

El pensamiento naval de la regeneración guzmancista: renovación y mejoras de la armada nacional (1873-1876)

O pensamento naval da regeneração guzmancista: renovação e melhorias da marinha nacional (1873-1876)

The naval thought of the guzmancista regeneration: renewal and improvements of the national navy (1873-1876)

Germán José Guía Caripe

Doctor en Historia por la Universidad Católica Andrés Bello, es también Magíster Scientiarum en Historia de Venezuela Republicana por la Universidad Central de Venezuela. Actualmente es profesor en Geografía y Historia en el Instituto Pedagógico de Caracas y adscrito al Departamento de Formación General y Ciencias Básicas de la Universidad Simón Bolívar en su Sede Litoral como Profesor Titular a Dedicación Exclusiva, Área de Pensamiento Crítico, y también miembro correspondiente de la Asociación Española de Historia Militar. E-mail: gguia@usb.ve Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-2924-0916>.

Leticia Velázquez Garrido

Magíster Scientiarum en Enseñanza de la Geografía por el Instituto Pedagógico de Caracas, donde también se graduó como Profesora en Geografía. Actualmente es profesora a tiempo completo del Departamento de Geografía e Historia del Instituto Pedagógico de Caracas. E-mail: leticiavel77@gmail.com Orcid: <https://orcid.org/0009-0008-1749-4496>

RESUMEN

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

RESUMO

Renovar unidades de velas flutuantes existentes; melhorar as estações navais; criar uma escola náutica; implementar projeto de estaleiro em Puerto Cabello; construir capitanias e faróis; realizar dragagem em barra; estabelecer uma polícia portuária; entre outras transformações que beneficiariam a navegação marítima, fluvial e lacustre. Nesse sentido, a aquisição de navios de guerra armados era não só necessária como também oportuna para dominar e defender um amplo espectro da costa de possíveis invasões, do bloqueio de portos, do contrabando de armas para lados inimigos e da mobilização de

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 motor a vapor y el hierro para la consolidación de una Marina de Guerra, lo cual significó un hito en la Historia Naval Venezolana.

DESCRIPTORES: Vapores; Regeneración; Guzmancismo; Armada Nacional.

tropas de infantaria em alta velocidade, para repelir as forças de oposição que ameaçam romper o projeto de paz estabelecido; porém, a maior contribuição durante a Regeneração de Guzmán Blanco (1873-1876) foi a incorporação da máquina a vapor e ferro para a consolidação de uma Marinha, que representou um marco na história naval venezuelana.

PALAVAS-CHAVE: Navios a Vapor; Regeneração; Guzmancismo; Marinha Nacional.

SUMMARY

Renew existing floating sail units; improve naval stations; create a nautical school; implement a shipyard dock project in Puerto Cabello; build captaincies and lighthouses; perform bar dredging; establish a port police; among other transformations that would benefit maritime, river and lake navigation. In this sense, the acquisition of armed war steamers was not only necessary but also opportune to dominate and defend a wide spectrum of the coast from possible invasions, the blockade of ports, the smuggling of weapons to enemy sides and the mobilization of infantry troops at high speed to repel the opposition forces that threaten to break the established peace project, however, the greatest contribution during the Regeneration of Guzmán Blanco (1873-1876), was the incorporation of the engine steam and iron for the consolidation of a Navy, which represented a milestone in Venezuelan Naval History.

DESCRIPTORS: Steamers; Regeneration; Guzmancism; National Navy.

INTRODUCCIÓN

Mejorar la Fuerza Armada venezolana que resulta el objeto de esta investigación, 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 o cualquier amenaza. Presentaba este cuerpo armado mucho abandono, desorganización y falta de renovación del material de guerra ante la llegada al poder. “Entre los años de 1860 y 1870, se encuentra un aparato militar venezolano en franco decaimiento, escaso financiamiento, material de guerra desfasado y para colmo de males, corta

en efectivos para sus componentes (Guía Caripe, 2018, p.43)”.

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 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, expon-dremos 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.

