del sistema capitalista del siglo pasado y dio inicio a un nuevo proceso de colonización. Esta situación se consolidaría durante el gobierno del general Juan Vicente Gómez con la explotación petrolera.

En el año 1899 triunfó la *Revolución Liberal Restauradora* liderada por el general Cipriano Castro. A partir de ese instante inicia una etapa de

reorganización y modernización del Ejército y la Marina de Guerra con el claro objetivo de fortalecer la posición del gobierno. En este sentido, se incorporan unidades construidas especialmente para la guerra naval y se adquiere mayor conciencia sobre la importancia de poseer una armada y los medios necesarios para su mantenimiento, a fin de garantizar la conquista de los objetivos en tierra.

En los primeros años del siglo XX, la marina de guerra venezolana intervino en diversos conflictos, con la finalidad de proteger al gobierno establecido por Cipriano Castro y resguardar la integridad territorial garantizando la soberanía nacional. Ejemplos de esto lo constituyen el combate naval de Río Hacha (1901) los intentos de desembarco del buque *Ban Raigh*, que alentaba La *Revolución Libertadora*, el Bloqueo Naval al que fue sometida Venezuela por una escuadra en la que participaron Alemania, Inglaterra e Italia en acción conjunta (1902-1903) y la Batalla de Ciudad Bolívar (1903).

2. Geopolítica Mundial en los Albores del Siglo XX

Las últimas dos décadas del siglo XIX fueron una fase de intensa expansión territorial de los principales Estados europeos. Lenin citando a John Hobson, señala que Inglaterra adquirió durante ese período 3.700.000 millas cuadradas con una población de 57 millones de habitantes; Francia, 3.600.000 millas cuadradas con 36,5 millones de habitantes; Alemania, 1.000.000 de millas cuadradas con 14,7 millones de habitantes; Bélgica, 900.000 millas cuadradas con 30 millones de habitantes; Portugal, 800.000 millas cuadradas con 9 millones de habitantes.¹

El crecimiento acelerado de estas naciones ocurre durante la Segunda Revolución Industrial. Período en que se materializan importantes innovaciones tecnológicas en materia de navegación, es decir, se define la transición del buque de vela al vapor y la construcción de acorazados, esta situación influyó marcadamente en la proyección de las hegemonías del mundo, tal fue el caso de Inglaterra, que mantuvo su posición como primera potencia comercial y naval de la época.

¹ Lenin, V. *El Imperialismo: Fase Superior del Capitalismo*. Pekin. Ediciones en Lenguas Extranjeras. 1966 pp. 96-97



Durante esta época contrastan marcadamente los adelantos tecnológicos con los avances diplomáticos, lo cual se manifiesta por la práctica de la “gunboat diplomacy” (diplomacia de cañoneros) definida como “...el uso o la amenaza del uso de una fuerza naval por parte de una potencia, contra una nación más débil, en caso de una disputa internacional para hacer valer sus derechos”²

Desde finales del siglo XIX “Venezuela se transformó en un país apetitoso para el imperialismo europeo”³ si bien no se tenía pleno conocimiento del potencial energético (petrolero) ya existían antecedentes de las intenciones de los ingleses para la extracción de oro en Guayana.

En el año 1899 Venezuela fue despojada de 159.500 km² correspondientes al territorio de Guayana⁴ el mismo marco en el que las grandes potencias extranjeras se repartían el mundo como aves de rapiña. Al mismo tiempo, los alemanes realizaban grandes inversiones en el sistema ferroviario de Venezuela y no tardaron en demostrar su interés por la Isla de Margarita para la construcción de una base naval en vísperas de la construcción de canal de Panamá. Así las cosas, no faltarían maniobras impulsadas desde el exterior para sacar provecho de las ventajas geográficas y las riquezas minerales que posee Venezuela, bien fuera por medios diplomáticos o financiando revueltas para instaurar gobiernos que rindieran cuentas a los intereses de las grandes potencias.

Estos mismos hechos develaron el verdadero interés de los Estados Unidos de América por participar en la “defensa” de Venezuela a través de figuras de mediadores norteamericanos, cuyas decisiones, hay que indicar, nunca favorecieron a la integridad del territorio nacional. Así como la activación de la *Doctrina Monroe* tampoco respondía a los intereses de los venezolanos, sino más bien a una medida de prevención ante la amenaza que representaba la presencia permanente de Alemania e Inglaterra en la retaguardia de Estados Unidos.

² Cable James. *Gunboat Diplomacy Political Applicationsoflimited Naval Forces*. Londres. Editorial Chattoand Windus. 1977 p. 23

³ Blanco Carrero Edgar. *Reflexiones sobre estrategia marítima en la era de la libertad de los mares*. Caracas Editorial Panapo. 2004 p. 54.

⁴ Sureda Delgado Rafael. *Venezuela y Gran Bretaña Historia de una Usurpación*. Caracas UCV, 1980 p. 32

Evidentemente el colonialismo europeo representó una amenaza para la supervivencia de la nación venezolana, sin embargo existían otros elementos de la política interna venezolana que ponían en igual peligro la consolidación de la república, y es que desde el mismo momento en que Venezuela firmaba su independencia iniciaban las pugnas por el poder. Años más tarde aumentan las intrigas entre los gobernantes de República de Colombia y la muerte del Libertador Simón Bolívar agudizó la crisis al punto de llegarse a la inexistencia de un gobierno central que pudiera imponer su autoridad en las distintas regiones. Algunos elementos que contribuyeron a la aparición de caudillos en Venezuela fueron la ausencia de un ejército profesional con carácter nacional capaz de someter a las tropas locales y la ausencia de caminos que favorecieran la integración del territorio.

La difícil situación financiera de Venezuela conllevó a que la Escuela Náutica debiera cerrar sus puertas en septiembre de 1897.⁵ Las continuas guerras civiles o levantamientos armados aumentaron las deudas y convirtieron Venezuela en un país deudor crónico y moroso, que carecía de crédito y era objeto de continuas reclamaciones de indemnización, algunas veces infundadas, pero que fueron fuente de amenazas internacionales.⁶

Unos años más tarde la Revolución Libertadora, comandada por el banquero y comerciante Manuel Antonio Matos, profundizó los efectos de la enorme crisis que conmovió al país y sirvió de argumento a Inglaterra, Alemania e Italia para justificar la agresión que efectuaron contra Venezuela mediante el bloqueo naval de 1902.

3. Organización de la Marina de Guerra venezolana

Con el auge de la piratería y el contrabando entre los siglos XVI Y XVIII, el imperio español fue perdiendo la supremacía naval que poseía y cada vez se hizo más necesario situar en las costas, puntos de sólida defensa, capaces de frenar las ambiciones de otros pueblos navegantes con intereses sobre las colonias españolas, fue por esta razón que en Venezuela se erigieron

⁵ Ministerio de Guerra y Marina. Exposición del Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional. Caracas Publicaciones Oficiales 1898 p. 32.

⁶ Rodríguez Campos Manuel. *Venezuela 1902: la crisis fiscal y el bloqueo*. 1977p s/n



imponentes fortificaciones en Maracaibo, Cumaná, Margarita, Guayana, La Guaira y Puerto Cabello.⁷

La conquista de estos baluartes por parte de la escuadra y el ejército republicano, fueron determinantes para el logro de la independencia de Venezuela, ejemplo claro de lo expuesto anteriormente lo constituyen la Capitulación del Capitán General Francisco Tomás Morales en agosto de 1823 y la toma del último bastión español por parte de José Antonio Páez en el mes de noviembre del mismo año.

De esta forma Venezuela heredaba las fortificaciones que había construido el imperio español durante su dominio, y las utilizaba para proteger sus propios intereses, negando el acceso de las naves enemigas a las aguas venezolanas. En el año 1894 tras haber recibido la asesoría de los alemanes, llegaron a Venezuela treinta cañones de campaña Krupp de 80mm y diez cañones de montaña de 60mm de la misma marca, especialmente estos últimos serían empleados en las mencionadas fortificaciones para la defensa de costas.

Los cañones Krupp tienen una apariencia propia de los cañones del siglo XVIII y XIX, el tubo se ubica sobre un afuste de madera con dos grandes ruedas de radios, también de madera... y fue el primer cañón de retrocarga que existió en Venezuela.⁸

Joaquín Crespo hizo notables esfuerzos por mejorar las condiciones del ejército venezolano, Según el Dr. Domingo Irwin los presupuestos de Guerra y Marina representaban en aquel entonces más del 20% del presupuesto nacional. Este autor resume las medidas que se ejecutaron para reestructurar la organización militar de la siguiente forma: a) retomar todo el armamento disperso después de la *Revolución Legalista* y concentrarlo en los parques nacionales. b) implementar un estricto control de la importación de armas blancas, escopetas, revólveres, y pólvora. c) reordenar el ejército y equiparlo con nuevo armamento.⁹

Hasta septiembre de 1893 se adquirieron 30.000 fusiles Mauser (M/71) y 6.000 de repetición (M71/84), también fueron adquiridas 3.210 carabinas

⁷ Zapatero, Manuel. *Historia de las Fortificaciones de Puerto Cabello*. 1977 p. 13.

⁸ Nieves-Croes, Francisco. *Los cañones de la meseta en* <http://www.fav-club.com/los-canonos-de-la-meseta/2013> (Revisado online el 03 de marzo de 2014, a las 05:30 pm).

⁹ Domingo Irwin e Ingrid Micet. *Caudillos, Militares y Poder: Una Historia del Pretorianismo en Venezuela*, Caracas coedición de la UPEL y UCAB, 2008 p. 152.

de fuego circular y 19.500 bayonetas Máuser... La adquisición de estos equipos implicó el adiestramiento de las tropas para que hicieran uso efectivo del mismo.¹⁰

Al finalizar el gobierno de Joaquín Crespo la marina de guerra venezolana contaba con las siguientes naves:

El vapor “Augusto” que posteriormente sería llamado “Zumbador” tenía 117 y medio pies ingleses de eslora, 12 de manga y 10 de calado, tenía una velocidad de 15 nudos. Había sido rentado por el gobierno, a su propietario el General Augusto Lutowsky, desde junio de 1895, y los vapores “General Crespo” y “Zamora” adquiridos por el funcionario venezolano Claudio Bruzual Serra, a través de un contrato firmado con el Sr. J. A. Andrews, en la ciudad de Berlín, en agosto de 1896.

El vapor Zamora: Transporte de 350 toneladas, que era la mayor unidad de la marina de guerra venezolana. Antiguo “Derwent” de matrícula y construcción británica. Podía transportar entre 200 y 1000 hombres, armado con un Krupp de 8cm, 2cm y 1 Krupp de tiro rápido. A bordo del Zamora viajaron batallones del General de División Juan Vicente Gómez para el bloqueo de ciudad Bolívar y mucho antes para la primera campaña de occidente. El vapor General Crespo: era una nave de 142 toneladas, antiguo “Gladwyn” de matrícula inglesa; armado con tres piezas de tiro rápido y una ametralladora. El vapor “Mariscal Ayacucho” el cual para 1898 se encontraba en reparaciones siendo cubiertas con el sueldo del personal de esta unidad, que fue temporalmente suspendido. El vapor “Totumo” unidad de guardacostas que estuvo al servicio del Ministerio de Hacienda, fue de nuevo incorporado a la marina de guerra nacional. La goleta “Carabobo” encargada del servicio logístico de la fortaleza- prisión de San Carlos en el Edo. Zulia.

Durante el gobierno del presidente Ignacio Andrade y más tarde en el de Cipriano Castro se adquirieron algunas unidades construidas especialmente para la guerra naval, abandonando la frecuente práctica de armar buques mercantes para realizar tareas de vigilancia costera.

Este fue el caso del *cañonero Miranda*, conocido en España como el *Diego Velázquez*, el mencionado buque fue construido en el año 1895 junto con

¹⁰ Ídem.



otros cinco cañoneros. Tuvo destacada actuación durante la guerra hispano-norteamericana. El 13 de Junio de 1898 se enfrentó al crucero auxiliar *USS Yankee*, barco de mayores dimensiones y mejor armado, logrando impactarlo varias veces produciéndole algunas bajas e incendios menores. Al finalizar las hostilidades, con la victoria a favor de EEUU, el *Diego Velázquez* fue dado de baja de la marina española y vendido a la armada venezolana en junio de 1899 donde sirvió por varios años.¹¹

El triunfo del general Cipriano Castro, dio inicio al proceso de reorganización y modernización de la marina de guerra con el claro objetivo de garantizar la estabilidad del gobierno y la integridad del territorio nacional. Por tal motivo en el año 1900 Venezuela adquirió el *caza-torpedero Bolívar* construido en España en 1891, bajo el programa naval de Rodríguez Arias. Esta nave pertenece a la clase *Temerario*, que consistió en cinco buques: *Temerario*, *Audaz*, *Galicia*, *Veloz y Rápido*. Tuvo destacada actuación en la guerra cubano-española de 1895.

En 1901, Venezuela compró a los Estados Unidos el *crucero Restaurador* (antiguo “Atlanta”). El Restaurador fue incorporado a la marina de guerra venezolana el 27 de Febrero de ese año.¹² Esta nave se convertiría en el buque insignia de la escuadra restauradora con 243 pies de eslora, 26 de manga y 12 de calado, 750 toneladas de desplazamiento, artillería de tiro rápido, 18 nudos de velocidad, pudiendo transportar hasta 800 hombres.

La escuadra restauradora de inicios del siglo XX estaba compuesta por antiguos cruceros de pequeño porte, viejos caza torpederos, un torpedero, vapores cañoneros, remolcadores artillados, lanchas de madera y balandras.¹³

La Memoria de Guerra y Marina de 1903 describe que la Armada se componía por: el crucero “Restaurador”, torpedero “Bolívar,” cañonero “Miranda”, transporte “Zamora”, los vapores “Zumbador”, “General Crespo”

¹¹ Combates Navales de 1834 a 1960. “Historia Naval de España y países de habla española” en: http://www.foro.todoavante.es.combates_navales. (Revisado online el 05 de febrero de 2013, a las 08:30 pm).

¹² Bracho, Jairo. *Los Sueños Rotos: La historia de los Delgado-Chalbaud*. Editorial Grupo Intenso, Venezuela 2010 p. 42.

¹³ Mariño Blanco, A. *Buques de la Armada 1901-1950*. Ministerio de la Defensa. Caracas 2006 pp. 13-14.

y “23 de Mayo”, y Goleta “Carabobo”.¹⁴ Esta incipiente fuerza naval debió enfrentar muchas dificultades pero su participación en cada conflicto armado siempre contribuyó al logro de los objetivos propuestos o cuando menos causó estragos a los enemigos del Estado.

4. Combate Naval de Río Hacha

La diplomacia venezolana no era muy efectiva para finales período decimonónico, pues rompió relaciones con Francia en (1881 y 1895), Reino de los Países Bajos (1875-1894), y Bélgica (1873-1897). Sin contar que en el año 1901 se puso en evidencia la enemistad entre el General Cipriano Castro y el presidente colombiano José Manuel Marroquín. Los autores que han escrito al respecto coinciden en que las diferencias eran por razones ideológicas, puesto que el primero era liberal y el segundo conservado.

Sin embargo, el presidente Marroquín se movía por consideraciones de recursos, cuestión que se reflejaba con los intereses por parte de Colombia sobre el sistema fluvial Zulia-Catatumbo, ruta necesaria para que Colombia pudiera despachar su café a través de Maracaibo lo que le permitiría además obtener una salida al Mar Caribe, sumado a esto, el petróleo y el asfalto abundante en esa área del país, se proyectaban como riquezas de gran provecho.

El combate naval de Río Hacha, fue producto de la invasión del ejército colombiano al territorio venezolano, es decir, este hecho corresponde a la respuesta casi inmediata de parte de Venezuela contra el país agresor. “Carlos Rangel Garbiras lanzó no menos de cuatro invasiones separadas desde Colombia al Táchira después de Julio de 1901”¹⁵ en el contexto de la guerra de los mil días.

El antecedente inmediato al combate naval de *Río Hacha* se sitúa cronológicamente el 26 de julio de 1901, cuando 6000 hombres del ejército colombiano al mando de Rangel Garbirás ocuparon San Antonio y se dirigían a San Cristóbal causando destrozos a su paso. Además de marchar hacia

¹⁴ Ministerio de Guerra y Marina. *Exposición de Guerra y Marina al Congreso Nacional*. Caracas Publicaciones Oficiales 1903 p. 62

¹⁵ Holger, H. y León, J. *Alemania y el Bloqueo Internacional de Venezuela*. Caracas. Editorial Arte. 1977 p. 79.



Caracas para establecer un gobierno conservador en Venezuela, El gobierno de Marroquín tenía como objetivo marchar sobre Maracaibo para separar esa Cuenca del resto del país, esto permitiría la salida de los productos de Santander y el acceso a las potencialidades bituminosas de la zona. Pero el 29 de Julio Celestino Castro, asesorado por el general colombiano Uribe Uribe, los puso en derrota concentrando 1500 hombres en San Cristóbal.

El 28 julio se llevó a cabo otro ataque por parte de 7000 efectivos colombianos quienes navegaron por el Río Catatumbo, secuestrando a la comisión colombo-venezolana de demarcación de límites, posteriormente marcharon hacia Encontrados tomando esta plaza aunque pronto sería recuperada por el general venezolano Régulo Olivares quien avanzó sobre Encontrados y la retomó empujando a los invasores por el río con el vapor “Progreso” y rescataron a los comisionados de límites.¹⁶

La respuesta de Venezuela ante esta agresión no se hizo esperar, Castro envió al general venezolano Rufo Nieves a las órdenes del general Castillo y se inició el avance por la Guajira, saliendo por Paraguipoa, hasta que se produjo el combate de Garapasera el 22 de agosto de 1901.

El Ejército venezolano estaba compuesto por 1.400 hombres y como Jefe de la Escuadra de Operaciones sobre Río Hacha se encontraba el Teniente de Navío Leopoldo Vicente Pellicer. El gobierno de Marroquín designó al general Carlos Albán, Comandante en Jefe de las Fuerzas Fluviales y Ribereñas del Bajo Magdalena y de las Marítimas y Terrestres de los Departamentos de Panamá, Bolívar y Magdalena. Éste dio instrucciones al general Arjona que saliera de Río Hacha a encontrarse con el ejército que marchaba por la Guajira para evitar que cercaran aquella ciudad. El general Albán contrató en Puerto Colombia, por 48 horas los servicios de un buque mercante francés (*Alexander Bixio*) para transportar 1.700 hombres. Como parte del contrato un crucero de igual nacionalidad el *Suchet* tendría la misión de escolta, no solo al primero sino también al mercante armado en guerra *Prospero Pinzón* que llevaba a bordo al general Albán, su estado mayor y 300 hombres. Por otra parte la escuadra venezolana conformada por los vapores *Miranda*, *Zumbador* y *Crespo* salió de Maracaibo el 3 de septiembre 1901 teniendo como misión impedir el

¹⁶ Bracho Jairo. *Los Hombres de Hierro*. Tomo I. Editorial Ramón Alberto Rivero Blanco. EE.UU. 2013 p. 23.

desembarco de tropas conservadoras y aprovisionar las tropas amigas, además de bombardear los lugares que se le indicaran para conquistar los objetivos en tierra. Asistieron con el mismo fin, el *Restaurador*, el *Bolívar* y el *Totumo*.¹⁷

La *Escuadra Restauradora* llegó a Río Hacha el 6 de septiembre, tres días después, la flota venezolana avistó el convoy colombiano y se aprestó a perseguir el “Pinzón”. Por su parte el *Penelope* atacó el *Totumo* pero la respuesta venezolana fue efectiva y el *Totumo* en acción conjunta del *Crespo* echó a pique la nave inglesa. El *Suchet* que superaba en tres veces el tonelaje y calibre al *Crespo* disparó sus cañones de 6,4”, sin embargo la tripulación venezolana no se dejó amedrentar y aplicando la táctica de jauría de tiburones hicieron que la nave enemiga se alejara varios kilómetros. Mientras tanto el *Restaurador* se enfrentaba al *Ban Raigh* que estaba fondeado en Río Hacha. Pellicer se dirigió en un bote a bordo del *Suchet* y conferencio con su comandante sin llegar a acuerdo alguno.

Con escaso combustible y el *Miranda* averiado, la escuadra restauradora se trasladó hasta el Cabo de la Vela. Las fuerzas del general Amaya sorprendieron y atacaron por la retaguardia a las tropas liberales. Las tropas liberales venezolanas que lograron escapar siguieron la vía de Paragaipoa. De acuerdo a la versión de los colombianos los líderes de las tropas en tierra eran reacios a la utilización efectiva de la escuadra y evitaron embarcar prácticos. Pellicer y la Escuadra llegaron a Maracaibo el 18 de Septiembre de ese año.

La inexistencia de carreteras regionales y nacionales obligó tanto a las fuerzas del gobierno como a sus opositores a utilizar las vías de comunicación marítimas y fluviales para transportar de forma rápida y segura las tropas y la logística necesaria para su mantenimiento.

5. Incursiones del Ban Raigh

El *Ban Righ* era una nave de 1500 toneladas de desplazamiento, había participado en el combate naval de Río Hacha, encontrándose fondeado en aquel lugar se enfrentó al buque insignia venezolano *Restaurador* de 750 toneladas.¹⁸ Los registros de este acontecimiento

¹⁷ Ibídem. p. 27.

¹⁸ Bracho Palma, Jairo. *Los Sueños Rotos: La historia de los Delgado-Chalbaud*. Venezuela. Editorial Grupo Intenso. 2010 p 37



develan que a pesar de la voluntad de vencer por parte de los comandantes y tripulaciones a bordo de los buques de guerra venezolanos, existía una diferencia tecnológica notable en cuanto a la ingeniería y el calibre de la artillería de los buques, lo cual puso en gran peligro la existencia de la pequeña escuadra venezolana.

La participación del buque *Ban Righ* en la *Revolución Libertadora* ofrece una noción de la situación de aquella incipiente marina de guerra venezolana. Este vapor fue adquirido por Manuel Antonio Matos con el capital de la New York and Bermúdez Company, y la Compañía Francesa de Cable Telegráfico (transnacionales instaladas en Venezuela) siendo bautizado por los revolucionarios como “Libertador”, se convirtió en una de las armas más poderosas con las que contaban los enemigos del gobierno en propio territorio venezolano. Pues era la fuerza encargada de abastecer de fusiles y cartuchos desde el mar a las tropas de la *Revolución Libertadora*. Para lograr su propósito debió enfrentarse a algunos buques de la escuadra restauradora, logrando huir después de generarles algunos daños.

6. Intervención naval de las potencias extranjeras en el conflicto venezolano

El Bloqueo Naval de 1902-1903 por parte del imperio Alemán, el británico, y el Reino de Italia, (naciones que vieron en riesgo sus intereses en Venezuela durante el gobierno de Cipriano Castro) es en realidad la evidencia más clara de la difícil situación que enfrentaba la marina de guerra en aquellos años. El motivo de aquella agresión según las potencias fue el retraso en que había incurrido Venezuela en el pago de una deuda con los bancos europeos, dicha deuda había sido contraída por los gobiernos que le antecedieron a la *Revolución Liberal Restauradora*, a esto se sumaban las reclamaciones que hacían los súbditos de esos países por los daños que habían sufrido sus propiedades durante los frecuentes combates y escaramuzas entre las montoneras, producto de la inestabilidad política de la época en el país.

Sin embargo, detrás de estos motivos, se escudaba la intención por parte de las hegemonías europeas de tomar posiciones en el Caribe, en las proximidades de la construcción del Canal de Panamá, de modo de

asegurar su lugar en el juego geopolítico que enfrentaba a las potencias del mundo.¹⁹

El conflicto se extendió durante los años siguientes a través de los medios de comunicación. De este modo la oposición al gobierno de Castro se encargó de desarrollar matrices informativas por medio de la Compañía Francesa de Cable Telegráfico, que en coordinación con la Agencia Havas, tenía por objetivo crear un ambiente vulnerable, incentivando levantamientos por parte de los grupos desafectos al régimen impuesto por la *Revolución Restauradora*, todo esto en su afán de liquidar la administración del entonces presidente Cipriano Castro.²⁰

Las hostilidades de los aliados se materializaron a través del bloqueo de puertos, la captura de los buques nacionales el hundimiento de algunas naves y el bombardeo a los castillos de San Carlos y Puerto Cabello. Sin embargo, este caudillo entendió con rapidez la importancia de tener un ejército, y más aún la necesidad de equipar una marina de guerra capaz de garantizar el control de los espacios acuáticos del territorio venezolano.

En este sentido, la inestabilidad interna, la propaganda que se encargaba en aquel entonces de desprestigiar el gobierno del presidente andino y el bloqueo naval de 1902-1903. Fueron algunas piezas que movieron las grandes potencias del mundo, para sustituir un gobierno que se negaba complacer los intereses extranjeros. En el contexto de estos acontecimientos se vio enormemente comprometida la soberanía nacional y la integridad territorial. Esta amarga experiencia ratificó el compromiso de poseer una marina de guerra con la capacidad para hacer frente a un eventual enemigo en el mar y responder por los intereses de la nación.

7. Batalla de Ciudad Bolívar

El 23 de mayo de 1902 el general Ramón Cecilio Farrera sublevó el batallón Cordero en Ciudad Bolívar, plegándose a la causa “Libertadora”. El general de división

¹⁹ Sullivan William; Velásquez Ramón J. y Otros. *Cipriano Castro en la Caricatura Mundial*. Caracas. Fundación Centro Nacional de Historia. 1980, p. 25.

²⁰ Díaz Rangel, E. *La Información Internacional en Venezuela*. Caracas. Fondo Editorial de Humanidades y Educación. UCV. 1987, p. 34.



Juan Vicente Gómez fue nombrado delegado nacional y jefe expedicionario sobre el oriente de la República para resolver esta situación, y un año después se designó como comandante de la Escuadra, al teniente de navío Román Delgado Chalbaud.

El 27 de junio de 1903 se ordenaron los preparativos para el zarpe de los vapores “Restaurador”, “Bolívar” y “Zamora”, surtos en La Guaira. Al anochecer, se embarcaron dos mil hombres a bordo del vapor “Zamora”. Como buque insignia fue designado el “Restaurador”, en él se embarcaron el general Juan Vicente Gómez, jefe de la expedición y José Antonio Dávila jefe del Estado Mayor. El vapor “Zamora” ocupó la vanguardia; el “Bolívar” el centro y el “Restaurador”, la retaguardia.

El 29 de junio de 1903 arribó a Carúpano la escuadra expedicionaria. Se les unió el “Miranda”, para buscar a los prácticos de las bocas del Orinoco, que estaban en Trinidad.

Mientras tanto, el vapor “Bolívar” recibió órdenes de desembarcar las tropas del general Mata Illas en Güiría, ocupada por el general Antonio Paredes. Los revolucionarios no resistieron la carga de aquellos y se desplazaron hacia Irapa, lugar en que fueron derrotados.²¹

El 11 de julio comenzó el bloqueo naval a Ciudad Bolívar. Habiendo recibido del jefe expedicionario orden de establecer el bloqueo de la ciudad, lo dispuse en la forma siguiente; el “Miranda”, su radio de acción desde Playa Grande a la isla el Degredo, sobre la vía el Apure; el «Bolívar» desde Soledad hasta los Manguitos; el “Zamora, desde este punto hasta la isla de Panaderos y el «Restaurador», fondeose en Punta de Mateo, situación adecuada para comunicarse con el jefe del Ejército.²²

Rolando contaba con 2.000 hombres, que se atrincheraron en los sitios de la Alameda, la Aduana, en las azoteas del teatro, el sector de Mango Asado, la Capilla, Cementerio, la Matanza y cerros la Esperanza, Zamuro y Colorado.

Se colocaron cinco piezas de artillería, dos en el sitio denominado Laja de la Llanera; una sobre el cerro de Santa Lucía, otro cerca del sector de Miraflores, y el último, en Soledad. Las fuerzas de mar y de tierra permanecieron a la espera hasta el día 17 en la tarde.

²¹ Bracho, Jairo. *Los Sueños Rotos: La historia de los Delgado-Chalbaud*. 2010 p 76-77.

²² *Exposición de Guerra y Marina al Congreso Nacional 1903* p. 62.

Uno de los puestos de los revolucionarios que mayor estrago hizo, fue el denominado Punta Mateo, El coronel Luis Jugo Delgado, primer oficial del “Restaurador”, con 15 hombres de infantería de Marina, se acercó a la trinchera antes dicha y la tomó por sorpresa con apoyo del vapor “Bolívar” en la madrugada del 19 de julio. Gómez penetró en Ciudad Bolívar. Los rebeldes se fortalecieron en el Capitolio, el Teatro, la Aduana.

Enseguida ordené al “*Miranda*” romper los fuegos dirigiendo su puntería sobre la pieza de artillería que el enemigo tenía en el Capitolio, quien por su parte abría los suyos con dos piezas colocadas en la Alameda, a las que respondió el «Restaurador» con la certeza de sus tiros, con que siempre se ha distinguido.²³

El “Restaurador” disparó sus cañones y rompió una de las piezas enemigas, enmudeciendo las restantes, el dique fue destruido dejando muchos damnificados y muertos. El batallón Cardona avanzó con carga de metralla certera. El Restaurador, el Zamora y Bolívar no dejaban de bombardear, por el otro extremo las divisiones Araujo y Rivas ejercían presión. Cerca de las 11 de la noche, los sitiados intentaron una fuga pero fue imposible la retirada y las tropas de Rolando fueron vencidas. Este hecho aporta a la historia un dato de importancia al momento de estudiar la participación de la marina de guerra en el gobierno de Cipriano Castro, pues demuestra la efectividad de aquel equipo en el proceso de pacificación de Venezuela.

El estudio de la Batalla de Ciudad Bolívar permite reflexionar sobre la importancia estratégica del río Orinoco y las redes fluviales como vías de transporte que permitieron el acceso efectivo de la escuadra restauradora en el interior del territorio venezolano y negar el paso a otras embarcaciones que pudieran dar apoyo a los rebeldes, para concretar el claro objetivo de acabar con la última trinchera de la revolución *Libertadora*.

8. Conclusión

Cipriano Castro fue presidente de Venezuela durante un período caracterizado por una grave crisis económica generada por el mismo sistema

²³ *Ídem*



capitalista, sin embargo este caudillo entendió con rapidez la importancia de poseer un ejército, y más aún la necesidad de equipar una Armada capaz de garantizar la defensa de la nación.

Ante la ausencia de una Fuerza Armada bien equipada y organizada, se derrumban con facilidad las estructuras del Estado. Este es el principal aprendizaje de Castro cuando Ignacio Andrade abandona el país. La misma ausencia del poder militar abre una brecha de oportunidades para la intervención por parte de fuerzas militares y navales extranjeros.

El general Castro comprendió la necesidad de modernizar el equipo de artillería dispuesto para la defensa de costas y debió asumir la tarea de incorporar nuevas embarcaciones a la marina de guerra venezolana. Además realizó una reforma del Código de la Marina de Guerra, en pro de la modernización de las fuerzas armadas existentes, logrando fundar un astillero nacional que redujo significativamente la dependencia de la armada nacional hacia Trinidad, en cuanto al mantenimiento y carenado de los buques venezolanos.

Los cañoneros *Restaurador*, *Bolívar*, *Miranda* y el transporte *Zamora* fueron medios de gran valor en cada encuentro entre el ejército restaurador y las fuerzas insurrectas, pues gracias a estos buques fue posible realizar el traslado de tropas hacia casi cualquier punto de la geografía nacional de forma económica, rápida y segura, no solo por vías marítimas sino también por medio de las redes fluviales.

Las cuencas hidrográficas de Venezuela pueden ser utilizadas como autopistas naturales, y con las embarcaciones adecuadas serían de gran provecho ya que facilitarían el intercambio comercial y la integración de la región de Guayana con los llanos venezolanos, ratificando al mismo tiempo la soberanía de Venezuela sobre estos espacios escasamente poblados.

LOS DESTRUCTORES CLASE NUEVA ESPARTA. ACERCAMIENTO A SU HISTORIA OPERACIONAL

Class destroyers Nueva Esparta. Approach to its operational history

José Gregorio Maita Ruiz Alférez de Navío de la Armada Bolivariana de Venezuela,
Licenciado en Historia por la Universidad Central de
Venezuela y esta destacado en la Dirección de Estudios
y Acervo Histórico de la Armada. Correo Electrónico:
josegremaruz@gmail.com

Recibido: 03/06/2014

Aprobado: 04/07/2014

Resumen: La historia está llena de ejemplos que muestran que el poder marítimo es crucial en el destino de las naciones, por lo que la armada de un país viene a ser mucho más que un simple instrumento de defensa; se trata de una institución capaz de proyectar el poder, la economía y la cultura de la nación a la que pertenece, en todo el mundo. De la misma forma, el alma y razón de ser de toda armada son sus buques, los cuales son mucho más que simples máquinas, son el hogar de sus tripulaciones, son seres vivientes, que al portar la bandera nacional, son muestras del país que navegan en el mar. De entre todos los buques de guerra que han pasado por la historia naval venezolana, destacan los Destructores Clase “Nueva Esparta”. Estos destructores son los barcos de combate de mayor tonelaje que ha tenido la República, marcaron una época de intenso desarrollo y modernización de la Armada nacional y tuvieron una vida operativa con muchos sucesos, siendo protagonistas de varios momentos que marcaron la historia de Venezuela. Los Destructores Clase “Nueva Esparta”, se construyeron en Gran Bretaña para Venezuela por solicitud del General Marcos Pérez Jiménez, pero ellos y sus tripulaciones tuvieron una actuación clave el 23 de enero de 1958. Más tarde, fueron protagonistas de los sucesos de El Porteñazo y tuvieron una menos conocida participación en la “Cuarentena” a Cuba durante la Crisis de los Misiles de 1962. Esta investigación, que está en desarrollo, busca descubrir detalles operacionales y divulgar su historia y los secretos de estas nobles máquinas de guerra, y



de los hombres que las tripularon y les dieron vida, protegiendo los intereses nacionales en nuestros espacios acuáticos.

Palabras claves: Barcos de Guerra, Historia Naval, Armada Venezolana, Defensa Nacional.

Abstract: History is full of examples that showing sea power is crucial to the fate of nations, so the navy of a country becomes much more than a simple instrument of defense; it is an institution able of projecting power, economy and culture of the nation that it belongs. In the same case, the soul and reason of being navy are their vessels, which are much more than simple machines, are the home of their crews, are living creatures to carry the national flag, are samples of the country sailing in the sea. Among all the warships that have passed through Venezuelan history, highlight “Nueva Esparta” Class Destroyers. These destroyers are the largest combat ships that have had the Republic; they marked an era of powerful development and modernization of the Navy and had a working life with many events, being the protagonists of several moments that marked the history of Venezuela. The “Nueva Esparta” Class Destroyers were built in Great Britain for Venezuela by request of General Marcos Perez Jimenez, but they and their crews had a key action in January 23rd, 1958. Later, they were protagonists of the events of “El Porteñazo” and had a lesser-known participation in the “Quarantine” to Cuba during the Missile Crisis of 1962. This research, which is in development, seeks to discover operational details and reveal their history and secrets of these noble war machines, and the men who crewed them and gave them life, protecting our national interests in aquatic areas.

Keywords: Venezuelan Warships, Naval History, Venezuelan Navy, National Defense.

1. Introducción

Antes de comenzar, se hace preciso explicar algunos puntos relacionadas con la clasificación de los buques de guerra en tipos y clases. Desde antes de la aparición de los buques a vapor, las naves —de guerra o mercantes— se han clasificado en diversos tipos según su tonelaje, armamento, propósito, etc. Los tipos de buques de guerra vigentes en la segunda mitad del siglo XX evolucionaron a partir de diseños aparecidos entre finales del siglo XIX y pocos años antes de la Segunda Guerra Mundial. A finales del

siglo XIX se perfeccionó un tipo de buque impulsado por vapor, pequeño, ligero y rápido, armado con torpedos autopropulsados que se reveló como una amenaza terrible para los mastodónticos acorazados y cruceros, los hasta entonces reyes del mar. Para dar caza a esta nueva amenaza, se diseñaron barcos ligeros y rápidos, bien armados, capaces de perseguir y destruir a los torpederos, de donde proviene el nombre de “destructor”. Con el desarrollo de los submarinos y la aparición de la aviación naval y los portaviones, los destructores recibieron la misión de escoltar a estos últimos, dotándoseles de armamento antiaéreo y antisubmarino.

Finalizada la Segunda Guerra Mundial, cuando se reveló la vulnerabilidad de los grandes acorazados y cruceros ante las nuevas armas (el submarino y el avión), y que lo primordial en la nueva guerra naval serían los portaviones, y su defensa, los destructores empezaron a ganar tonelaje y armamento, en una lenta transición que los llevó hasta los actuales destructores de la OTAN, Rusia y China, medianamente grandes, y poderosamente artillados con misiles. En los años 50, cuando fueron construidos los destructores Clase “Nueva Esparta”, se estaban dando los primeros pasos para convertir a los destructores en buques multipropósito que no solo escolten a los buques más grandes, sino que asuman mayor variedad de tareas, y cumplir con la guerra compuesta, que no era más que emplear en un mismo escenario respuestas a amenazas de superficie, submarinas y aéreas.

Por otra parte, los buques de guerra por lo general no son piezas únicas, sino que son construidos en series que pueden variar entre 2 o 3 hasta más de 100 unidades. A una serie de buques con igual diseño y características, construidos en secuencia planificada, se le denomina “clase”, y la misma suele llevar el nombre del primer buque construido o que entró en servicio para la armada o marina que los encarga o adquiere.^{1 2}

Así, la “Clase Nueva Esparta”, estuvo compuesta por tres destructores de igual diseño, construidos en Gran Bretaña para Venezuela, que tuvieron por nombre “Nueva Esparta” (D-11), “Zulia” (D-21) y “Aragua” (D-31).

¹ Martínez-Hidalgo y Terán, José María (Director). *Enciclopedia General del Mar*.

² Preston, Anthony. *Destroyers. An illustrated history*, pp. 186 - 219



2. Contexto histórico de su adquisición

En 1948 un grupo de militares pertenecientes a la Unión Patriótica Militar, y liderados por Marcos Pérez Jiménez y Carlos Delgado Chalbaud, entre otros, derrocan al presidente Rómulo Gallegos. Este grupo de militares tenía una interesante agenda política, marcada por la búsqueda del desarrollo material del país, especialmente de las Fuerzas Armadas, un nacionalismo fuerte y la defensa a ultranza de la soberanía e integridad territorial del país, recientemente lesionada por el tratado de límites entre Venezuela y Colombia de 1941. En dicho tratado Venezuela terminó de perder la península de la Guajira, además de abrir la puerta a más avances colombianos en el Golfo de Venezuela, hacia el archipiélago de Los Monjes y en los ríos fronterizos. Cuando López Contreras fue interpelado por el Congreso Nacional por haber aceptado tal tratado, alegó coacción militar colombiana; y es que en ese momento Colombia superaba a Venezuela en pie de fuerza en más de 2 a 1, además de una ventaja aún más amplia en aviación y artillería, sin contar la experiencia de haber derrotado a Perú en un conflicto armado en los años 30.³ (Nieves-Croes Aguirre, 2010, pp. 177-199)

Justamente, ese tratado, aceptado por el gobierno del General Eleazar López Contreras y luego por el del General Isaías Medina Angarita, fue una de las razones esgrimidas por este grupo, para el derrocamiento de Medina Angarita en 1945. Luego, alegando el sectarismo de Acción Democrática y su pretensión de politizar las Fuerzas Armadas, también derrocaron a Rómulo Gallegos.

