

## Posesiones en lucha: para una teoría de la soberanía marítima verosímil en el Caribe durante la era de la vela

Gerardo Vivas Pineda<sup>1</sup>

*vivaspineda@yahoo.com*

Departamento de Humanidades – CELAUP  
Universidad Metropolitana

Nadie posee el mar, que es la clave del mundo.  
El barco que lo atraviesa lo conquista,  
y lo pierde de inmediato al continuar su ruta.

Fernand Braudel, *En torno al Mediterráneo*.

### Resumen

El trabajo trata el problema de la engañosa posesión del mar frente al concepto tradicionalmente aceptado de posesión de la tierra, bajo una nueva visión amplificadora de la posible soberanía allí generada, tan cambiante como la variable posesión marítima en la cual vientos y corrientes permitían o negaban la repetición de recorridos y cruceros. Para ello expone quién pudo poseer el mar de la Tierra Firme septentrional, donde Nueva Granada y las provincias venezolanas disputaron la península de la Guajira y posteriormente el golfo de Venezuela, a pesar de la sentencia oceánica a favor de la Tierra de Gracia oriental y de la variabilidad conceptual de la soberanía. Con este objetivo repasa la intervención naval extranjera, la penetración holandesa, el problema estructural de la metrópoli española, el relativo e inconstante dominio marítimo influido por el contrabando, y el enfrentamiento caribeño de las potencias talasocráticas europeas. (146 palabras).

**Palabras clave:** Posesión, soberanía, dominio, navegación, Caribe.

<sup>1</sup> Licenciado en Ciencias Sociales (U.C.A.B. 1978), magíster en Literatura Latinoamericana (U.S.B. 1987), doctor en Historia (Universidad de Sevilla, 1995). Profesor asociado, Escuela de Idiomas Modernos y Departamento de Humanidades, Universidad Metropolitana (1982-1996). Profesor titular jubilado, Departamento de Ciencias Sociales, Universidad Simón Bolívar (1997-2015). Profesor visitante, Universidad Metropolitana (2017-2021).

## **Possessions in struggle: for a plausible theory of maritime sovereignty in the Caribbean during the sailing era**

### **Abstract**

The work deals with the problem of deceptive possessions of the sea compared to traditionally accepted concept of possession of the land, under a new amplifying vision of the possible sovereignty generated there, as changing as the variable maritime possession in which winds and currents allowed or denied repeating tours and cruises. To this end, these pages explain who could possess the sea of the northern mainland, where New Granada and the Venezuelan provinces disputed the Guajira peninsula and later the Gulf of Venezuela, despite the oceanic ruling in favor of the Eastern Land of Grace and the conceptual variability of sovereignty. With this objective, foreign naval intervention is reviewed, together with Dutch penetration, the structural problem of the Spanish metropolis, the relative and inconsistent maritime dominance influenced by smuggling, and the Caribbean confrontation of the European Thalassocratic powers (140 words).

**Keywords:** Possession, sovereignty, dominion, navigation, Caribbean.

## Índice

1. Hidrarquía y sus anexos: nuevos conceptos frente a soberanías bajo prueba. ....	619
2. Tierra Firme colombo-venezolana: ¿Quién pudo poseer el mar? .....	622
3. La engañosa posesión del mar y su dudosa soberanía .....	627
4. ¿Cuál soberanía? Aventuras de un concepto proteico .....	633
5. “Cúidese, Su Señoría, de provocar mi irritación” .....	640
6. Un mar holandés en Venezuela. ....	645
7. La España de los Habsburgos: riqueza, corrupción y bancarrota .....	651
8. Dominio marítimo, diplomacia y contrabando .....	661
9. Antagonistas frente a frente .....	668
10. La humedad de la pólvora borbónica. ....	674
11. Goliat apedreado: la marina inglesa con el agua al cuello.....	678
12. Conclusión marina: posesión verosímil versus propiedad endeble .....	686
13. Fuentes .....	696
a. <i>Fuentes documentales</i> .....	696
b. <i>AGS - Archivo General de Simancas</i> .....	696
c. <i>AGG - Archivo General de Guipúzcoa (Tolosa – España)</i> .....	697
14. Bibliografía .....	698

Gerardo Vivas Pineda

El concluyente y aleccionador epígrafe de Fernand Braudel con que encabezamos este trabajo merece una simple pero necesaria matización: esa ruta continuada e insegura por una embarcación aventurera —toda nave cruzando el océano es un osado trotamundos— gana temporalmente un espacio intermitente, pero lo pierde sólo si no lo vuelve a recorrer. El océano impide fijeza estacionaria debido a su esencia líquida y a la acción de sus elementos naturales, factor ajeno a la condición terrestre del ser humano, incurriendo nosotros a propósito en esta aseveración perogrullesca. La aclaración es obligatoria en vista del desconocimiento de hechos, conceptos y realidades tan ausentes de la memoria colectiva venezolana cuando a los desestimados asuntos de la historia marítima se les coloca la lupa estrictamente historiográfica: la diferencia entre la posesión de espacios terrestres y oceánicos es tan abismal como comparar témpanos de hielo y dunas desérticas. Desde épocas antediluvianas el ser humano puede poseer la tierra firme no más pisarla —cavernas prehistóricas incluidas—, predio estático bajo su autoridad si se mantiene la simple permanencia física del ocupante sobre ese suelo poseído; el mar, por el contrario, se apropia sólo si el nauta, bien provisto de naves y tolerado por un tiempo permisivo, lo cruza una y otra vez, demostrando así su capacidad y determinación poseedora. Un ejército o una guarnición detentan poder disuasorio sobre una superficie dura, inmóvil y constante; un buque, escuadra o flota, en cambio, permanecen obligados a trasladarse por el inevitable estado acuático, disuelto, inasible e incontrolable del mar, donde una pretendida soberanía deberá esperar la multiplicación de recorridos sobre su superficie para que la jurisdicción soberana sea formulada, codificada, aplicada y practicada por un ente estatal. Surgen entonces los novedosos conceptos de *Maritorium* e *Hidrarquía* como complementos recíprocos de *Territorio* y *Talasocracia*, es decir, del espacio terrestre gobernado y del poder terrestre gobernador de fragmentos oceánicos, ahora enriquecidos con el espacio marítimo gobernable en estrecha imbricación con la tierra —el *Maritorium*— y el correspondiente sujeto marítimo gobernador —la *Hidrarquía*— si el espacio acuático concede condiciones mínimas de desempeño náutico. En los años 70 del siglo XX estas nuevas nociones eclosionaron tímidamente en los predios académicos, concertando puntos de encuentro en un contexto marítimo regional. Más tarde estas posturas expresaron una complejidad de aspectos entre tierra y mar que imploran por una nueva lente de observación, estudio y análisis desde una perspectiva totalizadora bajo la noción de Paisaje Cultural Marítimo, donde el interés mercantil, militar, costero, poblacional, naval y archipelágico, e incluso los enfrentamientos, se suman y