Las fuentes bibliográficas venezolanas existentes sobre la temática de los primeros siete años en el poder de Antonio Guzmán Blanco, por lo general enfatizan en las transformaciones políticas, económicas y sociales durante ese período, pero son pocas las que ofrecen una evolución del aparataje militar y naval del guzmancismo. Sin embargo, tenemos la obra voluminosa: *Historia Contemporánea de Venezuela*, escrita por Francisco González Guinán (personero del guzmanato) que se publicó en 1954. Esta obra que posee muchos volúmenes es fundamental para estudiar a la Venezuela de la segunda mitad de siglo XIX, ofrece una descripción de la evolución general de la fuerza armada del periodo en estudio, describe las adquisiciones de unos vapores para la Armada de la Regeneración guzmancista.

Por otro lado, tenemos el trabajo de Tomás Pérez Tenreiro conocido como: *Guzmán y su actuación militar regeneradora de las fuerzas militares*. Publicado en 1983, es una obra colectiva en tres tomos, denominada: *Venezuela 1883*. En este trabajo se incorporan citas textuales para avalar y explicar la evolución que tuvo el aparato militar guzmancista durante el Septenio, aunque al final no se incorporan las fuentes empleadas. El escritor asume posiciones en torno al papel que desempeña Guzmán

Blanco como conductor y organizador de tropas para aplastar con eficacia y eficiencia cualquier alzamiento durante su gestión y la compra de unos vapores para lograr la pacificación del país.

También, no debemos dejar de destacar el texto monográfico: *Caudillos, militares y poder. Una historia del pretorianismo en Venezuela* de Domingo Irwin e Ingrid Micett (2008). En esta obra se expone la visión en conjunto sobre la evolución de las fuerzas armadas durante el guzmancismo. Dentro de sus páginas se expone cómo se reorganiza y se renueva el armamento del ejército, la compra de vapores y de material de guerra para neutralizar desde el gobierno central, la insurrección de Coro de León Colina y José Ignacio Pulido. El texto cuenta con un importante repertorio de fuentes primarias, en especial, las fuentes oficiales que permiten reconstruir la coyuntura política que amenazó la estabilidad del septenio y por ende del poder central.

Se puede mencionar el pequeño aporte a la historia de la Armada venezolana: *The Venezuelan Navy (1830-1957). Toward the consolidation of naval power* de la historiadora naval Hadelis Jiménez López (s/f). Este apartado se pasea, y muy someramente, por la evolución de la Marina de Guerra de Venezuela y la consolidación del poder naval entre 1830 y 1957, en relación al periodo estudiado solo menciona hecho muy puntuales que se vincularon con la duración en servicio de algunos buques de la Armada Nacional, el nombramiento de general Luis Sardi como Brigadier General en 1873. Además, describe la expansión de la Marina de Guerra en 1880 con la compra de unos vapores artillados.

Finalmente, traemos a colación el aporte de José Raimundo Porras Pérez en un capítulo intitulado: “Un modelo sui

géneris de concebir el combate: Tendencia teórico – militar venezolana (1870 – 1908)”, inserto en libro colectivo De las huestes indianas al pretorianismo del siglo XX: *Relaciones civiles y militares en la Historia de Venezuela* (2012). Allí el autor enfoca la doctrina militar que influenció el aparato armado guzmancista, basado en el arquetipo español en su forma de hacer la guerra y en conjunción con el modelo norteamericano con el uso del armamento de repetición (fusiles y rifles de repetición Enfield, Remington por su ventaja operacional, su accesibilidad y por la fácil compra en el exterior) proveniente de los Estados Unidos de América, que surgió como excedente de la Guerra de Secesión (1861 – 1865).

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 (Jeunne 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.

LA ESCUADRA NACIONAL Y LA DEFENSA MARÍTIMA DEL TERRITORIO 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 el general Antonio 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 guerrerrista. 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 executor 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 (Cerezo Martínez, 1983, s/p).

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 traducía 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 (Millet y Maslowsky, 1984, p.140).

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 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 (González Guinán, 1954, p. 188)¹. 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 (El Diario, Caracas, 12 de abril de 1871) 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 (Leyes y Decretos de Venezuela, 1984, pp. 56-57), 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 (Estados Unidos de Venezuela, 1873, p.35)². 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 (Guzmán Blanco, 1970, s/p).

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 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:

1. Vapor *Bolívar*: (Carrillo Batalla, 1895, pp.47-48): 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 Estados Unidos (Estados Unidos de Venezuela, 1875, pp. lxii-lxiii).