Por aquellos años, Venezuela había adquirido cierta cantidad de material bélico de segunda mano, desecho de la Segunda Guerra Mundial, que si bien era un avance frente a lo tenido en las década anteriores, aún era insuficiente para lo defender la soberanía nacional frente a las amenazas que se cernían sobre ella. Para finales de los años 40, la espina dorsal de la escuadra venezolana la constituían siete corbetas de la Clase “Flower”, de fabricación canadiense, que habían demostrado su eficacia para la guerra antisubmarina en el Atlántico en la pasada conflagración mundial, pero que habían sido entregadas a Venezuela en pésimas condiciones, además de estar quedando obsoletas y no

³ Nieves-Croes, Francisco. XXXX, pp. 177-199.

ser suficientes para equilibrar la balanza frente a las pretensiones territoriales colombianas, amparadas en unas fuerzas armadas bien equipadas.⁴

Pero el nuevo gobierno militar ya tenía planes para eso, y justamente el entonces Capitán de Corbeta Oscar Gherzi Gómez, Comandante de las Fuerzas Navales —el componente naval de las FF. AA. venezolanas se llamaba en aquellos años “Fuerzas Navales”—, desarrolló un plan naval hacia 1949 que contemplaba la adquisición de varios destructores y submarinos, un crucero de batalla y un portaaviones.⁵

Es en ese contexto que se comienzan los trámites para adquisición de los destructores Clase “Nueva Esparta”. El General Iván Darío Jiménez comenta que Estados Unidos quiso ofrecer material de segunda mano, pero sus ofertas fueron rechazadas por Venezuela, y se licita la construcción de los tres destructores con la compañía Vickers Armstrong LTD, haciéndose las contrataciones el 24 de julio de 1951 y el 29 de junio de 1952. Según Jiménez, la Armada deja atrás su papel relegado y se equipara al Ejército.⁶

El tiempo no tardó en respaldar la visión de rearme de la Junta Militar, pues en 1952 Venezuela encaró de nuevo a Colombia en la Crisis de Los Monjes. Colombia mostró más claramente sus pretensiones sobre el archipiélago, llegando a realizar prácticas de tiro en el mismo y a enviar a sus unidades flotantes más destacadas. Fue necesaria entonces una respuesta militar venezolana de magnitud mayor, marcada por el envío de infantes de marina, cuatro corbetas y el uso de aviones para disuadir al país vecino y zanjar definitivamente el asunto de Los Monjes de forma beneficiosa para Venezuela.⁷

⁴ Rivero Blanco, Ramón. “Las Corbetas Clase Flower en la Armada de Venezuela” en http://www.fav-club.com/index.php?option=com_content&view=article&id=372:las-corbetas-clase-flower-en-la-armada-de-venezuela-&catid=20:armadas-y-sistemas-navales&Itemid=23 (Revisado online el 03 de septiembre de 2013, a las 02:00 pm)

⁵ CN Oscar Emilio Gherzi Gómez. “Modernización de la Armada desde el 30 de marzo de 1947 hasta el 10 de enero de 1958” en *Revista de la Armada*. N° 10, 24 de julio de 1986.

⁶ Jiménez Sánchez, Iván Darío. *Los Golpes de Estado desde Castro hasta Caldera*, p. 96.

⁷ Esser De Lima, Rolando. “Los Monjes” en http://www.fav-club.com/index.php?option=com_content&view=article&id=208:los-monjes-&catid=26:historia&Itemid=25 (revisado online el 03 de septiembre de 2013, a las 09:02 pm)



3. Estudio técnico de los buques

El avance del proyecto de los “Nueva Esparta” continuó: las quillas del “Nueva Esparta” y el “Zulia” fueron puestas el 24 de julio de 1951, y la del “Aragua” el 26 de junio de 1953. El 19 de noviembre de 1952 fue botado el “Nueva Esparta”, el 29 de junio de 1953 el “Zulia”, y el 27 de enero de 1955 el “Aragua”, entrando en servicio el 8 de diciembre de 1953 el “Nueva Esparta”, el 15 de septiembre de 1954 el “Zulia” y el 14 de febrero de 1956 el “Aragua”. Se trataba de buques excepcionales para aquel momento, lo último de la tecnología naval británica. Su impacto en la Armada sería proporcional a su poderío; el comentario del investigador norteamericano Robert Scheina resulta elocuente: (Scheina, 1987, pp. 217-218).

La armada venezolana también ha jugado un importante rol interpretando la voluntad política nacional. Antes de mediados de la década de 1950 no era más que una modesta fuerza costera, pero la prosperidad del país después de la Segunda Guerra Mundial y el cortejo del dictador Marcos Pérez Jiménez con los militares incrementó su poderío a un nivel nunca antes visto. En 1950 la Vickers-Armstrong of Barrow-in-Furness, Inglaterra, fue contratada para tres destructores de la clase Nueva Esparta... A diferencia de las adquisiciones de Venezuela en décadas anteriores, los buques eran totalmente modernos según los estándares mundiales, unidades de primera clase, nada descartables para las mayores potencias. Dieron a Venezuela más poder del que nunca había tenido.⁸

Los destructores Clase “Nueva Esparta” eran un desarrollo a partir de los destructores Clase “Battle” construidos para la Royal Navy durante la Segunda Guerra Mundial, pero con mejoras significativas en armamento, velocidad y electrónica. Eran buques de 2600 toneladas de desplazamiento, y 3300 a plena carga, de 122,5 m de eslora, 13,1 m de manga, y 4,8 m de calado. Contaban con la propulsión de dos turbinas Parsons alimentadas por calderas, que transmitían su poder de 50.000 CV a dos hélices. Alcanzaban una velocidad máxima de 34,5 nudos y tenían una autonomía máxima de 9260 km navegando a 11 nudos. Su armamento no era menos imponente: compuesto por 6 cañones

8 Scheina, Robert. *Latin America. A Naval History 1810-1987*, pp. 217 - 218

de 114 mm montados en tres torretas dobles —dos a proa y una a popa—, 12 cañones antiaéreos de 40 mm en 6 torretas dobles, 11 cañones antiaéreos de 20 mm, 2 tubos lanzatorpedos triples de 558 mm, 6 lanzadores de cargas de profundidad y 2 pistas de cargas de profundidad. Eran atendidos por una tripulación de 254 hombres. Contaban además con diversos tipos de sonar, radar y comunicaciones. Todo ello los convertía en naves de guerra, rápidas, poderosamente artilladas, y con capacidad para enfrentar diferentes amenazas, sobre todo aéreas y submarinas. De 1969 en adelante serían equipados con misiles antiaéreos Sea Cat, el primer sistema de misiles anti aéreos embarcados de la historia, dando comienzo a la era del misil en Venezuela. Eran pues barcos multipropósito, ideales para ser la nueva columna vertebral de la escuadra venezolana.

4. Historia operativa

Al haber servido entre 1953 y 1978, los destructores clase “Nueva Esparta” fueron testigos de décadas clave en la historia reciente de Venezuela. En el cuarto de siglo que sirvieron a la nación cayó la dictadura de Marcos Pérez Jiménez, se instaló el sistema bipartidista de Acción Democrática y COPEI, y surgió y fue derrotada la insurgencia armada del PCV y el MIR, marcada por las insurrecciones de “El Carupanazo” y “El Porteñazo”, donde los “Nueva Esparta” tuvieron una participación protagónica. El mismo año de estas insurrecciones, y bajo el signo de la Guerra Fría, el mundo tembló ante la posibilidad de una Tercera Guerra Mundial entre Estados Unidos y la Unión Soviética, cuando se dio la Crisis de los Misiles en Cuba. Y justamente, los “Nueva Esparta” participaron en la “Cuarentena” establecida sobre la isla caribeña por Estados Unidos, para impedir que siguieran llegando más misiles soviéticos. Los “Nueva Esparta” fueron testigos de la evolución técnica de la Armada, y de los cambios ocurridos en el país en general; pero también fueron testigos de la intensa evolución de la guerra naval en esos años, llegando a inaugurar la era del misil en Venezuela —con la instalación de los Seacat en 1969—, y teniendo que someterse a varias modernizaciones para mantenerse a tono con el desarrollo de la tecnología bélica naval. Se hace evidente que con el surgimiento del misil anti buque, comienza a declinar el protagonismo de la artillería naval.



5. La caída de Pérez Jiménez

Los destructores clase Nueva Esparta irrumpen en el acontecer político nacional en los días previos al 23 de enero de 1958, cuando sus tripulaciones, comandantes, y el líder naval CN Ricardo Sosa Ríos, conspiran contra la dictadura. El propio Sosa Ríos cuenta en su libro *Mar de Leva* que él y las tripulaciones estaban dispuestos a unirse al intento de golpe de la Fuerza Aérea, llegando a enviar autobuses a Caracas a recoger el personal y llegando a encender las calderas; pero que cuando se tuvo noticia del fallo del golpe, los buques regresaron a puerto y se disimuló todo aquel movimiento.⁹

Los hechos no llegaron hasta ahí, sino que en los siguientes días las tripulaciones de los “Nueva Esparta” se involucraron más en la conspiración, llegando a tener un papel decisivo, tal y como lo refieren Scheina y el General de División Iván Jiménez Sánchez, quien explica que el gobierno arrestó a muchos oficiales navales, que el 8 de enero ocurrió una salida de puerto no autorizada y que por orden del jefe del Estado Mayor General, G.B. (Ej.) Rómulo Fernández, la munición fue removida de los buques y llevada al arsenal.¹⁰ (Scheina, 1987, p. 221). Más adelante Scheina explica el plan:

Acorde con el plan, a las 1600 h del 22 de enero... ..los destructores Aragua y Zulia zarparon hacia Puerto Cabello a buscar munición. Después Pérez Jiménez ordenó a la fuerza aérea atacar, los aviones interceptaron a los buques en el mar pero no les dispararon. En Puerto Cabello, los destructores recibieron las municiones junto con el Batallón de Infantería de Marina N°1 y lo transportaron a las afueras de La Guaira.¹¹

El resto de la historia es bastante conocido ya: Pérez Jiménez trata de negociar con la Armada, el Contralmirante Wolfgang Larrazábal, Comandante de las Fuerzas Navales, es tajante en su negativa y el general tiene que abandonar el país. Ahora bien, lo que a menudo la historiografía ha pasado por alto es cómo la Armada fue protagonista del golpe, basada sobre todo en el poder de fuego y velocidad de sus nuevos destructores. En efecto, aunque vulnerables

⁹ Sosa Ríos, Ricardo. *Mar de Leva*, pp. 23-24.

¹⁰ Scheina, R. *Ob. Cit*, p. 221.

¹¹ *Ibidem*, p. 223.

al ataque de la aviación leal a Pérez Jiménez – si el dictador lograba mantener la aviación leal a él, cosa dudosa desde el alzamiento del 1º de enero, llevado a cabo ante todo por elementos de la aviación -, los destructores podían bloquear y controlar las costas del país, y además, trasladar rápidamente fuerzas insurgentes al Litoral Central, de donde podían marchar rápidamente a Caracas, mucho más rápido de lo que los blindados o cualquier otra unidad del ejército pudiera desplazarse para socorrer a Pérez Jiménez. El 23 de enero de 1958, al no producirse una movilización determinante de la aviación contra la Armada, la situación estratégica quedó totalmente contra la dictadura, y en esa situación, fueron trascendentales los destructores clase “Nueva Esparta”. Es interesante que la prensa del momento destacara mucho el papel de estos navíos en dicha jornada.^{12 13}

6. 1962: “El Carupanazo”, “El Porteñazo” y la “Cuarentena” a Cuba

Dejando de lado los orígenes y los detalles de “El Carupanazo” y “El Porteñazo”, que no son el objeto de este trabajo, pasaremos a estudiar el desempeño de los “Nueva Esparta” en dichos alzamientos.

Respecto a “El Carupanazo”, ocurrido entre el 4 y el 5 de mayo de 1962, tenemos que el Gobierno envió al destructor “Nueva Esparta” junto con el destructor General Morán —de la Clase Clemente—, los transportes T-13 “Los Monjes” y T-14 “Los Roques” con infantes de marina a bordo; con el objetivo de realizar un asalto anfibio sobre Carúpano si era preciso. La fuerza se concentró en Cumaná y estaba comandada por el CN José C. Seijas Villalobos. Los destructores de esta clase fueron la punta de lanza en el sofocamiento de “El Carupanazo”, aunque no tuvieron que realizar la proyectada operación anfibia, pues los insurgentes se rindieron sin mayor complicación al no cumplirse su expectativa de que más unidades militares se les unieran en el resto del país.

¹² “Un plan de acción conjunta fue puesto en práctica para derrotar a Pérez Jiménez. El comandante del destructor “Zulia” encabezaba el movimiento de las Fuerzas Navales” en *El Nacional*. 24 de enero de 1958. Año XV, N° 5175, p. 1.

¹³ “Buques que ayudaron a caída del dictador” en *El Universal*. 25 de enero de 1958. Año XLIX, N° 17.477, p-1



En cuanto a la actuación propiamente dicha de los destructores, solo tuvieron que hacer unos cuantos disparos rasantes sobre las instalaciones de la Infantería de Marina en Carúpano, más como intimidación que como un ataque real. Ahora bien, el hecho de que se enviara a los destructores “Nueva Esparta” a Carúpano, lo mejor que tenía la flota en aquella época, pudo tener también una finalidad política. Al enviar a los buques más poderosos, se demostraba la determinación del Gobierno por aplastar el alzamiento, al tiempo que se hacía ver al país que las mejores unidades navales le seguían siendo fieles.

Al mes siguiente se produjo la mayor insurrección del período en cuestión, cuando se alzó la Infantería de Marina en la Base Naval de Puerto Cabello. Aún Dentro del caos del alzamiento en Puerto Cabello, la participación de los destructores clase “Nueva Esparta” viene a ser algo que la historiografía tradicional ha dejado atrás, por lo que su reconstrucción resulta difícil. Sin embargo, contamos con por lo menos dos testimonios de primera mano; *Del Porteñazo al Perú*, escrito por el Capitán de Corbeta Víctor Hugo Morales —uno de los tres líderes de la insurrección— y el ya citado *Mar de Leva*, escrito por el Contralmirante Ricardo Sosa Ríos, quién para el momento de “El Porteñazo” era comandante de la Armada. *Mar de Leva* incluye una transcripción del informe presentado por el Capitán de Navío Jesús Carbonell Izquierdo, Comandante de la Escuadra, al Contralmirante Sosa Ríos; donde refiere los detalles de la insurrección dentro de la base. Revisemos este testimonio primero.

INFORME QUE PRESENTA EL CAPITÁN DE NAVÍO
JESÚS CARBONELL IZQUIERDO, COMANDANTE DE LA
ESCUADRA, ACERCA DE LOS SUCESOS ACAECIDOS CON
MOTIVO DEL ALZAMIENTO DEL BATALLÓN N° 2 DE LA
INFANTERÍA DE MARINA EN PUERTO CABELLO:

Viernes, 1º de junio de 1962

...Inmediatamente se hizo una apreciación de la operatividad de los buques de la Escuadra, llegando a la conclusión de que se encontraban en la siguiente condición:

- Destructor “Aragua” (D-31), operativo en La Guaira.
- Destructor “Nueva Esparta” (D-11), en dique seco.

- Destructor “Zulia” (D-21), en mantenimiento para el viaje a los Estados Unidos.
- Destructor “Almirante Clemente” (D-12), operativo con una caldera.
- Destructor “General Morán” (D-22), en iguales condiciones.
- Destructor “General Flores” (D-13), en mantenimiento progresivo (operativo)...

...A las 20:45 se ordenó al Destructor “Aragua” (D-31) que fondeara en la rada exterior y a todos los buques que estaban en puerto que permanecieran en Rol de Defensa Inmediata...

Sábado, 2 de junio de 1962

... - Destructores “Zulia” (D-21) y “Flores” (D-13), procedían con remolcadores a fondearse en la rada exterior...

...En esos momentos, aproximadamente a las 11:00 horas, pudimos observar y oír los disparos que con los montajes de 40 efectuaban los buques sobre las instalaciones de la Infantería de Marina para hacerlos deponer su actitud insurreccional. Estos buques estaban bajo el mando del Cap. Nav. Miguel Benatuil, quien se había embarcado en el Destructor Morán, formando un Grupo de Tarea y asumiendo así el Comando de la Escuadra, mientras permanecía detenido el suscrito...

...Un marinero del Zulia, aproximadamente a las 24:00 horas, se presentó con el radiograma No. 384, firmado por el Tte. Fta. Piccardo Román, dirigido a la Comandancia General de la Marina y con información para todos los buques, el cual textualmente dice así:

El Destructor Zulia fiel a las causas que sus tripulantes consideran las más justas ha decidido mantener una actitud neutral consideran K nuestra Armada se halla empeñada en una lucha fratricida que de ser nuestro buque blanco del fuego de otra unidad preferimos antes hundirnos con él a permitir que nuestros cañones tomen parte en tal lucha K nos empeñaremos en evitar todo derramamiento de sangre K...

Domingo, 3 de junio de 1962

...Se comunicó a Caracas, aproximadamente a las 03:00 horas, el estado de la situación y especialmente notificándole que el Zulia estaba en estado de rebeldía...



... A las 08:00 horas se le pasó un radiograma visual al Zulia con el siguiente texto: “Base recapturada su totalidad K Oficiales Buque debe rendirse incondicionalmente sin armas este Comando”, contestando ellos el siguiente mensaje:

Se agradece enviar un Oficial Superior del Comando de la Escuadra a esta unidad fin parlamentar garantizamos su seguridad.

En esos momentos el Zulia se encontraba rodeado por personal leal bajo el mando del Cap. Cta. Melecio Delgado en expectativa de cualquier acción que pudiera tomar.

A las 08:05 se le pasó el siguiente mensaje visual:

Resuyo fin evitar derramamiento de sangre K o una pérdida valiosa de nuestra Armada K deben rendirse incondicionalmente que de acuerdo mi mensaje anterior K peso de responsabilidad que ocurra al Buque recaerá sobre ustedes K exijo respuesta inmediata K deben presentarse este Comando K Tf. Fermín Castillo K Tf. Antonio Piccardo K Tf. Juan Medina y An. Otoniel Piccardo.

Se comunicó al Comando General de la Marina y recomendó que se tratara de parlamentar antes de tomar una decisión que pudiera causar daños al buque y al personal de él que no estuviera comprometido. En consecuencia, a las 09:20, se le envió el siguiente mensaje visual:

Este Comando enviará Oficial a parlamentar al extremo de muelle donde ha de encontrarse Oficial de ustedes solo...

...A las 11:00 horas se le puso un radiograma a todas las Unidades informándoles que la Base estaba completamente recuperada y que los Oficiales Fermín Castillo, Antonio Piccardo, Juan Medina y Otoniel Piccardo, quienes se encontraban en el Zulia, habían depuesto su actitud de amotinamiento.¹⁴

Según el informe del Capitán de Navío Carbonell Izquierdo, los rebeldes solo pudieron controlar un destructor Clase “Nueva Esparta”: el “Zulia”, que para su mal, estaba con su capacidad seriamente limitada, al estar amarrado al muelle y sin posibilidad de moverse. Revisemos ahora el testimonio del Capitán de Corbeta Víctor Hugo Morales junto con lo relatado por el historiador naval norteamericano Robert Scheina.

¹⁴ Sosa Ríos, Ricardo. *Mar de Leva*, pp. 80-81

Según Scheina¹⁵, a las 3 pm del 1º de junio Sosa Ríos llamó a Carbonell Izquierdo para informarle que la Infantería de Marina y la Guardia Nacional en el Litoral Central y Puerto Cabello iban a alzarse. El Contralmirante Sosa Ríos además envió al Capitán Carbonell a Puerto Cabello a mantener el orden y la lealtad de la flota. El Capitán de Navío Carbonell Izquierdo llegó, le informó la situación al Comandante de la 1era División de Destructores, Capitán de Navío Andrés Oswaldo Moreno Piña. Toda la flota fue puesta en alerta. Más tarde, poco antes de las 7 pm, el almirante Sosa Ríos ordenó enviar a todo el personal a sus cuarteles y poco después ordenó a todos los buques prepararse para un ataque aéreo.

Víctor Hugo Morales relata:

...(el viernes 1º de junio de 1962)...A las 05.45 h se acercó un oficial del batallón hasta el portalón y le dijo a un suboficial nuestro que le comunicara al resto que la Base estaba tomada y que podían proceder a tomar el buque. El oficial de guardia, que no era de los comprometidos, se encontraba en el puente de mando y vio a la residencia de los oficiales de la Base rodeada por tropas de infantería de marina y, pareciéndole raro, se lo comunicó al Comandante del Buque, capitán de navío Miguel Benatuil, quien de inmediato ordenó al personal que ocupara sus puestos.

Es necesario aclarar que la gente que teníamos comprometida en el buque, debido al acuartelamiento perdió todo contacto con las otras unidades... Además esperaban, según lo convenido, la presencia de los tenientes de fragata Carlos Fermín y Antonio Piccardo para actuar.¹⁶

Scheina presenta los siguientes hechos:

A las 1530 el destructor Almirante Clemente se movió de nuevo contra los rebeldes en la base naval con sus cañones de 40 mm. Morales Monasterios, quién había abordado al destructor Zulia, radió que si la fragata no cesaba el fuego el Zulia respondería con sus cañones de 4,5 pulgadas. En pocos minutos los cañones de los destructores quedaron en silencio...

¹⁵ Scheina, R. *Ob. Cit.*, p. 226.

¹⁶ Morales, Víctor Hugo. *Del Porteñazo al Perú*, p. 61.



...A las 0200 en la madrugada del domingo, 3 de junio, Carbonell Izquierdo pidió permiso al comandante de la armada para que los destructores Almirante Clemente y General Morán dispararan sobre el Castillo Libertador. Sólo dos horas antes el capitán había informado que los rebeldes controlaban el destructor Zulia.¹⁷

Lo relatado por Morales sobre este episodio es interesante:

... el Clemente estuvo todo momento fuera del alcance de las baterías del Zulia, que podía disparar su artillería aunque no pudiera maniobrar. Sin embargo, se les envió un radiograma que decía lo siguiente: “COMUNICAMOSLE QUE ESTÁN CAUSANDO GRANDES DESTROZOS SIN NECESIDAD. EN CASO PERSISTIR BOMBARDEO CONTESTAREMOS EL FUEGO”. A partir de ese momento no volvieron a acercarse ni disparar.¹⁸

Aunque Morales dice que el “Clemente” nunca estuvo a tiro, el mismo mapa que su libro presenta, con las posiciones del “Clemente” y el “Zulia” en la base, mapa que además también aparece en la prensa y otras obras sobre el tema con las mismas posiciones, muestra que el “Clemente” sí estuvo a tiro del “Zulia”, separados apenas por unos 4 km, y el brazo de tierra que alberga la base naval. Las armas principales del Zulia, de 114 mm, fácilmente habrían alcanzado al “Clemente” destrozándolo en una sola andanada, aunque los disparos habrían devastado la base en el proceso.

Scheina relata así el final de la rebelión del “Zulia”:

A las 0630, mientras tropas del ejército estaban haciendo un lento progreso a través de las calles, los aviones de la fuerza aérea atacaron a los rebeldes en el Fortín Solano con cohetes y ametralladoras. A las 0800 h marineros leales rodearon el Zulia, el cual estaba aún atracado, y Carbonell Izquierdo exigió al destructor su rendición incondicional. Una hora y media después el Teniente Antonio Piccardo, líder de los rebeldes en el destructor, se rindió.¹⁹

¹⁷ Scheina, R. *Ob. Cit.*, pp. 231-232.

¹⁸ Morales, V. *Ob. Cit.*, p. 71.

¹⁹ Scheina, R. *Ob. Cit.*, p. 232.

La rebelión del “Zulia” durante “El Porteñazo”, fue eclipsada en la historiografía por la encarnizada lucha en las calles de Puerto Cabello y en el Fortín Solano, pero sin embargo fue un hecho crucial. Fue la fortuita – para el Gobierno - situación tan limitada de los destructores “Zulia” y “Nueva Esparta” la que minimizó el poder de fuego de los insurrectos. Resulta evidente que al haber planeado el alzamiento en Puerto Cabello, los rebeldes pretendían apoderarse de la Escuadra, especialmente de los destructores Clase “Nueva Esparta”. De haberlo logrado, se habrían hecho con un impresionante poder artillero y antiaéreo, causando una lucha aún más encarnizada e intensa, y quizá teniendo el poder necesario para animar a más unidades militares del país a unírseles.

El año 1962 traería más situaciones comprometidas para los destructores Clase “Nueva Esparta”. En octubre estalló la Crisis de los Misiles en Cuba, cuando los norteamericanos descubrieron que los soviéticos estaban instalando misiles nucleares en dicho país. Estados Unidos procedió a establecer una “cuarentena” sobre la isla (en realidad un bloqueo naval), para evitar que siguieran llegando misiles a Cuba, y también para responder al desafío soviético, siendo el momento más peligroso de toda la Guerra Fría.

Estados Unidos convocó una reunión de la OEA donde logró el apoyo a sus medidas sobre Cuba, además de la participación de fuerzas navales latinoamericanas, incluida Venezuela. En el marco de dicha reunión, se estableció que las fuerzas latinoamericanas operarían bajo el comando de la OEA, encabezadas por el Contralmirante John A. Tyree, comandante en jefe de la Flota del Atlántico; él dirigiría la recién creada Fuerza de Tareas 137, que integraba buques de Venezuela, Estados Unidos y Argentina.²⁰

La Fuerza de Tareas 137 se concentró en Trinidad, y recibió la misión de conducir una operación de cuarentena en los pasos de las Antillas Menores, para cortar los envíos y prevenir la llegada de más armas soviéticas a Cuba. El “Zulia”, al mando del CN Benatuil Guastini, y el “Nueva Esparta”, al mando del CF Luís J. Ramírez, patrullaron entre Venezuela y Grenada. El destructor argentino “Rosales”, al mando del CF Carlos F. Peralta, cubrió el área de Dominica a Guadalupe; el otro destructor argentino, el “Espora”, al

²⁰ <http://www.ussmullinnix.org/1962Cruise.html> (Revisado online el 08 de abril de 2014, a las 08:00 pm).



mando del CF Julio O. Vázquez, patrulló el paso de Guadalupe y la zona alrededor de Monserrat. La parte más septentrional correspondió al destructor norteamericano “Mullinix”.

La Fuerza de tareas 137 estuvo activa hasta el 20 de noviembre, cuando el Presidente Kennedy ordenó finalizar la “cuarentena”. 153 barcos fueron observados y reportados, 31 de ellos por el “Nueva Esparta” y 40 por el “Zulia”. La fuerza fue formalmente disuelta el 24 de diciembre.²¹ Un último desafío encararía esta clase, cuando en febrero de 1963 un grupo de guerrilleros de las FALN secuestró al mercante MN “Anzoátegui”, y el “Nueva Esparta” emprendió su persecución hasta Brasil.

7. Otras misiones y conclusión

La historia de los destructores Clase “Nueva Esparta” no se limitó sólo a convulsiones políticas internas, al contrario. Explorando las Memoria y Cuenta del Ministerio de Defensa, encontramos que los tres buques cumplieron muchas misiones de carácter diplomático, entrenamiento de personal y ejercicios navales internacionales. Ya en 1957 el “Nueva Esparta” realiza su primera visita diplomática, a República Dominicana, entre el 31 de enero y el 4 de febrero, generando gran impacto en la prensa local. Esta visita se realizó en el transcurso de su primer crucero de instrucción para cadetes, en el que tocaron puertos en República Dominicana, Cuba, Guatemala y Estados Unidos.

En 1959 el “Nueva Esparta” y el “Zulia” viajaron a los astilleros de la Vickers-Armstrong en Barrow-in-Furness para unas reparaciones mayores, llevando consigo una gran cantidad de personal para realizar variados cursos en áreas como armamento, ingeniería, señales, información de combate, marinería, maniobras, electricidad, entre otras, totalizando más de 280 hombres en formación, entre oficiales, suboficiales, sargentos y tropa. Simultáneamente se llevaron a cabo cursos en el Reino Unido, Estados Unidos y Perú, en áreas como Comando y Estado Mayor Naval, ingeniería electrónica o artillería, todos para oficiales, y con una duración de diez meses a dos años. Destaca el curso de Sonar en Key West, Estados Unidos, planeado especialmente para las tripulaciones de los destructores Clase “Nueva Esparta”, y que probablemente

²¹ Scheina, R. *Ob. Cit.*, pp. 175-180.

fue el primer curso en sonar hecho por personal naval venezolano en el exterior. Se complementarían con cursos de radares realizados en 1960 en Norfolk (Reino Unido) y Great Lakes (Estados Unidos), muy probablemente también los primeros de su tipo para personal naval venezolano.

En 1960 la Escuadra es reorganizada en tres divisiones de destructores, tocándole al “Nueva Esparta” comandar la primera, al “Zulia” la segunda, y al “Aragua” la tercera, de donde derivan sus matrículas D-11, D-21, y D-31 respectivamente. La letra indicaba que eran destructores, el primer número indicaba la escuadra, y el segundo su posición en la misma. 1961 fue un año bastante activo para estos buques, participando en las UNITAS II, y pasando por una reparación general. Además al “Nueva Esparta” y el “Zulia” se les instalaron teléfonos submarinos UQC, mientras que al “Aragua” se le amplió el sistema de comunicaciones tácticas UHF. Toda la década del 60 estaría marcada por una intensa actividad en cuanto a cruceros de instrucción y ejercicios navales nacionales e internacionales. Sus actividades irían disminuyendo gradualmente hacia los años 70, producto del desgaste natural de los buques, así como también a constantes averías causadas por impericia del personal o mantenimiento poco adecuado; tal y como lo evidencia la larga estadía del “Aragua” en el Reino Unido entre 1965 y 1968 debido a reparaciones. En 1969 el “Nueva Esparta” pasó su modificación definitiva, cuando se le instalaron misiles antiaéreos Sea Cat, dando comienzo a la era del misil en Venezuela; es decir, los primeros sistemas de misiles que se usaron en Venezuela, los portaron los destructores Clase “Nueva Esparta”.

Para el final de su vida útil, los tres destructores de la Clase “Nueva Esparta” había participado en cuatro situaciones de crisis interna, como la intentona golpista del 1º de enero de 1958, el derrocamiento de Pérez Jiménez el 23 de enero de 1958, “El Carupanazo” y “El Porteñazo” en 1962, y la persecución al MM “Anzoátegui” en 1963. Así mismo habían participado en la operación internacional que efectuó la “cuarentena” a Cuba en 1962 durante la Crisis de los Misiles. Participaron en 11 ejercicios navales internacionales tales como los UNITAS, Caribe, Springboard y Venbritex junto a las armadas norteamericana, colombiana y brasileña; y participaron también en 6 ejercicios navales nacionales. Para cuando salieron de servicio, habían cumplido 17 cruceros de instrucción para cadetes, llevando el pabellón nacional por aguas del Caribe, Norteamérica, Europa y Sudamérica.



Los destructores Clase “Nueva Esparta” realizaron más de tres grandes viajes para mantenimiento mayor y reparaciones en Estados Unidos y Reino Unido, y sus tripulaciones efectuaron más de 26 cursos de formación y capacitación en áreas tan diversas como sonar, radar, armamento o ingeniería electrónica, formándose centenares de hombres. Así mismo, estos buques participaron en al menos tres grandes actos protocolares nacionales, tales como el Día de la Marina o la inauguración del Puente Rafael Urdaneta en Maracaibo; además de cumplir más de cuatro visitas o actos diplomáticos en el exterior, entre los que destacan la visita a República Dominicana en 1957, la Conmemoración del Sesquicentenario de la Muerte del Almirante Luis Brión en Curazao en 1971 y el Bicentenario de la Independencia de Estados Unidos en 1976.

Evidentemente, hacer un balance del impacto, de la huella que los destructores Clase “Nueva Esparta” es realmente difícil. Su vida operacional fue bastante larga, y en conjunto cumplieron gran cantidad y diversidad de tareas. Sin embargo, podemos afirmar que los destructores Clase “Nueva Esparta” marcaron un antes y después en la historia de la Armada venezolana, dando inicio a una nueva etapa de gran desarrollo de la misma, de introducción, manejo y familiarización de nuevas tecnologías, de reafirmación de la soberanía del Estado venezolano en sus espacios marítimos y de proyección de poder naval. Bien podríamos cerrar con las palabras del CN Ricardo Rhuma Ríos, uno de los últimos comandantes del “Aragua”, en entrevista realizada el 18 de diciembre de 2013:

Los destructores Clase “Nueva Esparta” son los padres de la Armada moderna.

EL GOLPISMO SE VISTE DE BLANCO: INSURRECCIONES NAVALES CONTRA LA NACIENTE DEMOCRACIA VENEZOLANA

**The coup d'état wears white: naval insurrections
against the Venezuelan newborn democracy**

Luis Alberto Buttó

Doctor en Historia. Profesor-Investigador (Titular). Jefe del Departamento de Ciencias Sociales y Director del Centro Latinoamericano de Estudios de la Seguridad (Universidad Simón Bolívar). Correo Electrónico: lmontes@usb.ve.

Recibido: 20/08/2014

Aprobado: 24/09/2014

Resumen: el presente ensayo tiene dos componentes. En el primero, se presentan algunas consideraciones teórico-metodológicas sobre la ocurrencia y desarrollo de los golpes de Estado y el papel desempeñado por la marina de guerra en estos procesos. En el segundo, se estudian, desde la perspectiva del análisis histórico, las principales insurrecciones protagonizadas por la Armada en contra del primer gobierno de la era democrática liberal representativa venezolana.

Palabras claves: Venezuela, Golpe de Estado, Armada, Democracia.

Abstract: this paper has two components. In the first, some theoretical and methodological considerations about the management and development of the coups d'état and the role played by the Navy in these processes are presented. In the second, main coups d'état staged by the Navy against the first government of the Venezuelan liberal-representative democratic era are studied from the perspective of historical analysis.

Key words: Venezuela, Coup d'état, Navy, Democracy.



...las personas, evadidas hacía ya tanto tiempo, pero los nombres,
los verdaderos fantasmas que son los nombres, esa duración pertinaz.

Julio Cortázar. *Cartas de Mamá.*

1. Introito

Los golpes de Estado pueden conceptuarse como “...la toma del poder por un grupo, utilizando a los funcionarios permanentes del Estado —la burocracia, las fuerzas armadas o la policía— para capturar y paralizar las terminaciones nerviosas del Estado (...) El golpe opera esencialmente desvinculado (*sic*) a los empleados del Estado de su lealtad al gobierno legítimo...”¹ En otras palabras, cuando en un determinado país se produce un golpe de Estado, en concreto lo ocurrido es “...un cambio no constitucional de gobierno a través del uso o amenaza del uso de la violencia. Una de las características más resaltantes de los golpes de Estado, es que en ellos participan con frecuencia funcionarios de ese Estado utilizando parte del aparato estatal...”² Así las cosas, las situaciones políticas internas asociadas y/o derivadas del golpe de Estado confluyen en la estructuración de procesos rayanos en la tautología, en tanto y cuanto, al generarse aquéllas, opera “...una discontinua razón de Estado (...) ¿Y qué es la razón de Estado sino un continuo golpe de Estado? Cuando se está fuera de la justicia, ya sea por la continua violencia, ya sea por la violencia discontinua, no hay más que el orden de la injusticia y del hecho”.³ El planteo sintético del fenómeno obliga a concluir que:

El golpe de Estado consiste en el derrocamiento de un gobierno, generalmente por vía violenta, llevado a cabo por miembros del mismo gobierno para formar otro (...) En todos los golpes de Estado se arguyen motivos extraordinarios, aunque en el fondo quienes lo promueven buscan la gloria personal y el poder. El golpe de Estado significa que el

¹ Vernon Bogdanor (editor), *Enciclopedia de las Instituciones Políticas*, Madrid: Alianza Editorial, 1991, p. 369.

² María Teresa Romero y Aníbal Romero, *Diccionario de Política*, Caracas: Editorial PANAPO, 1994, pp. 84-85.

³ Charles Péguy, *Pensamientos*, Buenos Aires: CEPA, 1942, p. 37.

mismo Estado se fracciona y convulsiona. La parte ganadora asume el resto del Estado y cambia la faceta que antes tenía la entidad política (...). El golpe de Estado se dirige por igual a las autoridades legítimas que a las ilegítimas (...). A los golpistas no les interesa si el gobierno que van a derrocar o el que han destruido es o no legítimo.⁴

Visto este marco general, es perentorio aclarar, en aras de la comprensión histórica y politológica del asunto, que en no todos los golpes de Estado es imprescindible la participación de la fuerza armada para deponer al gobierno constituido. Al final de cuentas, lo resolutivamente definitorio en la acción golpista es el involucramiento de determinados elementos de la arquitectura institucional del Estado en arremetida contra las restantes instancias de dicho Estado para lograr el desconocimiento y/o la anulación de la autoridad que éstas puedan tener y, en consecuencia, recomponer por la vía de los hechos la organización del poder.

Claros ejemplos de golpes de Estado donde el punto de partida no ha sido la decisión tomada al respecto por facciones pretorianas de la fuerza armada han estado a la orden del día en la historia contemporánea de América Latina. Entre otros, vale referir la disolución del Congreso e intervención del sistema judicial aplicadas en Perú en abril de 1992 por el poder ejecutivo encabezado por el presidente Alberto Fujimori, para erigir el llamado “Gobierno de Emergencia y Reconstrucción Nacional”, bajo los supuestos de que ... “El caos y la corrupción, la falta de identificación con los grandes intereses nacionales de algunas instituciones fundamentales, como el Poder Legislativo y el Poder Judicial, traban la acción de gobierno orientada al logro de los objetivos de la reconstrucción y el desarrollo nacionales”.⁵ El colofón del asunto fue la inaceptable pretensión de justificar ... “la responsabilidad de asumir una actitud de excepción” ...⁶

De igual tenor fue lo acontecido en Honduras a partir de noviembre de 2008, cuando el presidente Manuel Zelaya anunció su disposición de realizar

⁴ Juan Federico Arriola, *Teoría General de la Dictadura*, México: Editorial Trillas, 2000, pp. 43-44.

⁵ Alberto Fujimori, *Mensaje a la Nación del presidente del Perú, ingeniero Alberto Fujimori Fujimori, el 5 de abril de 1992* [citado el 18 de abril de 2014]: disponible en <http://www.congreso.gob.pe/museo/mensajes/Mensaje-1992-1.pdf> p. 1.