Gerardo Vivas Pineda

complementan a la navegación, la náutica y la hidrografía<sup>2</sup>. Obtenemos así una renovadora visión de los países eventualmente enfrentados en litigios limítrofes: el mar también se integra a las plenitudes territoriales y fronterizas, si su laberinto físico habitual favorece a cualquiera de los adversarios y esa ventaja partidaria, incluyendo la posesión y la soberanía posibles y practicables, se reconocen en los procesos negociadores.

Hoy día estos considerandos plantean una cultura geográfica muy amplia, revestida del holismo requerido y necesario para no continuar separando el océano de la tierra firme; forman parte del mismo todo, pero el desempeño humano en uno y otro contexto exhibe radicales diferencias en comportamientos, usos, rutinas, prácticas, explotaciones, proyectos, empresas y demás hábitos de la criatura bípeda que los recorre. Sobre la tierra sus pies detentan estabilidad y equilibrio; sobre el mar se hunden, a menos que lo comprendan y se adapten a su circunstancia indómita. Barcos y travesías representan la respuesta del ser humano al reto marino, pero el resultado final con frecuencia arrojó extravíos y zozobras, acompañados por sus correspondientes lutos. En el proceloso y exigente mar del rigor historiográfico la indiferencia hacia el recurso hídrico y meteorológico dejó vacíos cuya llenura permanecía en lista de espera dentro del medio académico. Sin embargo, a partir de los años 90 la hidrarquía posible y la constitución de un estado marítimo no separado del territorio, la llamada *Composición Territorial*, según Juan Luis Suárez de Vivero fue aceptada como “la forma en que se agrupan y disponen las partes que integran la base territorial, constituida por el conjunto de episodios geográficos susceptibles de aislar, identificar y denominar”<sup>3</sup>. La denominación asume su totalidad conceptual: agrupación en conjunto de sucesos geográficos, reunión de la tierra estática con el mar dinámico. Queda fijado así el hecho cierto de que “El mar para el Estado político es o no es, y la actitud de los centros de poder en torno a sus rutas de navegación y el aprovechamiento de sus recursos refleja los intereses máximos de los Estados de una misma manera”<sup>4</sup>. La cita de Nweihed, a quien

---

<sup>2</sup> J. M. Herrera y M. Chapanoff, “Regional Maritime Context and the Maritorium: A Latin American Perspective on Archeological Land and Sea Integration”, *J. Mari Arch* 12 (2017): 163-178. <https://doi.org/10.1007/s11457-017-9191-x>

<sup>3</sup> Juan Luis Suárez de Vivero, *El nuevo orden oceánico: consecuencias territoriales*, (Sevilla: Junta de Andalucía-Dirección General de Ordenación del Territorio, 1985), 116.

<sup>4</sup> Kaldone Nweihed, *La vigencia del mar: una investigación acerca de la soberanía marítima y la plataforma continental de Venezuela dentro del marco internacional del derecho del mar*, dos tomos, (Caracas: Equinoccio, 1973), I, 75.

Gerardo Vivas Pineda

seguimos a pie juntillas, también merece en cursivas un conveniente matiz: *para el Estado marítimo el mar siempre es*, porque si no lo fuera dejaría de ser un ente político marítimo, en el sobreentendido de que las fuerzas físicas del océano bajo su jurisdicción ya se lo han permitido. Regresar a puerto luego de una misión naval era un triunfo en sí mismo, aunque los cañonazos en contra hubieran permanecido ausentes, las tormentas y sus rayos hubieran perdonado al buque entrometido y la deriva del rumbo por empuje de las corrientes le hubiera permitido evadir los arrecifes subacuáticos. Así era capaz de repetir travesías, poseer un espacio marítimo e inducir la soberanía resultante.