2. 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”³.
3. Vapor *Liberal*: está en servicio en el río Orinoco. Es un pequeño buque de 50 toneladas con buenos fondos y altos de madera. Se uso es 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” (Estados Unidos de Venezuela, 1875, pp. lxii-lxiii).
4. Vapor *Maparari*: en muy mal estado y fondeado en Puerto Cabello.
5. Goleta *Estrella*: usada por el ministerio de Fomento para servir de pontón – faro en la boca del Orinoco, sometido a reparaciones.
6. 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 (Cervera Pery, 1992, p. 45).

Para este motivo organizan y surten en Puerto Cabello, Maracaibo y Ciudad Bolívar unos apostaderos que se utilizarán como “almacenes de marina, revistas de comisarios y movimientos marítimos” (Estados Unidos de Venezuela, 1873, p. 36). 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 capitania 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 (Delamer y Oyarzábal, 2010, p. 9).

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 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]." (Estados Unidos de Venezuela, 1874, p. XXXI).

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.

EL PENSAMIENTO NAVAL DE LA REGENERACIÓN GUZMANCISTA

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 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 latinoamericanas.

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. 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 milímetros. 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. (Cross, 2012, pp. 108 – 111).

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 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 (Millet y Maslowsky, 1984, p. 140). 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 experimentó 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) (Martínez Reixido, 2001, pp. 266 – 267). 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.

Sin embargo, el pensamiento naval existe desde la más remota antigüedad y sus fundamentos son siempre los mismos desde los primeros pinitos. El pensamiento naval no tiene otro sentido que la defensa de los intereses propios en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, algo que se percibe como necesidad vital y permanente y por eso se desarrolla y crece con facilidad en la mentalidad de una nación o estado y se transforma en poder naval mediante la voluntad y las correspondientes decisiones de sus dirigentes. Por tanto, el instrumento del pensamiento naval es el poder naval, que sirve para que las decisiones de los gobernantes sobre cuestiones marítimas sean tenidas en cuenta y respetadas. El poder naval, a su vez, sirve a la política exterior, a la diplomacia, a la estrategia

general y a la colaboración con las naciones aliadas. Las naciones poderosas desarrollan el poder naval y lo ejercen de forma espontánea (Gutiérrez de la Cámara, 2009, p. 100).

Muchos sabemos, que la guerra no es una ciencia exacta y no existen fórmulas mágicas para la puesta en práctica de los principios de la guerra naval que son impuestos por el desarrollo del poder naval, estos principios se basan: sostenimiento de la moral, ofensiva, seguridad, sorpresa, concentración de fuerza, economía de esfuerzo, flexibilidad y logística (Gutiérrez de la Cámara, 2009, p. 93).

Durante los siete años en el poder, del general y doctor Antonio Guzmán Blanco (1870 – 1877), específicamente con la Regeneración (1873 – 1876) como él llamaba al periodo que permitió sentar las bases de su personalismo político, se tomaron medidas en la renovación y propiciar un pensamiento naval en la Marina de Guerra venezolana, no obstante, durante la administración del general José Gregorio Monagas (1851 – 1855), específicamente para el año de 1852, se manda a construir a los Estados Unidos de América 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 (Estados Unidos de América), 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. (Vargas, 1989, p. 156).

Un gran estimulante para la compra de nuevas unidades flotantes a vapor fue la versatilidad y operatividad del barco a vapor. Es oportuno señalar que el pensamiento 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 (Irwin e Micett, 2008, p. 133).

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 (Reixido, 2001, p. 266)⁴. 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 Náutica 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, 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 el 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 iberoamericana (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 (Oyarzabal, 2005, p. 1395).

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 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.” (Estados Unidos de Venezuela, 1874, p. XXXIX).

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 Nacional⁵ (Academia Nacional de la Historia, 1985, p. 47). 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 General 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 (Estados Unidos de Venezuela. 1875, pp. LXXVI – LXXVII). Otro punto negativo 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 (Estados Unidos de Venezuela, 1864, pp. 27 – 29).⁶ 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 para el gobierno que asumiera los costos de la citada infraestructura portuaria (Estados Unidos de Venezuela, 1876, pp. LIII – LV).