⁶ *Ibid.* p. 4.



una consulta electoral con vistas a reformar la Constitución para ese entonces vigente e incluir en su articulado la reelección presidencial inmediata. Sobre este punto la Constitución hondureña niega toda opción de enmienda para prevenir la repetición de desafortunados sucesos de continuidad política presentes en la historia de dicha nación centroamericana. En esencia, la proposición presidencial conllevaba el riesgo de ejecutar un golpe de Estado al desconocer en la praxis el contenido del texto constitucional. De resultas, en junio de 2009, el Congreso de Honduras destituyó de su cargo a Zelaya, acción que gobiernos como el venezolano de entonces no dudaron en tipificar como golpe de Estado, a la par que organismos como el Departamento de Asuntos Políticos de la Organización de Naciones Unidas y la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos (en estudio ad hoc ordenado en el contexto de ayudar al trazado de la política del gobierno norteamericano al respecto) puntualizaron que la deposición en cuestión fue ...“constitucional y de acuerdo a las leyes del país”...⁷

Es decir, pese a lo comúnmente voceado y aceptado, no necesariamente los golpes de Estado son siempre organizados y llevados a cabo por militares. En realidad, el hecho de que los militares se involucren en acciones encaminadas a derrocar un gobierno representa apenas una variante del fenómeno global que, como se sugirió líneas atrás, en sí mismo reclama mayor amplitud conceptual. Más concretamente, al momento de producirse el alzamiento del estamento castrense con miras a trastocar, desconocer y/o desmontar el ordenamiento constitucional y legal vigente, se activa sólo una modalidad de golpe de Estado, aquella que de manera específica y para fines conceptuales diferenciadores debe llamarse golpe de Estado militar, habida cuenta de que los protagonistas principales del acto violento desarrollado son la oficialidad planificadora y dirigente y la tropa ejecutora. En términos genéricos, a las acciones golpistas de esta naturaleza ...“se le suele dar el nombre alemán de *putsch*”...⁸, razón por la cual a los uniformados involucrados en ellas se les conoce peyorativamente con el apelativo de *puschistas*. Adicionalmente, en

⁷ “Estudio del Departamento de Asuntos Políticos de la ONU: destitución de Zelaya fue constitucional”, en *La Tribuna*, Tegucigalpa, 13 de octubre de 2009 [citado el 21 de abril de 2014]: disponible en <http://web.archive.org/web/20101206065740/http://www.latribuna.hn/web2.0/?p=51609>.

⁸ Eduardo Haro Tecglen, *Diccionario Político*, Colombia: Círculo de Lectores, 1976, pp. 141-142.

naciones donde la legislación acusa tradición hispánica, estos movimientos suelen denominarse pronunciamientos militares.

Empero, más allá de las consideraciones anteriores, lo trascendental del planteamiento es sumar claridad en torno al hecho de que los golpes de Estado militares bien pueden propinarse ...“contra los elementos civiles, bien contra otros militares, generalmente en estos casos se emplea la fórmula de que el caos y el desorden invadían la política del país y las fuerzas armadas han necesitado restablecer la situación; suele decirse que provisionalmente”...⁹ Paradoja de por medio, la mentada provisionalidad nunca es tal, pues el tiempo (corto, mediano o largo) a permanecer los militares en control del poder nacional, ya sea ejerciendo directamente el gobierno, ya sea tutelando al gobierno marioneta visible ante la opinión pública nacional y foránea, dependerá, básicamente, de las apetencias políticas de la camarilla usurpadora; de las contradicciones internas que en su seno se produzcan; de la desbocada pérdida de legitimidad de desempeño (al rompe, la legitimidad de origen está negada) ante la incapacidad para enfrentar los diversos problemas en los cuales se encuentre sumido el país; de la organización, eficacia y fortaleza de la resistencia democrática y del menoscabo del respaldo de la comunidad internacional, factores estos que al actuar por separado o en conjunto conducen irremediamente al desmoronamiento del régimen impuesto.

En la realidad iberoamericana posterior a las guerras de emancipación, el problema del golpismo militar adquirió condición cuasi atávica. Dicha constante histórica se evidencia al poner mientes en el hecho de que, en esencia, toda militarada expresa

...la misma intención con la espada que con el avión de combate; es la fuerza enraizada en los vicios indígenas e hispanos del autoritarismo; es lucha contra los principios constitucionales que sujetan a las autoridades dentro de un marco jurídico (división de poderes, elecciones periódicas, respeto a los derechos humanos).¹⁰

Para que los golpes de Estado militares alcancen el objetivo de desentronizar a la individualidad o parcialidad política en ejercicio del

⁹ *Ibid.* p. 142.

¹⁰ Juan Federico Arriola, *op.cit.* p. 44.



gobierno contra la cual se organizó la conspiración correspondiente (es decir, que resulten exitosos en el Teatro de Operaciones), es imperioso que concurren de manera concertada a los fines insurreccionales la cantidad mínima de unidades castrenses (escala batallón al menos y así en grado ascendente en función del número de tales entidades contabilizado en el país) cuya acción represiva durante y con posterioridad al alzamiento garantice el control efectivo de la mayor parte de la geografía nacional. En la práctica esto traduce disponer de tres factores insoslayables: el despliegue de unidades operativas de uno a otro confín del territorio; la suma suficiente de oficiales e individuos de tropa entrenados en los menesteres particulares del control interno; y contar con los sistemas de armas adecuados para materializar las acciones de control previstas.

Por las razones descritas ut supra, las militaradas acaecidas en la historia venezolana han sido dirigidas y/o ejecutadas, fundamentalmente, por unidades y personal del componente ejército. Dicho esto siempre y cuando se acote el período histórico en estudio al transcurrido a partir de la conformación de la fuerza armada como órgano del Estado venezolano estructurado bajo parámetros burocráticos-modernos y con alcance efectivo en todo el territorio, proceso éste coronado con éxito durante la tiranía pretoriana de Juan Vicente Gómez,¹¹ cuando, luego del largo vacío experimentado durante el siglo XIX en términos de la notoria inexistencia de un real ejército nacional, y con base en la utilización de los recursos presupuestarios provenientes de la renta petrolera, se pudo estructurar un cuerpo armado homogéneamente adocetrinado, en teoría sometido al particular aparato legal promulgado con la intención de diferenciarlo del resto de las instituciones públicas y especializado en el ejercicio del poder de fuego mediante la realización de estudios sistemáticos programados a tales fines, razón por la cual terminó monopolizando las acciones vinculadas al sector defensa.¹²

¹¹ La caracterización es de Domingo Irwin, “Comentarios sobre las relaciones civiles y militares en Venezuela, siglos XIX al XX (sencillamente complicado)”, en *Tiempo y Espacio*, número 41, Caracas, Universidad Pedagógica Experimental Libertador, 2004, p. 133.

¹² Para ampliar la explicación de los aspectos mencionados y el papel del gobierno de Juan Vicente Gómez en la conformación de la moderna fuerza armada nacional, consúltese: Luis Alberto Buttó, “Octubre de 1945: las causales militares de la insurrección”, en *Ibid.* pp. 155-192.

En Venezuela, la cuantía de oficiales y el contingente de tropa agrupados en la marina de guerra y/o en la aviación siempre es inferior a las fuerzas de tierra, pues en aquéllas priva el componente tecnológico por sobre el requerimiento de efectivos, componente tecnológico a su vez diseñado para un tipo de combate preferentemente vinculado a misiones alternas al control territorial. Vale decir, en el caso específico del patio nacional, activar tan sólo destacamentos pertenecientes a la marina o la aviación para la ejecución de un golpe de Estado militar arrastra consigo el peligro de no asegurar el sometimiento in situ de la totalidad de fuerzas opositoras.

Por otro lado, la mayoritaria concomitancia entre golpismo y ejército (no armada, no aviación) guarda estrecha relación con los relativos (mínimos sería mejor decir) grados de control civil objetivo presentes en la dinámica histórica del siglo XX venezolano, en el entendido de que aquél opera cuando ...“el mecanismo esencial de control político del sector militar es, paradójicamente, un intenso profesionalismo militar. Es éste, más que agentes institucionales exógenos a la realidad castrense, lo que asegura la *voluntaria* sujeción de los militares a la institucionalidad política”... [Itálicas del autor].¹³ Es decir, se produce control civil objetivo si la actividad cotidiana del militar se construye al campo operativo y éste se niega, por la vía de los hechos, a participar en áreas diferentes de la actividad pública, en especial la política, asumiendo de manera apodíctica que no podrá desarrollar satisfactoriamente las competencias inherentes a su oficio si al mismo tiempo pretende adquirir competencias en esferas distintas al considerado su campo de acción original, partiendo del supuesto de que ...“the vocation of officership absorbs all their energies and furnishes them with all their occupational satisfaction. Officership, in short, is an exclusive role, incompatible with any other significant social or political roles”.¹⁴

¹³ Domingo Irwin, “Reflexiones sobre el control civil (teoría y acción)”, en Domingo Irwin, Luis Alberto Buttó y Frédérique Langue, *Control Civil y Pretorianismo en Venezuela*, Caracas: Universidad Católica Andrés Bello, 2006, p. 39.

¹⁴ Samuel P. Huntington, “Civilian Control of the Military: A Theoretical Statement”, en H. Eulau; S. Eldersveld and M. Janowitz (editors), *Political Behavior: a Reader in Theory and Research*, New York: Free Press, 1956, p. 381. Traducción libre: ...“la vocación de la oficialidad absorbe todas sus energías y le aporta toda su satisfacción ocupacional. La oficialidad es, en definitiva, un papel exclusivo, incompatible con cualquier otra función social o política relevante”.



El caso es que en la particular realidad militar venezolana de la última centuria, los marinos y los aviadores, a lo largo de su carrera laboral, han tendido más que los oficiales pertenecientes al ejército a concentrarse en la realización de estudios (militares y no militares también) estrictamente relacionados con su desempeño técnico, dadas las complejidades de los sistemas de armas bajo su manejo y responsabilidad, razón por la cual se ven en cierta medida alejados de la tentación de incurrir en “veleidades” políticas, por así decirlo. Así las cosas, calza con la exactitud de los hechos el cuadro siguiente:

El oficial está en la obligación de prepararse intelectualmente, de hecho la cantidad de profesionales militares egresados de las universidades ha ido aumentando progresivamente en los últimos tiempos, lo que sí luce contradictorio o perjudicial puesto que se pierde personal e inversión de tiempo y dinero, es el enviarlos a estudiar carreras inaplicables en su campo de especialidad, nuestra naturaleza es militar, nuestros estudios deben ir orientados en ese sentido, tomar otra vía es desvirtuar nuestras funciones dentro de las Fuerzas Armadas, existen inclusive oficiales que han ido a Seminarios para salir con sotana, no se disminuye o relega la importancia del apostolado y su valor dentro de la sociedad, pero al igual que otras profesiones ajenas a nuestros deberes que desvirtúan nuestra misión, son imprácticas. En otro orden de ideas, se debe tomar en consideración la edad y grado para ciertos estudios, es necesario, no lo dudamos ni por un momento, que un oficial estudie los grandes teóricos de la política, porque nuestras funciones son esencialmente políticas, “La guerra es el acto político por excelencia”, inclusive que algunos vayan a las aulas, pero si usted envía a un subteniente recién egresado de la Academia a estudiar a la universidad, Ciencias Políticas, luego de cuatro años de mentalización y socialización para una función que es contradictoria o con interpretación distinta en ciertas teorías, será una mezcla indigesta, dañina que asimilará difícilmente, no porque no tenga la capacidad para ello, sino porque sencillamente no es compatible con su formación; con los años, luego de que ese joven oficial haya bregado vida de cuartel, que haya madurado, que su cultura sea mayor y su capacidad de entender a las Fuerzas Armadas y al país sea más clara, estaría preparado para estudiar lo que bien se le designe o desee, estos comentarios vienen al caso por una razón sencilla y es el tema del porqué se cree que la Armada, la Aviación y la Guardia Nacional no tuvieron tantos seguidores como el Ejército el 4 de febrero

de 1992, se trata de que en las tres primeras, las carreras universitarias estudiadas son más afines a su especialidad, cosa contraria ha pasado en el Ejército, donde se han enviado oficiales muy jóvenes con poco grado a estudiar carreras de doctrinas contradictorias con sus primeros conceptos formativos ocasionando lo antes dicho; es una razón más que explica el porqué los conjurados cuentan con más seguidores dentro del Ejército que en otras Fuerzas, no es axiomático lo comentado, pero existen especificidades que lo confirman.¹⁵

Empero, como prueba fehaciente del nulo (decir reducido luce insuficiente y por ende inapropiado a la luz de la evidencia histórica) profesionalismo alcanzado por la fuerza armada venezolana en el tiempo en que se cuenta su efectiva existencia, los anteriores esquemas teóricos fueron rotos en más de una oportunidad, al punto que unidades y numerarios de la armada y la aviación siempre han estado entre los más activos oponentes al sistema democrático liberal representativo implantado a partir de 1958. En los párrafos subsiguientes se analizan los más representativos alzamientos militares escenificados contra la naciente democracia en los cuales el protagonismo principal recayó en la marina de guerra. Concretamente se abordará lo ocurrido en este sentido entre 1959 y 1964, lapso de tiempo durante el cual transcurrió el primer período gubernamental resulta de las elecciones universales, secretas y directas realizadas luego del derrocamiento de la dictadura encabezada por el general Marcos Pérez Jiménez.

2. El Guairazo: el golpe sí, el golpe no

En horas de la mañana del domingo 28 de enero de 1962 se produjo en el palacio de Miraflores (sede del gobierno venezolano, ubicado en la céntrica avenida Urdaneta de Caracas) una de tantas y comunes reuniones protagonizadas en aquellos años por integrantes del Congreso Nacional pertenecientes al gobernante partido Acción Democrática y personeros del tren ejecutivo encabezados por el primer mandatario Rómulo Betancourt. A la salida de dicho encuentro, el presidente del poder legislativo, Raúl Leoni, fue

¹⁵ Iván Darío Jiménez Sánchez, *Los golpes de Estado desde Castro hasta Caldera*, Caracas: CENTRALCA, 1996, pp. 150-151.



abordado por los periodistas encargados de la fuente presidencial allí apostados los cuales le interpellaron sobre los rumores desatados en todo el país acerca de cierto pronunciamiento militar que supuestamente estaba aconteciendo en esos instantes o a punto de ocurrir en las horas subsiguientes y sobre la reacción ordenada o por ordenarse por el ejecutivo en este sentido. La respuesta, si bien buscó minimizar y/o negar los sucesos, dejó colar la existencia de movimientos del tipo descrito sobre el terreno:

Se trata de una campaña de rumores telefónicos y en otras formas. Ante esto, el Gobierno y los Partidos Políticos de la coalición no descuidan estas especies (...) lo primero que hemos hecho es responder a la obligación que tenemos de mantenernos alertas para salir en defensa de la constitucionalidad (...) Todas las Guarniciones Militares son absolutamente leales al Gobierno (...) Todas están dispuestas a defenderlo a todo trance. Su lealtad es un hecho comprobado, a pesar de cualquier disidencia minúscula que pueda surgir (...) Con rumores no se quiebra hueso. Cada vez que los hay se concurre a la sede del Gobierno para certificar que no pasa nada (...) Todos colaboramos para que no sean creadas zozobras con esos runrunes falsos, para que la prensa no se haga eco de ellos, y la ciudadanía no se deje sorprender. Fíjense, en estos instantes el Presidente de la República está saliendo para el almuerzo en El Pinar.¹⁶

Dos días después, el 30 de enero de 1962, en las páginas internas de un diario de amplia circulación se insertó la siguiente noticia construida con base en la copia textual de un comunicado entregado a la prensa por la Dirección Nacional de Información:

Entre la una y las cinco de la mañana del día de ayer lunes 29 las autoridades policiales del Departamento Vargas dirigidas por su Comandante: Teniente (r) Gustavo Lagrave, detuvieron a 138 personas, de edades comprendidas entre los 16 y los 22 años, algunas de las cuales son estudiantes universitarios, 21 de ellos con el carnet del Partido Comunista de Venezuela y 12 con el del MIR. Dichas personas se encontraban merodeando alrededor del cuartel de Infantería de Marina, del Cuartel del Destacamento de la Guardia Nacional y de la Escuela

¹⁶ “Ante rumores de subversión se reunieron en Miraflores Funcionarios Gubernamentales”, en *El Nacional*, Caracas, 29 de enero de 1962, p.s/n.

Naval, todos ubicados en la vecina población de Maiquetía (...) Varias de las personas detenidas portaban machetes y cabillas (...) El Gobierno Nacional está aplicando las más severas sanciones a todas aquellas personas que resulten culpables de los hechos insurreccionales.¹⁷

Así las cosas, la negativa inicial resultó infructuosa y a las horas el gobierno se vio obligado a reconocer que, una vez más, los apuros militares se habían dispuesto para el zafarrancho de combate insurreccional en contra de las autoridades legítimamente constituidas, como ya había sucedido, verbigracia, en julio y septiembre de 1958, en abril de 1960 y en febrero y junio de 1961. Lo implícito en ese momento en el desmentido y posterior admisión del ejecutivo fue el intento de sublevación de una de las principales unidades militares acantonadas en la ciudad de La Guaira, capital del para entonces Departamento Vargas (hoy estado Vargas) del Distrito Federal, el Batallón de Infantería de Marina Simón Bolívar N° 1, en aquellos instantes bajo el comando del capitán de corbeta Víctor Hugo Morales. Datos recabados por los servicios de Inteligencia operantes en la época constataron el involucramiento de otras agrupaciones castrenses en los preparativos de la asonada; a saber, el Regimiento Moto-Blindado N° 8 de Caracas, el Destacamento N° 99 de la Guardia Nacional asentado en la vecina población de Maiquetía y de oficiales destacados en las bases navales de Carúpano (estado Sucre) y Puerto Cabello (estado Carabobo), así como también del ejército radicados en la guarnición del estado Apure y de la aviación, en este caso, el mayor Francisco León de Allesandro, en teoría con la misión de bombardear las instalaciones del Fuerte Tiuna en Caracas al mando de un grupo de pilotos de aviones B-25 Mitchell.

El alzamiento estaba programado para producirse en paralelo con los desórdenes callejeros intensificados en apoyo al paro de transporte masivo privado desatado a mediados de ese mes en la ciudad de San Cristóbal, capital del estado Táchira, el cual, para el momento de la intentona en cuestión, habíase extendido parcial o totalmente, y con diferentes grados de virulencia en los sucesos relacionados (saldo trágico a esa fecha: más de una treintena de muertos, decenas de heridos y centenares de detenidos), a otros estados

¹⁷ “Comunicado oficial sobre intentos insurreccionales”, en *El Nacional*, Caracas, 31 de enero de 1962, p.s/n.



como Anzoátegui, Aragua, Barinas, Bolívar, Carabobo, Distrito Federal, Falcón, Guárico, Lara, Mérida, Miranda, Portuguesa, Sucre y Yaracuy, razón por la cual el gobierno nacional no dudo en describirlo como

...acción previamente planeada de terrorismo y subversión contra el régimen constitucional (...) perfectamente coordinada (...) con el propósito de destruir nuestro sistema democrático de gobierno para sustituirlo por una dictadura totalitaria al estilo de las que imperan en Cuba y en los países del bloque chino-soviético.¹⁸

El plan golpista incluía proporcionar armamento del mencionado batallón a buena parte de los manifestantes involucrados en aquellas acciones. Estos, en mayor proporción, pertenecían al Partido Comunista de Venezuela (PCV) y, en menor cuantía, militaban en el Movimiento de Izquierda Revolucionaria (MIR). La idea era que así apertrechados dichos agitadores se desplazarían a Caracas, fase en la cual entrarían en actividad las restantes agrupaciones militares identificadas. El esperado reparto de armas no se produjo. Es dable pensar que a última hora privaron los resabios de la tradicional desconfianza de los felones militares para con los elementos civiles que las más de las veces le sirven a aquéllos como comparsa de circo en sus aventuras pretorianas. Al respecto, los titubeos y negativas del capitán Morales fueron asaz evidentes. Teodoro Petkoff, organizador y dirigente principal de la camada comunista involucrada en el asunto, narró el dubitativo comportamiento del marino en los prolegómenos de los hechos:

...la dirección del partido había resuelto poner en marcha el plan que tantas veces habíamos discutido con los militares y que consistía en alzar la Infantería de Marina, tomar todo el litoral -lo cual era facilísimo, puesto que los dos cuerpos armados principales estaban en manos nuestras, el Batallón de la Infantería y el 99-. Entonces con eso, abrir las puertas, armar el gentío que se iba a mandar para esa lavativa, montar las armas en los camiones, avanzar hasta Caracas, llegar hasta la Plaza de Catia, encontrarnos con el Motoblindado y con los tanques avanzar sobre Miraflores. Simultáneamente debía alzarse Carúpano, Puerto Cabello, Fleming en Apure, Echeverría en Caracas (...) Otro compañero y yo bajamos al litoral, con todas las señales convenidas y llamamos al Comandante del Batallón de Infantería de Marina y

¹⁸ *Ibid.*

con toda la solemnidad del caso le dijimos: “El Comité Central del Partido ha resuelto que nos alcemos”. Yo me imaginaba que iba a decir: “Bien, perfecto, que venga la gente”. Pero no, comenzó con que, si un momento... todavía no ha llegado la ocasión... se necesita más acción.¹⁹

Al calor de los acontecimientos, el cabecilla de la militarada alegó supuestas fallas de coordinación entre los involucrados sin que en términos documentales se haya podido demostrar la veracidad de tales circunstancias. Al opósito, ciertos testimoniales indicaron que la negativa principal a concretar el alzamiento provino del propio comando de La Guaira. Así lo dejó entrever el capitán de corbeta Jesús Teodoro Molina Villegas, el complotado con mayor grado en las instalaciones navales de Carúpano:

Si nosotros nos rebelamos en Carúpano por los días de enero (...) si nos levantamos en esos días y no el 4 de mayo, no hubiésemos dado tiempo a que Betancourt descabezara nuestro movimiento. Betancourt cambia a Moralito de la Guaira, a Vegas Castejón y al macho Vargas que estaban en el Urdaneta, en fin cambia a todo el mundo (...) Yo les había dicho que yo no me alzaba hasta que el comandante del Batallón Uno, Moralito, no me dijera (...) yo llamé a Moralito. Y recuerdo que él me dijo: ahora menos que nunca. Entonces, ¿en quién iba a creer uno? Es decir, se hacían las cosas paralelamente.²⁰

El propio Morales ignoró olímpicamente la intentona guaireña en el alegato de su autoría elaborado con la intencionalidad de justificar ante la posteridad otros alzamientos encabezados por la marina de guerra escenificados algunos meses después, concretamente en mayo y junio de ese año, los cuales ubicó en el contexto de pronunciamientos previos; a saber ... “las rebeliones de San Cristóbal, Barcelona, la Escuela Militar y otras de menor envergadura que demuestran la profunda crisis existente en las Fuerzas Armadas”...²¹, que proclamó eslabones constituyentes de una ... “revolución democrática, popular y nacionalista”...²²

¹⁹ Agustín Blanco Muñoz, *La lucha armada: hablan cinco jefes*, Caracas: Universidad Central de Venezuela-Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, 1980, p. 206.

²⁰ Ídem, *Venezuela 1962. El Carupanazo. La chispa que no encendió la pradera*, Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1994, p. 24.

²¹ Víctor Hugo Morales, *Del Porteñazo al Perú*, Caracas: Editorial Fuentes, 1971, p. 38.

²² *Ibid.* p. 40



Lo más resaltante de aquellos sucesos fue lo ocurrido y contradictoriamente lo no ocurrido pues el fracaso de la intentona fue consustancial al no emprendimiento de lo pautado. Es tarea aún pendiente determinar con la mayor exactitud posible (con base en la documentación por hallarse y procesarse) el impacto generado por la irresolución del mando de la acción subversiva traducido en consecuencias como el apresamiento de los civiles reseñados en el texto de la Dirección Nacional de Información referido líneas atrás, pues ha llegado a afirmarse que ... “Sin embargo y contrariamente a lo que los manifestantes pensaban, el comandante del batallón Capitán de Corbeta Víctor Hugo Morales Monasterios llama a la Policía, quien arresta a unas doscientas personas”...²³ En todo caso, de la concatenación de marchas y contramarchas efectuadas por los militares responsables de la acción en esas por demás confusas horas, trascendió el testimonio de Petkoff:

Bajamos nosotros, Caraquita, Duno, creo que Gastón y yo. Incluso a la seis de la tarde había subido uno de los tenientes para decir que todo estaba listo y el Comandante de acuerdo. Y nosotros dijimos: estamos hechos, ya no hay nada que hacer. Pero como alrededor de las once de la noche a mí se me ocurre, por cosas mías, llamar a Moralito. Nosotros teníamos una clave para hablar y me dice: tengo que hablar contigo. Nos encontramos entonces, y me dijo: pero qué locura es esta chico, pero cómo nos vamos a alzar, cómo pretenden ustedes alzar esto contra mí, si ahí está todo el mundo avisado, si hasta Tacaño me llamó y me dijo que desde las dos de la tarde los bloques están tomados, a los muchachos los van a cazar como ratas. Ya dieron la orden y salieron a cazarlos. Si lo que ustedes han planteado es imposible. Por supuesto, yo lo oí, me devolví y dije: vamos a desmontar todo esto, pues. Pero, por supuesto, cuando llegamos allá la policía ya se había llevado a los 300 muchachos (...) De ahí salió Moralito a esconderse.²⁴

Es decir, el desarrollo del plan golpista estuvo tan plagado de contradicciones en el bando militar participante al punto que el desmentido de la versión de Petkoff elaborado desde aquel sector terminó adquiriendo

²³ Carla Santaella, *Historia Contemporánea de Venezuela*, 2013 [citado el 16 de junio de 2014]: disponible en <http://www.monografias.com/trabajos91/historia-cotemporanea-venezuela/historia-cotemporanea-venezuela.shtml>.

²⁴ Agustín Blanco Muñoz, *La lucha armada...* pp. 207-208.

carácter de discordancia flagrante con la exactitud histórica relacionada y/o esperada. Lo anterior en tanto y cuanto el capitán Morales negó de manera tajante tener conocimiento alguno de la conspiración fraguada para llevar a cabo lo que al final de cuentas devino el irresoluto golpe de enero de 1962:

La decisión de mandar para La Guaira a esa cantidad de jóvenes fue una acción completamente aventurera (...) tomada, según tengo entendido, en un período de muy cortas horas (...) yo era el jefe del cuartel, y de repente me encuentro con que el cuartel está lleno y rodeado de jóvenes que vienen a buscar armas. Pero bueno, ¿qué asunto es éste? Era la primera noticia que recibía, y el gobierno en cambio lo sabía y tenía todo aquello rodeado de patrullas. Todo el que venía lo ponían preso (...) estaba en mi casa, en Macuto (...) Llegó un oficial del cuartel y me dijo: el cuartel está rodeado de muchachos que dicen que van a tomar el cuartel (...) Yo no sabía nada (...) si me lo hubiesen consultado no lo hubiese aprobado tampoco.²⁵

El rebatimiento de los argumentos esgrimidos por la dirección castrense del abortado golpe para justificar su inacción radicó en el conocimiento que del mismo manejan casi en tiempo real los servicios de inteligencia encargados del monitoreo correspondiente dispuesto sobre las maniobras de este tipo. En este sentido, el contralmirante Ricardo Sosa Ríos, designado por disposición de Betancourt comandante general de la Armada el 2 de febrero de aquel año (apenas transcurridas horas de los sucesos aquí estudiados), fue convocado a palacio presidencial siete días después de su nombramiento y del propio primer mandatario recibió las siguientes alerta e instrucciones: ...“Tengo información de fuente muy seria y segura, que el Mayor Vargas Medina va a cercar el Palacio con el Blindado y el Capitán Víctor Hugo Morales va a subir el Batallón de Infantería número Uno para Caracas. Es una conspiración en marcha y hay que tomar medidas inmediatas”...²⁶ Ante tal requerimiento, Sosa Ríos respondió transmitiéndole al comandante en jefe de la fuerza armada el conocimiento acumulado sobre los movimientos conspirativos cocinados a fuego no tan lento al interior de la marina de guerra: ...“Presidente, no es que se va a alzar el Batallón de Infantería número Uno. Se va a alzar el Uno, el Dos y el Tres. La

²⁵ Agustín Blanco Muñoz, *Venezuela 1961 ¡Disparar primero y averiguar después!*, Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1992, pp. 145-146.

²⁶ Ricardo Sosa Ríos, *Mar de Leva*, Caracas: EDRECA Editores, 1979, p. 53.



Infantería de Marina está minada; cuando estuve en Carúpano la actitud del Capitán Jesús Teodoro Molina me dejó muchas dudas”...²⁷

Es decir, días más, días menos, la operación insurreccional de La Guaira estaba develada y a los efectos de la interpretación histórica es cuesta arriba digerir que su evidenciado jefe se lavase las manos alegando no conocer de su desenvolvimiento mientras la acera contraria manejaba información concluyente en tal sentido. Epílogo: el mismo 9 de febrero de 1962, el contralmirante Sosa Ríos se desplazó de Caracas a La Guaira y destituyó a Morales del comando del batallón, colocándolo al mando del capitán de fragata Guillermo Gómez Muñoz.

Sobre la conspiración de marras supieron de antemano y se hicieron la vista gorda o en ella estuvieron comprometidos altos mandos de la marina, pero, como suele ocurrir en estos casos, esperaron la resolución de los hechos para, de resultar exitoso el asunto en el Teatro de Operaciones, aparecer posteriormente como los héroes actuantes en la trastienda y reclamar en beneficio propio el sitio de honor pretendido, o para cubrirse las espaldas ante el fracaso de las acciones. Es comportamiento típico del pretorianismo presto a disparar por mampuesto. Por ejemplo, el contralmirante Sosa Ríos tenía información de primera mano en torno a las conspiraciones en marcha pues, casi un mes antes de su nombramiento, personeros vinculados con aquéllas, verbigracia los comunistas Hernani Portocarrero y Eduardo Machado, haciendo gala de estar bien dateados de la investidura a recibir por el oficial en cuestión, le habían instado a asumir actitud cómplice al respecto:

Ricardo, nosotros sabemos que tú vas a ser designado Comandante General de la Marina. No te venimos a pedir que compartas con nosotros ni nuestro pensamiento ni nuestras acciones, pero te venimos a informar que el Gobierno de Rómulo Betancourt no dura seis meses. Te pedimos que como Comandante de la Marina no vayas a tomar ninguna actitud ni en favor ni en contra.²⁸

¿A cuáles posibles “acciones” se refirieron los personajes citados en esa ocasión? El propio Sosa Ríos dio cuenta de inusitadas reuniones que

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid.* p. 52.

su antecesor en el comando de la Armada, el vicealmirante Carlos Alberto Larrazábal Ugueto (quien por espacio de menos de un mes en enero de 1958 ocupó la cartera del Ministerio de Fomento a la par que su hermano, el también vicealmirante Wolfgang Enrique Larrazábal Ugueto, se desempeñaba como presidente de la junta de gobierno instalada luego del derrocamiento de la dictadura militar), sostuvo con representantes del PCV; verbigracia, Gustavo Machado, a la sazón presidente de dicho partido, las cuales presagiaban algún tipo de componenda en lides subversivas.²⁹ De éste y otros encuentros similares, Sosa Ríos (por cierto cuñado de Carlos Larrazábal) notificó al presidente de la república, haciendo hincapié en ... “las conspiraciones del jefe de la Armada y el aliento que daba a oficiales descontentos, por lo cual debía ser encarcelado, pero el Presidente le había respondido que él no hacía mártires de bolsas”...³⁰

Aunque Larrazábal rechazó estar implicado en el frustrado proceso de La Guaira, Petkoff recordó que los marinos golpistas ... “consultaban mucho con Carlos Larrazábal y éste era muy vacilante”...³¹ y por boca del capitán Víctor Hugo Morales se supo que “casualmente” el día de los acontecimientos en su casa ... “estaba Carlos Larrazábal visitándome (...) Larrazábal también se enteró en ese momento”...³² para luego de desatados los hechos ... “el asunto era tratar de salvar a los oficiales jóvenes. Carlos Larrazábal se enteró, sabía quiénes eran e hizo un simulacro de investigación para tapar las cosas”.³³

Empero, la refutación hecha por el vicealmirante de marras sobre su participación en el frustrado golpe de los albores de enero del 62 y en otros movimientos de igual tenor, en nada respondieron a principios desprendidos del apego a la institucionalidad, sino a la fútil apelación a la verticalidad del mando para esconder el involucramiento detectado y a la evaluación previa de que las condiciones operativas y pecuniarias fuesen de suyo cien por ciento favorables para quienes en comandita incursionan en estas aventuras. No puede colegirse razonamiento alterno cuando el propio personero se vanaglorió de la

²⁹ *Ibid.* p. 41.

³⁰ Carlos Capriles Ayala y Rafael Del Naranco, *Todos los golpes a la democracia venezolana*, Caracas: Consorcio de Ediciones Capriles, 1992. p. 105.

³¹ Agustín Blanco Muñoz, *La lucha armada...* p. 207.

³² Ídem, *Venezuela 1961...* p. 145.

³³ *Ibid.* p. 146.



influencia ejercida sobre sus subalternos en materia de conducta y aspiraciones pretorianas cuando, para ilustrar el tema, se refirió al capitán Molina Villegas en estos términos: ...“Si el Carupanazo hubiera triunfado (...) yo hubiera sido uno de los grandes jefes. Ahí estaba un muchachito, Chuchú Molina, que es como hijo mío. Él es hechura mía, completamente mía”...³⁴, para posteriormente afirmar ...“El día en que yo me meta en una conspiración, es porque estoy seguro de que la voy a ganar, porque yo de pistola no tengo un pelo”...³⁵, todo lo cual aderezó con esta perla: ...“si le ponían en el exterior un millón de dólares, como había solicitado Hindenburg para dar un golpe en Alemania, entonces podía pensarlo pues estas cosas se hacen muchas veces con plata”...³⁶ De forma más explayada confesó:

...yo era Vicealmirante y Betancourt me puso a un Ministro que era Briceño Linares, que era un General de Brigada, de modo que jerárquicamente él era subalterno mío. Yo tenía un grado más que él (...) a partir de eso, ya hubo una especie de pugilato entre Betancourt y yo. Y yo ya veía que su gobierno no era el que se necesitaba (...) en enero sucedió lo de Moralito. Y, efectivamente, hubo cosas que habrá que explicar (...) un día llegó Moralito y me dijo que ellos querían que yo los acompañara. Pero Moralito es un capitán de corbeta y yo soy un vicealmirante. ¿Cómo me voy a dejar arrastrar por un capitán de corbeta? (...) si hubiese venido un almirante, un vicealmirante, un contralmirante siquiera y me hubiera dicho: mire, está pasando esto y lo otro, entonces, quizás (...) Yo conspiré una sola vez y lo hice como debe hacerse: convoqué a mis compañeros quienes, por cierto, no aceptaron mis argumentos, se me echaron para atrás y allí quedó todo (...) ahí quedó toda mi conspiración. Era la única manera en que yo podía hacerlo: llamando a los comandantes de fuerza.³⁷

No fue la única. Las razones que alimentaron la aprehensión de Sosa Ríos en relación con Molina Villegas explicitaron su valía cuatro meses después y fueron similares a las que sustentaron su oposición a Larrazábal pues pudo saber por narración directa de un capitán de corbeta que en mayo de ese año,

³⁴ Carlos Capriles Ayala y Rafael Del Naranco, *op. cit.* p. 105.

³⁵ *Ibid.* p. 106.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ Agustín Blanco Muñoz, *Venezuela 1961...* pp. 138, 149-150.

éste le convocó a una reunión secreta y en el transcurso de la misma le espetó a bocajarro: ...“Tú estás comisionado para arrestar al Comandante de la Marina, se te dará el día y la hora precisa”...³⁸ A la larga, Sosa Ríos se vio en la necesidad de escribirle al hermano mayor de Larrazábal, para ese entonces ex presidente de la república y embajador en Chile, lo siguiente:

Te escribo estas letras en momentos en que me siento profundamente asombrado, profundamente conmovido, profundamente entristecido por la situación que atraviesa nuestra Marina (...) Hasta ayer nada más, yo tenía para Carlos, en esos detalles y en otras de sus extrañas actitudes, la benevolencia que nace del cariño forjado en el seno de la familia (...) yo siempre lo defendí hasta lo indecible, pero ya hoy, Wolfgang — triste es decirlo— me avergüenzo de haberlo hecho, porque para gran asombro mío, he tenido informaciones fidedignas e incontrovertibles de que él ha estado alentando la marcha de la conspiración contra los Poderes Públicos, incitando a la rebeldía contra mí (...) él se ha prestado al juego de los que incitan a la subversión del orden legal y legítimo.³⁹

Conclusión, factores internos inherentes al sector golpista castrense involucrado (inexplicables y sobrevenidas indecisiones de los comprometidos arriba y abajo de la pirámide jerárquica; el recular de la jefatura; la insuficiente, atrabiliaria o cuando menos apresurada planificación, etcétera) dibujaron el cuadro bufo donde todo fue sí y no al mismo tiempo, lo cual se tradujo en un pronunciamiento militar trasmutado en parto de los montes; vale decir, resultante suceso insignificante y ridículo que suplantó al más grande e importante voceado y esperado.

Fin de la historia: el 20 de febrero de 1962 el poder ejecutivo difundió a través de la prensa documentos secretos incautados al PCV y al MIR, entre los cuales se contaron ciertos boletines Internos del Buró Político del primero y un análisis de la situación nacional elaborado por el Comando Nacional del segundo, a partir de los cuales el gobierno contextualizó lo ocurrido un trío de semanas atrás:

Quiere el Gobierno Nacional dejar en claro ante la opinión pública del país que las pruebas de esta documentación sumadas a las anteriores,

³⁸ Ricardo Sosa Ríos, *op. cit.* p. 69.

³⁹ *Ibid.* pp. 86-87.



dadas a conocer con motivo de los acontecimientos insurreccionales de noviembre y diciembre de 1960, de noviembre de 1961 y los recientes de enero y febrero del corriente año, confirman que las actividades subversivas de los Partidos MIR y PCV son contrarias a la convivencia política civilizada y a la Ley, y persiguen el asalto de las Instituciones democráticas y la sustitución del Gobierno Constitucional por un régimen despótico sujeto a la órbita del totalitarismo chino-soviético.⁴⁰

En otras palabras, el gobierno se afanó en responsabilizar propagandísticamente de los sucesos descritos a los insurreccionados partidos de la izquierda marxista, cuando el problema era básicamente de origen y carácter militar. No presenta mayor dificultad desentrañar el leitmotiv de tal estrategia de comunicación política: por un lado, dar a entender que las facciones pretorianas de la fuerza armada dispuestas a empuñar las armas contra la institucionalidad establecida no pasaban de ser grupúsculos en buena medida identificados en términos de las labores de inteligencia y por ende fáciles de ser neutralizados, a la par de resaltar el compromiso mayoritario de la institución castrense y en especial del Alto Mando con el régimen político resulta de la soberanía popular; por el otro, abonar el terreno para anular el capital político de los partidos de la izquierda que, dadas su significativa presencia en el Congreso Nacional y las acciones de calle que frecuentemente llevaban a cabo (al punto extremo de recurrir a la violencia), en buena medida representaban importante factor desestabilizador, aunque la posibilidad real de dar al traste con el experimento democrático nunca descansó en ellos sino en los factores golpistas de los hombres de uniforme. Es decir, lo decidido y aplicado fue maximizar la potencialidad del enemigo menor y minimizar la del enemigo mayor. A decir verdad, en el caso concreto del Guairazo y de otras militaradas de aquellos años:

El PCV o el MIR jugaban en todo esto un papel de espectadores o mediadores pero no de actores principales llamados a ejercer la toma de decisiones. De allí que los militares hayan tomado la decisión de no alzarse por encima y en contra de la decisión político-militar del PCV. Y observaremos que en lo sucesivo la mayor parte de las decisiones

⁴⁰ “Documentos incautados por el Gobierno Nacional prueban planes conspirativos del MIR y del PCV”, en *El Universal*, Caracas, 21 de febrero de 1962, p.s/n.

militares no toman en cuenta en forma directa la opinión político-militar del PCV y el MIR. Más bien puede decirse que éstas van a la zaga de lo que resuelven los militares.⁴¹

Así las cosas, la conspiración de los marinos continuó. Nuevas y cruentas páginas se escribieron al respecto.