## 1. Hidrarquía y sus anexos: nuevos conceptos frente a soberanías bajo prueba

Comencemos por definir el novedoso concepto de *Hidrarquía* que introducíamos al comienzo, reincidiendo en el desmenuzamiento de sus nociones básicas. En pocas palabras, se trata del gobierno del mar, una vez que ha podido recorrerse repetidamente a pesar de que sus obstáculos naturales impiden la presencia y el dominio constante y absoluto por parte de la nación territorialmente ribereña. Nara Fuentes Crispín, desde Colombia, establece enfáticamente que la apropiación de los espacios marinos sólo podía ejercerse “a través de la realización de rutas y recorridos”<sup>5</sup>, es decir, el ser humano siempre se vio impedido de instalarse en el mar y poseer sus espacios líquidos como lo hace sobre la tierra, y sólo recorriéndolo en travesías de variable duración, volviendo una y otra vez sobre el enclave acuático, podía practicar una posesión efectiva pero parcial, sobre todo durante la era de la navegación a vela cuando el buque constituía una endeble herramienta de migración, transporte o guerra coyuntural, no un instrumento de propiedad espacial inamovible. De aquí se obtiene una primera conclusión de unívocas consecuencias exegéticas e historiográficas: el mar se posee si se recorre repetidamente, a pesar de su determinismo natural y físico. Fuentes Crispín ofrece, en otro reciente trabajo, el recuento de historiadores convocados por la necesidad de reelaborar teóricamente la insegura existencia de un poder sobre el océano, a partir de la propuesta de autores como Fernand Braudel según la cual el mar como sujeto histórico constituye un insoslayable objeto de la historia, objeto revestido de una decidida evolución al equiparar el valor del territorio firme con el del mar, *acuaticizando* la tierra. Dice la historiadora Nara Fuentes:

Hoy se postulan variadas nociones que nutren las posibilidades conceptuales de la historia marítima... es la naturaleza del espacio marino costero la que promueve sistemas de valores jurídicos distintos... Ello permite hablar de una continuidad entre la formación de civilizaciones o culturas marítimas y el

---

<sup>5</sup> Nara Fuentes Crispín, comp., introducción a Atlas Histórico Marítimo de Colombia, siglos XVI-XVIII, (Bogotá: Comisión Colombiana del Océano, 2015), 15.

Gerardo Vivas Pineda

fenómeno de la territorialización del mar, así como de la oceanización de la tierra<sup>6</sup>.

En efecto, a mediados del siglo XX Braudel había introducido la idea de una cultura histórico-marítima en el Mediterráneo, bajo el concepto del amplio espacio cultural en donde ubicar la influencia del medio ambiente, los destinos colectivos, los movimientos de conjunto, los acontecimientos, la política y los protagonistas, según la estructura general de su obra en dos volúmenes, todo ello respaldado por fuentes archivísticas provenientes tanto de repositorios generales y nacionales como parroquiales y comunales, con una vastedad documental difícil de equiparar. En cuanto a lo que nos interesa destacar, el experto francés ofrecía consideraciones íntimamente ligadas a valores náuticos donde las velocidades y las coordenadas referenciales de las travesías no están ausentes y se mantienen en el tiempo durante siglos:

Fijándonos en la duración media de los viajes, podríamos llegar a la conclusión de que, cuando se trata de atravesar el Mediterráneo en el sentido de los meridianos [dirección vertical], había que contar de una a dos semanas, y cuando la travesía era a lo largo [dirección horizontal representada por paralelos], debía calcularse de dos a tres meses. Añadamos que estas dimensiones continuarán siendo las mismas en el siglo XVII, e incluso más tarde<sup>7</sup>.

La contribución de Braudel en este sentido, al tocar muy aproximadamente variables típicas de la navegación, abrió un camino que, sin embargo, no ha sido recorrido en profundidad por los historiadores, en el cual se insinuaba la amplia noción del territorio y el mar como siameses inseparables. Todavía no había nacido el curioso término en aquel entonces —la guerra comenzaba a llamarse *fría* por las fricciones geopolíticas en la Alemania ocupada por los aliados—, pero la hidrarquía recibía del historiador francés una primera formulación, tentativa pero promisoría. Habría que esperar al siglo XXI para comprenderla, aceptarla y aplicarla, una

---

<sup>6</sup> Nara Fuentes Crispín, comp., introducción a *El Sujeto en la Historia Marítima*, (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia ICANH, 2020), 17-22.

<sup>7</sup> Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, dos tomos, (México: Fondo de Cultura Económica, 2005), I, 482-483.

vez que el entrelazamiento de la tierra y el mar dejara de ser una utopía en las inquietudes territoriales de los predios académicos<sup>8</sup>.

Además del temor a las complicaciones terminológicas, astronómicas, náuticas y oceánicas suscitadas por los documentos del mar, el alejamiento hacia esas fuentes de obligatoria revisión deja en la orfandad interpretativa el hecho estrictamente hidrográfico allí contenido, al desechar la dinámica acuática en los resultados del análisis, afectando la validez de las conclusiones con pretendidas consecuencias marítimo territoriales y soberanas. Sin embargo, el estudio de las capacidades marítimas antiguas, como indicó Nweihed, aun sin detenerse en el plano hidrográfico sugería abordarlo, pues “No solamente la distancia marítima refuerza el poder de una talasocracia, sino que ayuda al rápido desarrollo de sus instituciones lingüísticas y culturales”<sup>9</sup>, adoptando a principios de los años 70 del siglo XX una clara disposición conceptual hacia la idea del océano y su comportamiento como parte del todo terrestre, es decir, el *Maritorium* ya referido. Así pues, ponemos sobre la mesa una hoja en blanco sobre la cual escribiremos acerca de soberanías marítimas posibles e imposibles, éstas como las que tienen el mar en contra, aquellas en tanto se ven favorecidas por el movimiento perpetuo del océano y sus secuaces naturales.

---

<sup>8</sup> Herrera y Chapanoff, “Regional Maritime Context”, han destacado la influencia de la investigación arqueológica, y sus nexos antropológicos e históricos, en el surgimiento definitivo de los términos Hidrarquía y Maritorium particularmente en Chile, México y Uruguay a partir de los años 90 de la pasada centuria. Véase nota 2.