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 recuperados, comprar y dejar perder barcos inútiles (fondeados) al servicio, que representaba un elevado costo ponerlos 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” (Estados Unidos de Venezuela, 1873, p. 36). Este elemento permite plantear lo siguiente: ¿Era un negocio las comisiones de reparaciones, junto a la compra 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 C^a, 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 (Estados Unidos de Venezuela, 1873, p. 36).

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] (Griffiths. 1997, pp. 77 – 78).

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 (Estados Unidos de Venezuela. 1875, pp. LXII – LXIII).

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 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 exiguos) 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 Orinoco (Briceño de Bermúdez, 1992, s/p); el 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” (Estados Unidos de Venezuela, 1875, pp. LXVI – LXVII).

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 los jefes regionales que no se plegaban a directrices de Antonio Guzmán Blanco desde Caracas (Pérez Tenreiro, 1983, pp. 145 – 146). 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 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 hoy (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” (Estados Unidos de Venezuela, 1876, pp. XXXVII – XXXIX).

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.

OPERACIONES MARÍTIMAS DE LA ESCUADRA NACIONAL QUE REVIERTEN LAS INSURRECCIONES CONTRA EL GUZMANCISMO EN EL PODER.

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 anfibas 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 (Zaragoza Soto, 2008, pp. 10 – 11).

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.

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. (Zaragoza Soto, 2008, pp. 13 – 14).

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 – 1872) y la de Coro.

La Armada Nacional tuvo un rol destacado en aplastar a los irregulares de Coro por medio del traslado de 30.000 individuos de tropa aproximadamente. El concepto de guerra naval de la época se definía en dos tipos de buque a vapor: los de línea, armados con cañones (con blindaje ligero), y los auxiliares, que se usaban para el transporte de tropas de infantería. La escuadra estaba compuesta con dos buques de guerra a vapor (el Bolívar y el Guzmán Blanco), dos buques de transporte con máquina de vapor (Liberal, Pacificador), una serie de goletas y flecheras (movidas por el viento). En el caso de Venezuela, los buques de la Armada eran vapores que se adaptaban a la guerra naval: se les colocaba una pieza de artillería naval y se empleaban más que todo para perseguir embarcaciones extranjeras que suministraban armas a

los insurrectos; además, mayormente se empleaban como buques auxiliares de transporte para llevar los soldados, armas, elementos, víveres y ganado en pie (Guía Caripe y Ramos-Rodríguez, 2023, p. 13).

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, 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. (López, 2004, p. 98).

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. 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 (Rondón – Márquez. 1944, pp. 299 – 300).

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 (Decreto de 31 de octubre de 1874, que declara cerrada y en estado de bloqueo las costas del estado Falcón, Biblioteca de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales 1984, p. 238).

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 las aguas del territorio Amazonas hasta las costas del lago de Maracaibo, evitando las comunicaciones, pertrechos y recursos de los sublevados [apoyo de comerciantes curazoleños] (Estados Unidos de Venezuela, 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 fuera 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 (González Guinán, 1954, pp. 344-345). 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)..." (Estados Unidos de Venezuela, 1875, p. XIX).

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 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. (General Guzmán Blanco, 1990, p. 393)

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. 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.

CONCLUSIONES

Se entiende que los éxitos arrojados por las campañas militares desde 1870 hasta 1876, tuvieron un especial acierto, gracias al apoyo de los 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 estatales 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 marino (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) (Guía Caripe, 2014, pp. 104 – 106).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Historia de las Finanzas Públicas en Venezuela*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, tomo XXII, nº 31, 1985.

ACADEMIA DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES, *Leyes y Decretos de Venezuela*. Caracas: Biblioteca de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, nº 1721, tomo IV, 1984.

BRICEÑO DE BERMÚDEZ, Tarcila. *Contratos de navegación en el Orinoco (1847 – 1898)*. Caracas: s/e, 1992.

CARRILLO BATALLA, Tomas, *Historia de las finanzas públicas en Venezuela*. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, tomo XX, Nº 29, 1985.

CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. La táctica naval en el siglo XVI: Introducción y tácticas En: Revista de Historia Naval. Madrid, 1983, disponible: www.todobabor.es

CERVERA PERY, José. *La marina española en la emancipación de Hispanoamérica*. Madrid: Editorial Mapfre, 1992.

CROSS, Robín. *50 cosas que hay que saber sobre guerra*. Buenos Aires: Editorial Ariel, 2012.