3. El Carupanazo: hecho grave contra la paz de la república

El 4 de mayo de 1962, el presidente Betancourt suspendió por decreto importantes garantías político-ciudadanas contenidas en la Carta Magna aprobada apenas poco más de un año antes, concretamente las contenidas en el ordinal 1° del artículo 60 (imposibilidad de que cualquier persona pudiera ser detenida a menos que hubiese sido capturada in fraganti o por disposición de una orden judicial emitida al respecto y disposición de que el tiempo del sumario se apegara estrictamente a lo dispuesto en la ley) y en los artículos 62 (inviolabilidad del hogar doméstico), 63 (inviolabilidad de la correspondencia), 66 (libertad de expresión), 71 (derecho a reunión pública o privada) y 115 (derecho a la manifestación). Tal proceder fue una de las reacciones gubernamentales a la insurrección militar desatada ese día en el oriental estado Sucre, específicamente en la ciudad de Carúpano, militarada calificada por el primer mandatario como... “grave hecho contra la paz de la República”...⁴² y frente a la cual lanzó el siguiente ultimátum, del cual no podía abrigarse duda alguna en torno al airado contraataque efectivamente desencadenado: ... “las instrucciones y las órdenes que llevan las tropas son precisas y claras. Quien insurja contra el orden legítimamente constituido, frente a aquéllos que hagan armas contra el Gobierno legítimamente constituido, la respuesta del Gobierno será la respuesta de las armas”...⁴³

A las dos de la madrugada, en la fecha y localidad señaladas, se alzó en armas el Batallón de Infantería de Marina Número 3 Mariscal Sucre comandado

⁴¹ Agustín Blanco Muñoz, *Venezuela 1961...* p. 148.

⁴² “Ultimátum del presidente a los sublevados”, en *El Nacional*, Caracas, 5 de mayo de 1962, p.s/n.

⁴³ *Ibid.*



por el capitán de corbeta Jesús Teodoro Molina Villegas, pronunciamiento al cual se plegó el Destacamento Número 33 de la Guardia Nacional a las órdenes de los oficiales de ese componente, el mayor Pedro Rigoberto Vegas Castejón y el teniente Héctor Fleming Mendoza. Entre otros, en condición de jefes y participantes de la insurrección estuvieron también complotados (por parte de la marina de guerra), los tenientes de fragata José Américo Farías Abreu, Luis Delgado Delgado y Enrique Montero Montiel; los alféreces de navío Epifanio Fernández Requena y Alberto Osorio Jordán; los maestros de primera Alciro Pérez y Francisco Uzcátegui Raven; el maestre de segunda Daniel Pérez Martínez y los maestros de tercera Pastor Omar Sarmiento y Luis José Acuña. Del lado de la Guardia Nacional se contaron entre los insurgentes el capitán Omar Echeverría Sierra; el teniente Octavio Acosta Bello y los subtenientes Eufrasio de Jesús Silva Mata, Rafael Márquez y Jesús Antonio Borges Romero. El capitán (r) del ejército Julio Bonnet Salas se sumó a los rebeldes. Al igual que en el abortado Guairazo altos personeros del PCV y del MIR se involucraron en los sucesos. Fue el caso de, por ejemplo, Eloy Torres, José Vicente Abreu, Pedro Duno, Luis Muñoz Rodríguez, Enrique Centeno Llovera, Víctor Manuel Pérez, Miqueas Figueroa, Simón Sáez Mérida y Germán Lairé.

Con relativa rapidez y facilidad los golpistas controlaron la ciudad y desplegaron tropas en las partes altas de los edificios y en restantes sitios considerados por ellos estratégicos, como los establecimientos surtidores de gasolina, las sucursales bancarias y los almacenes comerciales, estas dos últimas acciones para evitar intentos de hurto o saqueos por parte de la población. De hecho, dominaron pueblos vecinos como Río Caribe y San José de Aerocuar, los cuales ocuparon y luego abandonaron abruptamente una vez encarcelados elementos considerados hostiles, fundamentalmente dirigentes políticos afectos a la corriente gubernamental. Paralelamente tomaron el aeropuerto. Esto les permitió capturar el avión comercial F-27 siglas YV-C-EVG de la aerolínea AVENSA, utilizado para realizar varios sobrevuelos de reconocimiento sobre la ciudad y generar cierta idea de poder de fuego, maniobra ésta que a las horas fue eficazmente contrarrestada por la aviación de guerra leal al gobierno.

En este sentido, los aviones piloteados por las fuerzas institucionalistas (Canberra, B-25 Mitchell y Sabre-Jet F-86) primero conminaron a la rendición incondicional de los sublevados y posteriormente, al no obtener la respuesta

esperada, descargaron sus armas contra las posiciones rebeldes de mayor envergadura, inicialmente el cuartel sede de la infantería de marina y en segundo lugar el liceo del pueblo (denominado con el epónimo del historiográficamente conocido como maestro del Libertador) que con el correr de las horas devino emblemático y definitivo fuerte de batalla del contingente soliviantado. Por cierto, dicha unidad educativa tenía para el momento varios días ocupada por estudiantes en huelga y a ellos los complotados los sumaron a las acciones de guerra, entregándoles algunas armas, amén de las que repartieron a otros civiles convocados al respecto, todos ellos irresponsablemente instruidos a volandas en este sentido. Entre el armamento así distribuido se calculó un centenar de fusiles FN 30 de fabricación belga y similar cantidad de revólveres, extraídos estos del parque de la policía local cuya sede también cayó en poder de los insurrectos.

A las primeras de cambio, los sediciosos ocuparon Radio Carúpano, principal estación de radio en funciones de la zona. Tal conquista táctica les permitió divulgar a través de las *ondas hertzianas* la proclama de guerra rubricada con el apelativo “Movimiento de Recuperación Nacional” y también “Movimiento de Liberación Nacional”. Rescatando la óptica de sus firmantes acerca de la coyuntura política nacional de aquellos días, el mencionado documento, denominado Manifiesto de la Guarnición de Caúpano, pretendió justificar el levantamiento al concebirlo como

...una actitud responsable y patriótica ante la trágica situación que vive el país depauperado, dividido y desangrado por los desmanes de grupos minoritarios que hoy usufructúan directamente el heroico esfuerzo librado por el pueblo y el sector democrático de las Fuerzas Armadas el glorioso 23 de enero...⁴⁴

Por la razón anterior se arrogaron la supuesta tarea de “...restaurar la vigencia plena del sistema democrático en el que rija auténticamente la Constitución, en el que sean respetados los derechos de todos los venezolanos y las decisiones del Congreso Nacional...”⁴⁵ En detalle, el manifiesto en cuestión describió el cuadro histórico acunado en la mente de los sediciosos,

⁴⁴ Agustín Blanco Muñoz, *Venezuela 1962...* p. 16.

⁴⁵ *Ibid.*



a su entender signado, entre otros, por elementos del tenor de los citados a continuación:

...los atropellos, las vejaciones, los asesinatos y las torturas sin número al pueblo, que han conducido al quebrantamiento de la paz y la armonía entre los venezolanos. Otra vez Venezuela vive bajo el régimen de terror de Betancourt, la vieja división de los venezolanos en dos sectores: los que tienen todas las garantías y los que no las poseen, la de perseguidos y perseguidores, la de presos y carceleros (...) no funciona el régimen democrático que el pueblo se diera en expresión popular (...) La crisis económica, el despilfarro de los dineros públicos, la hipoteca irresponsable del país, el peculado y la ineficacia del Gobierno, han conducido al país a la peor situación de su historia (...) Para silenciar la protesta y el descontento populares, para imponer una política contraria a los intereses nacionales, Betancourt y un grupo minoritario preintentan (*sic*) utilizar a las Fuerzas Armadas Nacionales como dócil instrumento represivo, pretendiendo volver a crear la separación entre pueblo y Fuerzas Armadas que fue característica de anteriores regímenes.⁴⁶

Según registro de los dirigentes de la insubordinación, el total de hombres dispuestos para el combate en el batallón de infantería de marina sumó 364, distribuidos de esta manera: 350 alistados de tropa (de los cuales, para la fecha, aproximadamente 70% no había concluido la fase de entrenamiento básico del servicio militar), tres oficiales y 11 suboficiales profesionales de carrera (como se les denominaba en aquella época). El sector rebelde de la Guardia Nacional aportó 77 individuos, entre tropa, oficiales y suboficiales, destinados operativamente a la reserva. En materia logística experimentaron serias restricciones en suministros de salud, en equipos de comunicaciones (en algunos casos debieron recurrir a la red de telefonía comercial para intercambiar mensajes entre sí), en unidades de transporte orgánico y en munición calibre .50 (utilizada para fuego antiaéreo y fuego de protección final), aunque estuvieron bien abastecidos en otros tipos de munición. Visto el cuadro descrito, salvo que se estuviera apostando a una posible reacción en cadena a través de todo el territorio nacional (obviamente no ocurrió) producto

⁴⁶ *Ibid.*

de previos acuerdos insurreccionales con un número significativo de unidades militares confabuladas a sumarse al alzamiento y/o a rehusar tomar parte en los enfrentamientos derivados apoyando al gobierno, las probabilidades de triunfo en el Teatro de Operaciones para los protagonistas del Carupanazo fueron nulas desde el principio.

El contingente desplegado desde el lado oficial alcanzó los 4.000 individuos de tropa y algo más de 90 oficiales, buena parte de todos pertenecientes a la propia marina de guerra, buscando con ello el efecto psicológico de dificultar las operaciones ofensivas o defensivas de los alzados en contra de sus propios compañeros de armas. Así las cosas, valiéndose de los transportes LSM-T13 y LSM-T14 de la armada, integrantes del Batallón de Infantería de Marina N° 1 Simón Bolívar (aportó 1.500 efectivos) y del Batallón de Infantería de Marina N° 2 Rafael Urdaneta fueron movilizados para someter a los rebeldes desde La Guaira y Puerto Cabello, en ese orden. Ciertamente, la participación de estas unidades como soporte fundamental de las fuerzas del gobierno lució contradictoria en tanto y cuanto por los menos la oficialidad media de ambos se identificaba con el sector golpista. En el primer caso, había estado comprometida con los sucesos del Guairazo y, en el segundo, constituyó el núcleo fuerte en el cual se apalancó otra insurrección naval desatada 29 días después.

Igualmente, se destinaron a la recuperación de Carúpano tropas de infantería del ejército, concretamente provenientes de los batallones Mariño (sito en Cumana, capital del estado Sucre), Sucre (localizado en Maturín, capital del estado Monagas) y Urdaneta (radicado en Ciudad Bolívar, capital del estado homónimo). Desde los albores del golpe, los rebeldes de Carúpano fueron conscientes de tener que enfrentar a los dos primeros batallones del ejército mencionados, pues en su plan de operaciones los contaron como fuerzas enemigas. Empero, no previeron la movilización del Urdaneta y actuaron a ciegas en relación con sus conmlitones marinos pues de las ...“Fuerzas Navales: Desconocíamos si las teníamos como enemigos”...⁴⁷

La cantidad de disparos hechos durante el desarrollo del Carupanazo fue sencillamente abrumadora. En un enfrentamiento que la prensa de la época

⁴⁷ *Ibid.* p. 34.



cronometró en cinco horas efectivas (más allá de que los sucesos en líneas generales se acercaron al par de días, exactamente 40 horas desde el estallido de la sedición hasta la rendición incondicional de los alzados y la captura de algunos de ellos que trataron de fugarse vía marítima, concretamente el teniente Fleming Mendoza y el subteniente Silva Mata, acompañados de ciertos civiles comunistas implicados) los bandos opuestos descargaron más de 90.000 tiros. Ello incluyó por parte del bando gubernamental una decena de cargas de cañones de 106 milímetros y baterías de 150 milímetros; por cierto, el armamento de este tipo más poderoso del cual disponía la fuerza armada venezolana para ese entonces.⁴⁸

Lo insólito del asunto fue la exigua cantidad de bajas contabilizadas, la mayoría de ellas en el contingente institucional. Los muertos oscilaron alrededor de diez y los heridos no alcanzaron los 20. Entre los occisos, la prensa identificó, según su jerarquía, a los distinguidos Pedro Canache, Pedro Guerra, Erasmo Felipe Díaz, el infante de marina Quintín López y el soldado Jesús Díaz. De los demás nada se supo. Como siempre ocurre en estos casos, civiles que nada tienen que ver con las apetencias, planes y hasta cinismo de los responsables de las acciones de guerra, una mujer de 50 años, la señora Nicolasa Bello, pagó con su vida la osadía de ser habitante del pueblo y estar deambulando por la plaza Bolívar al momento de iniciarse la refriega.

Los rendidos apresados superaron los 400, trasladados en su mayoría a Ciudad Bolívar, localidad donde se instaló el Consejo de Guerra Accidental dispuesto para juzgarlos. Antes de ser embarcados a sus lugares de reclusión, a varios de ellos se les permitió hablar con los periodistas destacados en el sitio para cubrir los acontecimientos y mientras el jefe de la asonada pretendió desviar el asunto haciendo referencia a su afición por las peleas de gallos y al hecho de haberse ganado 10.000 bolívares de la época días atrás apostando a esta actividad, otros culparon por el fracaso obtenido a la inacción y/o traición de los almirantes Wolfgan y Carlos Larrazábal, del capitán de navío Carlos Alberto Taylhardart y del coronel (Ej.) Hugo Enrique Trejo.⁴⁹ En otras

⁴⁸ Ezequiel Díaz Silva; Absalón Bracho; Augusto Hernández y Benny Ramos, “Con ataques de artillería pesada fue conquistada Carupano”, en *El Nacional*, Caracas, 7 de mayo de 1962, p.s/n.

⁴⁹ “Tomada Carúpano a las 2 A.M. por fuerzas insurreccionales”, en *El Nacional*, Caracas, 5 de mayo de 1962, p.s/n.

palabras, la orfandad de la derrota propició que comenzaran a eclosionar las ocultas divergencias anidadas en las facciones golpistas de la fuerza armada.

El 25 de mayo de aquel año, con la celeridad que muy extrañamente brilló por su ausencia en el juicio de los golpistas de tres décadas después (¿complicidad, alcahuetería, compromisos previamente contraídos?), el Consejo de Guerra referido dictó sentencia condenatoria. Para ilustrar el punto, Molina Villegas recibió 15 años; Vegas Castejón, 14 años; Fleming Mendoza, Echeverría Sierra y Farías Abreu, 13 años; Acosta Bello, nueve años; Silva Mata y Delgado Delgado, ocho años; Fernández Requena, Uzcátegui Raven y Pérez Martínez, seis años. Nada de ello apaciguó los ánimos pretorianos. Los mecanismos que activaron el siguiente golpe con protagonismo naval ya estaban activados.

4. El Porteñazo: vana y descabellada intentona

En la ciudad de Puerto Cabello (estado Carabobo), en horas de la madrugada del 2 de junio de 1962, integrantes de la oficialidad media, liderados por el capitán de fragata Pedro Medina Silva, se hicieron con el control del Batallón de Infantería de Marina N° 2 Rafael Urdaneta y de los comandos de la Base Naval, la Escuadra y la I División de Destruyores apresando a los mandos de dichas unidades; a saber, los capitanes de navío Porfirio Delgado Colmenares, Guillermo Ginnar Troconis, Jesús Carbonell Izquierdo y Oswaldo Moreno Piña, en ese orden. Para el momento, Medina Silva era el segundo comandante de la base. Empero, el mando superior de la insurrección se le entregó al capitán de navío Manuel Ponte Rodríguez, quien era foráneo a aquellos cuarteles pues venía de ser destituido como responsable de la II Sección del Estado Mayor Naval por haberse pronunciado en actividades atinentes a dicho cargo en favor del líder de la asonada de Carúpano, capitán Molina Villegas.

El comando rebelde se compartió entre Ponte Rodríguez, el capitán de corbeta Víctor Hugo Morales (defenestrado jefe del Batallón de Infantería de Marina N° 1 Simón Bolívar a raíz de los acontecimientos relacionados con el Guairazo, que para la fecha en teoría debía estar bajo la vigilancia directa del comandante general de la Armada, contralmirante Ricardo Sosa Ríos) y



el propio Medina Silva. Como es dable suponer, los dos primeros arribaron subrepticamente a la ciudad y penetraron a las instalaciones referidas una vez capturadas por los complotados internos. A las órdenes de Ponte Rodríguez, Morales fue encargado de dirigir las operaciones terrestres y Medina Silva las navales.

Entre otros implicados estuvo el siguiente personal de marinos, algunos de ellos pertenecientes a las referidas unidades de Puerto Cabello y los menos provenientes de distintas regiones del país: los capitanes de corbeta Miguel Henríquez Ledezma y Luis Francisco Avilán; los tenientes de fragata Wallis Medina Rojas, Antonio Picardo, Pastor Pausides González, José Florencio Ramón Meléndez y Carlos Fermín Castillo; los alféreces de navío Ottoniel Picardo, Andrés Alberto Leal Romero, Jaime Antonio Penzo Nebruz y Rafael Sierra Acosta; los maestros Rafael Simón Camacaro Cuicas, Hugo Simón Acosta Medina, Francisco Aguilera García, Pastor Omar Sarmiento, Luis José Acuña, Manuel de Jesús Poyert, Luis Gregorio Guerrero Chávez, Manuel Vallejo Córdoba, Teófilo Santaella, Luis César Adrián Jiménez y Luis Armando Martínez. De nuevo, cuadros del PCV y del MIR involucrados: Germán Lairet, Manuel Quijada y Gastón Carballo, entre otros.

El plan de operaciones de la asonada, dado a conocer posteriormente por el capitán Morales, preveía la participación conjunta de diversas unidades de la fuerza armada, incluyendo componentes distintos al marino. En este sentido, se señaló que el grueso de la conjura se concentraba en la región central del país, concretamente en Caracas (Batallón Blindado Bermúdez, Grupo de Artillería Ayacucho, Grupo de Artillería Antiaérea Ribas, Batallón de Ingenieros N° 8 Francisco Avendaño y Destacamento Móvil de la Guardia Nacional); La Guaira (Batallón de Infantería de Marina N° 1, Destacamento 99 de la Guardia Nacional, Centro de Adiestramiento Naval y Escuadrón de Bombardeiros B-40); Maracay (Batallón Blindado Bravos de Apure, Grupo de Artillería Salom y contadas unidades de la fuerza aérea) y el propio Puerto Cabello (Destacamento 55 de la Guardia Nacional). Ninguno de los entes citados se adhirió al golpe y, por el contrario, varios de ellos fueron utilizados para combatirlo.

Con este proceder de dejar en la estocada a compañeros con los cuales previamente se adquirió compromiso en lides conspirativas (evidenciado en

el Guairazo y en el Carupanazo) se configuró lo que, partiendo del hecho de que ...“en el papel, para avanzar en la dirección de acciones concretas es necesario contar con el apoyo de numerosas unidades militares”...⁵⁰, se calificó de constante histórica en el comportamiento militar venezolano, no otra cosa sino que ...“numerosos oficiales comprometidos en distintas guarniciones del país, en definitiva, no apoyan públicamente a sus compañeros de armas alzados contra un gobierno”.⁵¹

En realidad, esto no debería epatar a nadie como efectivamente no desconcertó a determinados líderes del PCV, partido marxista-leninista inexplicable y contradictoriamente revestido en esos años de abiertas actitudes *puschistas* al aliarse con facciones pretorianas de la fuerza armada venezolana en la búsqueda del asalto al poder. Específicamente, Pedro Ortega Díaz, para la fecha miembro del Comité Central de dicho partido, desnudó la trola inherente a los entretelones del Porteñazo:

...lo de Puerto Cabello fue un engaño mayor. Como ya estábamos desbocados en ese camino, entonces nos agarraron. Hubo elementos militares que engañaron a dirigentes del partido y a algunos dirigentes militares, de los alzados en Puerto Cabello, diciéndoles que ellos también se iban a alzar. Pero los embarcaron. Ahí si había un plan, según nos habían dicho. Se iba a alzar Valencia, se iba a alzar la Armada, se iba a alzar no sé quién más... Pero embuste, todo eso era falso. Era difícil suponer que era embuste. Y en verdad es desagradable decirlo, pero yo, por ejemplo, sabía que era mentira, que todo aquello que nos estaban diciendo era falso, que no se iba a alzar nada (...) Y resulta que quienes se habían ofrecido alzarse en Valencia son los mismos que fueron a aplastar a Puerto Cabello. Esos fueron los tanques.⁵²

Claro está que en muchos casos tal conducta de desdecirse del compromiso supuestamente adquirido es difícil de ser explicada satisfactoriamente pues en los momentos definitorios del desenvolvimiento de acciones de este tipo

⁵⁰ Domingo Irwin, “El Porteñazo, ¿una divisoria de aguas para Venezuela durante la Guerra Fría?”, en Alejandro Cardozo Uzcátegui (director), *Venezuela y la Guerra Fría*, Caracas: Editorial Nuevos Aires, 2014, p. 111.

⁵¹ *Ibid.*

⁵² Agustín Blanco Muñoz, *La lucha armada...* p. 54.



múltiples factores entran al ruedo, desde el bastante común acobardamiento de última hora hasta la decisión de no entrar en combate a pesar de toda la disposición al respecto producto de sopesar lo a perderse en términos personales o en materia de supervivencia del proyecto conspirador, una vez valoradas al calor de los acontecimientos las reales posibilidades de triunfo del movimiento echado a andar.

Sin embargo, lo determinante por excelencia termina siendo el papel de los servicios de inteligencia al cumplir cabalmente su tarea de infiltrar desde el principio las estructuras organizativas de la insurrección detectada y realizar el correspondiente monitoreo de su marcha, al punto de armar desde que el asunto está en ciernes la contraofensiva a desplegarse, lo cual en más de una ocasión implica no evitar el estallido del golpe para sobre el terreno identificar y neutralizar a la totalidad de los implicados y frente a lo cual estos tienden a exculpase del fracaso con base en teóricas delaciones, cuando en verdad elementos como el descuido, la confianza exagerada, la arrogancia nacida de la certeza del éxito, etcétera, facilitan el espionaje adelantado. La predisposición de los numerarios de la fuerza armada a realizar trabajos de inteligencia como los descritos, fue puesta por Gustavo Machado:

Siempre he sostenido la tesis de que todo militar cuando llega a la Academia es un hombre susceptible de convertirse en algún momento en miembro de la inteligencia militar. Es decir, para ellos no es ningún problema ser espía y en cualquier momento un militar sabe que puede ser destinado a ser parte del aparato de inteligencia. Entonces, claro, si uno se ponía a hablar y decía todos los secretos se estaba exponiendo de verdad. ¿Por qué el gobierno sabía todas las cosas? Porque nosotros mismos se las comunicábamos, a través de los militares, cuando hacíamos “trabajo” con ánimo de conquistarlos. Pero no conquistábamos a nadie. Quizás el único que conquistamos fue a Moralito, el único. De los demás, a nadie (...) Lo que no se puede hacer con los militares es cometer tonterías, estar contando secretos. Eso sí está malo.⁵³

Así las cosas, el gobierno nacional conoció de antemano el alzamiento de Puerto Cabello, tomó las medidas desde su óptica pertinentes para enfrentarlo, lo dejó correr y confrontó en el Teatro de Operaciones con tal poder de fuego para

⁵³ *Ibid.* pp. 20-21, 26.

ahogar cualesquiera dudas en torno a su intención de extinguir tajantemente éste y futuros brotes conspirativos. De hecho, frente a los insurrectos, el resto de la fuerza armada actuó como bloque sólido en respaldo y defensa del poder ejecutivo, lo cual dio contenido real al comunicado emitido por el Ministerio de la Defensa la mañana de aquel día:

La plena lealtad de la mayoría del personal de las Fuerzas Armadas al Gobierno Constitucional, con su decidida actitud de rechazo y reprobación a toda tentativa de asaltar el poder por medio de la violencia, reafirma una vez más su definida posición institucional y comprueba cómo son de vanas y descabelladas estas intenciones por hacer sucumbir el régimen de derecho que se han dado los venezolanos.⁵⁴

Téngase en cuenta que al mediodía del 1 de junio, cuando menos 18 horas antes de la toma rebelde del batallón de infantería y de la base naval, la escuadra y la división, el alto mando ordenó el acuartelamiento general y la disposición para el combate, incluyendo la disponibilidad de la aviación y la preparación de los buques de guerra fondeados en el puerto para repeler posibles ataques aéreos. Tal fue la antelación en este sentido que los alzados calcularon que los movilizados del Batallón Carabobo (considerado desde el inicio fuerza enemiga) arribarían a la ciudad al final de la tarde y con tal previsión se prepararon para el encuentro, pero aquél estuvo en Puerto Cabello en las primeras horas de la mañana. En consecuencia, podría pensarse que los amotinados fueron sorprendidos en este elemento en concreto (y en otros, como se verá en las siguientes líneas) mas la discusión en torno a tal apreciación ha estado y está servida en tanto y cuanto “cerebros” tras la movida dieron a entender lo contrario; verbigracia, el llamado “jefe militar” del PCV, Guillermo García Ponce:

...ese plan fue delatado. De una de las últimas reuniones del comando, salió un Teniente Coronel, cuyo nombre nos reservamos, y llevó ese mismo día la información a Márquez Añez, quien era el director del SIFA (...) No obstante eso, el Comandante decidió actuar (...) Es cuando ocurre la delación. Y a pesar de que las unidades estaban alertadas, el movimiento estalló (...) En los planes se calculaba que el

⁵⁴ “Operación conjunta para someter a los facciosos de Puerto Cabello anunció Ministerio de la Defensa”, en *El Universal*, Caracas, 3 de junio de 1962, p.s/n.



Batallón “Carabobo” llegaría en la tarde. Y sin embargo llegó a las nueve de la mañana. Claro, estaban preparados. A las seis de la mañana ya los carros de transporte estaban allí en los patios del cuartel. Y a las siete se dio el orden de marchar y a las nueve ya estaban allí.⁵⁵

Más allá de ciertos y tempraneros logros tácticos de la rebelión (toma de las oficinas locales de la Dirección General de Policía, de la Policía Municipal, de la Prefectura de la ciudad y liberación y dotación de armas a cerca de 80 guerrilleros a la fecha bajo custodia militar en esos predios; amén de la ocupación de Radio Puerto Cabello, desde donde representantes de los conjurados leyeron el correspondiente manifiesto calzado con la firma del “Movimiento de Recuperación Nacional” presentado en sociedad en Carúpano), ésta, las más de las de las veces, estuvo en desventaja frente a la movilización gubernamental sobre el terreno al mando del coronel (Ej.) Alfredo Monch, para ese entonces comandante de la IV División del ejército establecida en Valencia.

Grosso modo, el bando insurreccionado contó con cerca de 1.100 hombres y determinado armamento de grueso calibre (ametralladoras y el cañón establecido en el Fortín Solano que no llegó a ser accionado) mientras que el sector institucional sumó entre 2.000 y 2.500 efectivos, pertenecientes al Batallón de Infantería del Ejército Carabobo radicado en Valencia; el Batallón de Infantería del Ejército Piar sito en Barquisimeto; el Batallón de Infantería del Ejército Girardot localizado en Maracay; unidades de paracaidistas (también de Maracay). Además, los leales al gobierno tuvieron el respaldo del Batallón Blindado Bravos de Apure que desde su sede en Maracay movilizó una veintena de tanques AMX-13M51 y de una batería del Grupo de Artillería Salom (igualmente establecido en Maracay) consistente en algo más de 70 cañones de campaña de 75 y 105 mm. Las tropas del Destacamento 55 de la Guardia Nacional (como se sabe acantonado en el propio Puerto Cabello y en teoría comprometido con el golpe), al mando del teniente coronel Esusebio Suzzariini, fueron las primeras en oponerse a los alzados. De hecho, informaron a la cúpula militar el estallido de las acciones, resguardaron el aeropuerto e impidieron que éste fuera ocupado y retardaron en varias horas la conquista facciosa de los estudios de la radio local, lo cual al final se concretó.

⁵⁵ Agustín Blanco Muñoz, *La lucha armada...* pp. 362-364.

A la fuerza de choque movilizada por instrucciones del Ministerio de la Defensa se agregó el aporte de aviones Canberra y Sabre-Jet F-86 (entre otros) que ametrallaron consistentemente las posiciones rebeldes y el cañoneo sobre éstas por parte de varios buques de guerra allí fondeados, especialmente dos destructores de un total de tres, pues uno de ellos fue tomado por los sublevados y con la amenaza de su poder de fuego obligó a los otros a cesar los ataques, lo cual en el fondo resultó poco provechoso dado el caso que para el momento de sumarse este navío a la insurrección ya los leales habían causado bastante daño a los amotinados con sus disparos. En otras palabras, la insurrección estuvo condenada desde un principio pues el grueso de las unidades actuantes a favor del sector institucional contradictoriamente resultaron ser los hipotéticos aliados convocados a plegarse al alzamiento que habían manifestado su confirmación previa en tal sentido, incluyendo las fichas de la aviación comprometidas a utilizar parte de los aviones identificados como respaldo del golpe.

A diferencia de lo ocurrido semanas atrás en Carúpano, los combates del Porteñazo fueron cruentos y prolongados y se extendieron por toda la ciudad. Hasta las menos transitadas callejas se tiñeron de sangre, pólvora, angustia y terror. 72 horas de ofensiva y resistencia dejaron tras de sí la espantosa estela de por lo menos 400 cadáveres y similar cifra de heridos, sumando militares y civiles regados por doquier. El parte emitido el 4 de junio por el Estado Mayor Conjunto hizo mención de apenas 62 bajas gubernamentales (11 muertos y 51 heridos entre oficiales, suboficiales y alistados de tropa). Esto permite concluir que entre los amotinados y la población civil atrapada en el fuego cruzado estuvo la mayor parte de quienes perdieron la vida y de los que sufrieron las secuelas de salud correspondientes.

A decir verdad, el cuadro resultante adquirió trazos aún más dantescos que los descritos pues muchas de las víctimas fueron inhumadas sin ceremonia ni registro en fosas comunes, lo cual obliga a pensar que los decesos y los lisiados pudieron ser más de los referidos por la prensa. Tanto fue así que a tales improvisadas sepulturas fueron a parar cadáveres pertenecientes a la propia bandería gubernativa pese a que el poder ejecutivo ordenó la construcción a toda prisa de un cementerio militar ad hoc en el Campo de Carabobo, inaugurado en las ceremonias institucionales llevadas a cabo el día 5 de



aquel mes, fatídico por donde se le vea. Teniendo en mente lo anterior, es cuesta arriba entender ciertas loas con el pasar del tiempo compuestas sobre el Porteñazo para que, más allá del alocado e irresponsable devaneo golpista implícito, pretenda vérselo como página memorable trazada en la epopeya de nobles causas, al plantear apreciaciones del siguiente tenor:

El Porteñazo probablemente sea la batalla urbana más importante de nuestra historia contemporánea. Con gran heroísmo se luchó calle por calle y casa por casa (...) Así se selló una vez más la unidad cívico-militar, que data de la guerra de independencia, pues el Libertador Simón Bolívar fue un líder civil y militar. (...) la generación del 58 (...) en los años 60 volvió a cumplir con su deber (...) Esta historia no está escrita aún. Hubo errores, cierto. Lo que no está en discusión es la entrega, la pasión y el amor por Venezuela y la humanidad. Los balances que continuarán publicándose irán poniendo las cosas en su lugar y una etapa decisiva de la historia de Venezuela se irá iluminando.⁵⁶

Derrotada la insurrección y apresados la mayoría de sus líderes y participantes se activó el correspondiente Consejo de Guerra Accidental. Las condenas y la celeridad con que éstas se dictaron (la mayor parte le fueron leídas a los acusados apenas el 28 de junio) evidenciaron la firmeza con que la élite política en ejercicio no dudó en castigar la ocurrencia de la asonada. Las sentencias oscilaron entre los 30 y los nueve años, promediando los 22 años. Los capitanes Ponte Rodríguez, Medina Silva y Morales recibieron pena máxima. Los civiles involucrados también fueron sancionados por el delito de rebelión militar.

Transcurrido algo más de un año del Porteñazo, el 2 de septiembre de 1963, Ponte Rodríguez sufrió un ataque al corazón y la tardanza en asistirlo (cuando menos dos horas) y su inmediato confinamiento en vez de traslado a un centro hospitalario (éste se produjo dos semanas después), agravaron innecesariamente su condición. De vuelta a la prisión del Cuartel San Carlos (Caracas), el 24 de julio de 1964 fue víctima de otro infarto y la ayuda médica se materializó hora y media con posterioridad, cuando el deceso ya se había producido. Sus compañeros de cárcel redactaron una misiva dirigida al ministro

⁵⁶ Julio Escalona, "El Porteñazo", en *Aporrea*, 2012 [citado el 12 de junio de 2014]: disponible en <http://www.aporrea.org/actualidad/a144513.html>, consultado el 12 de junio de 2014.

de la defensa donde calificaron lo ocurrido de “...actitud incomprensiva, reñida con los más elementales principios de humanidad, y que demuestran (*sic*) por otra parte una ausencia absoluta de sensibilidad social...”⁵⁷ Ciertamente, el asunto hizo patente grados de ensañamiento en nada cónsonos con el verdadero espíritu democrático, dispuesto más para la búsqueda de la justicia que para la obtención de venganza.

5. Conclusiones

A fines de julio de 1962, a petición de Venezuela, se produjo una sesión extraordinaria del Consejo Permanente de la Organización de Estados Americanos a objeto de discutir y de alguna manera puntualizar cuál debía ser la actitud a asumir por los países miembros en caso de que en cualquiera de ellos triunfase un golpe de Estado y se estableciera el correspondiente gobierno de facto. Durante el debate, el canciller venezolano, Marcos Falcón Briceño, haciendo referencia a los pronunciamientos militares, alertó que ...“al debilitar a las fuerzas democráticas, estos golpes facilitan la destrucción de las condiciones políticas de la democracia”.⁵⁸

O sea, de cara a circunstancias donde el pretorianismo campea por sus fueros, resultan nulos, o por lo menos insuficientes, los esfuerzos de la ciudadanía por construir un sistema de gobierno caracterizado por el respeto y vigencia de las libertades políticas y civiles consustanciales con la modernidad. Visto el asunto desde esta perspectiva, la advertencia de Falcón Briceño, ajustada plenamente al presente en que la pronunció, adquirió su real esencia con el correr de los años habida cuenta de que el futuro del ensayo democrático, de una u otra manera, devino determinado, como factor importantísimo aunque no único, por las secuelas de los pronunciamientos militares ocurridos aquel lustro.

Dicho de otra forma, si bien el trance se superó y con el abatimiento del complot de junio del 62 llegó a creerse a pie juntillas que el golpismo había sido derrotado en estos predios, tal conclusión se evidenció completamente errada

⁵⁷ Víctor Hugo Morales, *op.cit.* p. 247.

⁵⁸ “Reunida la OEA: Venezuela pide acción contra golpes militares”, en *El Nacional*, Caracas, 31 de julio de 1962, p.s/n.



pues aquellas aguas generaron los lodos que resquebrajaron la institucionalidad tres décadas después, al punto que los golpistas de antaño sirvieron de modelo para los emergentes y hasta jugaron papel protagónico en los sucesos de febrero y noviembre de 1992 y en la recomposición del poder político resulta de dichos alzamientos. Vale decir, la conspiración militar y los deficientes grados de profesionalismo castrense explicitándose sin tapujos como constante histórica en las postrimerías del siglo XX y los albores del siglo XXI. Carencia de profesionalismo a la cual no escapó la marina de guerra a pesar de romper con ello buena parte de los moldes del análisis teórico.

De colofón, un comentario amargo construido a partir de cierto dato anecdótico. Hasta el momento de teclear las presentes líneas, la única gráfica reporteril venezolana merecedora del premio “Pulitzer” (lo ganó en 1963 además de obtener el galardón “World Press Photo” en 1962) la captó Héctor Rondón Lovera del diario *La República* durante El Porteñazo. En ella se observó al capellán de la base naval Luis María Padilla auxiliando al moribundo cabo segundo Andrés de Jesús Quero, plaza del Batallón Piar. Ironía implícita y vergüenza generada, esta estampa criolla le dio la vuelta al mundo mostrando crudamente la peor de las consecuencias del secular golpismo actuante en estas tierras. Todavía se está a la espera de otra fotografía digna del “Pulitzer”: aquella donde se refleje el entierro de la barbarie y la entronización definitiva de la paz y la armoniosa convivencia política. Ojalá.

HISTORIA MILITAR Y NAVAL MEXICANA DEL SIGLO XIX (1988-2013). UN ESTUDIO INTRODUCTORIO

Mexican Naval Military History and XIX century (1988-2013). An introductory study

María Eugenia Arias
Gómez

Mexicana; profesora-investigadora en el Instituto Mora. Doctora en Historia por la Universidad Nacional Autónoma de México; miembro del Sistema Nacional de Investigadores, nivel 1, y de la Comisión de Estudios Históricos de la Escuela Médico Militar. Sus líneas de investigación son historia e historiografía regionales de México contemporáneo. Correo Electrónico: marias@mora.edu.mx

Recibido: 29/07/2014

Aprobado: 29/08/2014

Resumen: El trabajo da a conocer una bibliografía sobre historia militar y naval de México en el siglo XIX, que fue publicada en este país entre 1988 y 2013. Contiene un estudio introductorio donde observamos las condiciones del periodo en que se desenvuelve el quehacer histórico; la infraestructura y las instituciones notables en su desarrollo; las tendencias, los espacios, periodos, temas, autores, géneros y tipos relevantes en esa producción. Asimismo, la distinción a un médico militar, quien ha organizado congresos a nivel internacional en torno a dicha historia y ha promovido la publicación de investigaciones presentadas en ellos. Al final, incluye la relación de obras clasificadas por materias.

Palabras claves: Balance historiográfico, fuentes históricas, historia e historiografía militar y naval, historiadores empíricos y profesionales.

Abstract: The work reveals a bibliography about naval and military history of Mexico in the 19th century, which was published in this country between 1988 and 2013. It contains an introductory study where we observe the conditions of the period in which evolves the historical work; infrastructure and the notable institutions in their development; trends, spaces, periods, themes, authors, genres and relevant types in



that production. Likewise, the distinction to a military doctor, who has organized conferences worldwide around this story and has promoted the publication of research presented in them. In the end, includes the relationship of works classified by subject.

Key words: Historiographic balance, historical sources, military and naval historiography and history, empirical and professional historians.

“Una de las formas en que un campo académico hace balance de sí mismo es considerando su historia”.

Hayden White¹

1. Introducción

En una fase temprana de la profesionalización de la historia en los Estados Unidos Mexicanos, Edmundo O’ Gorman escribió “Cinco años de Historia en México”; un breve artículo que data de 1945 y donde informó acerca de los quehaceres y las tendencias que destacaban en el campo de las disciplinas históricas durante el entonces último lustro. Don Edmundo se planteó que: “[...] siendo de la misma arma y no por accidente hombre de carne y hueso, de pasiones y gustos ¿cómo no dar la preferencia a aquellos que a uno le parece merecerla?”² solicitó que no se llamara a nadie a engaño, ni se diera por ofendido el omitido y que mala fe no la había; en uno de los apartados le pareció conveniente distinguir las *Instituciones*, las *Publicaciones* y *Otras Actividades*, y en relación al primer asunto dejó un concepto sugestivo: “instituciones, que son las personas”.³ Después de él, varios autores observaron el curso de la historiografía mexicana en distintos periodos para dar cuenta

¹ Hayden White, “El texto histórico como artefacto literario”, texto de la versión electrónica en: <http://www.scribd.com> publicado en *Tropics of Discourse and Figural Realism*, The Johns Hopkins University Press, trad. Verónica Tozzi y Nicolás Lavagnino, “*El texto histórico como artefacto literario y otros escritos*”, Ed. Paidós, ICE de la Universidad Autónoma de Barcelona, s. l., s. a.