<sup>9</sup> Kaldone Nweihed, *La Vigencia del mar*, I, 67.

## 2. Tierra Firme colombo-venezolana: ¿Quién pudo poseer el mar?

Advertido de que este tema reviste un carácter marcadamente polémico, pues trata un asunto espinoso y delicado en el ámbito de la historiografía colombo-venezolana, he procedido a reinterpretar evidencias documentales y bibliográficas poco utilizadas o ignoradas, y hacer uso de un mínimo de imaginación. El tema aludido no es otro que el dominio naval español en mares venezolanos, neogranadinos y caribeños —incluido el tema marítimo por excelencia en nuestro país: el golfo de Venezuela—, repetido hasta la saciedad por una tradición historiográfica que ha carecido, curiosamente, de estudios y enfoques auténticamente marítimos y navales. Juan Manuel Zapatero, por ejemplo, nuestro respetado y admirado historiador de la beligerancia antillana durante el Período Hispánico, a pesar de sus lucidísimas aportaciones para entender la respuesta militar a las tensiones geopolíticas en la cuenca caribeña deja de lado la dinámica física del mar, principal protagonista del teatro oceánico, por una especie de tradición historiográfica del continente que ha incurrido en notorios olvidos. Una de sus principales omisiones deja en el vacío marítimo el ataque del almirante Vernon a Cartagena de Indias en 1741, quien, de acuerdo con sus propias declaraciones posteriores al ataque, atribuye a la fuerza de las corrientes y la agresiva meteorología la principal razón para impedir la toma final del puerto y obligar a una humillante retirada. Zapatero incluso grafica los rumbos de la escuadra atacante contra viento y corriente con líneas continuas en los mapas especiales elaborados para ilustrar la acción anfibia, cuando debieron dibujarse totalmente quebradas para expresar los padecimientos náuticos de la flota británica, según el testimonio del almirante derrotado<sup>10</sup>. La observación es pertinente al aceptarse sin fundamento historiográfico una supuesta capacidad colombiana de remontar vientos y corrientes en contra para navegar hacia las provincias venezolanas, como resucitando el fantasma de Vernon para volver a derrotarlo y concederle a Santa Fe una ganancia náutica imposible por antinatural, buscando una justificación de sus ganancias territoriales, diplomáticas y jurídicas dentro del laudo arbitral que le entregó la península Guajira casi completa, separándola del entorno marino que la cedió durante siglos a la Venezuela oriental.

---

<sup>10</sup> Según pudimos mostrar en nuestro trabajo “Es posible la historia naval y marítima: lo nuevo, lo útil, lo polémico”, en Nara Fuentes Crispín, comp., *Rutas, embarcaciones y pueblos de mar*, (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia ICANH, 2018), 227-230. Véase el clásico de Zapatero *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, (San Juan de Puerto Rico: Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1964), 32-66.

Gerardo Vivas Pineda

Con respecto a la soberanía posible, se asume su control, dominio y posesión de los espacios marítimos en forma absoluta e ininterrumpida, materia que, desde el punto de vista estrictamente marítimo, no ha sido probada, ni podrá serlo, pues la mayoría de los autores reconoce la presencia extranjera en nuestras aguas y las consecuentes pérdidas territoriales como las Antillas Holandesas y Trinidad, resultado del inefectivo y esporádico poder marítimo y naval español. Sólo con reconocer esas dolorosas mutilaciones en el espacio, pérdidas que siempre empiezan en el mar, ya se contradice ese pretendido y absoluto dominio español, pero también debido al tratamiento que se le ha dado como asunto histórico al dilema limítrofe con Venezuela por Guajira y golfo<sup>11</sup>, y sobre todo al manejo político que ha recibido la amenazada bahía. Baste recordar las palabras del presidente Jaime Lusinchi cuando la corbeta de guerra colombiana *Caldas* ingresó en aguas interiores de la bahía, el 7 de agosto de 1987. Ante tal provocación, el primer mandatario pronunció el 18 del mismo mes un discurso a los venezolanos en el que denunciaba: “La incursión de la nave colombiana se produjo en un área sobre la cual Venezuela tiene títulos jurídicos e históricos irrefutables, y sobre la cual hemos ejercido efectiva y plenamente soberanía desde tiempos inmemorables”<sup>12</sup>. La afirmación del ex-primer mandatario, sumada a posiciones oficiosas de la Armada venezolana que también dan como buenas las premisas del dominio naval propio ejercido sobre nuestras aguas<sup>13</sup>, constituyen la culminación de un mito histórico y político. Tal quimera se sostiene sobre la equiparación del dominio de los escenarios marítimos con el control de los espacios terrestres, cuando, por el contrario, el control del mar siempre estuvo sujeto a variables que escapan totalmente a la presencia y vigilancia del hombre y hacen imposible la *posesión* absoluta, convirtiéndola en un concepto de poco valor y