DELAMER, Guillermo y Guillermo OYARZÁBAL, Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia. En: *Boletín del Centro Naval*. Buenos Aires: Nº 828, Septiembre – Diciembre, 2010, pp. 1 – 12.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA, *Memoria del Ministerio de Marina presentada a la Asamblea Constituyente de la Federación Venezolana*. Caracas: Imprenta de Melquiades Soriano, 1864.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA. *Exposición que dirige el Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional*. Caracas: Imprenta de Evaristo Fombona, 1873.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA. *Exposición que dirige el Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional*. Caracas: Imprenta de Evaristo Fombona, 1874.

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA. *Exposición que dirige el Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional*. Caracas: Imprenta de la Opinión Nacional, 1876.

ANONIMO, *El Diario*, Caracas, 12 de abril de 1871.

GONZÁLEZ GUINÁN, Francisco, *Historia Contemporánea de Venezuela*. Caracas: Ministerio de Educación, volumen 9, 1954.

GUÍA CARIPE, Germán, *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.

GUÍA CARIPE, Germán. Contratación de sargentos instructores de artillería de los Estados Unidos del Norte: La organización, la táctica y los intentos de profesionalizar la artillería costera rayada en la regeneración guzmancista (1875-1876). En: *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro, V. 14, no 28, 2018, p. 41-56, disponible: <https://www.portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/navigator/article/view/668/662>

GUÍA CARIPE, Germán y Froilán RAMOS-RODRÍGUEZ, La modernización militar de Guzmán Blanco y la Campaña de Coro en Venezuela (1874-1875). En: *História (São Paulo)*, v.42, 2023, pp. 1-25, disponible: DOI: <https://doi.org/10.1590/1980-4369e2023040>

GUTIERREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, José M. Mentalidad naval e historia naval. En: *Pensamiento Naval: Suplemento de la Revista General de Marina de la Armada Española*. Escuela de Guerra Naval, número 9, enero-febrero, 2009, pp. 94-100.

GRIFFITHS, Denis, *Steam at sea: Two centuries of steam – powered ships*. London: Conway Maritime Press, 1997.

IRWIN, Domingo 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.

LÓPEZ, Isaac, 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: Universidad Central de Venezuela, Nº 16, 2004.

MARTÍNEZ REIXIDO, Antonio. *Enciclopedia del Arte de la Guerra*. Madrid: Editorial Planeta, 2001.

MILLET, Allan y Peter MASLOWSKY. *Historia militar de los Estados Unidos*. Por la defensa común. Madrid: Editorial San Martin, 1984.

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA, *Mensajes Presidenciales, 1830 – 1875*. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, tomo I, 1970.

PÉREZ TENREIRO, Tomás. Guzmán y su actuación regeneradora de las fuerzas militares. En: *Venezuela 1883*. Caracas: Ediciones del Congreso de la República, tomo III, 1983.

R. A. RONDÓN – MÁRQUEZ, R. A. *Guzmán Blanco, el autócrata civilizador: Parábola de los partidos políticos en la Historia de Venezuela*. Caracas Tipografía Garrido, volumen II, 1944.

OYARZABAL, Guillermo Andrés. Las potencias marítimas y su influencia en la organización primaria y desarrollo inicial de la Marina de Guerra argentina. En: //

Congreso Internacional de Historia Militar. Buenos Aires: Instituto de Historia Militar Argentina, Volumen II, 2005, pp. 1391 – 1411.

VARGAS, Francisco Alejandro. *Historia Naval de Venezuela*. Caracas: Comandancia General de la Armada, tomo IV, 1989.

ZARAGOZA SOTO, Sebastián. “Prólogo” a *la Guerra Naval en la Revolución y el Imperio (1793 – 1815)*. Madrid: Marcial Pons Historia, 2008.

NOTAS

¹ 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.

² Para los años de 1870, 1871 y 1872 no se publicaron memorias del ministerio de Guerra y Marina debido a la circunstancias de la guerra interna que vivía el país.

³ 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 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.

⁴ 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. 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.

⁵ 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 cirugía; Marinero de primera y de segunda; Primer Maquinista; Segundo Maquinista; el Fogonero; el Carbonero; el Carpintero y el calafate.

⁶ 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.