² Edmundo O’ Gorman, “Cinco años de historia en México”, *Filosofía y Letras. Revista de la Facultad de Filosofía y Letras*, t. X, núm. 20, octubre-diciembre 1945, México, pp. 167-183, p. 167.

³ *Idem.*

de sus singularidades a modo de notas, síntesis y visiones extensas;⁴ estudios que constituyeron repastos historiográficos, modelos a seguir, en los que emprendieron la tarea de revisar y contribuir a nuestro propio campo.

El objetivo principal de este trabajo⁵ es aportar una base para investigaciones futuras en torno a temas y hechos castrenses y navales del México decimonónico; para ello propongo una relación de escritos⁶ clasificada por materias,⁷ —textos publicados en el país durante 1988 a 2013—, que

⁴ Wigberto Jiménez Moreno, “50 años de historia mexicana”, *Historia Mexicana*, vol. 1, núm. 3, ene.-mar., 1952, México, pp. 449-455; Edmundo O’ Gorman, “Tres etapas de la historiografía mexicana”, en *Anuario de historia*, UNAM-FFL, año II, 1962, México, pp. 11-19; Enrique Florescano, “Notas sobre la producción histórica en México”, *La palabra y el hombre. Revista de la Universidad Veracruzana*, 2a época, núm. 43, jul.-sept., 1967, Xalapa, pp. 525-547; Miguel León Portilla, “Tendencias en las investigaciones históricas de México”, *Las humanidades en México, 1950-1975*, UNAM-Consejo Técnico de Humanidades, México, 1978, pp. 43-90; Luis González, “75 años de investigación histórica en México”, en *México, setenta y cinco años de Revolución. IV. Educación, cultura y comunicación. 2*, INEHRM/FCE, México, 1988, pp. 651-704; Álvaro Matute, “Notas sobre la investigación histórica en México”, en *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, año XXXV, núm. 135, ene.-mar., 1989, México, pp. 49-56 y “La historia en México (1984-2004)”, en *Mexican Studies/Estudios Mexicanos*, vol. 20, núm. 2, Summer, Berkeley, 2004, pp. 327-342; Álvaro Matute y Evelia Trejo, “Veinte años de historia de la historia en México”, en *Memorias del Simposio de Historiografía Mexicanista*, nota introductoria María Teresa Franco, Comité Mexicano de Ciencias Históricas/Gobierno de Morelos/UNAM-IIH, México, 1990, pp. 3-25; Ernesto de la Torre Villar, *La historiografía en México, 1942-1992*, Seminario de Cultura Mexicana, México, 1992, y Evelia Trejo, “Historia Mexicana”, en *Léxico de la Política*, comp. Laura Baca Olamendi *et al.*, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales/CONACYT/Fundación Heinrich Böll/FCE, México, 2000, pp. 310-316.

⁵ Una versión resumida la presenté como ponencia con el título: “Historia militar mexicana del siglo XIX; revisión y balance historiográficos, 1988-2012”, en el “V Congreso Internacional de Ciencias Históricas en Venezuela y I Simposio Internacional: la Historia Militar en México e Hispanoamérica, siglo XIX. Enfoques, Balances, Perspectivas”, que se llevó a cabo en Barquisimeto, Venezuela, del 23 al 26 de julio de 2013. Agradezco a la doctora Evelia Trejo Estrada; al general de brigada, médico cirujano Luis Limón Limón, al general brigadier, médico cirujano Clever A. Chávez Marín y al mayor médico cirujano Antonio Moreno Guzmán, por sus comentarios a la versión inicial.

⁶ Enlisto otros de tipo electrónico, visual y fílmico.

⁷ 1 Antologías, calendarios, diccionarios, documentos y guías de archivos; 2 Arte, educación y estudios teóricos; 3 Biografías y estudios sobre personajes; 4 Cuentos, novelas, semblanzas; 5 Historia del Ejército y de la Armada de México; 6 Estudios diplomáticos, económicos y



localicé en varias bibliotecas de la ciudad de México,⁸ en los libros que coordinó Clever Alfonso Chávez Marín⁹ y en otros sobre historia naval como *Historia General de la Secretaría de Marina-Armada de México [...]*.¹⁰ El origen de esas obras es bien distinto: muchas son fruto académico de años; algunas existen por el interés de rescatar hechos, a manera de crónica; la historia de instituciones o con el fin de compilar documentos, etc.; otras por el afán de cultivar la historia o bien, porque se quiso transmitirla en forma literaria. Incluyo aquí además un estudio introductorio donde observo las condiciones del periodo en que se desenvuelve el quehacer histórico, distingo los rasgos y realizo un balance de los materiales, destaco algunos y también a varios de sus creadores e impulsores, en especial al mencionado Chávez Marín, médico militar que ha promovido eventos a nivel internacional acerca de dicha historia, así como la edición de frutos obtenidos en ellos.

1988, año del que parte el periodo, *lo considero clave en esta investigación para delimitar el enorme monto de la producción histórica.* En él salió a la luz un capítulo de Luis González y González en el que consideró los rasgos de la investigación histórica en México durante cinco quindenios. Hubo además un

políticos; 7 Estudios sociales y Guerra de castas; 8 Geografía histórica, estadística, ingeniería, jurisprudencia y medicina; 9 Guerra de Independencia; 10 Invasión española, Guerra de Texas, Invasión norteamericana, Guerra de Reforma e Intervención francesa.

⁸ Me refiero a las siguientes bibliotecas: Nacional, Central, Rafael García Granados, México, Daniel Cosío Villegas, Eusebio Dávalos, Francisco Xavier Clavijero y Ernesto de la Torre Villar.

⁹ *Memoria del Primer Simposio Internacional de Historia Militar de México*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C., Guadalajara, Jalisco, 2001; *Estudios Militares Mexicanos. II Simposio Internacional de Historia Militar*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C., México, 2006; *Estudios Militares III. IV Simposio Internacional de Historia Militar. La Evolución de las Fuerzas Armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C., Departamento Editorial/Universidad del Valle de Atemajac/ Amateditorial, S. A. de C. V., Zapopan, Jalisco, 2007; *Estudios Militares Mexicanos IV. V Simposio Internacional de Historia Militar. La evolución de las fuerzas armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C./El Colegio de Jalisco, México, 2008, y *Estudios militares mexicanos VI. Las luchas por la independencia y Revolución Mexicana*, pról. Aristarco Regalado, Asociación Internacional de Historia Militar A.C./Temacilli Editorial, Guadalajara, Jalisco, 2013.

¹⁰ *Historia General de la Secretaría de Marina- Armada de México. Su desarrollo histórico, de la época prehispánica a la posrevolución. Tomo I*, Secretaría de Marina-Armada de México-Estado Mayor General-Unidad de Historia y Cultura Naval/INEHRM, México, 2012.

encuentro académico en Oaxtepec, Morelos,¹¹ donde se dieron cita nacionales y extranjeros con el fin de realizar un balance de la historiografía mexicana, ponerse al corriente, algunos desde 1969;¹² asimismo para polemizar sobre cómo transmitir inquietudes, proponer temáticas, espacios y tiempos distintos en etapas históricas nacionales, caracterizar los métodos, la interdisciplinariedad, las perspectivas, bases, técnicas, los hallazgos, tropiezos y avances en sus trabajos; para señalar la recuperación de ciertos archivos, el manejo de fuentes alternativas como la literatura y, asimismo, destacar la importancia de enseñar y divulgar el conocimiento histórico. En ese evento de 1988 y en el mencionado escrito de González, paradójicamente, casi nada se trató sobre la historia en cuestión.¹³

Sin embargo, datan de entonces tres obras fundamentales relacionadas con el tema de este trabajo: “El Archivo Histórico Militar de México”, que es una reseña de Héctor Cuauhtémoc Hernández Silva, publicada en *Historia Mexicana*, en la que trató las particularidades del acervo y esperó que su estudio sirviera “para atenuar el velo del misterio acerca del material que se resguarda en el AHMM”.¹⁴ También se publicó *Los militares y la política en América Latina*, de Pablo González Casanova, y se reeditó *La intervención francesa en México: la historia de la expedición militar francesa enviada por Napoleón III para establecer el Segundo Imperio Mexicano*, del general Luis Garfías Magaña.¹⁵

¹¹ Organizado por el Comité Mexicano de Ciencias Históricas con apoyo del gobierno del estado de Morelos, se celebró del 11 al 14 de octubre de 1988. *Memorias, ob. cit.*, p. XV. Ver: Matute y Trejo, “Veinte”, *ob. cit.*

¹² Aludo a la 3ª reunión de historiadores mexicanos y norteamericanos con el mismo fin, llevada a cabo del 4 al 7 de noviembre de 1969, también en Oaxtepec, Morelos. Véase: *Investigaciones contemporáneas sobre historia de México. Memoria de la tercera reunión de historiadores mexicanos y norteamericanos, Oaxtepec, Morelos, 4 a 7 de noviembre de 1969*, UNAM/El Colegio de México/Universidad de Texas, México, 1971.

¹³ Véanse: Christon I. Archer, “History of the Independence of Mexico: Views and Interpretations of, 1810-1821 since Oaxtepec, 1969”, en *Memorias, ob. cit.*, pp. 119-131; Guadalupe Jiménez, “Hacia una visión realista de la insurgencia y una visión insurgente de los realistas”, en *Memorias, ob. cit.*, pp. 105-118, y Martha Loyo *et al.*, “La enseñanza de la historia de México vista por medio de una muestra representativa de los textos de historia destinados a la enseñanza media básica”, en *Memorias, ob. cit.*, pp. 813-836.

¹⁴ Héctor C. Hernández, “El Archivo Histórico Militar de México” en *Historia Mexicana*, El Colegio de México-CEH, vol. 38, núm. 1 (149), jul.-sept., 1988, pp. 127-141, p. 140.

¹⁵ *Ibid*; Pablo González Casanova, *Los militares y la política en América Latina*, Océano, México, 1988; Luis Garfías, *La intervención francesa en México: la historia de la expedición*



2. Infraestructura e instituciones

Entre 1988 y 2013, la profesionalización del quehacer histórico se ha consolidado en México y su principal infraestructura la constituyen las universidades, los institutos, colegios, centros donde se llevan a cabo y fomentan la investigación, la docencia a nivel superior, la formación de recursos humanos; en los que se han especializado profesores-investigadores y alumnos en el campo de la historia y en áreas científico-sociales, quienes reciben becas, estímulos, se benefician de los contratos interinstitucionales y canalizan sus trabajos, que son publicados por lo general en sus propios lugares.

Instituciones “que son las personas”; que no tendrían razón de ser sin otros individuos que las integran, como los que contribuyen en la parte administrativa u organizan la biblioteca y dan servicio a los usuarios, mismas que viven del Estado, cuya mayoría depende de una secretaría a la que rinden cuentas de sus haberes o a otra instancia, por ejemplo el CONACYT, algunas de ellas descentralizadas, las que a la vez que promueven exigen determinado número de productos, cursos, tesis dirigidas cuando evalúan y para que la institución logre, mantenga un nivel “de excelencia”. Aquéllas en las que los sujetos aspiran a tener estímulos por su desempeño o llegar al SNI, permanecer y ascender en él, y donde durante años han reunido a quienes viven hoy su etapa adulta cercana a la vejez y fueron investigadores en ciernes en los ochenta; los que comparten con generaciones más jóvenes formadas en los noventa, en el nuevo siglo y que conviven en un clima enrarecido, además competitivo.

A lo largo de cinco lustros, la adquisición, preservación y apertura de archivos; el rescate y la clasificación de documentos, su microfilmación; la valoración de otras fuentes como la novela, la novela histórica, la fotografía, el cine y las entrevistas de historia oral; la conservación y el acrecentamiento de acervos bibliográficos; la promoción de publicaciones periódicas, de libros colectivos y de un solo autor; la edición de revistas especializadas y de divulgación; el acceso a ellos por medio virtual; las premiaciones; los encuentros académicos en congresos, coloquios, talleres, simposios, diplomados, homenajes; el diálogo entre pares, con científicos sociales, alumnos y un público lector mayor; la

militar francesa enviada por Napoleón III para establecer el Segundo Imperio Mexicano,
Panorama, México, 1988; 1ª ed. 1980.

existencia de sociedades culturales; la revisión de programas y libros para la enseñanza básica de la historia de México, etcétera, han enriquecido la historiografía y al quehacer de quienes cultivamos el campo por vocación.¹⁶

En el terreno militar y naval caben ciertos avances: el surgimiento de museos, revistas, libros y folletos; la existencia de asociaciones con hemerotecas, bibliotecas, fondos fotográficos propios; la simbiosis entre científicos sociales, historiadores empíricos y profesionales en reuniones periódicas como juntas, jornadas, simposios, donde se exponen asuntos histórico militares y navales; los convenios interinstitucionales; la continuidad de grupos entregados al cultivo de la historia de su institución,¹⁷ el rescate y resguardo de fuentes escritas, de imágenes; la creación de otras, como las de voz. En particular menciono el apoyo a los estudiosos de temas navales, quienes tienen acceso al Archivo General de la Secretaría de Marina-Armada de México y han contado con la promoción y publicación de sus productos por parte de la propia secretaría y la Unidad de Historia y Cultura Naval.

Por su parte la Secretaría de la Defensa Nacional ha impulsado desde fines de 1985 los trabajos de microfilmación en la Dirección de Archivo de la Secretaría de la Defensa, los del Archivo Histórico, los del Fondo Siglo XIX, así como los de una buena cantidad de expedientes personales correspondientes a los archivos de Cancelados y Pensionistas. Hay que denotar que a partir de 1986 y gracias al general Luis Garfias, quien por breve periodo estuvo al frente del Archivo Histórico Militar de México, este repositorio fue trasladado al recinto donde se ubica actualmente, y que en él, señaló Bernardo Ibarrola, “[...] se permitió –como nunca antes y nunca hasta ahora- que [...] civiles estudiaran en él [...]”;¹⁸ aunque todavía en 1988, advirtió Héctor Hernández, no se prestaban las micropelículas al público, ni se le permitía microfilm,

¹⁶ Trejo, “Historia”, *ob. cit.*, pp. 310-311; Matute, “Notas”, *ob. cit.*, pp. 49 y 51-52 e “Historia”, *ob. cit.*, pp. 329, 331-333 y 339, y Florescano, “Notas”, *ob. cit.*, p. 532.

¹⁷ Un ejemplo es la Comisión de Estudios Históricos de la Escuela Médico Militar.

¹⁸ Bernardo Ibarrola, *Juan Manuel Torrea: biógrafo de banderas; una aproximación a la historiografía militar mexicana*, present. Eugenio Hernández, Gobierno del Estado de Tamaulipas/Comisión Organizadora para la Conmemoración en Tamaulipas del Bicentenario de la Independencia y Centenario de la Revolución Mexicana, Ciudad Victoria, 2010, (Clásicos de la historiografía mexicana del siglo XX), p. 194.



fotografiar y fotocopiar los materiales;¹⁹ condición que dificultó el proceso investigador de connacionales, mas no siempre el de extranjeros, interesados en temas y personajes históricos militares del país.²⁰

En la producción histórica que versa sobre asuntos, actores, episodios militares y navales de México en el siglo XIX, salida a la luz en el mismo país entre 1988 y 2013, observo reediciones, la recurrencia de coediciones, la participación oficial de instituciones, secretarías y gobiernos estatales, la de centros de investigación, asociaciones y casas independientes, asimismo una causa por la cual se dispararon las publicaciones a partir de 2010: la conmemoración del bicentenario del inicio de la Independencia. Distingo entre otros, la presencia de la Secretaría de la Defensa Nacional, la Secretaría de Marina-Armada de México y la Asociación Internacional de Historia Militar, A. C. Aquí habría que sugerir que se dé noticia de la existencia de fuentes escritas y archivos históricos en los siguientes planteles: la Escuela Militar de Clases, la Escuela Médico Militar, la Escuela Militar de Odontología, la Escuela Militar de Ingenieros, la Escuela Superior de Guerra y la Escuela Militar de Enfermeras, el Heroico Colegio Militar, el Colegio de Defensa Nacional; además la Heroica Escuela Naval Militar, la Unidad de Historia y Cultura Naval, el Centro de Estudios Superiores Navales de la Secretaría de Marina-Armada de México, etcétera.

3. Tendencias, espacios, temas y periodos

Una revisión de las preocupaciones y tendencias en el proceso historiográfico mexicano se realizó de julio a septiembre de 2000 en un evento académico que organizó Conrado Hernández en el Colegio de Michoacán, quien luego coordinó *Tendencias y corrientes de la historiografía mexicana del siglo XX* (2003), donde se destacaron como vertientes principales: la historiografía positivista y su herencia; la liberal; la conservadora; la de izquierda; la historia de las ideas; la de las mentalidades; la teoría de la dependencia y la corriente francesa de los *Annales*.

En la parte introductoria de ese libro, Hernández señaló que los enfoques para ver el pretérito revelaban orientaciones surgidas sobre todo de escuelas

¹⁹ Hernández, "Archivo", *ob. cit.*, p. 139.

²⁰ Véase en la Relación de Materiales: García Muñoz y Fristche, *Niños*, 1989.

europas y “una relación estrecha entre las ideas originadas en corrientes de pensamiento de mayor magnitud [...]”,²¹ agregó que “si hay una ‘industria historiográfica’ (como afirma M. de Certeau) [...]”, debemos reconocer que muchos estudios “son ‘centralistas’ en el sentido de que sus valoraciones” se basan en obras de historiadores “concentrados en la capital”.²²

Hay que resaltar, sin embargo, que este rasgo ha variado gradualmente en México. Las investigaciones y la escritura de materiales históricos se han realizado, sí, con ese carácter centralista; pero la producción de historiadores locales ha sido continua: porque es un quehacer permanente en nuestro país.²³ Con las aportaciones de cronistas, aficionados y profesionales de los estados, incluyendo los de autores del Distrito Federal, se ha fomentado la descentralización en los tres últimos decenios, gracias a que se ha abierto paso una corriente: la histórica regional.

A esos impulsos hay que agregar que la edición de *Pueblo en vilo. Microhistoria de San José de Gracia* en 1968, así como de otros escritos posteriores de Luis González y González, que definen el método de la microhistoria y de dicha corriente, tendencia o perspectiva, han incrementado la creación de textos que permiten alcanzar, particularizar, lo que atañe a la realidad pasada a nivel local, estatal y comarcano. Ello coincidió además con la política descentralizadora que echó a andar el gobierno en los años ochenta, cuando se observa un *boom* en la producción. De acuerdo con Ernesto de la Torre Villar, para 1992: “El trabajo [...] dejó] de ser centrista, aun cuando en el centro existan más instituciones y [...] número de cultores. Vastas regiones del país han enriquecido su historiografía”.²⁴

La posición histórica conocida genéricamente como regional, ha nutrido los acervos con trabajos, recuperación de documentos, libros, folletos, testimonios gráficos y orales, fotografías, mapas, películas u otras fuentes; ha procurado que ellos se resguarden y regresen a sus lugares de origen y

²¹ Conrado Hernández López, coord., *Tendencias y corrientes de la historiografía mexicana del siglo XX*, El Colegio de Michoacán/IIH-UNAM, Zamora, Michoacán, 2003, p. 13.

²² *Ibid.*, p. 15.

²³ María Eugenia Arias, *Cosecha histórica regional en México, 1890-1915*, Instituto Mora, México, 2008.

²⁴ Torre, *Historiografía*, *ob. cit.*, p. 380.



ha promovido la creación de nuevos espacios de investigación. Poco a poco derivaría y llevaría a profundizar en estudios sobre familias, género, elites, sectores, temas, personajes, instituciones, actores sociales, hechos, etc. en muchos sitios del país, destacando entre ellos los referentes a asuntos militares y navales.

Y es aquí que distingo a esa tendencia histórica regional como una de las principales en las obras acerca de la historia militar y naval mexicana del siglo XIX que localicé, aclarando que ellas aluden también a una variedad de enfoques, con lo que señalo el carácter interdisciplinario que prevalece en buen número de los escritos. Con detenimiento habría que ver si continúa en éstos la tradicional postura maniquea que auspicia la “historia de bronce”, que lleva a concebir etapas, fechas, sucesos y figuras cubiertos de gloria, y a resaltar la presencia de héroes y villanos.

Los sitios donde se publican esos materiales en el periodo 1988 a 2013, sugieren la promoción de los estudios en cuestión. El monto de ediciones sigue siendo enorme en la ciudad de México, en ella se dio a la luz cerca de las $\frac{3}{4}$ partes del cúmulo que hallé;²⁵ fuera del país se nota el interés en dar a conocer la historia en cuestión,²⁶ siendo relevante el número de obras impresas sobre

²⁵ Le siguieron: Zapopan y Guadalajara, Jalisco; Monterrey, Nuevo León; Morelia y Zamora, Michoacán; Veracruz y Xalapa, Veracruz; Guanajuato, Guanajuato; Durango, Durango; Ciudad Victoria, Tamaulipas; San Luis Potosí, San Luis Potosí; Toluca, Estado de México; Cuernavaca, Morelos y Culiacán, Sinaloa.

²⁶ Entre esos años: Karl J. Bauer, *The Mexican war 1846-1848*, (New York, 1992). Steven R. Butler (ed.), *A Documentary History of the Mexican War* (Texas, 1995). René Chartrand, *Santa Anna's Mexican Army 1821-1848*, Oxford, UK, 2004). Will Fowler, *Malcontents, rebels, and pronunciados: the politics of insurrection in nineteenth-century México* (London, 2012) y *Military political identity and reformism in independent Mexico: an analysis of the Memorias de guerra, 1821-1855* (London, 1996). Michel Vovelle, Manuel Chust, José Antonio Serrano, eds., *Escarapelas y coronas: las revoluciones continentales en América y Europa, 1776-1835* (Caracas, 2012). William Anthony de Palo, *The Mexican national army, 1822-1852*, (Texas, 1997). Mark Crawford, *Encyclopedia of the Mexican-American War* (Santa Bárbara, 1999). Leonne M. Hudson, editor, *Woodson Smith, Gustavus, Company "A" Corps of Engineers, U.S.A, 1846-1848, in the Mexican War*, (Ohio, 2001). Elvia Duque Castillo, *Aportes del pueblo afrodescendiente: la historia oculta de América Latina*, (Bloomington [2013]). *Encyclopedia of U.S. military interventions in Latin America*, Alan L. McPherson, editor, (Santa Bárbara, 2013, 1 recurso en línea). Stephen Morillo, *What is military history?* (Cambridge, 2013).

todo en urbes españolas.²⁷ De acuerdo con los títulos, los lugares investigados son: Alta California, la frontera con Estados Unidos, Hispanoamérica, Nuevo México, el noroeste de la República y el país; los estados de Chihuahua, Guanajuato, Guerrero, Jalisco, el de México, Michoacán, Morelos, Nuevo León, Quintana Roo, San Luis Potosí, Tamaulipas, Veracruz; la ciudad de México, otras capitales, algunos pueblos, puertos y parajes.

En relación a los temas, hay trabajos que giran específicamente en torno a lo militar y lo naval; a la antropología, la diplomacia, la economía, la

²⁷ Julio Albi, *Banderas olvidadas: el ejército realista en América* (Madrid, 1990). Enrique Krauze, *Siglo de caudillos: biografía política de México, 1810-1910*, (Barcelona, 1994). Juan Ortiz Escamilla, *Guerra y gobierno: los pueblos y la independencia de México*, (Sevilla, 1997). Jorge Victoria Ojeda, *Las torres de vigía en Yucatán: una manifestación histórica de la proyección hispana a ultramar* (Madrid, 2007). Manuel Chust e Ivana Frasset, eds., *La patria no se hizo sola: las revoluciones de las independencias iberoamericanas* (Madrid, 2012) y *Las independencias en América* (Madrid, 2009). Manuel Chust, ed., *Las independencias iberoamericanas en su laberinto: controversias, cuestiones, interpretaciones* (Valencia, 2010). Manuel Chust y Juan Marchena, eds., *Las armas de la nación: independencia y ciudadanía en Hispanoamérica* (Madrid, c. 2007); *Por la fuerza de las armas: ejército e independencias en Iberoamérica* (Castelló de la Plana, 2008). Manuel Chust, ed., *Revoluciones y revolucionarios en el mundo hispano* (Castelló de la Plana, 2000). Brian Hammet, “La reforma liberal en México: impacto y consecuencias, 1855-1876” en Manuel Chust, ed., *Revoluciones y revolucionarios en el mundo hispano* (Castelló de la Plana, 2000). Alicia Hernández Chávez, “La Guardia Nacional en la construcción del orden republicano” en Manuel Chust y Juan Marchena, eds., *Las armas de la nación: independencia y ciudadanía en Hispanoamérica* (Madrid, 2007). José Alfredo Rangel, “Milicias en el oriente de San Luis Potosí 1793-1813” en Manuel Chust, y Juan Marchena, eds., *Las armas de la nación: independencia y ciudadanía en Hispanoamérica* (Madrid, 2007). Antonio Serrano y Manuel Chust, “Milicia y revolución liberal en España y en México” en Manuel Chust, Manuel y Juan Marchena, eds., *Las armas de la nación: independencia y ciudadanía en Hispanoamérica* (Madrid, 2007). José Antonio Serrano y Luis Jáuregui, eds., *La corona en llamas: conflictos económicos y sociales en la independencia iberoamericana* (Castelló de la Plana, 2010). José Semprun, *Capitanes y virreyes: el esfuerzo bélico realista en la contienda de emancipación hispanoamericana*, (Madrid, 1999). Rogelio Altez, Luis Vavarro, Frédérique Langue et al., *Aires de libertad, miradas sobre el proceso emancipador hispanoamericano*, Sandra Olivero Guidobono, coord. (Sevilla, [2013]). *España y los Estados Unidos en la era de las independencias*, Eduardo Garrigues, Antonio López Vega, eds. (Madrid, 2013). *Las independencias hispanoamericanas: un objeto de historia*, Véronique Hébrard y Geneviève Verdo, edit. (Madrid, 2013). Eduardo González Calleja, *Las guerras civiles: perspectivas de análisis desde las ciencias sociales* (Madrid, [2013]). Manuel Chust e Ivana Frasset, *Tiempos de revolución: comprender las independencias iberoamericanas*, (Madrid, 2013).



educación, la medicina, la cartografía y la geografía histórica, al arte, el derecho, etc. Entre otros, sobresalen: los escenarios y actores; el bandolerismo; la batalla de Puente de Calderón; el batallón de San Patricio; la defensa de Chapultepec; los filibusteros; el surgimiento de la Armada nacional; la marina de guerra; la modernización naval; la guardia nacional; las guerras de Independencia, contra Texas, la de castas; la Invasión norteamericana; el movimiento de Ayutla; la guerra de Reforma; la Intervención francesa y el Segundo Imperio; las guerrillas; los indígenas; las milicias. También las temáticas se relacionan con asuntos de los archivos, el armamento, la cultura, el gobierno, los héroes; la política de guerra; el Ejército y la Armada de México... Abriendo y cerrando el compás, con periodizaciones tradicionales o novedosas, se miran los tiempos que van desde un día hasta varias centurias, la duración de una batalla, de un sitio, los lapsos de guerras, una etapa, época.

4. Sujetos, géneros y tipos

Autores, coautores, coordinadores, editores, historiadores empíricos y profesionales, los más de ellos hombres mexicanos, varios de éstos extranjeros naturalizados;²⁸ ellos han contribuido a producir fuentes históricas sobre asuntos militares y navales del México decimonónico, salidas a la luz en este país entre 1988 y 2013. De mis connacionales cuyos datos localicé,²⁹ tenemos a: Dos almirantes y dos vicealmirantes; seis militares, uno es además ingeniero; cuatro médicos militares; veintiocho historiadoras, una de éstas al servicio del Ejército, tres al de la Armada de México, veintisiete historiadores, en ambos géneros algunos son latinoamericanistas; un bibliólogo e historiador; dos y una historiadores del arte; dos médicos; dos arquitectos y una arquitecta; un geógrafo e historiador; dos geógrafos; un antropólogo y dos antropólogas; un arqueólogo; un especialista en ciencias sociales; nueve abogados, uno de ellos politólogo y otro economista; una economista; tres sociólogos; tres politólogos; una comunicóloga; tres de estudios internacionales; un contador; un productor y realizador independiente de video, cine y televisión; catorce

²⁸ Ejemplos: Catherine Andrews y Jean Meyer.

²⁹ Hallé la mayoría de la información en internet; no enlisto las direcciones electrónicas por su gran monto.

autores tanto de novelas históricas, como de cuentos y ensayos, entre estos sujetos varios iniciaron en, o egresaron de, la carrera de Letras, hay un jurista, una historiadora, un historiador y un conductor de televisión.

En cuanto a los extranjeros,³⁰ la mayoría se dedica a la historia y se especializa en estudios latinoamericanos; algunos a la geografía histórica y las relaciones internacionales. Hallé a un profesor de historia alemán; tres geógrafos, de los cuales dos son españoles y uno estadounidense; un antropólogo compatriota de éste; un periodista español; diecisiete historiadores: tres españoles; ocho estadounidenses; un francés; un holandés; un inglés; dos canadienses; un portorriqueño, y dos historiadores navales, uno chileno y otro peruano.³¹

Aparecen como autores también: varias instituciones, un evento académico, incluso México; algunos sujetos pertenecen a otra época y están en la Relación de Materiales porque su obra sobre asuntos militares del XIX se reeditó, casi siempre como facsímil, casos de: Ramón Isaac Alcaraz, Francisco Bulnes, Alfredo Chavero, Heriberto Frías, Genaro García, Antonio López de Santa Anna, José María Vigil y Juan B. Híjar y Haro; o además se tradujo y prologó en el periodo de estudio, como una de John S. D. Eisenhower.

Los autores de alguna u otra forma han aportado a la historiografía tanto militar como naval contemporánea mexicana y han escrito, parafraseando a Evelia Trejo: por la inquietud de registrar con precisión los hechos, sin detenerse a pensar en las “teorías o filosofías explicativas del pasado que, de tiempo en tiempo, el historiador reclama para su quehacer [...]” y que dan mayor acento a las fórmulas “heurísticas”, sin privilegiar las “hermenéuticas”. Además, lo han hecho con una actitud diferente, en la que usan fuentes nuevas para responder

³⁰ A reiterar: sólo los autores cuyos datos localicé en internet, y sus escritos en torno a temas militares de México en el siglo XIX fueron publicados en este país entre 1988 y 2013.

³¹ Alemán: Gunter Kahle. Españoles: Juan Ramón de Andrés Martín, José Ignacio Muro Morales, Sigfrido Vázquez Cienfuegos, Manuel Chust, Manuel Ruiz Romero-Bataller y José Luis Villacañas. Estadounidenses: Aron Pollack, Don E. Dumond, Brian Connaughton, Clyde Gilbert Bushnell, Raymond B. Craib, Daniel S Haworth, Michael Hogan, Gary F. Kurutz, Miguel Mathes y Jordana Dym. Francés: Christophe Belaubre. Holandés: Raymond Buve. Inglés: Brian Hamnett. Canadienses: Christon Archer y Lawrence Douglas Taylor Hansen. Portorriqueño: Luis E. González Vales. Chileno: Carlos López Urrutia. Peruano: Jorge Ortiz Sotelo.



sus preguntas y se ve cómo: “ha crecido el número de hombres de letras que basan sus novelas en episodios históricos, pero también se ha presentado el caso de los historiadores que dan a conocer sus hallazgos, por medio de la novela”.³²

Hay otros que, de acuerdo con la misma Evelia y Álvaro Matute, se interesan en “alcanzar niveles de explicación más convincentes de causas y efectos [...]” y en hacer las “[...] operaciones que consideramos básicas de todo escrito acabado acerca del pasado: la investigación, la interpretación y la expresión”.³³ Una apreciación de Matute es que:

La teoría y la práctica de la *nouvelle histoire française* proscibieron tres ramas de la historiografía tradicional: la política, la militar y la diplomática. Se trataba de historias de minorías, de personas, de protagonistas y no de multitudes, de masas, de mayorías. Practicar cualquiera de esas tres ramas de la historiografía podía ser mal visto; hacerlo implicaba asumir un tradicionalismo o estar en la retaguardia[...].³⁴

En el siglo XX y décadas anteriores a 1988, la historiografía contemporánea de México se enriqueció con plumas de historiadores empíricos, profesionales navales y militares, así como médicos e ingenieros militares; menciono a algunos, cuyos estudios publicados en el país se refieren a hechos nacionales, sobre todo de la Revolución, al ejército y la marina mexicanos: Miguel Ángel Sánchez Lamago, Daniel Gutiérrez Santos, Juan Manuel Torrea, Jesús de León Toral, Luis Garfías Magaña;³⁵ Adrián Cravioto Leyzaola, Arturo López de Nava, Juan de Dios Bonilla y Enrique Cárdenas de la Peña.

A la par distingo a quienes tratan a personajes, temas teóricos, así como otros asuntos castrenses y navales correspondientes a México en el siglo XIX y sus textos se editaron de 1988 a 2013 en territorio nacional: Miguel C. Carranza, Pedro Raúl Castro Álvarez, Mario Lavalle Argudín, Carlos A.

³² Trejo, “Historia”, *ob. cit.*, pp. 311-313 y 315.

³³ Álvaro Matute y Evelia Trejo, “Introducción”, en *Escribir la Historia en el siglo XX. Treinta Lecturas*, Álvaro Matute y Evelia Trejo, editores, UNAM-IIIH, México, 2009, pp. 9-33, pp. 22 y 29.

³⁴ Álvaro Matute, “Historia Política”, en *El historiador frente a la historia. Corrientes historiográficas actuales*, UNAM-IIIH, México, 1992, (Serie Divulgación/1), pp. 69-78, p. 69.

³⁵ Ibarrola, *Juan, ob. cit.*, p. 193.

Martínez de Anda, María Delta Kuri Trujeque, Leticia Rivera Cabrieles y María Eugenia Rodríguez Ávila.³⁶Alfonso Corona del Rosal, Miguel Ángel Ibarra Bucio, Agustín Rivas Ramírez, Leopoldo Martínez Caraza, María Luisa Alavez Cataño, los citados Luis Garfías Magaña y Adrián Cravioto Leyzaola. Raúl Fuentes Aguilar, Clever A. Chávez Marín, Sergio Mendoza y Antonio Moreno Guzmán.

Los géneros y tipos que prevalecen en el monto de materiales son: monografías, biografías, crónicas, cuentos, ensayos, novelas históricas, semblanzas literarias; antologías, artículos, calendarios, capítulos de libros, diccionarios, folletos, guías de archivo, libros, memorias, síntesis, tesis, testimonios gráficos; documentales, discos compactos, películas. Aclarando que las obras escritas comprenden trabajos historiográficos y fuentes históricas que permiten acercarnos a los hechos, actores, temas militares y navales para conocerlos en diversos escenarios de México en el siglo XIX.

5. Un promotor de la historia militar y naval

Me refiero al general brigadier, médico cirujano retirado Clever Alfonso Chávez Marín (1933-), originario de Cintalapa, Chiapas, quien cursó la primaria en Tuxtla Gutiérrez, asimismo la secundaria y la preparatoria en el Instituto de Ciencias y Artes de Chiapas; se formó después en la ciudad de México entre 1951 y 1956 en la Escuela Médico Militar. Ha radicado casi siempre en la capital de Jalisco, donde conoció a historiadores como Michael W. Mathes, quien fue su gran amigo. En 1997, siendo miembro de la Asociación del Colegio Militar de Guadalajara, coordinó un encuentro académico para conmemorar el 150° aniversario de la gesta de los niños héroes, al que invitó a historiadores mexicanos, así como estadounidenses; se le sugirió entonces crear una sociedad para el estudio de la historia militar, relacionado en principio con la de Guatemala, y promover un evento; surgió así la Asociación Internacional de Historia Militar, A. C. El 1er congreso se llevó a cabo en la capital guatemalteca y en el 2000 con el respaldo de El Colegio de Jalisco, la Benemérita Sociedad de Geografía y Estadística de Jalisco, el Seminario de

³⁶ http://www.semar.gob.mx/unhicun/publicaciones_historicas/serie_varios/nacimiento_armada.pdf.



Cultura Mexicana Nacional, el Seminario de Cultura Mexicana de Guadalajara y CONACULTA.³⁷

De ese año 2000 al 2013, Chávez Marín organizó diez simposios internacionales de historia militar,³⁸ que en diferentes momentos se realizaron en Guadalajara, la ciudad de México y Zamora, con el apoyo de dichos seminarios, asociaciones y colegio, así como el de la Universidad de Guadalajara, el Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM y El Colegio de Michoacán, a los que han asistido historiadores profesionales y empíricos, científicos sociales, tanto hombres y mujeres formados en la carrera de las armas, como civiles. Además impulsó la publicación de trabajos en cinco volúmenes³⁹ —él como autor, editor y traductor—, con el auspicio de la Asociación Internacional de Historia Militar, A. C.

Clever Alfonso Chávez Marín es un hombre sencillo, estudioso de la historia mexicana y universal. Se interesó en ellas cuando era niño y con el tiempo se orientó a temas históricos médicos y en especial a los de la Revolución mexicana ya que, estando en el Hospital Militar, conoció a varios de sus veteranos, con los que platicó. Menciona que es autodidacta y sabe paleografía, reconoce que tiene influencia teórica de Luis González,⁴⁰ agrega que una de sus inquietudes ha sido rescatar documentos de acervos históricos militares de México y otros países, muestra de ello es la recuperación de “Toques militares de órdenes del ejército borbónico”,⁴¹ así como música mexicana

³⁷ Entrevista al general brigadier, médico cirujano retirado Clever Alfonso Chávez Marín, realizada por María Eugenia Arias Gómez, el día 21 de noviembre de 2012, en la ciudad de Guadalajara, Jalisco.

³⁸ Las ponencias han tratado sobre la historia naval y castrense hispanoamericana y estadounidense en distintas épocas, incluso acerca de la identidad y la pertenencia.

³⁹ Vale la pena decir que recientemente salió: *Estudios Militares Mexicanos V, La importancia de la historia militar*, Clever Alfonso Chávez Marín, coord., prólogo de Aurelio de los Reyes, Seminario de Cultura Mexicana/Asociación Internacional de Historia Militar A. C., México, 2014.

⁴⁰ Véase: Clever A. Chávez Marín, *Puente Grande o de Tlololotlan y su entorno*, Amateditorial, S. A. de C. V./Asociación Internacional de Historia Militar, A. C./Colectivo Cultural Pedro Garfías/Sociedad de Geografía y Estadística, México, 2012. En esta obra, el autor señala la necesidad de salvar el monumento; aplica el método de la microhistoria y la perspectiva histórica regional para observar el pasado del centro-occidente de México, en particular de Jalisco.

⁴¹ Clever Chávez Marín, “Toques militares de órdenes del ejército borbónico”, en *Estudios Militares III.*, *ob. cit.*, pp. 85-94. Otras: “Creación de las Milicias de Mazatlán”, en Clever

y estadounidense de la invasión, 1846-1848. Participó como narrador en 48 cápsulas históricas sobre esta guerra, salidas al aire de 1996 a 1997 y en varias estaciones radiodifusoras del país; tradujo del inglés, además de otras, un documental sobre el “Batallón de San Patricio”, mismo que relató y que se encuentra en la videocinta producida por Lance Hool. Sus investigaciones en archivos estadounidenses, españoles y nacionales le permitieron elaborar trabajos, algunos aún inéditos.⁴² ...Sin temor a equivocarme, puedo afirmar que gracias a todo ello y a la producción histórica militar que promueve, se ha nutrido la historiografía nacional.