---

<sup>11</sup> Pablo Ojer, *El Golfo de Venezuela, una síntesis histórica*, (Maracaibo: Corporación de Desarrollo de la Región Zuliana, 1983): 69 ss., 137, 144 ss., 151, 179, también su *Sumario Histórico del Golfo de Venezuela*, (San Cristóbal: Universidad Católica del Táchira, 1984), 71-72. Oscar Vila Masot, *El Golfo de Venezuela: un estudio de los derechos que otorgan a Venezuela sus aguas históricas*, (Caracas: Editorial Arte, 1990), 12, 22. Pedro José Lara Peña, *El Golfo de Venezuela*, (Caracas: O. Ascanio Editores, 1998), 15, más *Esquema del acervo de títulos jurídicos de propiedad soberana de la nación venezolana sobre la integridad de las aguas del golfo que lleva su nombre*, (Caracas: Academia de Ciencias Políticas y Sociales, 1978), y *Las tesis excluyentes de soberanía colombiana en el golfo de Venezuela*, (Caracas: Editorial Ex Libris, 1988. Claudio Briceño Monzón, “La conformación territorial de Venezuela: implicaciones para la soberanía nacional”, en *El problema de la soberanía: su historia ante el siglo XXI*, (Caracas: U.C.A.B.-U.S.B., 2007), 86, y “Las fronteras occidentales de Venezuela: problema de seguridad y defensa civil y militar”, Montalbán, (2004): 214. Manuel Donís Ríos, “Soberanía y fronteras marítimas de Venezuela”, pp. 99-100 y 112, en *El problema de la soberanía*.

<sup>12</sup> Jorge Olavarría, *El Golfo de Venezuela es de Venezuela*, (Caracas: Ernesto Armitano Editor, 1988), 154-155.

<sup>13</sup> Edgar Blanco Carrero, *Reflexiones sobre estrategia marítima en la era de la libertad de los mares*, (Caracas: Editorial Panapo, 2004), 131-132, 183-199, 228-229.

Gerardo Vivas Pineda

estima en la historia naval, pues el poder de las marinas de guerra como fuerza decisiva durante la era de la vela, en el mejor de los casos, no pasó de la disuasión, sin alcanzar la categoría de dominio definitivo<sup>14</sup>, dominio sometido a demasiadas pruebas más allá de las veleidades humanas, siempre a la espera de los condicionamientos naturales.

Por otra parte, ejercer “efectiva y plenamente soberanía desde tiempos inmemorables”, como afirmó el ex-presidente, convierte este concepto en una entidad semántica invariable a lo largo de siglos, cuando es bien sabida su transformación y su pluralidad de significados conforme en Europa las revoluciones y las guerras echaban por tierra su condición supuestamente monolítica. Sin profundizar en los aspectos jurídicos de la soberanía, que quedan fuera de este estudio, recurro a algunos términos aclarados por Corina Yoris-Villasana, en tanto expresan las dificultades conceptuales que el tema plantea, y que la obligan a emprender un repaso histórico del vocablo. En primer lugar, destaca su polisemia, es decir, su diversidad de significados, que llevan a utilizarlo en ocasiones como algo artificial. Luego incluye como eje fundamental del Estado nacional el ejercicio del dominio y la hegemonía, entre otros, de donde resulta la soberanía como poder absoluto y perpetuo, adjetivos que, a nuestro entender, complican la aplicación del concepto en el escenario marítimo, donde no es posible utilizarlo de esa manera por el riesgo de resultar un “anacronismo”, en palabras de la propia Corina Yoris<sup>15</sup>. Por otra parte, el control —mas no el dominio, que siguen burlando las aeronaves del narcotráfico y los agentes del terrorismo internacional— sobre un territorio, un espacio marítimo o aéreo sólo será posible con la aparición de la tecnología aplicada en el siglo XX: radar, satélites, misiles, etc. Un gobierno puede controlar satelitalmente una zona de guerra, pero de allí a capturar y dominar al enemigo hay un trecho muy largo, como ha sucedido en Afganistán con la búsqueda de los agentes de Al Qaeda por parte de los Estados Unidos, o en Colombia con la guerrilla a pesar de la mil millonaria ayuda norteamericana y el fracasado acuerdo de paz. Hoy en día el navegante de Internet tiene en sus manos recursos como el *Google Earth*, levantamiento fotográfico satelital de todo el mundo que le permite acercarse a cualquier localidad con pocos metros de error. Pero es conveniente reiterarlo: un control fotográfico satelital, incluso en tiempo real, no garantiza el

---

<sup>14</sup> Andrew Lambert, *War at Sea in the Age of Sail*, (New York: Smithsonian Books, 2005), 25-27, 34.

<sup>15</sup> Véase “Soberanía: aproximación histórica a un concepto medieval”, en *El problema de la soberanía...*, pp. 7-21.

Gerardo Vivas Pineda

dominio militar, jurisdiccional o político de una zona. Si no hay dominio real no puede haber control absoluto.

En América el contrabando extranjero constituía un preámbulo de los procesos independentistas, mientras se comenzaba a hablar de soberanía popular conjuntamente con la idea de la república como sistema político necesario y conveniente para, como ha dicho Adriana Hernández en palabras que anotamos a continuación,

Restituir la soberanía a los pueblos de la América entera, ante el continuado irrespeto de sus fueros y privilegios... Es la reivindicación de los derechos de los americanos ante los continuados agravios inflingidos por los reyes de España durante trescientos años de opresión, y la indiferencia ante los recursos interpuestos al soberano<sup>16</sup>.