6. Conclusión

Llegado el momento de revisar y revitalizar la historia castrense y naval con el fin de que adquiera una entidad propia, sería positivo hacer a un lado la visión que estimó el quehacer histórico militar como tradicional; que se procure la formación de jóvenes al servicio de las armas como historiadores profesionales; que los estudios militares y navales contemporáneos de los países hispanoamericanos continúen presentándose en eventos académicos y que se busque el apoyo económico para su publicación.

Es necesario saber qué hay; que se rescaten, preserven y den a conocer las fuentes cuyos temas giran alrededor de esa rama del conocimiento histórico; este objetivo se lograría teniendo auspicio, tiempo y paciencia, dado que el cúmulo de obras editadas en el siglo XX y los años que han corrido en la centuria presente, en tiempo anterior inclusive, es gigantesco. También, salvar del olvido a sus creadores e impulsores; hacer pesquisas, análisis, síntesis, balances nuevos, que ayuden a plantear ejes temáticos, delimitar periodos y espacios propios; lo que pertenece al campo histórico militar y naval.

[...], coord., *Estudios Militares Mexicanos IV. V, ob. cit.*, pp. 103-122 y “El ejército borbónico de la Nueva España”, en Clever [...], coord., *Memoria del Primer Simposio [...], ob. cit.*, pp. 67-86.

⁴² Están inéditos: “El servicio de sanidad militar en la guerra de intervención norteamericana, 1846-1848”, que expuso en las Primeras Jornadas Nacionales de Historia de la Escuela Médico Militar, México, 2007 y “El sitio de Querétaro”, en el IX Simposio Internacional de Historia Militar, Zapopan, Jalisco, 2012.



Creo conveniente preguntarnos si la historia en cuestión y el relato escrito en torno a ella tienen carácter fundacional en México y en otras naciones hispanoamericanas. Asimismo, elaborar una genealogía de autores militares y distinguir a los egregios, para lo cual sugiero que se investigue con base en el método de las generaciones;⁴³ entre otros alcances, permitiría agruparlos, conocer su contexto histórico y comprender la época que les tocó vivir. Las obras que enuncio a continuación, permiten ver ópticas distintas con las que se escribió sobre el pasado de México en el siglo XIX relacionado con asuntos militares y, lo reitero, que fueron publicadas de 1988 a 2013 en mi país.... Resta decir que estaré satisfecha si el presente trabajo sirve como una base o un punto de inicio al emprender futuros estudios.

Relación de materiales clasificados

Antologías, calendarios, diccionarios, documentos y guías de archivos

Antología de textos: la Reforma y el Segundo Imperio, (1853-1867), intr. y selec. de textos Silvestre Villegas Revueltas, UNAM-IIH-Coordinación de Humanidades, Programa Editorial, México, 2008 (B. del estudiante universitario, 145).

Archivo de la Suprema Corte, inventario del Archivo del Tribunal de Guerra y Marina, 1816-1854, transc. Linda Arnold, UNAM-IIJ, México, 1996 (Serie Varios, 77).

Archivo General del Estado de Nuevo León, Ramo Militar: catálogo, 1797-1848, Leslie Aguilar Bernal, [Juan Pedro Rivera de la Rosa], Monterrey, El Archivo, 1990, 2 v.

Archivo Histórico de Durango, [*Catálogo del...*] correspondencia de la comandancia principal: división militar, 1845, Archivo Histórico de Durango, Departamento de microfilmación, Durango, c. 1992.

Ávila, Alfredo y Virginia Guedea, eds., *Colección de documentos para la historia de la guerra de independencia de México de 1808 a 1821 [recurso electrónico], coleccionados por J. E. Hernández y Dávalos*, UNAM-IIH, México, 2010, (Serie documental/IIH, 29).

⁴³ Julián Marías, *El método histórico de las generaciones*, 4ª ed., Editorial Revista de Occidente, Madrid, 1967, (Selecta de Revista de Occidente, 22); José Ortega y Gasset, *El tema de nuestro Tiempo. El ocaso de las revoluciones. El sentido histórico de la teoría de Einstein*, Espasa Calpe, Buenos Aires/México, 1938, (Colección Austral), y Luis González, "La ronda de las generaciones: los protagonistas de la Reforma y la revolución Mexicana", en *Todo es historia*, Cal y Arena, México, 1989, pp. 125-210.

Tiempo y Espacio. N° 64. Julio-Diciembre, 2015. María Eugenia Arias Gómez. *Historia Militar y Naval mexicana del siglo XIX (1988-2013). Un estudio introductorio*, pp. 545-581.

_____ y Ana Carolina Ibarra, coords., *Diccionario de la Independencia de México*, Comisión Universitaria para los Festejos del Bicentenario de la Independencia y del Centenario de la Revolución Mexicana/ UNAM, México, 2010.

Documentos históricos sobre la defensa de Chapultepec: 13 de septiembre de 1847, fot., Ernesto Peñalosa Méndez y Alberto Moreno, Secretaría de Gobernación/Archivo General de la Nación, México, 1997.

La guerra de 1846-1848 [archivo de datos legibles por máquina]: en defensa de la patria, Secretaría de Gobernación, México, [1999?], 1 disco compacto.⁴⁴

Hernández S., Héctor Cuauhtémoc, coord. y comp., *Revolución de Independencia [recurso electrónico]: documentos*, present. Juan E. Hernández y Dávalos y Melquiades Morales Flores, pról. Patricia Galeana, Universidad Autónoma Metropolitana/Cámara de Senadores LXI Legislatura/Universidad Autónoma Benito Juárez, México, 2010, 1 disco compacto.

_____, coord., *José María Morelos y Pavón [recurso electrónico]: documentos de su vida y lucha revolucionaria, 1750-1816*, Carlos Sánchez Silva y Felipe I. Echenique, ed. electrónica, Centro de Investigaciones y Ediciones Históricas/Secretaría de Cultura del Gobierno de Michoacán/ Universidad Autónoma Metropolitana-A/Universidad Autónoma Benito Juárez, México, 2012, 1 disco.

Herrera Serna, Laura, *Antología de la Independencia de México: formada de los almanaques, años nuevos, calendarios y guías de forasteros, 1822-1910*, INAH, México, 2012, (Colección Historia, Serie enlace)

_____, *La guerra entre México y Estados Unidos en los calendarios de mediados del siglo XIX*, UNAM-IIB, México, 2000.

Martínez Caraza, Leopoldo, *Léxico histórico militar*, INAH/ CNCA, México, 1990.

Martínez de Anda, Carlos A. (comp.) *Diccionario Naval*, 2 t., Secretaría de Marina-Armada de México, México, 2005.

México. Secretaría de la Defensa Nacional. Dirección de Archivo Militar. *Archivo de la Secretaría de la Defensa Nacional: Archivo Histórico Militar: guía*, Secretaría de la Defensa Nacional, 198?, México, 3 vol. [Fotocopias del original mecanografiado, guía de microfilmes de la *Archival Manuscript Collections on Microfilm [...] Library of Bancroft*, de la Universidad de California, en Berkeley.

Ortiz Escamilla, Juan, comp., *Veracruz en armas: la guerra civil, 1810-1820: antología de documentos*, colaborac. David Carbajal López y Paulo César López Romero, Gobierno del Estado de Veracruz, Xalapa, 2008.

⁴⁴ Esta obra contiene la versión digital de los libros *En defensa de la patria, 1847-1997*; *Documentos históricos sobre la defensa de Chapultepec, 13 de septiembre de 1847* y el *Catálogo documental En defensa de la patria*, así como los ensayos de Reynaldo Sordo Cedeño, Josefina Zoraida Vázquez y Linda Arnold. Datos tomados de la ficha que se elaboró en procesos técnicos de la Biblioteca Ernesto de la Torre Villar.



Ruiz Abreu, Carlos E., coord., *Fortificaciones, guerra y defensa de la Ciudad de México, (1844, 1847-1848): documentos para su historia*, colaborac. Nelson Ricardo Méndez Cantarell, Gobierno del Distrito Federal/Secretaría de Cultura/Archivo Histórico del Distrito Federal, México, 2003.

“Los últimos días de Miguel Hidalgo en prisión” (documento inédito), en Clever Alfonso Chávez Marín, coord., *Estudios militares mexicanos VI. Las luchas por la independencia y Revolución Mexicana*, pról. Aristarco Regalado, Asociación Internacional de Historia Militar A.C./Temacilli Editorial, Guadalajara, Jalisco, 2013, pp. 315-318.

Vega, Mercedes de y María Cecilia Zuleta, coord. y ed., *Testimonios de una guerra: México 1846-1848*, SRE, México, 2001, 2 v.

Arte, educación y estudios teóricos

Abdalá Vázquez, Gabriela Eugenia, “Las murallas de Colima en la lucha insurgente, su impacto sobre la fisonomía urbana”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares Mexicanos IV. V Simposio Internacional de Historia Militar. La evolución de las fuerzas armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C./El Colegio de Jalisco, México, 2008, pp. 191-221.

Báez Macías, Eduardo, *La evolución de la educación militar en México*, SEDENA, México, 1997.

_____, *La pintura militar de México en el siglo XIX*, SEDENA, México, 1992.

Coloquio de Antropología e Historia Regionales 22°, 2000 oct. 25-27, en Zamora, Michoacán, *La guerra y la paz: tradiciones y contradicciones*, ed. Alberto Carrillo Cázares, El Colegio de Michoacán, CONACYT, Zamora, Michoacán, 2002, 2 vol. (Colección memorias).

Fuentes Aguilar, Raúl, *Cultura castrense*, SEDENA, México, 1999.

García Rubio, Fabiola, *La entrada de las tropas estadounidenses a la Ciudad de México: la mirada de Carl Nebel*, Instituto Mora, México, 2002 (Historia social y cultural).

González y González, Luis, “El optimismo inspirador de la independencia”; “Los treinta y tres padres de la patria”; “La era de Juárez” y “La ronda de las generaciones: los protagonistas de la Reforma y la revolución Mexicana”, en *Todo es historia*, Cal y Arena, México, 1989, pp. 67-83, 85-93, 95-124 y 125-210.

Guadarrama Olivera, Horacio, et al., *Breve historia de la Escuela Naval Militar y otros textos*, Gobierno del Estado de Veracruz/Instituto Veracruzano de Cultura, Veracruz, 1998, (Cuadernos de cultura popular).

Ibarra Bucio, Miguel Ángel, *Compendio de la historia del heroico Colegio Militar*, 2ª ed., [Talleres Pubimagen], México, 2003.

Juárez López, José Luis, *Las litografías de Karl Nebel: versión estética de la invasión norteamericana, 1846-1848*, M. A. Porrúa, México, 2004.

Loyo, Martha et al., “La enseñanza de la historia de México vista por medio de una muestra representativa de los textos de historia destinados a la enseñanza media básica”, en *Memorias del Simposio de Historiografía Mexicanista*, nota introd. María Teresa Franco, Comité Mexicano de Ciencias Históricas/Gobierno del Estado de Morelos/UNAM-IIH, México, 1990, pp. 813-836.

Tiempo y Espacio. N° 64. Julio-Diciembre, 2015. María Eugenia Arias Gómez. *Historia Militar y Naval mexicana del siglo XIX (1988-2013). Un estudio introductorio*, pp. 545-581.

Mathes, W. Michael, “Conocimientos de armas de fuego para historiadores”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares III. IV Simposio Internacional de Historia Militar. La Evolución de las Fuerzas Armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C., Departamento Editorial/Universidad del Valle de Atemajac/Amateditorial, S. A. de C. V., Zapopan, Jalisco, 2007, pp. 75-84.

Ortiz Lanz, José Enrique, *Arquitectura militar de México*, SEDENA, México, 1993.

Reyes Retana, Graciela, *Nación de imágenes. Litografía mexicana del siglo XIX*, Colección de Ricardo Pérez Escamilla, Centro de Tecnología Electrónica e Informática, México, 1995.

Rivas Ramírez, Agustín, “Historia militar e identidad”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares Mexicanos IV. V Simposio Internacional de Historia Militar. La evolución de las fuerzas armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C./El Colegio de Jalisco, México, 2008, pp. 15-54

_____, “Historia militar. Una asignatura pendiente”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares III. IV Simposio Internacional de Historia Militar. La Evolución de las Fuerzas Armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C., Departamento Editorial/Universidad del Valle de Atemajac/Amateditorial, S. A. de C. V., Zapopan, Jalisco, 2007, pp. 177-210.

Rocha, Gregorio, productor, *Guerras e imágenes [videograbación]*, Eurolatinoamericana, México, 2008., 1 disco, (Grandes series) Fondos CONACYT, audio en español, entrevistas en inglés, subtítulos en español, inglés, francés, prod., realización y guión Gregorio C. Rocha, música Germán Bringas. [...Nota de premios: Mejor Documental Educativo, Primer Festival Iberoamericano de Televisión Cartagena, Colombia, 1997].

Biografías y estudios sobre personajes

Aguilar-Moreno, Manuel, “El rostro humano de Hidalgo”, en Clever Alfonso Chávez Marín, coord., *Estudios militares mexicanos VI. Las luchas por la independencia y Revolución Mexicana*, pról. Aristarco Regalado, Asociación Internacional de Historia Militar A.C./Temacilli Editorial, Guadalajara, Jalisco, 2013, pp. 273-314.

Andrés Martín, Juan Ramón de, *El Imperio Español contra Mina. La reacción realista española ante la presencia de Javier Mina en los Estados Unidos y las provincias internas de oriente (1809-1817)*, CONARTE, (CONACULTA de Nuevo León), Monterrey, 2008.

Andrews, Catherine, *Entre la espada y la constitución: el general Anastasio Bustamante, 1780-1853*, Universidad Autónoma de Tamaulipas/H. Congreso del Estado de Tamaulipas, LX Legislatura, Tamaulipas, 2008.

Arias Gómez María Eugenia, “Albores del naciente estado de Morelos, Porfirio Díaz y Francisco Leyva candidatos a la primera gubernatura, (1862-1876)”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares Mexicanos IV. V Simposio Internacional de Historia Militar. La*



- evolución de las fuerzas armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C./El Colegio de Jalisco, México, 2008, pp. 343-374.
- Bazant, Milada (coord.). *Ni héroes, ni villanos. Retrato e imagen de personajes mexicanos del Siglo XIX*, Porrúa/Colegio Mexiquense, México, 2005.
- Biografía Vicealmirante Othón Pompeyo Blanco Núñez de Cáceres*, Secretaría de Marina-Armada de México/INEHRM, México, 2010.
- Bulnes, Francisco, *Juárez y las revoluciones de Ayutla y de Reforma*, estudio introductorio y notas de Erika Pani, Instituto Mora, México, 2011.
- _____, *El verdadero Juárez y la verdad sobre la intervención y el imperio*, estudio introductorio y notas de Erika Pani, INEHRM/Instituto Mora, México, 2009.
- Bushnell, Clyde Gilbert, *La carrera política y militar de Juan Álvarez*, Gobierno del Estado de Guerrero/Miguel Ángel Porrúa, México, 1988.
- Castro Álvarez, Pedro R. y Óscar Flores, *Forjadores de la Armada de México*, t. I, *Coronel de Infantería Juan Davis Bradburn*, Secretaría de Marina/INEHRM, México, 2011.
- _____, y María Delta Kuri Trujeque, *El nacimiento de la Armada de México. Los orígenes de una noble institución*, Secretaría de Marina-Armada de México/ INEHRM/ SEP, México, 2011.
- Comodoro Manuel Azueta Perillos, Ensayo Biográfico*, Secretaría de Marina-Armada de México/ INEHRM, México, 2009.
- Chávez Marín, Clever A., comp., *CL aniversario de la gesta heroica de los niños héroes de Chapultepec, 1846-1848*, pról. Angélica Peregrina, Asociación del H. Colegio Militar de Guadalajara/Club de Leones de la Ciudad de Guadalajara, A. C., Guadalajara, 1998.
- Chávez Quiñones, Francisco, “José María Melo y Ortiz. Soldado de Bolívar. Asesinado en Chiapas (México)”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares III. IV Simposio Internacional de Historia Militar. La Evolución de las Fuerzas Armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C., Departamento Editorial/Universidad del Valle de Atemajac/Amateditorial, S. A. de C. V., Zapopan, Jalisco, 2007, pp. 273-277.
- Fuentes Aguilar, Raúl, *Diez años de campaña republicana del general Porfirio Díaz Mori*, Noriega Edits/Limusa, México, 2000.
- García Muñoz, María Elena y Ernesto Fristche, *Los Niños Héroes, de la realidad al mito*, UNAM-FFL, tesis de licenciatura en Historia, México, 1989.
- González de la Vara, Martín, “Venturas y desventuras del coronel Albino Pérez, comandante militar y gobernador de Nuevo México, 1835-1837”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares Mexicanos IV. V Simposio Internacional de Historia Militar. La evolución de las fuerzas armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C./El Colegio de Jalisco, México, 2008, pp. 75-90
- Guzmán Pérez, Moisés, *Miguel Hidalgo y el gobierno insurgente en Valladolid*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo-Centro de Estudios sobre la Cultura Nicolaita, Morelia, 1996, (Biblioteca de nicolaitas notables; 57).

Tiempo y Espacio. N° 64. Julio-Diciembre, 2015. María Eugenia Arias Gómez. *Historia Militar y Naval mexicana del siglo XIX (1988-2013). Un estudio introductorio*, pp. 545-581.

- Hernández López, Conrado, “La tradición militar del general Miguel Miramón”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares III. IV Simposio Internacional de Historia Militar. La Evolución de las Fuerzas Armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar, A. C., Departamento Editorial/ Universidad del Valle de Atemajac/Amateditorial, S. A. de C. V., Zapopan, Jalisco, 2007, pp. 243-255.
- Krauze, Enrique, *Hidalgo y sus gritos*, fotos de Ulises Castellanos, Sentido contrario, México, 1993.
- Lara Bayón, Javier, *Hidalgo, Morelos, Iturbide y Guerrero: insurgentes y libertadores*, selec. de textos y adapt. Javier [...], Historia para Todos, México, 2010, (Héroes de carne y hueso). [Nota: adaptado de la obra original de Enrique Krauze: *Siglo de caudillos*].
- _____, *Juárez y Maximiliano: el estadista y el emperador*, selec. de textos y adapt. Javier [...], Historia para Todos, México, 2010, (Héroes de carne y hueso). [Nota: adaptado de la obra original de Enrique Krauze: *Siglo de caudillos*].
- Militares y Marinos Destacados. Héroes y Próceres del Ejército, Fuerza Aérea y Armada de México*, SEDENA-SEMAR, México, 2011.
- Padilla Lozano, José Trinidad, “La captura de Hidalgo en Acatita de Baján”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares Mexicanos IV. V Simposio Internacional de Historia Militar. La evolución de las fuerzas armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C./El Colegio de Jalisco, México, 2008, pp. 175-190.
- Rivas Ramírez, Agustín, “Los héroes en la historia militar. Eslabón entre el pasado y el presente”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares III. IV Simposio Internacional de Historia Militar. La Evolución de las Fuerzas Armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C./Departamento Editorial/Universidad del Valle de Atemajac/Amateditorial, S. A. de C. V., Zapopan, Jalisco, 2007, pp. 11-41.
- Ruiz Juárez, Alejandro, “Bernardo Reyes, semblanza de un jalisciense”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares III. IV Simposio Internacional de Historia Militar. La Evolución de las Fuerzas Armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar, A. C./ Departamento Editorial/Universidad del Valle de Atemajac/Amateditorial, S. A. de C. V., 2007, Zapopan, Jalisco, pp. 257-272.
- Santa Anna, Antonio López de, *Mi historia militar y política, 1810-1874*, Lindero Eds.: MVS Edits., México, 2001.
- Sordo Noriega, Alonso, *Azueta. Símbolo de Independencia y Soberanía*, Asociación de la Heroica Escuela Naval Militar, Secretaría de Marina-Armada de México, Dirección General de Investigación y Desarrollo, Dirección General Adjunta de Hidrografía y Cartografía, México, 2002.
- Vicealmirante Ángel Ortiz Monasterio*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, México, 2006.



Cuentos, novelas, semblanzas literarias

- Aguirre, Eugenio, *Hidalgo*, Planeta Mexicana/Martínez Roca, México, 2009.
- _____, *La gran traición*, Planeta Mexicana, México, 2011.
- Balestra, Bertha, *El cuervo y el halcón*, Selector, México, 2010.
- Cantú, Carlos H., *Los colorados del San Patricio*, CONACULTA/Fondo Estatal para la Cultura de Nuevo León, Monterrey, 1997.
- Escandón Bolaños, Patricia, *Al servicio de su majestad imperial: un oficial de húsares en México*, Instituto Mora, México, 1992 (El tiempo vuela).
- Fuentes Aguirre, Armando [Catón], *Antonio López de Santa Anna*, Planeta Mexicana/Diana, México, 2012, (La otra historia de México).
- _____, *La otra historia de México: Hidalgo e Iturbide: la gloria y el olvido*, Diana, México, 2008.
- _____, *La otra historia de México: Juárez y Maximiliano: la roca y el ensueño*, Diana, México, 2006.
- Keller T., Rolando, *Hidalgo: vida y juicio*, Selector, México, 2010.
- Labardini Inzunza, Jorge Bosco, *José Guadalupe O'Hara, el brujo de Churubusco: novela histórica*, pról. José Manuel Villalpando César, Miguel Ángel Porrúa, México, 1999.
- Molina Álvarez, Daniel, *La pasión del padre Jaraúta*, Comité Editorial del Gobierno de la Ciudad de México, México, 1999 (Tu ciudad. Serie arte y literatura).
- Orozco, Ricardo, *Los Juárez: una familia en el torbellino político mexicano, según las memorias de Agustín Pozos*, Planeta Mexicana, México, 2006.
- Reynoso, Irving, *Calleja y Morelos: las memorias de un insurgente desconocido*, B. México, Grupo Z, México, 2011 (Histórica).
- Samperio, Guillermo, *Hidalgo: aventurero astuto de corazón grande*, B. México, Grupo Zeta, México, 2010, (Histórica).
- _____, *Morelos: adicto a la nación*, B. México, Zeta Brizna, México, 2010.
- Serna, Enrique, *El seductor de la patria, novela*, Joaquín Mortiz, México, 1999, (Colección narradores contemporáneos).
- Ugarte, José Antonio, *Las correrías de un gringo insurgente*, Planeta Mexicana, Martínez Roca, México, 2012 (Novela histórica/Martínez Roca).
- Villalpando César, José Manuel, *Yo emperador*, Booket, México, 2004.
- _____, *Mi gobierno será detestado: novela, las memorias que nunca escribió Félix María Calleja Virrey de la Nueva España y frustrado libertador de México*, Grupo Planeta, México, 2002, (Colección Booket. Novela histórica).

Historia del Ejército y de la Armada de México

- Aeropuertos: historia de la construcción, operación y administración aeroportuaria en México*, Rosario Díaz de Guzmán, coord., SCT-Aeropuertos y Servicios Auxiliares/IPN, México, 2003.
- Beuve, Raymond, *Amores y odios compartidos: Puebla y Tlaxcala, 1800-1920*, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Puebla, 2010.
- _____, “La guerra local en la guerra nacional. Guerrillas tlaxcaltecas en las décadas de 1850-1860” en Ortiz Escamilla, Juan, coord., *Fuerzas militares en Iberoamérica, siglos XVIII y XIX*, El Colegio de México, México, 2005, pp. 317-339.
- Carranza, Miguel, *Y la independencia se consolidó en el mar: ensayo histórico sobre la guerra entre México y España, 1821-1836*, INEHRM/Secretaría de Marina-Armada de México/Estado Mayor General/Unidad de Historia y Cultura Naval, México, 2009.
- Cien años de historia. Heroica Escuela Naval Militar 1897-1997*, Secretaría de Marina-Armada de México/Gustavo Casasola, México, 1997.
- Cravioto Leyzaola, Adrián, *Historia documental del Heroico Colegio Militar a través de la Historia de México*, t. I, Costa-Amic, México, 2001.
- Chavero, Alfredo, coaut., *México a través de los siglos [recurso electrónico]: historia general y completa del desenvolvimiento social, político, religioso, militar, artístico, científico y literario de México desde la antigüedad más remota hasta la época actual: obra única en su género*, Vicente Riva Palacio, director, ed. electrónica Héctor Cuauhtémoc Hernández [et al.], UAM-A/ INAOE/El Colegio de Jalisco, México, 2007.
- Chust, Manuel, “Milicia, milicias y milicianos: nacionales y cívicos en la formación del Estado-Nación mexicana, 1812-1835” en Ortiz Escamilla, Juan, coord., *Fuerzas militares en Iberoamérica, siglos XVIII y XIX*, El Colegio de México, México 2005, pp. 179-197.
- Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos*. SEDENA, México, 2002.
- Flores López, Mario, “La modernización naval durante el Porfiriato”, en *Historia General de la Secretaría de Marina- Armada de México. Su desarrollo histórico, de la época prehispánica a la posrevolución. Tomo I*, Secretaría de Marina-Armada de México-Estado Mayor General-Unidad de Historia y Cultura Naval/INEHRM, México, 2012, pp. 379-419.
- García, Luis Alberto, *Guerra y frontera: el Ejército del Norte entre 1855 y 1858*, Archivo General del Estado de Nuevo León/Fondo Editorial de Nuevo León, Monterrey, 2006.
- González Casanova, Pablo. *Los militares y la política en América Latina*, Océano, México, 1988.
- González de la Vara, Martín, “Decadencia y Reforma de los Presidios en el Norte de México en el Siglo XIX. El caso de Nuevo México”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares Mexicanos. II Simposio Internacional de Historia Militar*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C., México, 2006, pp. 51-63.
- Guzmán Pérez, Moisés, “Maestranzas insurgentes: una expresión de la cultura de la guerra en Nueva España, 1810-1814”, en Clever Alfonso Chávez Marín, coord., *Estudios militares mexicanos VI. Las luchas por la independencia y Revolución Mexicana*, pról. Aristarco Regalado,



- Asociación Internacional de Historia Militar A.C./Temacilli Editorial, Guadalajara, Jalisco, 2013, pp. 131-162.
- Haworth, Daniel S., “De Milicia a Guardia Nacional: la continuidad militar en La Reforma. El caso de la Guardia Nacional Móvil de Guanajuato, 1855-1858”, en Clever A. Chávez M., coord., *Estudios Militares Mexicanos. II Simposio Internacional de Historia Militar*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C., México, 2006, pp. 123-132.
- Hernández Chávez, Alicia, *Las Fuerzas armadas mexicanas: su función en el montaje de la República*, El Colegio de México, México, 2012.
- Hernández López, Conrado, “Los ejércitos contendientes en la Guerra de Reforma y la Intervención francesa (1856-1867)”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Memoria del Primer Simposio Internacional de Historia Militar de México*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C., Guadalajara, Jalisco, 2001, pp. 87-117
- Herrera Serna, Laura, “Ficción y realidad del batallón de San Patricio”, en *Bicentenario: el ayer y hoy de México*, Instituto Mora, vol. 1, núm. 2, sept. 2008, México, pp. [18]-27.
- Historia General de la Secretaría de Marina- Armada de México. Su desarrollo histórico, de la época prehispánica a la posrevolución. t. I*, Secretaría de Marina-Armada de México-Estado Mayor General-Unidad de Historia y Cultura Naval/INEHRM, México, 2012.
- Hogan, Michael, “El juicio de los San Patricio”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares Mexicanos IV. V Simposio Internacional de Historia Militar. La evolución de las fuerzas armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C./El Colegio de Jalisco, México, 2008, pp. 323-328.
- _____, *Los soldados irlandeses de México*, [*The Irish soldiers of Mexico*], trad. Clever A. Chávez Marín, Fondo Editorial Universitario, Guadalajara, Jalisco, 1999.
- Ibarrola Jiménez, Javier, *El ejército y el poder*, Océano, México, 2003.
- Jiménez Codinach, Guadalupe, “Hacia una visión realista de la insurgencia y una visión insurgente de los realistas”, en *Memorias del Simposio de Historiografía Mexicanista*, nota introductoria María Teresa Franco González Salas, Comité Mexicano de Ciencias Históricas/ Gobierno del Estado de Morelos/UNAM-IIH, México, 1990, pp. 105-118.
- Jiménez Vizcarra, M. Claudio, “La Revista de la Compañía del Real Presidio de San Diego en la Alta California, por el año de 1814”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares Mexicanos IV. V Simposio Internacional de Historia Militar. La evolución de las fuerzas armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C./El Colegio de Jalisco, México, 2008, pp. 91-101.
- Kahle, Gunter, *El ejército y la formación del Estado en los comienzos de la independencia de México*, trad. María Martínez Peñaloza, FCE, México, 1997 (Secc. de obras de historia).
- Lavalle Argudín, Mario, *Memorias de Marina, Buques de la Armada de México, Acacimientos notables*, Secretaría de Marina, México, 1991, 2 v.
- López Urrutia, Carlos, “La Escuadra Chilena en México. 1822”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares Mexicanos. II Simposio Internacional de Historia Militar*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C., México, 2006, pp. 65-84.

Tiempo y Espacio. N° 64. Julio-Diciembre, 2015. María Eugenia Arias Gómez. *Historia Militar y Naval mexicana del siglo XIX (1888-2013). Un estudio introductorio*, pp. 545-581.

- Lozoya, Jorge Alberto, *El Ejército mexicano*, 2ª ed., México, El Colegio de México, 1988, (Jornadas, 65). 1ª ed., 1970.
- Moloeznik, Marcos Pablo, “La transición de conflictos armados de primera a segunda generación en los albores del siglo XIX”, en Clever Alfonso Chávez Marín, coord., *Estudios militares mexicanos VI. Las luchas por la independencia y Revolución Mexicana*, pról. Aristarco Regalado, Asociación Internacional de Historia Militar A.C./Temacilli Editorial, Guadalajara, Jalisco, 2013, pp. 105- 114.
- Olveda, Jaime, coord., *Los comandantes realistas y la guerra de independencia*, El Colegio de Jalisco, Zapopan, Jalisco, 2011 (Colección 2010).
- Ortiz Escamilla, Juan, coord., *Fuerzas militares en Iberoamérica, siglos XVIII y XIX*, El Colegio de México-Centro de Estudios Históricos, México, 2005
- Rivas Ramírez, Agustín, “Las ordenanzas del rey Carlos III y los insurgentes del cura Miguel Hidalgo”, en Clever Alfonso Chávez Marín, coord., *Estudios militares mexicanos VI. Las luchas por la independencia y Revolución Mexicana*, pról. Aristarco Regalado, Asociación Internacional de Historia Militar A.C./Temacilli Editorial, Guadalajara, Jalisco, 2013, pp. 23-70.
- Rivera Cabrieles, Leticia y María Eugenia Rodríguez Ávila, “La marina de guerra en el siglo XIX, 1825-1867”, en *Historia General de la Secretaría de Marina-Armada de México. Su desarrollo histórico, de la época prehispánica a la posrevolución. Tomo I*, Secretaría de Marina-Armada de México-Estado Mayor General-Unidad de Historia y Cultura Naval/ INEHRM, México, 2012, pp. 239-377.
- _____, *Desarrollo Institucional, Reclutamiento, Orígenes Sociales y Profesionalización en la Armada Mexicana 1821-1941*, tesis de maestría, UAM-I, México, 1999.
- Roa Bárcena, José Ma.. *Recuerdos de la invasión norteamericana*, Porrúa, México, 1993.
- Ruiz Romero-Bataller, Manuel, *Aviación Militar*, Club de Amigos de la Biblioteca Aeronáutica de México, México, 2004.
- Secretaría de Marina, *Cuarenta Años de Historia del Centro de Estudios Superiores Navales 1970-2010*, México, 2010.
- Serrano, José Antonio, “Liberalismo gaditano y milicias cívicas en Guanajuato, 1820-1836” en Connaughton, Brian *et al.*, *Construcción de la legitimidad política en México en el siglo XIX*, El Colegio de México, México, 1999, pp. 169-192.
- _____, *El contingente de sangre: los gobiernos estatales y departamentales y los métodos de reclutamiento del ejército permanente mexicano, 1824-1844*, INAH/CNCA, México, 1993, (Colección divulgación).
- Taylor Hansen, Lawrence Douglas, “Hacia una conceptualización del filibusterismo en el noroeste de México durante el siglo XIX”, en César Armando Quijada López, coord., *Crónica y microhistoria del noroeste de México. Compilación de artículos presentados en el VI Simposio de Historia Regional*, 1ª ed., Sociedad Sonorense de Historia/Instituto Sonorense de Cultura, México, 1996, pp. 173-189.
- Valdez-Bubnov, Iván, “Las guerras de independencia: una perspectiva naval”, en Clever Alfonso Chávez Marín, coord., *Estudios militares mexicanos VI. Las luchas por la independencia y*



- Revolución Mexicana*, pról. Aristarco Regalado, Asociación Internacional de Historia Militar A.C./Temacilli Editorial, Guadalajara, Jalisco, 2013, pp. 115-129.
- Vázquez, Josefina Zoraida, “Reflexiones sobre el ejército y la fundación del Estado Mexicano” en Ortiz Escamilla, Juan, coord., *Fuerzas militares en Iberoamérica, siglos XVIII y XIX*, El Colegio de México, México, 2005, pp. 219-232.
- Vigil, José María y Juan B. Híjar y Haro, *Ensayo histórico del Ejército de Occidente*, ed. facs. en el Centenario de la muerte de Ramón Corona, 1ª ed., México, Ignacio Cumplido, 1874 [incluye a José María Muriá, “Ramón Corona y el ensayo histórico de Occidente”], Arte y Topografía por Computación, S. A. de C. V., México, 1989.
- Weckmann, Luis, *Antecedentes históricos y desarrollo del poder marítimo mundial y de México*, conferencia impartida durante el Trigésimo Aniversario del Centro de Estudios Superiores Navales, *Revista del CESNAV*, núm. extraordinario, México, 2000.

Estudios diplomáticos, económicos y políticos

- Aquino Sánchez, Faustino, *Intervención francesa, 1838-1839: la diplomacia mexicana y el imperialismo del librecambio*, INAH, México, 1997, (Colección científica, 341).
- Figueroa Esquer, Raúl, *Entre la intervención oculta y la neutralidad estricta: España ante la guerra entre México y Estados Unidos, 1845-1848*, ITAM/SRE, [México], 1999.
- Galicia Patiño, Carmen, *Política, milicia y comercio en Tampico*, Comisión Organizadora para la Conmemoración en Tamaulipas del Bicentenario de la Independencia y Centenario de la Revolución Mexicana/Gobierno del Estado de Tamaulipas, Ciudad Victoria, 2009.
- Garza Grimaldo, Gilberto y Tomás Bustamante, coord., *Los sentimientos de la nación: entre la espada espiritual y militar y los orígenes del Estado de Guerrero*, present. Héctor Apreza Patrón, pról. Manuel González Oropeza, Congreso del Estado de Guerrero, LVI Legislatura, Instituto de Estudios Parlamentarios Eduardo Neri, Laguna, México, 2001.
- González Vales, Luis E., “El situado mexicano y la financiación de las fortificaciones de San Juan de Puerto Rico”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares III. IV Simposio Internacional de Historia Militar. La Evolución de las Fuerzas Armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C., Departamento Editorial/ Universidad del Valle de Atemajac/ Amateditorial, S. A. de C. V., Zapopan, Jalisco, 2007, pp. 143-163.
- Levin Rojo, Danna A. y Martha Ortega, coord., *El Territorio disputado en la guerra de 1846-1848*, UAM-A, México, 2007
- Montejano y Aguiñaga, Rafael, *Gobernadores y comandantes militares del estado de San Luis Potosí*, UASLP, San Luis Potosí, 1987.
- Mújica López, Eduardo, *Organizando la expansión: la construcción de políticas militares en Estados Unidos tras la guerra contra México, 1848-1857*, tesis de doctorado en Historia Moderna y Contemporánea, Instituto Mora, México, 2010.

Tiempo y Espacio. N° 64. Julio-Diciembre, 2015. María Eugenia Arias Gómez. *Historia Militar y Naval mexicana del siglo XIX (1988-2013). Un estudio introductorio*, pp. 545-581.

Muñoz, Laura, *Geopolítica, Seguridad Nacional y Política Exterior. México y el Caribe en el siglo XIX*, Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo/Instituto Mora, México, 2001.

Rodríguez Díaz, María del Rosario, *El gobierno militar estadounidense en Cuba: visiones desde México, 1898-1902*, pról. Yoel Córdova Núñez, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo-IIH/ Ediciones Papiro/Omega, Morelia, 2011.

Romero Sotelo, María Eugenia, *Minería y guerra: la economía de Nueva España, 1810-1821*, El Colegio de México-Centro de Estudios Históricos, UNAM-FE, México, 1997.

Serrano Ortega, José Antonio, "Sobre la centralización de la República: estructura militar y sistema político en Guanajuato, 1835-1847", *Secuencia, revista de historia y ciencias sociales*, Instituto Mora, núm. 83, mayo-agosto, México, 2012, pp. 15-42.

_____, *Un impuesto liberal en una guerra contrainsurgente: las contribuciones directas en la Nueva España, 1810-1820*, Archivo General del Gobierno del Estado de Guanajuato, Guanajuato, 2003.

La situación política, militar y económica en la República Mexicana al iniciarse su guerra con los Estados Unidos, edic. facsimilar de García, Genaro, [La...], Ignacio B. del Castillo, México, 1913, UNAM/FE, México, 1989 (Clásicos de la economía mexicana).

Villacañas, José Luis, "Geopolítica Marítima Mexicana", *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales de la Secretaría de Marina-Armada de México*, Invierno, 1999.

Estudios sociales y Guerra de castas

Ávila, Alfredo, Juan Ortiz Escamilla y José Antonio Serrano Ortega, *Actores y escenarios de la Independencia: guerra, pensamiento e instituciones, 1808-1825*, Enrique Florescano, coord., Museo Soumaya, México, 2010 (Tezontle).

Careaga Viliesid, Lorena, *Hierofanía combatiente: lucha, simbolismo y religiosidad en la guerra de castas*, CONACYT/Universidad de Quintana Roo, México, c.1998. (Colección Sociedad y cultura en la vida de Quintana Roo, 2).

Dumond, Don E., *El machete y la cruz. La sublevación de campesinos en Yucatán* (trad. Luis F. Verano), UNAM-IIH-Centro de Estudios Mayas/*Plumsock Mesoamerican Studies: Maya Educational Foundation*, México, 2006.

Hernández, Héctor Cuauhtémoc, *Insurgencia y autonomía: historia de los pueblos yaquis, 1821-1910*, present. Teresa Rojas Rabiela y Mario Humberto Ruz, CIESAS/INI, México, 1996, (Historia de los pueblos indígenas de México).

León-Portilla, Miguel y Alicia Mayer, coord., *Los indígenas en la independencia y en la revolución mexicana*, UNAM-IIH, México, 2010 (Historia moderna y contemporánea/Instituto de Investigaciones Históricas, 57).

Mathes, W. Michael, "Guerra indígena en Baja California, 1535-1840: distinciones culturales", en Clever A. Chávez, coord., *Estudios Militares Mexicanos IV. V Simposio Internacional de*



- Historia Militar. La evolución de las fuerzas armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C./El Colegio de Jalisco, México, 2008, pp. 55-74.
- Olveda, Jaime, “Reclutamiento militar y bandolerismo”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares III. IV Simposio Internacional de Historia Militar. La Evolución de las Fuerzas Armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C., Departamento Editorial/Universidad del Valle de Atemajac/Amateditorial, S. A. de C. V., Zapopan, Jalisco, 2007, pp. 233-241.
- Orozco, Víctor, *Las guerras indias en la historia de Chihuahua*, CNCA-Dirección General de Publicaciones, México, 1992.
- Serrano Ortega, José Antonio. “Levas, Tribunal de Vagos y Ayuntamiento en la Ciudad de México”, en *Instituciones, actores sociales y conflicto político 1774-1931*, El Colegio de Michoacán-UAM, México, 1996.
- Van Young, Eric, *La otra rebelión: la lucha por la independencia de México, 1810-1821*, [*The Other Rebellion: Popular Violence, Ideology, and the Mexican Struggle for Independence, 1810-1821*], trad. Rossana Reyes Vega, FCE, México, 2006.
- Villalobos González, Martha Herminia, *El bosque sitiado: asaltos armados, concesiones forestales y estrategias de resistencia durante la Guerra de Castas*, CIESAS, México, 2006. (Colección Peninsular).

Geografía histórica, estadística, ingeniería, jurisprudencia y medicina

- Chávez Marín, Clever Alfonso, *El hospital militar de Guadalajara y sus antecedentes*, AMATE, Zapopan, Jalisco, 2003.
- Craib, Raymond B., “El discurso cartográfico en el México del porfiriato”, en Héctor Mendoza Vargas, coord., *México a través de los mapas*, UNAM-IG, Plaza Valdés editores, México, 2000, pp. 131-150.
- Jiménez Vizcarra, M. Claudio, “El censo para el servicio de las armas. Amatitan 1810”, en Clever Alfonso Chávez Marín, coord., *Estudios militares mexicanos VI. Las luchas por la independencia y Revolución Mexicana*, pról. Aristarco Regalado, Asociación Internacional de Historia Militar A.C./Temacilli Editorial, Guadalajara, Jalisco, 2013, pp. 255-272.
- Mendoza Hernández, Sergio, “Historia de la medicina. La Real Escuela de Medicina de México”, [siglos XVII-XIX], en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares III. IV Simposio Internacional de Historia Militar. La Evolución de las Fuerzas Armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C., Departamento Editorial/Universidad del Valle de Atemajac/Amateditorial, S. A. de C. V., Zapopan, Jalisco, 2007, pp. 95-125.
- Mendoza Vargas, Héctor, “Los mapas y el siglo XX mexicano”, en Héctor Mendoza Vargas, coord., *México a través de los mapas*, UNAM/IG, Plaza Valdés editores, México, 2000, pp. 151-183.

Tiempo y Espacio. N° 64. Julio-Diciembre, 2015. María Eugenia Arias Gómez. *Historia Militar y Naval mexicana del siglo XIX (1988-2013). Un estudio introductorio*, pp. 545-581.

- _____ y José Ignacio Muro Morales, “El mapa nacional en España y México, 1820-1940. Proyectos cartográficos de larga duración”, en Héctor Mendoza Vargas, Eulalia Ribera Cabó y Pere Sunyon Morton, eds., *La integración del territorio en una idea de Estado. México y España, 1820-1940*, UNAM-IG, Instituto Mora, Agencia Española de Cooperación Internacional, México, 2002, pp. 97-217.
- México, *Código de justicia militar en México, 1882-2000*, McGraw-Hill, Interamericana de México, México, 2001.
- Moncada, José Omar, “La construcción del territorio. La cartografía del México independiente, 1821-1910”, *La integración del territorio en una idea de Estado. México y España, 1820-1940*, UNAM-IG/Instituto Mora/ Agencia Española de Cooperación Internacional, México, 2002, pp. 118-132
- Moreno Guzmán, Antonio, “Historia del binomio Escuela-Hospital y la Medicina Militar en México”, en *Revista de Sanidad Militar. Número especial*, Órgano Oficial de la Dirección General de Sanidad/SEDENA, suplemento del vol. 66, núm. 6, nov., 2012, México, pp. 3-12.
- _____, “La enseñanza quirúrgica en la Escuela Médico Militar a los 95 años de su fundación”, en *Revista de Sanidad Militar*, Órgano Oficial de la Dirección General de Sanidad/SEDENA, núm. 66 (5), sep.-oct., 2012, México, pp. 229-232.
- _____, “La Escuela Práctica Médico-Militar”, en *Revista de Sanidad Militar*, Órgano Oficial de la Dirección General de Sanidad/SEDENA, núm. 65 (3), may.-jun., 2011, México, pp. 116-120
- _____, “La Escuela Práctica Médico Militar”, en *La Historia de la Medicina en el Siglo XXI*, Sociedad Mexicana de Historia y Filosofía de la Medicina A. C., México, 2010, pp. 109-118.
- _____, “Historia de la Enseñanza Quirúrgica en la Escuela Médico Militar”, *Revista del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos*, época IV, año 102, mayo, 2008, México, pp. 5-7.
- _____, “Historia de la Cirugía Militar en México”, *Armas*. [Revista Militar Independiente], núm. 421, año 64, ene.-febr., 2005, México, pp. 39-45.
- Neri-Vela, Rolando, “Los médicos mexicanos en la guerra de 1847”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares Mexicanos IV. V Simposio Internacional de Historia Militar. La evolución de las fuerzas armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C./El Colegio de Jalisco, México, 2008, pp. 329-341.
- Ortiz Escamilla, Juan y María Eugenia Terrones López, *Derechos del hombre en México durante la guerra civil de 1810*, Instituto Mora/Comisión Nacional de los Derechos Humanos, México, 2009.
- Ramírez Rancaño, Mario, *Los amparos entre el Ejército federal 1898-1914*, Suprema Corte de Justicia, México, 2010.
- Serrano Migallón, Fernando, *Derecho y violencia: la norma jurídica en situaciones extremas: terrorismo, pena de muerte y guerra*, UNAM-Facultad de Derecho, México, 2013.



Guerra de Independencia

- Alavez Cataño, María Luisa, “Batalla de Valladolid. 23 de diciembre de 1813”, en Clever Alfonso Chávez Marín, coord., *Estudios militares mexicanos VI. Las luchas por la independencia y Revolución Mexicana*, pról. Aristarco Regalado, Asociación Internacional de Historia Militar A.C./Temacilli Editorial, Guadalajara, Jalisco, 2013, pp. 319-341.
- Andrés Martín, Juan Ramón de, “La reacción realista ante las conspiraciones insurgentes en la frontera de Texas: 1809-1813”, *Secuencia, revista de historia y ciencias sociales*, Instituto Mora, núm. 71, may.-agos., 2008, México, pp. 35-62.
- Archer, Christon I., “History of the Independence of Mexico: Views and Interpretations of 1810-1821 since Oaxtepec, 1969”, *Memorias del Simposio de Historiografía Mexicanista*, nota introductoria María Teresa Franco González Salas, Comité Mexicano de Ciencias Históricas/Gobierno del Estado de Morelos/UNAM-IIH, México, 1990, pp. 119-131.
- Arenal Fenochio, Jaime del, *Un modo de ser libres: independencia y constitución en México (1816-1822)*, 2ª. ed., El Colegio de Michoacán/INEHRM, Zamora, 2010.
- _____, *Unión, independencia, constitución: nuevas reflexiones en torno a un modo de ser libres*, INEHRM, México, 2010.
- Ávila, Alfredo, Virginia Guedea y Christon Archer, *La Independencia de México: temas e interpretaciones recientes*, UNAM-IIH, México, 2007 (Serie historia moderna y contemporánea, 48).
- _____, coords., *La independencia de México: temas e interpretaciones recientes*, UNAM-IIH, México, 2007.
- Chávez Marín, Clever Alfonso, “Anhelos libertarios y conjuras independentistas”, en Clever Alfonso Chávez Marín, coord., *Estudios militares mexicanos VI. Las luchas por la independencia y Revolución Mexicana*, pról. Aristarco Regalado, Asociación Internacional de Historia Militar A.C./Temacilli Editorial, Guadalajara, Jalisco, 2013, pp. 71-103.
- Chust, Manuel, “De rebeliones, independencias y, si acaso, revoluciones” en Annino, Antonio, *La revolución novohispana, 1808-1821*, FCE/CIDE/INEHRM/CONCULTA/ Fundación cultural de la Ciudad de México, México, 2010.
- Las declaraciones de independencia: los textos fundamentales de las independencias americanas*, Alfredo Ávila, Jordana Dym y Erika Pani, coord., UNAM/El Colegio de México, México, 2013.
- La época de las independencias en Centroamérica y Chiapas: procesos políticos y sociales*, Aaron Pollack, coord., prefacio Brian Connaughton, Aaron Pollack y Mario Vázquez Olivera, Christophe Belaubre [y otros], Instituto Mora/ UAM-Iztapalapa, México, 2013.
- Garfías Magaña, Luis, “Operaciones militares durante el inicio de la guerra de independencia”, en Clever Alfonso Chávez Marín, coord., *Estudios militares mexicanos VI. Las luchas por la independencia y Revolución Mexicana*, pról. Aristarco Regalado, Asociación Internacional de Historia Militar A.C./Temacilli Editorial, Guadalajara, Jalisco, 2013, pp. 17-21.
- Grandes Batallas de la Independencia y la Revolución Mexicana*, SEDENA, México, 2010.

Tiempo y Espacio. N° 64. Julio-Diciembre, 2015. María Eugenia Arias Gómez. *Historia Militar y Naval mexicana del siglo XIX (1988-2013). Un estudio introductorio*, pp. 545-581.

Guedea, Virginia, “La independencia, 1808-1821” en Gisela von Wobeser, *Historia de México*, SEP-Fondo de Cultura Económica, México, 2010, pp. 147-162.

_____, coord., *La independencia de México y el proceso autonomista novohispano, 1808-1824*, UNAM-IIH-Instituto Mora, México, 2001.

_____, *La insurgencia en el departamento del norte: los llanos de Apan y la sierra de Puebla, 1810-1816*, UNAM-IIH-Instituto Mora, México, 1996.

Guzmán Pérez, Moisés, coord., *Entre la tradición y la modernidad: estudios sobre la Independencia*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, Morelia, 2006.

_____, *La conspiración de Valladolid, 1809*, Secretaría de Gobernación-INEHRM, México, 2010, (Historia para todos), (Serie independencia).

Hamnett, Brian, *Revolución y contrarrevolución en México y Perú: liberales, realistas y separatistas, 1800-1824*, 2ª. ed., trad. Roberto Gómez Ciriza, FCE, México, 2011.

_____, *Raíces de la insurgencia en México: historia regional 1750-1824*, 2ª. ed., trad. Agustín Bárcena, FCE, México, 2010.

Ibarra, Ana Carolina, “¿Malestar en las catedrales? Discursos, prácticas políticas y pareceres del alto clero en el año crucial de 1808” en Connaughton, Brian, coord., *1750-1850: la independencia de México a la luz de cien años: problemáticas y desenlaces de una larga transición*, UAM-Unidad Iztapalapa/Ediciones del Lirio, México, 2010.

_____, coord., *La independencia en el sur de México*, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM/IIH/DGAPA, México, 2004.

_____, *El Cabildo Catedral de Antequera, Oaxaca y el movimiento insurgente*, El Colegio de Michoacán, Zamora, 2000.

Kuri Trujeque, María Delta, “La guerra de independencia y el surgimiento de la Armada Nacional”, en *Historia General de la Secretaría de Marina- Armada de México. Su desarrollo histórico, de la época prehispánica a la posrevolución. Tomo I*, Secretaría de Marina-Armada de México-Estado Mayor General-Unidad de Historia y Cultura Naval/ INEHRM, México, 2012, pp. 139-238.

Landavazo Arias, Marco Antonio, *Caras de la revolución: un ensayo sobre las complejidades de la Independencia de México*, Gobierno del Estado de México, Toluca, 2009 (Biblioteca mexiquense del bicentenario. Colección mayor, Estado de México, patrimonio de un pueblo).

_____, Gerardo Sánchez Díaz y Miguel Ángel Urrego Ardila, coord., *Historia ilustrada de la Guerra de Independencia en Michoacán*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas/Secretaría de Educación en el Estado de Michoacán, Morelia, 2010.

Lemoine Villicaña, Ernesto, *La Revolución de Independencia, 1808-1821*, 2ª ed., Procuraduría General de la República, México, 1994. 1ª ed. c. 1987.

Mathes, Miguel, “La voz de la independencia, religión, unión: la prensa del ejército trigarante, 1821”, en Clever Alfonso Chávez Marín, coord., *Estudios militares mexicanos VI. Las*



- luchas por la independencia y Revolución Mexicana*, pról. Aristarco Regalado, Asociación Internacional de Historia Militar A.C./Temacilli Editorial, Guadalajara, Jalisco, 2013, pp. 163-209.
- Ortiz Sotelo, Jorge, “Los años finales del Apostadero del Callao (1810-1821)”, en Clever Alfonso Chávez Marín, coord., *Estudios militares mexicanos VI. Las luchas por la independencia y Revolución Mexicana*, pról. Aristarco Regalado, Asociación Internacional de Historia Militar A.C./Temacilli Editorial, Guadalajara, Jalisco, 2013, pp. 211-228.
- Prontuario de los insurgentes*, introducción y notas de Virginia Guedea, UNAM-Instituto Mora, México, 1995.
- Rangel Silva, José A., *Capitanes a guerra, linajes de frontera: ascenso y consolidación de las élites en el oriente de San Luis, 1617-1823*, El Colegio de México, México, 2008.
- La revolución de independencia*, introducción y selección de Virginia Guedea, El Colegio de México, México, 1995.
- Rodríguez O. Jaime E. et al., *Interpretaciones sobre la independencia de México*, Josefina Zoraida Vázquez, coord., Patria/Nueva imagen, México, c. 1997.
- Secretaría de Marina-Armada de México, *Las Revoluciones de México en el Mar, Obra conmemorativa del aniversario del bicentenario y centenario de la independencia y revolución mexicanas*, México, 2010.
- Serrano Ortega, José Antonio, coord., *La guerra de independencia en el obispado de Michoacán*, El Colegio de Michoacán/Gobierno de Estado de Michoacán/ Secretaría de Cultura, Zamora, Michoacán, 2010, 1 CD-ROM, (Colección imágenes).
- _____ y Manuel Chust, “Entre bayonetas y águilas: la milicia cívica en México, 1810-1835” en Connaughton, Brian, coord., *1750-1850: la independencia de México a la luz de cien años: problemáticas y desenlaces de una larga transición*, UAM-Unidad Iztapalapa/Ediciones del Lirio, México, 2010.
- _____ y Marta Terán, edit., *Guerras de independencia en la América española*, El Colegio de Michoacán/INAH/ Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Zamora, Michoacán, 2002.
- Textos insurgentes: 1808-1821*, intr. y selecc. Virginia Guedea, UNAM, México, 1998
- Toscano García de Quevedo, Juan Miguel, “La batalla final, Puente de Calderón”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares Mexicanos IV. V Simposio Internacional de Historia Militar. La evolución de las fuerzas armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C./El Colegio de Jalisco, México, 2008, pp. 223-250.
- Vázquez Cienfuegos, Sigfrido, “Cuba y el inicio del proceso independentista mexicano”, en Clever Alfonso Chávez Marín, coord., *Estudios militares mexicanos VI. Las luchas por la independencia y Revolución Mexicana*, pról. Aristarco Regalado, Asociación Internacional de Historia Militar A.C./Temacilli Editorial, Guadalajara, Jalisco, 2013, pp. 229-253.
- Vázquez Mantecón, Carmen, *Puente de Calderón: las versiones de un célebre combate*, UNAM-IIIH, México, 2010 (Serie historia moderna y contemporánea, 51).

Tiempo y Espacio. N° 64. Julio-Diciembre, 2015. María Eugenia Arias Gómez. *Historia Militar y Naval mexicana del siglo XIX (1988-2013). Un estudio introductorio*, pp. 545-581.

Velázquez, María del Carmen, *El estado de guerra en Nueva España, 1760-1808*, 2ª ed. El Colegio de México-Centro de Estudios Históricos, México, 1997, 1ª ed. 1950.

Villalpando César, José Manuel, *Breve historia de la patria [videograbación]: 200 años en un recorrido multimedia: independencia, reforma y revolución*, dir. gral. [...] Villalpando, prod. Enrique Krauze [et al.], realización Juan Prieto Molina [et al.]; guión Greco Sotelo Mont [et al.]; fot. Jorge Barajas [et al.], ed. y postprod. René Solórzano [et al.]; asesoría histórica Javier Lara Bayón [et al.], INEHRM, México, 2010, 10 DVD-Video.

_____, *En pie de guerra*, Fausto Zerón-Medina, coord., Clío, México, 1996, (La Antorcha encendida).

Invasión española, Guerra de Texas, Invasión norteamericana, Guerra de Reforma e Intervención francesa

Alcaraz, Ramón [Isaac] et al., *Apuntes para la historia de la guerra entre México y los Estados Unidos*, pról. Josefina Zoraida Vázquez, CONACULTA, México, 1991.

Arias Gómez, María Eugenia, “Hacia la creación de Morelos como entidad soberana de México”, en *Entre te deums y las bayonetas francesas: la resistencia republicana en las entidades federativas*, coord. y pról. Patricia Galeana, Comisión del Senado, México, 2012, pp. 487-507.

Chávez Marín, Clever Alfonso, “Algunos desplegados durante la Guerra de Intervención Norteamericana 1846-1848”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares Mexicanos. II Simposio Internacional de Historia Militar*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C., México, 2006, pp. 103-121.

_____, *Recuerdos del Invasor de México. Las memorias del general Winfield Scott*, trad., notas y apéndice Clever [...], glosario onomástico Michael C. Mathes, Benemérita Sociedad de Geografía y Estadística del Estado de Jalisco, A.C./Seminario de Cultura Mexicana/Asociación Internacional de Historia Militar. A. C./Editorial Prometeo, Guadalajara, Jalisco, 2005 [Es la traducción de “Mexican War”, sito en el v. 2 de *Memoirs of Lieut.-General Scott. LL.D.*, New York, Sheldon, 1864, 2 v.] .

Connaughton, Brian y Celia del Palacio, coords., *México durante la Guerra de Reforma*, Universidad Veracruzana, Xalapa, 2011 (B. México Durante la Guerra de Reforma).

Corona del Rosal, Alfonso, *Diversos temas histórico-militares*, Grijalbo, México, 1989.

Eisenhower, John S. D., *Tan lejos de Dios: la guerra de Estados Unidos contra México, 1846-1848*, trad. José Esteban Calderón, pról. Josefina Z. Vázquez, FCE, México, 2000.

Flores Salinas, Berta, *Carta desde México. Dos fuentes militares para el estudio de la intervención francesa 1862-1867*, Porrúa, México, 2001.

Frías, Heriberto, *Padierna, Churubusco y Chapultepec*, FCE, México, 1997.

García Cantú, Gastón, *La intervención francesa en México*, Clío, México, 1998.



- García Rubio, Fabiola, *El Daily Picayune de Nueva Orleans durante los años del conflicto entre Estados Unidos y México, 1846-1848: su postura ante la guerra y su recepción en la prensa mexicana*, Instituto Mora, México, 2004.
- Garfias Magaña, Luis, *La intervención francesa en México: la historia de la expedición militar francesa enviada por Napoleón III para establecer el Segundo Imperio Mexicano*, Panorama, México, 1988; 1ª ed. 1980.
- Gayón Córdoba, María, *Una ciudad de grandes contrastes. La vivienda en el censo de población levantado durante la ocupación militar norteamericana*, INAH, México, 2013.
- Granados Ramírez, David, *La Victoria de Tampico 11 de septiembre de 1829*, Vanguardia Empresarial, México, 2004.
- Hernández López, Conrado, “Las Guerrillas en el camino México-Veracruz (1847-1848) y su ‘Defensa de la Nación’”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares Mexicanos. II Simposio Internacional de Historia Militar*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C., México, 2006, pp. 85-102.
- Herrera Serna, Laura, coord., *México en guerra (1846-1848): perspectivas regionales*, CONACULTA/Dirección general de publicaciones/INAH-Museo Nacional de las Intervenciones, México, 1997 (Regiones).
- Kurutz, Gary F., “El sitio del Fuerte Brown. Un episodio inicial de la guerra de intervención norteamericana 1846-1848”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares Mexicanos IV. V Simposio Internacional de Historia Militar. La evolución de las fuerzas armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C./El Colegio de Jalisco, México, 2008, pp. 251-262.
- _____, “Tenemos una misión muy pesada y sangrienta por hacer, 1846-1848”, [trad. anónima del capítulo “We have dreadful and bloody work before us”, en este mismo libro], en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares III. IV Simposio Internacional de Historia Militar. La Evolución de las Fuerzas Armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C., Departamento Editorial/Universidad del Valle de Atemajac/ Amateditorial, S. A. de C. V., Zapopan, Jalisco, 2007, pp. 211-220 y 221-231.
- Libura, Krystyna M., Luis Gerardo Morales y Jesús Velasco, edit., *Ecos de la guerra entre México y los Estados Unidos*, Tecolote, México, 2004.
- Lamadrid, Emilio, “1845-1846. Notas para la historia de Tampico en la guerra con EU”, en Clever A. Chávez Marín, coord., *Estudios Militares Mexicanos IV. V Simposio Internacional de Historia Militar. La evolución de las fuerzas armadas*, Asociación Internacional de Historia Militar A. C./El Colegio de Jalisco, México, 2008, pp. 263-321.
- López González, Valentín, *El Tercer Distrito Militar, 1862-1867*, Instituto Estatal de Documentación de Morelos, Cuernavaca, 2001 (Fuentes documentales del Estado de Morelos; Cuadernos históricos morelenses).
- Martínez Caraza, Leopoldo, *La intervención norteamericana en México, 1846-1848*, Panorama, México, 1991.

Tiempo y Espacio. N° 64. Julio-Diciembre, 2015. María Eugenia Arias Gómez. *Historia Militar y Naval mexicana del siglo XIX (1988-2013). Un estudio introductorio*, pp. 545-581.

- Meyer, Jean, *México en un espejo: testimonio de los oficiales franceses de la intervención, 1862-1867*, CIDE, México, 2000.
- Pani, Erika, “Los ‘castigos nacionales’: justicia y política en tiempos de guerra”, en Patricia Galeana, coord., *El imperio napoleónico y la monarquía en México*, Senado de la República/Siglo XXI/Consejo Estatal para la Cultura y las Artes de Puebla, Puebla, 2012, pp. 565-587.
- Rivera Cabrieles, Leticia. *La Primera intervención Francesa*, *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*, Secretaría de Marina-Armada de México, México, n. 2007-3.
- _____, “La guerra México-Estados Unidos (1846-1848)”, *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*, México, n. 2007-4 y 2008-1.
- _____. “De la disputa a la colaboración: la relación México Estados Unidos (1821-1941)”, *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*, SEMAR, México, 2006.
- Ruiz de Gordejuela Urquijo, Jesús, *Barradas: el último conquistador español; la invasión a México de 1829*, INEHRM, México, 2012, (Biblioteca INEHRM).
- Serrano, José Antonio, “Hacienda y guerra, élites políticas y gobierno nacional: Guanajuato, 1835-1847,” en Josefina Z. Vázquez, coord., *México al tiempo de su guerra con Estados Unidos, 1846-1848*, SRE/El Colegio de México/FCE, México, 1997, pp. 244-254.
- Torre Villar, Ernesto de la, *La Intervención Francesa a través de la Correspondencia de sus Mariscales*, UNAM/AGN, México, 1998.
- Vázquez, Josefina Z., coord., *México al tiempo de su guerra con Estados Unidos, 1846-1848*, intr. [...] Vázquez, SRE, México, c. 1997.
- _____, *La intervención norteamericana, 1846-1848*, SRE, México, 1997.
- _____, *Décadas de inestabilidad y amenazas: México, 1821-1848: antología de ensayos*, El Colegio de México, México, 2010.
- Villalpando César, José Manuel, *Las balas del invasor: la expansión territorial de los Estados Unidos a costa de México*, M. A. Porrúa, México, 1998.
- Weckmann, Luis, “La guerra entre México y Estados Unidos”, *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*, Secretaría de Marina-Armada de México, n. 2007-4 y 2008-1.
- Zazueta Sánchez, Jesús, *La otra conquista: crónica de la intervención norteamericana*, El Colegio de Sinaloa, Culiacán, 2000.



HISTORIA CARTOGRÁFICA DE ISLA DE AVES

Cartographic history of Bird Island

Rodrigo Lazo

Ingeniero en computación con maestría en Biología. Especializado en Sistemas de Información Geográfica (SIG) y Sensores Remotos aplicados en ambiente, ecología y áreas marinas. Ha participado en cuatro expediciones a Isla de Aves, realizando estudios sobre tortugas, aves, geomorfología y cartografía. Correo Electrónico: rlazop2004@gmail.com.

Recibido: 29/08/2014

Aprobado: 30/09/2014

Resumen: El propósito de la investigación busca aclarar un tema polémico, que desde la mitad del siglo XX se viene discutiendo en los medios científicos: la disminución de tamaño y posible hundimiento de Isla de Aves. La temática no solo analiza los distintos documentos con datos cartográficos de la isla de los siglos XVI al XX, sino además compara mapas históricos con actuales, utilizando la tecnología de Sistemas de Información Geográfica (SIG). El estudio concluye que hubo un cambio drástico de tamaño a finales del XVIII o inicios del XIX, manteniendo su forma y tamaño hasta el presente.

Palabras claves: Isla de Aves, cartografía, Venezuela, Mar Caribe.

Abstract: The purpose of the research seeks to clarify an issue that has been discussed in scientific circles since the mid-twentieth century: the decrease in size and possible subsidence of Aves Island. The work not only analyzes the various documents with cartographic data of the island, from the XVI to XX century, but also compares historical maps with current ones, using Geographic Information Systems (GIS) technology. The research concludes that there was a drastic change in size in the late eighteenth or early nineteenth century, maintaining its shape and size to the present.

Key words: Aves Island, cartography, Venezuela, Caribbean Sea.

1. Introducción

Isla de Aves, ubicada al norte del mar Caribe, es la más septentrional de Venezuela, situada unos 666 km, al noreste del puerto de La Guaira¹. De origen coralino, con una superficie de 3,6 hectáreas, y unas dimensiones aproximadas en dirección norte sur de unos 550 m y la zona más ancha en dirección este-oeste de 140 m, con un perímetro de 1310 m. La isla tiene una importancia geopolítica, al generar por su ubicación unos 75.000 km² de zona económica exclusiva (ZEE) para Venezuela. Desde un punto de vista ecológico, es una de las zonas de anidación de la tortuga verde más importantes del Caribe, razón por la cual fue declarada en 1972 como refugio de fauna silvestre.

En 1953, el ornitólogo William H. Phelps presentó ante la Academia de Ciencias, Físicas, Matemáticas y Naturales su trabajo “El posible hundimiento parcial de la Isla de Aves”², en donde hace referencia a las recientes observaciones del zoólogo holandés Wagenaar Hummelinck³, quien señala que las dimensiones de la isla parecen mucho menores que las proporcionadas por el sacerdote francés Jean-Baptiste Labat⁴ en su visita accidental a la isla en 1705. Phelps compara las dimensiones de Labat con mapas del siglo XIX y XX, planteando que la isla se ha reducido a una décima sexta parte. De ser verdad lo propuesto por Phelps, Venezuela estaría en riesgo de perder parte de su soberanía marítima en el Caribe y un área clave en la reproducción de una especie amenazada de tortuga marina.

Cuatro años más tarde, el geólogo holandés Raoul Mitchell⁵, presentó documentos adicionales que avalan la teoría, pero cuestionó la precisión de

¹ Dirección de Geografía y Cartografía de las Fuerzas Armadas (DIGECAFA) y la Oficina Coordinadora de Hidrografía y Navegación (OCHINA). *Isla de Aves Bastión Venezolano en el Mar Caribe*. Caracas, 2002. Página 3.

² Phelps, William H. *El posible hundimiento parcial de la Isla de Aves*. Boletín de la Academia de Ciencias, Físicas, Matemáticas y Naturales, volumen 17, número 50. Caracas, 1953. Páginas 3-32.

³ Hummelinck, P. Wagenaar. *Islote Aves, een Vogeleiland in the Caraibische Zee*. West Indische Gids, volumen 33. Holanda, 1951. Páginas 23-34.

⁴ Labat, Jean-Baptiste. *Nouveau Voyage aux Isles de L’Amerique*. Paris, 1722. El autor de este documento consultó la 2da. Edición de 1742.

⁵ Mitchell, Raoul. *Isla de Aves, Unknown, Uncertain*. Geologie Mijnbouw, volumen 19. Holanda, 1957. Páginas 45-50.



algunas de las fuentes. En 1968, Maloney y Schubert publicaron “La Isla de Aves: ¿una isla qué desaparecerá?”⁶, en la cual calculan un rata de reducción del tamaño de la isla, estimando que alrededor del año 2000 la isla desaparecería. Estos planteamientos sobre la disminución del tamaño de la isla y su posible desaparición están muy arraigados en la comunidad política y científica del país. Sin embargo, en el año 2006, el geólogo Méndez Baamonde señaló, con respecto al cambio de tamaño de la isla, todo lo contrario: “Todas estas especulaciones, generalmente por falta de información científica y por el desconocimiento de la formación de los sistemas de carbonato durante el Pleistoceno y el Holoceno, han originado una controversia innecesaria sobre la estabilidad de Isla de Aves”⁷. La conclusión de Méndez Baamonde fue que la isla no ha cambiado de tamaño. Igualmente Phelps⁸ se planteó en su trabajo: “... si fue una fantasía de Père Labat, el tamaño, la forma y la altura que le dio a la isla...”, aunque luego presentó algunos argumentos sobre la seriedad de las publicaciones de Labat.

¿Se puede concluir entonces que todo ha sido una mala interpretación de los documentos y mapas históricos? Para aclarar esta controversia, es necesario entender no solo la dinámica de formación y estabilidad de Isla de Aves, sino también las limitaciones y posibles errores en los diferentes documentos y mapas.

La isla se forma sobre un basamento calcáreo (un fondo duro), a sotavento de un arrecife frangeante, que actúa como barrera protectora del oleaje y permite la acumulación de arenas y escombros, sobre el nivel del mar, producidos desde el arrecife sobre el que cual se asienta⁹. Este sustrato no consolidado está sujeto a los efectos continuos de la sedimentación y erosión generados por el oleaje, mareas y vientos. Por lo tanto, la isla al no ser un cuerpo rígido, va sufriendo de cambios constantes en su línea de costa, afectando en cierto grado su tamaño

⁶ Maloney, Neil y Schubert, Carlos. *La Isla de Aves: ¿una isla qué desaparecerá?*. Acta Científica Venezolana. volumen 19. Asociación Venezolana para el Avance de la Ciencia (ASOVAC), Caracas, 1968. Páginas 152-154.

⁷ Méndez Baamonde, José. *Isla de Aves: Equilibrio entre la subsidencia, aumento del nivel del mar, acreción y progradación*. Trabajo de Ascenso. UCV. Caracas, 2006. p. 44.

⁸ Phelps, op. cit., p. 18.

⁹ Méndez Baamonde, op.cit.

y forma¹⁰. El tamaño del arrecife frangeante es un factor limitante para el tamaño del cayo. Méndez Baamonde en sus argumentos plantea que: "Para que la isla fuese de mayor tamaño, el arrecife frangeante debería extenderse hacia el norte y sur. En todo caso deberían existir remanentes de arrecifes frangeantes del Holoceno, los cuales no existen"¹¹.

Hay otros documentos, posiblemente desconocidos por los autores citados, que apoyan la tesis de que la isla fue de mayor tamaño que el actual, aunque los estudios recientes no demuestren sus evidencias geológicas.

2. Documentos del siglo XVI y XVII

Antes de la visita de Labat en 1705, varios países ya habían generado documentos marinos en donde se describe o aparece representada gráficamente la isla. En España, Diego Ribero¹², cosmógrafo real para la Casa de Contratación de India, era responsable de revisar y actualizar el "padrón real", el mapa estándar y oficial, elaborado con los nuevos datos traídos por los pilotos de sus viajes de descubrimientos por el Nuevo Mundo. En 1529 elabora la Carta Universal¹³, en donde presenta a Isla de Aves como un punto en las Antillas. También en el "Islario general de todas las islas del mundo", del español Alonso de Santa Cruz (1560), se describen los espacios insulares conocidos de Europa septentrional, Mediterráneo, Indias Orientales y Antillas. En la sección "San Joan o Boriqven con las Islas de los Caníbales", aparece representada gráficamente, pero no es descrita en la obra¹⁴.

¹⁰ Hopley, David (Ed.). *Encyclopedia of Modern Coral Reefs: Structure, Form and Process*. Springer. Holanda, 2011. p. 237.

¹¹ Méndez Baamonde, op.cit., p. 49.

¹² Woodward, David (Eds). *The History of Cartography, Volume 3: Cartography in the European Renaissance*. Capítulo 40: Sandman, Alison. *Spanish Nautical Cartography in the Renaissance*. The University of Chicago Press, Chicago, EE.UU., 2007. Páginas 1092-1142.

¹³ Ribero, Diego. *Carta Universal en que se contiene todo lo que del mundo se ha descubierto fasta agora*. 1529. Página Web: <http://lccn.loc.gov/85690293>.

¹⁴ Santa Cruz, Alonso. *Islario general de todas las islas del mundo (1560)*. Biblioteca Nacional de España. Página Web: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000149359&page=1>.



Sir Robert Dudley, explorador y cartógrafo inglés, publica en 1646, en Florencia, el atlas marino del mundo conocido, “Dell’Arcano del Mare”¹⁵. El trabajo está dividido en seis partes que incluyen 130 mapas. En las cartas de América X y XI, está representada Isla de Aves con la forma de un pequeño ovalo con surcos.

En el siglo XVII, las descripciones de Isla de Aves fueron poco detalladas. Joannes de Laet, célebre geógrafo antuerpiense, director de la compañía holandesa de las Indias occidentales¹⁶, publicó la obra “Mundo Nuevo o Descripción de las Indias”¹⁷ en 1625. Esta es considerada una de las mejores descripciones de las Américas en el siglo XVII. En el capítulo de la “Isla de los Caníbales”, se refiere a Isla de Aves como: “La isla de Pájaros, la última de todas y la más occidental, situada a la altura de 15 grados y 45 escrúpulos, está casi a ras sobre el nivel del mar, y por tanto es sumamente peligrosa para los navegantes”. El libro “Historia Natural y Moral de las Islas Antillas de América”¹⁸, escrito en 1665 por el francés Charles de Rochefort, hace referencia a multitud de aves en la isla, y que por esta razón se llama así. Indica que es muy baja y que no se puede distinguir a menos que se esté a corta distancia.

En base a estos documentos, lo que se conocía de Isla de Aves, para finales del siglo XVII, era una ubicación relativa y que era una amenaza para la navegación por su baja altura.

¹⁵ Dudley, Robert. *Dell’Arcano del Mare. D’America. Carta X: Carta particolare dell’ India Occidentale, con la terra ferma d’ al’ capo di Paria sin al’ capo S. Romano y D’America. Carta XI: Carta particolare dell’ Isola di Bermuda sin all’ India occidentale eu al’ capa S. Romano della Florida*. Florencia, 1646. Página Web: <http://www.doria.fi/handle/10024/59106>.

¹⁶ Oïffer, Alicia. *El Islario general de todas las islas del mundo (1560) de Alonso de Santa Cruz, o la ciencia cosmográfica en la España de Felipe II: en el Nuevo Mundo, el Caribe insular*. Savoires en prisme. Rencontres du CIRLEP, n°1, Images et insularité, coordonné par F. Heitz et F. Dumora. Francia, 2012. p. 178.

¹⁷ de Laet, Joannes. *Mundo Nuevo o Descripción de las Indias Occidentales (1625)*. Traducción: Marisa Vannini de Gerulewicz (1988). Universidad Simón Bolívar. Instituto de Altos Estudios de América Latina. Caracas. p. 107.

¹⁸ de Rochefort, Charles. *Historie Naturelle et Morale des Iles Antilles de l’Amerique*. Rotterdam, 1665. Página Web: <https://archive.org/details/histoirenaturell00poin>.

3. Documentos del siglo XVIII

Es importante destacar que en el siglo XVIII hubo dos avances técnicos importantes en el desarrollo de la cartografía náutica, que mejoraron la precisión gráfica de los mapas, el cálculo de distancias y la ubicación. El primero fue el uso de la técnica de triangulación¹⁹ para el levantamiento de puntos y generación de mapas náuticos. El otro fue el cronómetro, que permitió el cálculo de la longitud en el mar²⁰. La triangulación se popularizó en el siglo XVIII, aunque Francia ya la había utilizado para producir las cartas náuticas de sus costas, “Le Neptune François”²¹, en 1693. Los británicos comenzaron utilizando esta técnica en 1744, cartografiando las Islas Orcadas, al norte de Escocia²². España publicó en 1789 el Atlas Marítimo de España y el Derrotero de las Costas de España en base a esta técnica²³.

La descripción de Labat sobre Isla de Aves fue la más detallada del siglo XVIII, dedicándole 61 páginas en su obra²⁴. Esta fue citada en 1778 por su compatriota Jean-Charles de Borda para describir la isla. En 1771, de Borda viajó a América para estudiar el comportamiento de los nuevos cronómetros franceses y determinar la longitud en el mar²⁵, con lo cual actualizaron la longitud de varias islas del Mar Caribe, incluyendo a Isla de Aves. Al describirla expresó²⁶: “n’a pas plus de deux ou trois lieues de tour”, es decir, no más de dos o tres leguas²⁷ de circunferencia. También señala que “Cette île est beaucoup

¹⁹ Blake, John. *The Sea Chart, The Illustrated History of Nautical Maps and Navigational Charts*. Naval Institute Press, Maryland, EE.UU., 2005. p. 19.

²⁰ Ibid., p. 20.

²¹ Moreland, Carl y Bannister, David. *Antique Maps*. Phaidon Press Limited, Londres, Inglaterra, 1989. p. 38.

²² Blake, op. cit. p.19.

²³ Biblioteca Nacional de España. *Noticias: El Museo Cerralbo restaura el Atlas de Tofiño*. 2014. Página Web: http://www.bne.es/es/AreaPrensa/noticias2014/0422_AtlasDetTofino.html.

²⁴ Phelps op. cit., p. 6.

²⁵ Hockey, Thomas et. al (Ed.). *The Biographical Encyclopedia of Astronomers*. Springer. EE.UU., 2007. p. 150.

²⁶ de la Crenne, Verdun, de Borda y Pingré. *Voyage fait par ordre du roi en 1771 et 1772, en diverses parties de l’Europe, de l’Afrique et de l’Amérique*. volumen 2. Paris, Francia, 1778. p. 141.

²⁷ Para la época existían varias definiciones de legua. Se desconoce a cuál hace referencia. Una legua (lieue marine) = 4.4 km o una legua (lieue de Paris) = 3,9 km. Zupko, Ronald. *French weights and measures before the Revolution*. Indiana University Press, EE.UU., 1978. p. 95.



plus longue que large”, es decir, es más larga que ancha. Ambas observaciones avalaban lo descrito por Labat.

El derrotero inglés “The English Pilot”²⁸, de 1775, menciona que Aves es una isla baja y plana, sin árboles, con un banco de arena alrededor de ella, y por lo tanto peligroso al acercarse, en especial desde sotavento. En esta edición se incluye un croquis que representa el perfil de la isla (vista lateral), desde el lado sur a unas cuatro millas de distancia.