La opresión española alegada por Hernández, como es obvio, parcializa su opinión, dejando fuera la rica génesis hispánica de toda una cultura mestiza donde el aporte de la Península decanta hacia el gentilicio multicolor de habla castellana el elemento antropológico predominante del Nuevo Mundo. Sin embargo, y a efectos de nuestro análisis, la conspiración de Gual y España que ella comenta reformula la soberanía en términos de lo que exigirán las nacientes naciones del nuevo continente sobre la base doctrinal generada por la Revolución Francesa, oponiéndose a la soberanía exclusiva encarnada en el monarca y heredada del derecho divino de los reyes. Ni siquiera durante los tres siglos de “opresión” referidos el concepto de soberanía se mantuvo incólume, y es el aspecto que a continuación se tratará brevemente para desmontar el manejo político provocado por la intromisión del buque de guerra colombiano, a partir de un concepto forzado y anacrónico. La soberanía entendida bajo el ecumenismo y la influencia de los organismos multinacionales en los siglos XX y XXI tiene poco que ver con la todavía difusa soberanía de los siglos coloniales. Nuestra intención consiste en especificar su ambigüedad conceptual, no su tratamiento jurídico de fondo, que no nos corresponde de acuerdo con

---

<sup>16</sup> Adriana Hernández, “Doctrina y gobierno en la conspiración de Gual y España. Una mirada desde el expediente judicial”, en *Gual y España, la independencia frustrada*, (Caracas: Fundación Empresas Polar, 2007), 348.

Gerardo Vivas Pineda

nuestros objetivos. Lo intercambiable de la soberanía que tiñe este trabajo denomina no sólo la transferencia cíclica de territorios y espacios acuáticos durante el siglo XVIII en el Atlántico y el Caribe, sino la variabilidad conceptual y semántica del término. Esta metamorfosis se acentúa y agudiza justamente desde finales del siglo XVIII hasta mediados del XIX, como ha dicho hace no mucho tiempo François-Xavier Guerra —en la obra probablemente más lúcida en el tratamiento del tema soberano—, quien además añade: “La moderna noción de soberanía es el resultado de una larga y compleja evolución”<sup>17</sup>. La discusión conceptual, no obstante, generalmente omite la dimensión marítima de las soberanías posibles al carecer de la terminología, la experiencia naval práctica, la experticia náutica mínima y la interpretación histórica suficiente para comprender sus especificidades y limitaciones, en las cuales hay producto humano despojado de movimiento marino.

---

<sup>17</sup> François-Xavier Guerra, “De la política antigua a la política moderna: la revolución de la soberanía”, en François-Xavier Guerra et al., *Los espacios públicos en Iberoamérica: ambigüedades y problemas, siglos XVIII-XIX*, (México: Fondo de Cultura Económica, 1998), 6, 14, 124.

### 3. La engañosa posesión del mar y su dudosa soberanía

A propósito de la capacidad real de posesión marítima por un Estado hasta bien entrado el siglo XIX, esa propiedad del espacio salado y azul constituía una variable absolutamente dependiente de las condiciones imperantes en el océano, que no permitían una presencia constante, segura y estable de navegantes y embarcaciones, sino un azaroso desplazamiento continuo entre puertos de origen y destino. En el caso ahora bajo nuestro principal interés, los factores marinos a favor de Venezuela y en contra de Colombia en relación con el Diferendo por el disputado golfo se resumen muy apretadamente, porque ya los hemos expuesto en anteriores trabajos<sup>18</sup>. La dirección, fuerza y frecuencia de vientos y corrientes predominantes de Este a Oeste, con eventuales y estacionales variaciones de menor importancia<sup>19</sup>, constituyen el argumento más sólido a favor del frecuente recorrido, la consecuente posesión y la indudable soberanía resultante alrededor de la Guajira y el golfo venezolano prácticamente ejercidos durante siglos, pero predominantemente ausentes de los tratados, sentencias, levantamientos geodésicos y cartográficos, operaciones demarcadoras y acuerdos limítrofes debido al olvido de la dinámica del mar.

Debe quedar suficientemente claro desde el comienzo de este trabajo que el dominio marítimo absoluto es prácticamente imposible de obtener debido al efecto, insuperable para el ser humano, del medio físico oceánico sobre los inestables recursos y episodios navales —flotas, escuadras, embarcaciones individuales, bloqueos, ataques, operaciones anfibas, cañoneos y bombardeos, corso, cruceros, cualesquiera que sean sus misiones mercantiles, de guerra o de esparcimiento—, vehículos que siempre se veían obligados a desplazarse tarde o temprano del enclave marino bajo su pretendido control, razón suficiente para que sea más preciso el uso del término *predominio* en determinados momentos de presencia y demostración de poder naval<sup>20</sup>.

---

<sup>18</sup> Gerardo Vivas Pineda, “La península regalada: el olvido marítimo en las negociaciones por la Guajira, 1833-1891”, en *Tiempo y Espacio*, N° 64, (2015): 243-286, y “Es posible la historia naval y marítima: lo nuevo, lo útil, lo polémico”, en Nara Fuentes Crispín (comp.), *Rutas, Embarcaciones y pueblos de mar*, (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia ICANH, 2018), 224-226.

<sup>19</sup> Jairo Bracho Palma, *La defensa marítima en la Capitanía General de Venezuela (1783-1813)*, (Caracas: Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares INEA, 2005), 28-31.

<sup>20</sup> Enrique Otero Lana, “El corso marítimo español y sus limitaciones bélicas”, en *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, (Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval-Armada Española, 1999), 383-397.

Gerardo Vivas Pineda

Hecha la salvedad, utilizamos aquí el término *dominio* en un sentido laxo y general. La masa del mar y sus elementos se mueven con una potencia invencible para marineros y barcos, e incluso cuando una aparente calma por falta de viento impide el desplazamiento de naves la corriente puede traer sorpresas desagradables en la navegación<sup>21</sup>. Más importante aún, la sola presencia naval con intenciones de posesión no podía materializarse si se carecía de escuadras aptas y bien aprestadas para dominar y defender el mar dentro de una potencial jurisdicción propia, con suficiente dotación humana especializada además de apoyo portuario, logístico y material, incluyendo las limitaciones operativas ya explicadas. De todos estos recursos y condiciones por lo general carecía el Virreinato neogranadino, pero cuando los tenía era incapaz de aplicarlos al dominio marítimo dado su localización geográfica y la acción destructora de los elementos sobre barcos y hombres. Grandes escuadras propias y enemigas transitaron el océano colombiano, pero las pérdidas en recursos navales y humanos reducían a una mínima expresión su capacidad de dominio sobre las aguas.

Stephen Berry, por su parte, ha calificado esta obligante circunstancia marítima como un fenómeno hidrográfico que crea, hasta cierto punto, rutas predecibles dependientes de condiciones favorables de navegación, rumbos no delimitados por la estela de los barcos que el mar borraba entre las olas, sino por el conocimiento acumulado de travesías previas registrado en los diarios de navegación por navegantes que siempre se sentían rodeados por la muerte<sup>22</sup>. Sólo la nación que fuera capaz de repetir tales recorridos en condiciones favorables de traslación oceánica podía ejercer posesión, y un mínimo de control, dominio y soberanía sobre los espacios costeros, marítimos o insulares bajo su pretendida jurisdicción. En el caso contrario, o sea la incapacidad de emprender y completar cruceros náuticos por vientos y corrientes contrarios, la pretendida posesión neogranadina de espacios marinos hacia el oriente venezolano constituye el ejemplo indiscutible. Un último trabajo historiográfico de Adelaida Sourdis Nájera, de la Academia Colombiana de la Historia publicado recientemente en Bogotá, incluso se refiere a “la península de la Guajira, que conformó posteriormente la pequeña provincia de Riohacha, la cual

---

<sup>21</sup> Gerardo Vivas Pineda, “El héroe colectivo: tripulantes y pasajeros frente a las amenazas del océano, 1500-1800. Una contribución al estudio de los diarios de navegación”, en Nara Fuentes Crispín, comp., *El sujeto en la historia marítima*, (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia ICANH, 2020), 299.

<sup>22</sup> Stephen R. Berry, *A Path in The Mighty Waters: Shipboard Life & Atlantic Crossings to The New World*, (New Haven and London: Yale University Press, 2015), 173, 216.

Gerardo Vivas Pineda

nunca dominó completamente su entorno y menos aún el territorio de la alta Guajira<sup>23</sup>, es decir, de la península, obvio reconocimiento de la incapacidad colombiana para ejercer esa apropiación espacial. Otras opiniones formuladas en la misma fuente, al reconocer las dificultades de navegación en los litorales del país vecino, reafirman nuestro postulado principal: en relación con la Guajira, el mar Caribe tiraba la puerta en la cara a Nueva Granada mientras daba la mano a Venezuela. También desde Colombia José Vicente Mogollón Vélez, refiriéndose al Caribe neogranadino, habla de “la permanente oscilación marina, del juego de azar de energía solar y lunar, en un escenario de fuerzas incansables, como son las corrientes, las brisas del verano, los vientos del invierno y las mareas<sup>24</sup>. Esas fuerzas calificadas de incansables siempre permanecieron invictas ante la débil presencia humana, porque las desproporciones naturales de su enfrentamiento impidieron cualquier comparación entre ambos antagonistas. Ante el invencible gigante marítimo poco podían hacer las naves santafecinas como hormigas acuáticas desplazándose hacia la deseada Guajira, al enfrentar magnitudes físicas contrarias frecuentemente insuperables. Lo escabroso de la costa septentrional guajira era suficientemente conocido, descrito y explicado al menos desde el siglo XVIII, y así lo indica Joaquín Francisco Fidalgo, la mayor autoridad hidrográfica española del momento:

Se tiene muy poco abrigo de la mar y del viento brisa [viento proveniente del Norte], y si la última [brisa] fuese fresca [22 a 27 nudos, 40 a 50 km/h] pasan fuertes rachas al fondeadero [de Bahía Honda] por encallejonarse entre las tierras altas del morro [oriental] expresado y otros cerros que se hallan en las tierras que suelen hacer faltan las amarras cuando éstas no son de toda confianza: en dichas circunstancias de brisas frescas no puede hacerse uso alguno de las embarcaciones menores, pues los continuos o repetidos golpes de mar que arbola [eleva] aquella y rompen con mucho ímpetu en todas partes anegan dichos buques, a que se agrega que sin

---

<sup>23</sup> En “El Caribe colombiano en el siglo XIX: conformación geohistórica y política”, en Nara Fuentes Crispín, *Atlas Histórico Marítimo*, 75.

<sup>24</sup> Véase su trabajo sobre la influencia del río Magdalena en la costa, “Del río y sus playas”, en Nara Fuentes Crispín, *Atlas Histórico Marítimo... Siglo XIX*, 124.

Gerardo Vivas Pineda

esfuerzos extraordinarios no puede vencerse la fuerza de mar y viento, estando continuamente en riesgo de zozobrar<sup>25</sup>.

Previamente algún connotado ingeniero militar registró ese obligante condicionamiento, como Agustín Crame, en cuyo plan de defensa para la Guajira y Maracaibo se asentaba en 1778: “La concurrencia del efecto de las corrientes con el de las mareas y vientos, es causa de que el mar vaya robando aquella costa [la de la península]”<sup>26</sup>. Tan enfática afirmación, en la cual el efecto del mar sobre la costa peninsular la come y desgasta, de hecho, cambia el tradicional concepto de que la tierra domina al mar en las consideraciones geopolíticas y diplomáticas que, hasta ahora, han generado un derecho del mar ambiguo y escaso en cuanto al uso y reglamentación de los espacios marinos. Vale señalar con especial énfasis que la fronterología moderna y el actual derecho del mar, a pesar de sus ambigüedades conceptuales —imprecisión generalizada de los límites atribuidos a los espacios marítimos y un estado semi anárquico del ordenamiento jurídico que, en lo relativo al mar territorial, adquiere un carácter dramático por sus propias contradicciones—<sup>27</sup>, dicen que la consideración de cada caso de delimitación marítima es “geográficamente único”, y la selección del método para delimitar deberá tomar en cuenta y evaluar un conjunto de circunstancias geográficas y geológicas entre las cuales las facilidades o problemas de navegación ocupan un lugar determinante<sup>28</sup>, y deben acatarse si se pretende establecer una delimitación justa según impongan las fuerzas naturales.