En 1793, la Expedición del Atlas de la América Septentrional, comandada por el español Cosme Damián de Churruca y Eloeza, visita Isla de Aves²⁹, posicionándola con cronómetros. Como resultado de la expedición, se elaboraron una serie de mapas de las Antillas, pero solo se incluye a Isla de Aves, como un elemento puntual en dos de las cartas^{30,31}. A partir de los inicios del siglo XIX, los derroteros españoles de las Antillas indicaban que la isla “tiene tres cables³² (555 m) de N. a S., y a corta diferencia la misma extensión de E. a O.”³³. Las fuentes de los derroteros fueron las observaciones y noticias comunicadas por navegantes españoles³⁴.

Se hace necesario reexaminar las descripciones geomorfológicas de la isla hasta la fecha, ya que a partir del siglo XIX esta cambia radicalmente.

Los documentos coinciden en que era una isla muy baja, de arena. Donde se presentan diferencias es en la estimación del tamaño. Los mapas de

²⁸ Seller, John. *The English Pilot, Fourth Book: Describing the west-Indian Navigation*. Londres, Inglaterra, 1775. p. 29.

²⁹ Dolores González, María y Navarro Ripoll. *A las Órdenes de las Estrellas: La Vida del marino Cosme de Churruca y sus expediciones a América*. Fundación Banco Bilbao-Vizcaya, España, 1994. p. 146.

³⁰ Churruca, Cosmes y Fidalgo, Joaquín. *Carta Esférica de las Islas Antillas con parte de la Costa del Continente de América*. Dirección Hidrográfica. Madrid, 1802. Página Web: <http://ufdc.ufl.edu/UF00029151/00001/1x?vo=31>.

³¹ Dirección Hidrográfica. *Carta Esférica del Mar de las Antillas y de las Costas de Tierra Firme desde la Isla de Trinidad, hasta el Golfo de Honduras*. Madrid, 1805.

³² 1 cable = 0.1 millas náuticas = 185 m. Fenna, Donald. *A Dictionary of Weights, Measures and Units*. Oxford University Press, Nueva York, EE.UU., 2002. p. 35.

³³ Dirección de Hidrografía. *Derrotero de de las Islas Antillas, de las Costas de Tierra Firme y de las del Seno Mexicano*. Imprenta Real, Madrid, 1810. p. 88.

³⁴ *Ibid*, p. vii.

las Antillas, anteriores al siglo XVIII, se pueden considerar básicamente como unos croquis, por no contar con métodos de medición precisos, en donde también se indicaba una posición aproximada. En este mismo orden de ideas, Labat y de Borda, al referirse al perímetro de la isla, utilizan la expresión de “n’a pas plus”, es decir, “no más de” 2 o 3 leguas de contorno, de allí puede interpretarse que la isla podría presentar un periferia de menor longitud. La estimación visual del tamaño de una isla que se caracteriza por ser muy plana y extensa, es difícil y sujeta a errores. Ambos autores también señalan que es más larga que ancha, pero no indican en qué proporción; aunque en la primera edición de la obra de Labat se incluye un croquis artístico que representa a la isla de una forma casi oval semirectangular³⁵, que se podría utilizar como una referencia gráfica. También en relación con el ancho de la isla, se tiene el croquis del derrotero inglés de 1775, donde se puede apreciar un ancho considerable, si se le compara con el ancho actual de la isla vista desde su extremo sur.

Por último, el derrotero español de las Antillas de 1810, en referencia al tamaño y descripción de la isla, no señala el origen de los datos. Pero el documento presenta otros datos que indican como fuente la Expedición del Atlas de la América Septentrional. Por ello se puede presumir, con cierto grado de confianza, que los datos son de la expedición y dada su naturaleza no solo posicionaron la isla sino también la midieron. Es decir, el dato de aproximadamente 600 m de largo por un valor un poco menor de ancho, puede ser el más preciso que se tiene de la isla para el siglo XVIII.

4. Documentos del siglo XIX

A partir de registros del año 1835 se observará que las descripciones de la isla cambian sustancialmente, describiéndola como larga y estrecha.

En marzo de 1835, el buque británico HMS *Racehorse*³⁶ visitó la isla. El diario de a bordo señala que desembarcaron y la midieron, especificando 750

³⁵ Hummelinck, op. cit., p. 28.

³⁶ Autor desconocido. *HMS Racehorse logbook (1835)*. Centre for Maritime Historical Studies. University of Exeter. East Sussex Record Office, Inglaterra. Referencia: BAT 4681-2.



pasos³⁷ de largo por 150 pasos de ancho (aproximadamente 600 m por 120 m). También manifiesta que es más estrecha en el centro de la isla, de un ancho de solo 15 pasos. Estas dimensiones y forma son muy similares a las actuales de la isla. Llama la atención al compararlo con los datos del derrotero español de 1810, que se mantuvo el largo de la isla, pero no el ancho. Las dimensiones dadas por el buque británico son respaldadas por otros documentos de la época de explotación de guano en la isla.

A mediados de la década de 1850 se utilizaba el guano (excrementos de aves) como fertilizante en la agricultura. Tanto Gran Bretaña como Estados Unidos buscaron fuentes en el exterior, para aumentar su potencial agrícola. En marzo de 1854 el capitán Nathan Gibbs visitó Isla de Aves, descubriendo grandes cantidades de guano³⁸. Con base en esta información, a final del año había dos empresas estadounidenses extrayendo el fertilizante, la “Lang & Delano” y “Shelton, Sampson & Tappan”. Como la actividad se estaba realizando sin el permiso de las autoridades venezolanas, estas procedieron a expulsar a ambas empresas, con la consecuencia de una demanda internacional al gobierno venezolano por daños y perjuicios³⁹. Esto finalmente se concretó en un convenio de indemnización en el año de 1859. Para el litigio, Venezuela elaboró un documento⁴⁰ señalando los hechos y justificando su acción en la isla. En ella indican que la isla tiene cerca de 700 yardas⁴¹ de longitud por 125 yardas de ancho (640 m por 114 m). También en la documentación de este proceso se incluye la declaración del capitán Nathan Gibbs, en la cual expresa: “La exploré y examiné a fondo, cerciorándome que tiene cerca de 1400 pies de largo y entre 350 a 400 pies de ancho (...) era una isla desierta, sin árboles o pasto...”⁴². Es decir, en 1854, según el capitán Gibbs, la isla tenía cerca 425

³⁷ Un paso ≈ 0,8 m. Sessoms, Pinata Hungspreugs. *Step by Step: A Study of Step Length in Able-bodied Persons, Race Walkers, and Persons with Amputation*. Northwestern University, EE.UU., 2008. p. 16.

³⁸ Skaggs, Jimmy. *The Great Guano Rush: Entrepreneurs and American Overseas Expansion*. St. Martin's Griffin, EE.UU., 1995. p. 41.

³⁹ Ibid. p. 49.

⁴⁰ Briceño, Mariano. *Memoir: Justificatory of the Conduct of the Government of Venezuela on the Isla de Aves Question*. Washington. EE.UU., 1858. p. 3.

⁴¹ Una yarda = 0,91m. Fenna, op. cit., p. 315.

⁴² Sanford, Henry Shelton. *The Aves Island case, with the Correspondence Relating Thereto and Discussion of Law and facts*. 36th Congress, Second Session, Senate. Washington, EE.UU., 1861. p 114.

m de largo por 121 m de ancho, un poco más pequeña en longitud que lo descrito por el HMS Racehorse.

¿Se puede concluir entonces que, entre finales del siglo XVIII y principios de XIX, hubo una reducción en la extensión de la isla? Si se toman como precisos los datos del derrotero de 1810 y se comparan con los de la bitácora del HMS Racehorse o con los documentos oficiales de reclamación del guano, entonces la respuesta es positiva. Las posibles causas ya fueran planteadas por Phelps⁴³, haciendo referencia al trabajo de Hummelinck, en donde señala como una posibilidad, un cataclismo sísmico que pudo hundir parte de la isla. Aunque este punto debería ser estudiado en profundidad por las ciencias físicas.

En el siglo XIX, se publicaron varios derroteros de las Antillas por diferentes países y hasta un detallado mapa de la isla, por los británicos. Pero, al igual que en los siglos anteriores, se presentaron discrepancias con respecto al tamaño de la isla. Es importante diferenciar los documentos de personas que visitaron la isla y la midieron, como son los casos del buque británico y del capitán Gibbs, con respecto a otros que básicamente presentan información recopilada de diferentes fuentes.

El derrotero británico “The Columbian Navigator”⁴⁴ publicó, en su edición de 1824, una descripción de Isla de Aves en la cual incluye información de tres fuentes diferentes: la primera, el derrotero español, en donde se especifica que la longitud es de cerca de 3 cables en dirección norte sur (555 m) y de casi la misma distancia en sentido este oeste; La segunda, unos comentarios de la isla, copiados de la obra de Labat, y por último el nuevo aporte con la descripción de James Finlaison, maestro de la marina real británica. La posición de “maestro” corresponde a un oficial naval entrenado y responsable de la navegación de los buques de vela⁴⁵. Finlaison señala que Isla de Aves: “Es una isla pequeña y baja, con alrededor de $\frac{3}{4}$ de milla⁴⁶ (1390 m) de longitud;

⁴³ Phelps, op. cit., p. 20.

⁴⁴ Purde, John. *The Colombian Navigator or Sailing Directory for the American Coasts and the West Indies*. Londres, Inglaterra, 1824. p. 27.

⁴⁵ Royal Navy Museum. Página Web: http://www.royalnavalmuseum.org/info_sheets_nav_rankings.htm#Master.

⁴⁶ Una milla náutica = 1852 m. Fenna, op. cit., p. 194.

a una distancia de 6 u 8 millas, ya no se ve la isla; las olas rompen a media milla, a ambos extremos de la isla”. Esta última fuente evidencia una diferencia importante en cuanto al tamaño de la isla ¿Cómo un mismo documento puede tener dos versiones tan diferentes, en el cual se duplica la longitud de la isla? Si se considera que ambas versiones son válidas, una posible explicación es que el derrotero español solo consideró a la isla como la porción de tierra sobre el agua. En cambio desde un punto de vista marino, el maestro en navegación, posiblemente estimó la longitud de la isla como el tamaño de la isla más la porción sumergida, somera, de riesgo para la navegación.

Curiosamente la descripción de Isla de Aves, en la versión estadounidense del derrotero “American Coast Pilot”⁴⁷, publicada en el año 1847, correspondiente a la decimoquinta edición, fue una copia fiel del contenido del derrotero “The Columbian Navigator” citado.

Existen otros documentos como el Nautical Gazetteer or Dictionary of Maritime Geography⁴⁸ (1847) que describe el tamaño de la isla con una longitud de 800 pasos por 120 pasos de ancho (640 m por 96 m), similar a los señalados por el buque HMS Racehorse, aunque no especifica la fuente del dato. En cambio “The West Indian Pilot”⁴⁹, derrotero publicado por el Almirantazgo británico (1865), indica que la isla tiene $\frac{3}{4}$ de milla de largo y 3 cables de ancho, con un arrecife que se extiende alrededor de $1\frac{1}{2}$ cables desde el norte-oeste, norte y sur, en el cual el oleaje generalmente rompe. Esta descripción se asemeja a la del Maestro James Finlaison.

También es interesante destacar el cambio en la información referente al tamaño de la isla en la versión de 1863 del derrotero español de las Islas Antillas⁵⁰. Señala que las fuentes de datos son: la versión anterior del derrotero, The West Indian Pilot, Manuel de la navigation dans la mer des Antilles et dans le golfe du Mexique, e información de oficiales de la Armada. En esta

⁴⁷ Blunt, Edmont. *American Coast Pilot, Containing Directions for the Principal Harbors, Capes and headlands, on the Coasts of North and South America. 15th Edition*. Nueva York, 1847. p. 407.

⁴⁸ Hurst, Henry. *Nautical Gazetteer or Dictionary of Maritime Geography*. Londres, Inglaterra, 1847. p. 30.

⁴⁹ Admiralty. *The West Indian Pilot*. Hydrographic Office, Londres. Inglaterra, 1865. p. 18.

⁵⁰ Dirección de Hidrografía. *Derrotero de las Islas Antillas y de las Costas Orientales de América desde el río de las Amazonas hasta el Cabo Hatteras*. 1ra parte. Madrid, España, 1863. p. 170.



edición describen que “Esta isla tiene 7 cables de N. a S. y unas 3 millas de extensión de E. a O. “. La información de longitud en dirección norte-sur es equivalente a la especificada por Finlaison, pero la anchura este-oeste, con base en los documentos analizados, no concuerda con ningún otro, ¿podría ser un error? La información de los derroteros y gacetas presentadas plantean unas interrogantes: ¿hasta dónde la información publicada es precisa y cuántos son solo copias de datos no verificados?

Para el año 1857, la Armada Real de Gran Bretaña cartografió la isla, generando la primera carta náutica detallada, “A Survey of Bird Island”⁵¹. Esta carta presenta datos de batimetría, arrecifes, línea de costa, curvas de nivel, declinación magnética, punto de desembarco y la ubicación de una choza en la isla (figura 1). Esta carta se incluyó como un recuadro (de Isla de Aves), en la carta náutica británica del año 1857, de las Antillas, hoja III: Santo Domingo a Dominica. También se incluyó como recuadro en la carta N° 1011 de la Hydrographic Office de EE.UU., esta última referida tanto por Hummelinck⁵², Phelps⁵³ y Mitchell⁵⁴ en sus documentos.

Este mapa puede servir para aclarar las diferencias de tamaño señaladas en los documentos presentados del siglo XIX.

Con base en la escala gráfica de la carta, la isla tiene una longitud de cerca de 1250 m de largo y 290 m de ancho, el arrecife que la rodea un poco más de una milla náutica (1852 m) de largo. En primera instancia, se podría expresar que el dato de la longitud de la carta se aproxima a los 1400 m planteados por Finlaison y concluir que la isla era a mediados del siglo XIX del doble de tamaño que el actual. Pero también implicaría que el arrecife frangeante a barlovento de la isla, era mucho mayor al actual. El geólogo Méndez Baamonde⁵⁵ señaló que no existen evidencias

⁵¹ Henry Lizard, Thomas. *A Survey of Bird Island*. Levantamiento por el Maestro Segundo Vernon Jones del HMS Brilliant. Escala: 4,9 pulgadas a 1 milla. Dibujado por Thomas Henry Lizard, del HMS Indias. Incluido en el despacho del 28 de febrero 1857 de James A. Paynter, capitán del HMS Brilliant. Página Web: <http://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C8969109>.

⁵² Hummelinck, op. cit., p. 24.

⁵³ Phelps, op. cit., p. 17.

⁵⁴ Mitchell, op. cit., p. 46.

⁵⁵ Méndez Baamonde, op. cit., p. 49.

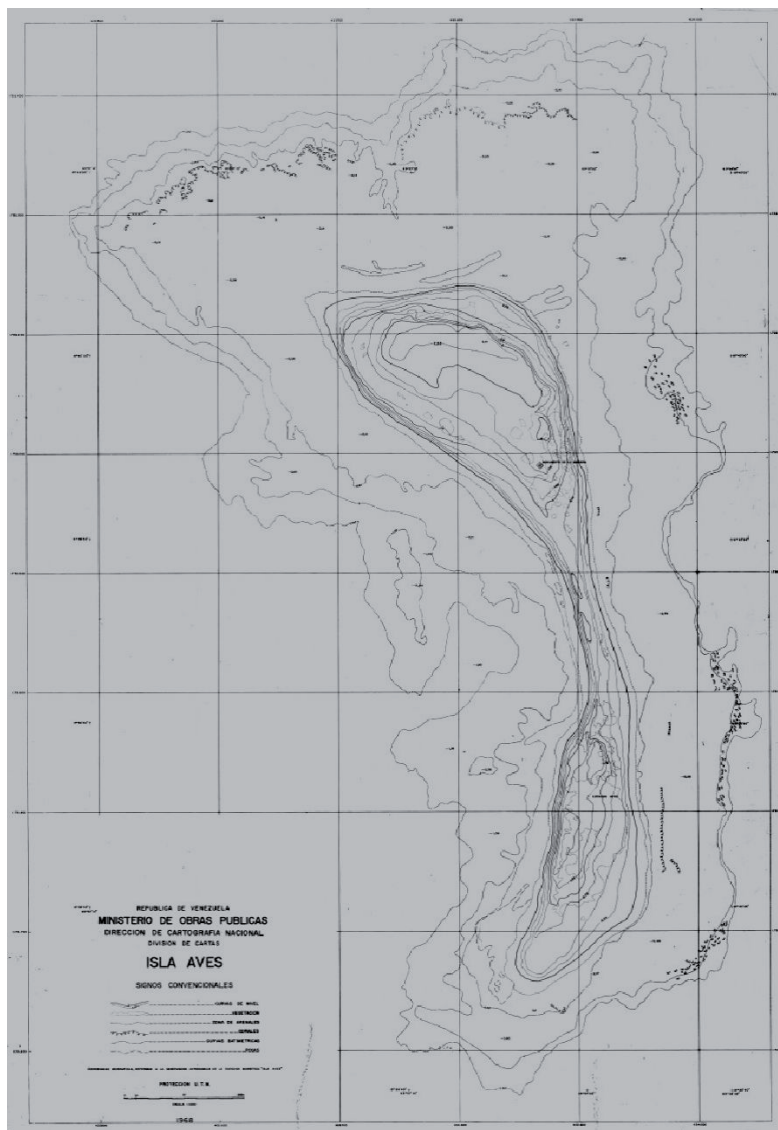


Figura 2: Mapa de Isla de Aves (1968)



de remanentes de arrecife frangeante más al norte o sur de la isla para explicar una isla de mayor tamaño. ¿Entonces tendrá la carta náutica de 1857 algún error?

Para analizar esta carta náutica y otros mapas de la isla, realizados en el siglo XX, se utilizó un sistema de información geográfica (SIG). Esta herramienta computacional permite el manejo y análisis de datos espaciales (mapas) en formato digital⁵⁶. Los datos deben estar referenciados a un sistema de coordenadas que permitan ubicarlos en la superficie terrestre. Al estar referenciados, la herramienta de SIG permite visualizar y sobreponer los mapas, para identificar diferencias entre ellos.

Muchos de los mapas de la isla carecen de un sistema de coordenadas. Para referenciar los mapas se identificaron 2 o 3 elementos estructurales fijos, en el sustrato duro sobre el cual se asienta la isla, que no cambien en el tiempo. A estos puntos, se le asignaron sus coordenadas a partir de un mapa de referencia actualizado de la isla⁵⁷, del año 2012 (figura 3), con lo cual quedan referenciados espacialmente y todos a la misma escala gráfica, para su comparación.

Para el mapa de 1857 se identificaron dos puntos, al norte y sur, en el sustrato duro, que corresponde a estructuras visible actualmente. Se observa en el mapa referenciado que la batimetría coincide muy satisfactoriamente con la batimetría actual de la isla. Esto es un indicativo que está adecuadamente corregido. Por ello, se puede afirmar que la carta presenta un error en la escala gráfica. En complemento a esto, en la parte superior de la carta náutica⁵⁸ se indica que el levantamiento de los datos fue realizado por el Maestro Segundo Vernon Jones del buque HMS Brilliant, pero el mapa fue dibujado por Thomas Henry Lizard del buque HMS Indias. Esta información apoya la posibilidad del error, dado que la persona que realizó las mediciones en campo no fue el responsable de elaborar el mapa.

Por consiguiente, en base al mapa corregido de 1857, la isla tenía cerca de 600 m de largo por 150 m en la sección más ancha (figura 4). El tamaño de

⁵⁶ Longley, Paul; Goodchild, Michael; Maguire, David y Rhind, David. *Geographical Information Systems and Science*. 2da edición. John Wiley & Sons, Ltd, Inglaterra, 2005.

⁵⁷ Lazo, Rodrigo; García, Julián; de los Llanos, Verónica; Latorraca, Zulady (2013). *Utilización de técnicas no convencionales para el levantamiento cartográfico. Casos: Isla de Aves y Ciénaga de Ocumare*. V Jornadas Nacionales de Geomática, Octubre 2013, Caracas, Venezuela.

⁵⁸ Henry Lizard, op. cit.



Figura 3: Fotomapa de Isla de Aves (2012)



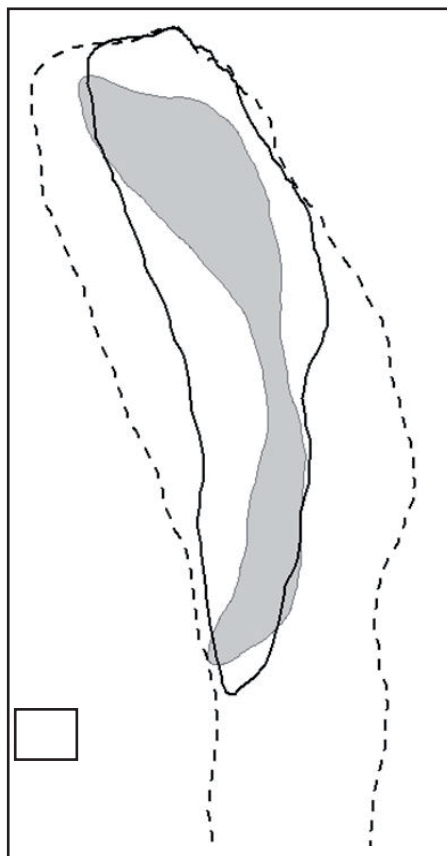


Figura 4: Mapa referenciado de 1857.
Línea continua: línea de costa referenciada. Línea punteada: línea de costa sin referenciar. Polígono gris: Isla de Aves, año 2012.

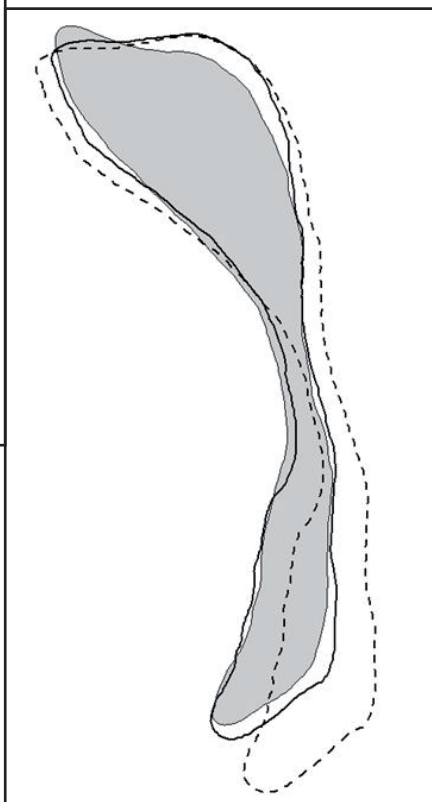


Figura 5: Mapa referenciado de 1968.
Línea continua: línea de costa referenciada. Línea punteada: línea de costa sin referenciar. Polígono gris: Isla de Aves, año 2012.

la isla era similar a lo observado por la tripulación del HMS Racehorse, aunque la zona central de la isla en el mapa era mucho más ancha.

Se puede concluir que para el siglo XIX la isla ya presentaba un tamaño y forma similar a los actuales. Las publicaciones que indicaban que la isla tenía $\frac{3}{4}$ de milla de largo pudieron haber estado basadas en las estimaciones marinas del Maestro James Finlaison o en el mapa británico “A Survey of Bird Island”, sin haber identificado el error en la escala.

5. Documentos del siglo XX

El siglo XX fue cuando el mundo científico descubrió Isla de Aves. En 1939, el geólogo holandés Raoul C. Mitchell visita la isla, elaborando un mapa topográfico, con algunos elementos geológicos. Según sus mediciones, la isla tiene 750 m de largo por 200 m en la sección más ancha⁵⁹. Diez años más tarde, en marzo 1949, el zoólogo holandés Hummerlinck desembarca en la isla. En su artículo “Islote Aves, una isla de aves en el Mar Caribe”⁶⁰, publicado en 1952, plantea su inquietud al comparar el tamaño de la isla descrito por Labat con lo que observó durante su visita. Indica que la isla tiene la forma de una coma, estimando una longitud de no más de 1000 m, y un ancho de 400 m. En 1952, el investigador francés Pere Pichon, en su artículo “Perdido en el medio del Mar Caribe: una isla desconocida de 500 metros es el hogar de 100.000 aves”⁶¹, describe a la isla de la siguiente manera: “Con una longitud de unos 500 metros sin haber hecho mediciones precisas con triangulación, orientada aproximadamente en dirección norte a sur, se ensancha en sus dos extremos como unos 70 a 80 metros, mientras que el medio tiene apenas 30 metros de ancho”. Las dimensiones que da este artículo no son comparables a las de Hummerlinck tres años antes. En 1979 se publicó un artículo sobre la isla⁶², y al final de este aparecen unos comentarios de Hummerlinck, señalando

⁵⁹ Mitchell, op. cit. p. 48.

⁶⁰ Hummerlinck, op. cit. p. 27.

⁶¹ Pichon, Pere. *Perdu au milieu de la Mer Caraïbe: un îlot inconnu de 500 metres abrite 100.000 oiseaux*. Sciences et Avenir, vol 65, Paris, Francia, 1952. p. 323.

⁶² Clay, A.N.. *Isla de Aves- a bird's eye view*. New West Indian Guide / Nieuwe West-Indische Gids. Vol 53, Holanda, 1979. p. 98.



que: “Estoy profundamente arrepentido de no haber prestado atención al tamaño y forma de la isla, porque pensé que podía dejar esas mediciones a las personas más competentes de mi equipo (en el que he demostrado estar equivocado). Así que mis estimaciones deben ser consideradas como de muy poco valor”. Esto demuestra una gran seriedad por parte de Hummerlinck como científico. Además, sirve de alerta para considerar que no todas las dimensiones publicadas pueden tener el mismo peso.

Phelps, en 1954, visita la isla junto al geólogo Guillermo Zuloaga⁶³. Realizan estudios ornitológicos y un levantamiento con plancheta, produciendo un mapa detallado. Calculan las dimensiones de la isla en 500 metros de largo, con un ancho entre 40 m a 120 m.

En el año 1968, el gobierno de Venezuela publicó un mapa oficial, con la cartografía de Isla de Aves⁶⁴. Cartografía Nacional fue la responsable de realizar el vuelo aerofotogramétrico y procesar la información para producir el mapa. Este mapa, a escala 1:1000, contiene información de: curvas de nivel, vegetación, zonas de arenales, corales, curvas batimétricas y rocas (figura 2). Las dimensiones de la isla en este mapa son 580 m de largo por 170 m de ancho, con una superficie de 4,6 hectáreas. El autor, sobre la base del mapa producido en el año 2012⁶⁵ y utilizando el SIG, identificó que el mapa oficial tiene un pequeño factor de escalamiento, con unas dimensiones un poco mayores a lo real (figura 5). Corregido el mapa, la longitud de la isla es de 540 m por 150 m de ancho, con un área de 3,7 hectáreas.

Se puede concluir que la cartografía producida de la isla en el siglo XX presenta pequeñas variaciones en cuanto a las dimensiones de la misma, esto es producto de las técnicas utilizadas y la precisión de los instrumentos, además de la dinámica propia de la isla que está sujeta los efectos del oleaje, mareas y vientos. Se tiene una isla de 500 a 540 m de largo por unos 120 a 140 m de ancho. La excepción fue el mapa topográfico producido por Mitchell⁶⁶, con 750

⁶³ Zuloaga, Guillermo. *The Isla de Aves Story*. Geographical Review, Vol. 45, No. 2. American Geographical Society, EE.UU., 1955. p. 175.

⁶⁴ Ministerio de Obras Públicas (MOP). *Mapa Isla de Aves*. Cartografía Nacional. Caracas. 1968.

⁶⁵ Lazo, op. cit.

⁶⁶ Mitchell, op. cit.

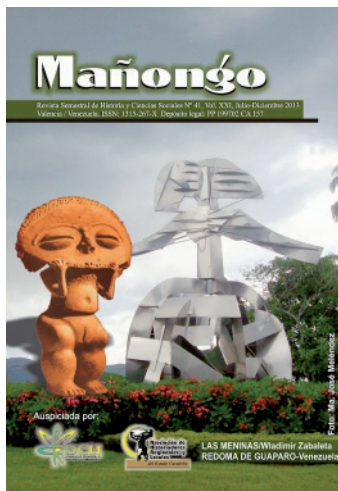
m de largo, en el cual se desconoce la técnica utilizada para su elaboración. El mapa producido por Cartografía Nacional⁶⁷ fue lo más preciso que se publicó.

La revisión de la documentación histórica sobre Isla de Aves ha presentado diversas descripciones, las cuales no todas merecen igual grado de confianza. Algunas, siendo de períodos similares, presentaron distintas dimensiones, para las cuales se plantearon posibles explicaciones. Aunque, siguiendo la cronología de los documentos, se va mejorando la precisión cartográfica de los mapas, estos no han quedado exentos de errores, inclusive en el siglo XX. Lo que sí se pudo observar en la documentación fue el cambio, a partir del siglo XIX, descrito para la isla como larga y estrecha. Forma y tamaño que se ha mantenido hasta el día de hoy. La duda de cuán ancha fue la isla hasta finales del siglo XVIII, posiblemente se solvente en futuros estudios en las ciencias geológicas, o en alguna bitácora de un navegante de las Antillas, no estudiada todavía por la historia.

⁶⁷ Ministerio de Obras Públicas (MOP), op. cit.



RESEÑAS



Mañongo Revista Semestral de Historia y Ciencias Sociales. Valencia N°41, Vol. XXI, Julio-Diciembre, 2013, 418 págs.

Eugenio Rosa

Estudiante cursante del primer año de Aeronáutica (TSU) de la Universidad Simón Bolívar (USB). Sede del Litoral. Correo Electrónico. Eugenio.rosa.p@gmail.com.

Esta compilación de trabajos forman el Número Especial de la *Revista de Historia y Ciencias Sociales Mañongo* (41) que viene a presentar una visión más sistemática de los estudios históricos del tema de la Historia Militar, Historia Naval y las Relaciones Civiles y Militares de Hispanoamérica.

Entre los compiladores de este apartado especial tenemos al Prof. *Germán José Guía Caripe*, Candidato a Doctor en Historia por la Universidad Católica Andrés Bello. Magister Scientiarum en Historia de Venezuela Contemporánea (UCV). También participa el profesor *Froilán José Ramos* que es Magister en Historia de Venezuela (UCLA) y actualmente realiza estudios doctorales en la Universidad de los Andes de la ciudad de Santiago de Chile. Han participado en diversos eventos académicos nacionales e internacionales como ponentes, organizadores y también han publicado una serie de artículos académicos relacionados con la temática inicial de esta revista semestral. Esta

iniciativa viene a marcar una línea divisoria dentro de las tres tendencias historiográficas.

Todo este esfuerzo de reunir quince trabajos se pudo obtener bajo el apoyo del Prof. *Raúl Meléndez*, Director de la mencionada revista que es auspiciada por el Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico de la Universidad de Carabobo y la Asociación de Historiadores Regionales y Locales de la citada entidad del centro de Venezuela.

Es menester recalcar la importancia que tienen estos trabajos en el debate universitario sobre estos temas que aparentemente parecen ser muy trabajados, sin embargo no muchos son objetivos y el resto de ellos se encuentran realidades que pesan con grandes cargas de épica y exaltación de romanticismo en los héroes a la hora de dar a conocer los hechos de armas del pasado glorioso.

Es necesario aclarar que esta publicación periódica colectiva presenta una especial particularidad, pues, reúne a varios a autores, con experticia en el tema y otros que comienza a hacer sus primeros pinitos investigativos. Muchos de ellos provenientes de diferentes países (México y España), creando así una edición literaria integral con fines históricos que se relacionan mas con un libro compilatorio que una misma revista. Con esto se demuestra tácitamente que no solo nuestra Venezuela ha sido víctima de la influencia militar, en otras palabras, muchas naciones comparten en términos generales la misma historia, pero con diferentes protagonistas. Esta revista académica está organizada bajo la composición de los siguientes artículos de investigación:

Presentación de los coordinadores de este número especial. Arranca el primer tiro de cañón el trabajo a cuatro manos del Dr. Domingo Irwin (UPEL-IPC) y la Doctorando Ingrid Micett bajo el título: *Referencias sobre la Historia escrita militar venezolana*. Después, desde México el doctor Ramón Alonso Pérez (Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo) con un trabajo que versa sobre la *Fuerzas Armadas, Gobierno y Sociedad en Michoacán*. Continúa otro escrito, titulado: *Disputa de competencias entre ingenieros militares y civiles en la España de mediados del siglo XIX: obras hidráulicas en el Arsenal militar de Cartagena* de la doctora Cristina Roda Alcantud (Universidad de Murcia, España). El doctor Fernando Falcón (UCV) y oficial retirado del Ejército, contribuye con su *Raimondo de Montecuccoli. Vida y obra del objeto de una donación: Relación entre la vida del Libertador y su peculiar donación literaria*. El



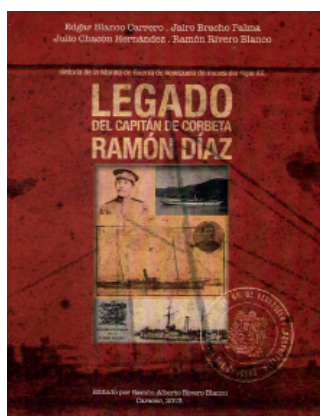
doctor Moisés Guzmán (Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo de México): *Armeros, maestranzas y artillería rudimentaria en Nueva España durante la primera insurgencia, 1810-1811: Explicación del crecimiento naval en Nueva España.*

Más adelante el Dr. Luis Alberto Buttó (USB) nos escribe sobre las *Relaciones civiles y militares, información y democracia en América Latina: Relaciones entre civiles y militares en tiempos de democracia.* El Prof. Germán Guía, seguidamente nos expone: *El Dique-astillero de Puerto Cabello: Punto de apoyo a la Armada Nacional Restauradora (1905-1909).* El joven profesor Froilán Ramos nos habla de la *Aviación Militar venezolana, 1920-1936. Del Personalismo a la Institucionalidad.* El abogado y doctorando en Historia (UCV), Carlos Hernández hace su contribución con *Venezuela en la Segunda Guerra Mundial Golfo de Paria: Defensa conjunta y punto de desencuentro: participación de Venezuela en la Segunda Guerra Mundial.* El jurista Francisco Nieves – Croes (UCV) no versa sobre la *Defensa de costas en Venezuela.* El Capitán de Navío (r) y doctorando en Historia (UCV), Luis Farage nos trae: *Operación Neuland, ataques de submarinos alemanes en aguas venezolanas durante la Segunda Guerra Mundial.* El profesor Richard López (CUC) con su escrito sobre los *Militares y Civiles en pugna. Una síntesis de las Relaciones Civiles y Militares en Venezuela (1936-1945): surgimiento del pretorianismo venezolano.*

El novel investigador Antonio Delgado (Maestrante en Historia de América-UCV). *Los años treinta. Una apreciación sobre la década del tercer militarismo y el populismo en el Perú: enfrentamiento entre apristas y militares.* El licenciado en Historia y maestrante en Historia (UCAB), Dómel Silva con su aporte sobre las *Funciones del ministro alemán Erwin Poensgen en Venezuela (1937- 1941). Una aproximación a través de los documentos de la Cancillería venezolana.* Por último, el Prof. Frank Rodríguez (UPEL-IPMSM) *Pugnas y controversias en torno al fuero militar en el Congreso Constituyente de 1830.*

Los coautores de estos artículos académicos son personas que se han centrado en el objetivo de participar ampliamente en el desarrollo de esta línea de investigación. Por otro lado, es importante que este tipo de temas cada vez más se desarrollen y en efecto logren obtener la atención del público en general. El avance de una sociedad se resume como la superación de los errores que la misma tuvo en el pasado, ya que, es necesario que este tipo de

investigaciones con el pasar del tiempo tengan un carácter mucho más integral, para así contribuir a una verdadera superación en la colectividad.



Blanco Carrero, E., Bracho Palma, J., Chacón Hernández, J. y Rivero Blanco. **Historia de la Marina de Guerra de Venezuela de inicios del siglo XX: Legado del Capitán de Corbeta Ramón Díaz.** Caracas, Editado por Ramón Alberto Rivero Blanco, 2013. 222 págs.

Gibràn González Ramírez

Teniente de Navío de la Armada de la República Bolivariana de Venezuela Especialista en Hidrografía Naval (EPAR-UMBV).

La lectura de la obra realizada por diferentes autores encabezados por Edgar Blanco Carrero, Jairo Bracho Palma, Julio Chacón Hernández y Ramón Rivero Blanco sobre la Historia de la Marina de Guerra de Venezuela de inicios del siglo XX: Legado del Capitán de Corbeta Ramón Díaz, nos presenta la vida de un historiador y amante en asuntos marítimos, la historia político-naval venezolana, la importancia del mar y su potencial comprendiéndolo como medio de comunicación y fuente de recursos; para así entender las maniobras políticas y de poder que en su época tuvo Juan Vicente Gómez y su aporte a los asuntos marítimos en la actualidad.

Es un libro dividido en partes, divididas de la siguiente manera: Introducción donde se esboza detalles de la historia naval venezolana y del poder naval como iniciativa de un grupo de responsables de la Armada,



quienes se enfocaron en un análisis profundo de investigación y desarrollo del tema. Primera Parte: Rasgos Biográficos por Jairo Bracho Palma y Ramón Rivero Blanco, donde se aborda los aspectos importantes de la vida del Capitán de Corbeta Ramón Díaz. Segunda Parte: El Pensamiento por Edgar Blanco Carrero, el cual desglosa detalles trascendentales de la historia política y naval venezolana.

Consecutivamente, cada parte se subdivide en el texto en 14 y 4 secciones respectivamente, para así recapacitar y desarrollar los aspectos más resaltantes del tema, tal y como se describe a continuación:

Primera Parte. Sección 1: Los Hijos de Wanadi; Sección 2: Isla de Viento; Sección 3: En los Buques de la Escuadra; Sección 4: En la Isla de Trinidad; Sección 5: La Revolución Libertadora; Sección 6: En el Astilleros de Filadelfia; Sección 7: Al Servicio de la Escuela Naval; Sección 8: El Dique de Acero; Sección 9: Las Escuelas Marinas; Sección 10: En la Marina Mercante; Sección 11: La Personalidad; Sección 12: El Poder Naval; Sección 13: A Bordo del Vapor Maracay; por último, Sección 14: La Muerte de Maracay.

Segunda Parte. Sección 1: Los Orígenes del concepto del Poder Naval en Venezuela: Estudio de la vida y obra de Ramón Díaz; Sección 2: La Imagen Mundo en Venezuela durante la época de Ramón Díaz; Sección 3: La Idea del Oficial Naval en el pensamiento del Capitán de Corbeta Ramón Díaz: 1908-1914; Sección 4: Esbozos para una Geoestrategia Venezolana a inicios del siglo XXI: La Geografía en el pensamiento estratégico de Ramón Díaz.

Para finalizar, se incluye en la obra un Anexo, donde se pueden detallar de manera minuciosa un compendio de documentos, memorias, poemas, informes, ensayos y actas, enmarcadas en la historia de los inicios la Marina de Guerra de Venezuela. Es un trabajo que detalla un análisis y dato sobre algunos aspectos políticos-navales de la historia venezolana y la organización administrativa militar a principios del siglo XX; invitando al lector a una amplia reflexión sobre el tema y para así desarrollar sus propias conclusiones, ofreciendo aportes significativos sobre el legado que dejó el Capitán de Corbeta Ramón Díaz.