Enfoques multidisciplinarios y con tanta amplitud temporal como los referidos se atreven a resaltar una falta de dominio virreinal sobre la disputada región, a partir de los cuales pueden

---

<sup>25</sup> Camilo Domínguez Ossa, Hernando Salcedo Fidalgo y Luisa Martín-Merás Verdejo, Joaquín Francisco Fidalgo, Derrotero y cartografía de la expedición Fidalgo por el Caribe neogranadino, (1792-1810), (Bogotá: El Áncora Editores, 2012), 73, 146, 29.

<sup>26</sup> “Plan de defensa para la Provincia de Maracaibo hecho de órdenes del Rey por el Brigadier de Infantería Don Agustín Crame, de acuerdo y con aprobación del coronel Don Francisco de Santa Cruz, Gobernador Comandante General de dicha Provincia”, Maracaibo a 6 de julio de 1778, en Antonio Cuervo, Colección de Documentos Inéditos sobre la Historia y Geografía de Colombia, Imprenta de Vapor, Bogotá, 1891, versión digital de Universidad Nacional de Colombia, tomo 2, capítulo 6. pág. 167, disponible en <http://www.bdigital.unal.edu.co/5756/#sthash.t23s7mft.dpuf>.

<sup>27</sup> Véase Isidro Morales Paúl, *Los nuevos principios del Derecho del Mar*, (Caracas: Empresa El Cojo, 1974), 5-6.

<sup>28</sup> Isidro Morales Paúl, *La delimitación de las áreas marinas y submarinas al norte de Venezuela*, (Caracas: Academia de Ciencias Políticas y Sociales, 1983), 87, 94-98, y Naciones Unidas, *Manual de delimitación de fronteras marítimas*, (Nueva York, División de Asuntos Oceánicos y del derecho del Mar, Oficina de Asuntos Jurídicos, 2001), 75, 81.

Gerardo Vivas Pineda

reconocerse realidades geográficas y de organización territorial cuyas variables geopolíticas y legales, a nuestro entender, no pueden escapar a las imposiciones del fenómeno natural. En efecto, sobre la Guajira no hubo dominio desde la antigua provincia de La Hacha, y mucho menos desde Santa Fe, porque el planeta Tierra, su musculatura marina y las enormes distancias no lo permitían. Tales posiciones públicas y académicas —entre ellas el trabajo que el lector tiene en sus manos— en ocasiones no son fácilmente aceptadas por los círculos profesionales, institucionales, jurídicos y políticos, pues contradicen muchos de los alegatos hasta ahora manejados en los forcejeos delimitadores de fronteras marítimas donde la dinámica del océano, muy curiosamente, ha estado ausente, provocando grandes vacíos en leyes, tratados, laudos y acuerdos sobre los que se fundamenta el actual derecho del mar.

A propósito de distancias y territorios, Simón Bolívar, cuando le queda poco más de un año de vida, escribe al general Daniel Florencio O'Leary sobre “esta dilatada región [la Gran Colombia]” en los siguientes términos:

La igualdad legal es indispensable donde hay desigualdad física, para corregir en cierto modo la injusticia de la naturaleza... las dificultades del terreno... un dilatadísimo imperio... El actual gobierno de Colombia no es suficiente para ordenar y administrar sus extensas provincias. El centro se halla muy distante de las extremidades... la Nueva Granada debe quedar íntegra... Venezuela debe quedar igualmente íntegra, tal como se hallaba antes de la reunión [la formación de la Gran Colombia]<sup>29</sup>.

El Libertador contradice su propio proyecto grancolombiano en vista no sólo de la adversa circunstancia política, sino del descomunal espacio geográfico donde la naturaleza impone condiciones injustas de penetración, dominio y posesión humanos, favoreciendo unas provincias y perjudicando otras —la “desigualdad física” y la “injusticia de la naturaleza” aludidas por Bolívar—, y creando asimismo desigualdades administrativas y de gobierno que no pueden sobreponerse ante el músculo terrenal, mucho menos ante el invencible ejército de Neptuno.

---

<sup>29</sup> Guayaquil a 13 de septiembre de 1829, Obras Completas, (La Habana: Editorial Lex, 1950), III, 313-316.

Gerardo Vivas Pineda

Concluye Bolívar insistiendo en el respeto a la integridad territorial que deben conservar las dos naciones hermanas luego de su separación. Su anhelo integrista, en este sentido y como es obvio, ha quedado totalmente desvirtuado por la desintegración territorial de Venezuela luego de las confrontaciones diplomáticas con Colombia, así como por el resto de seccionamientos producidos con otros países vecinos.

#### 4. ¿Cuál soberanía? Aventuras de un concepto proteico

Consideremos la acepción histórica más básica del término *Soberanía*: autoridad suprema que reside en un ente —generalmente un príncipe o el pueblo—, cuya potestad fundamental es el ejercicio del poder y la representación del pueblo o nación, potestad que puede transmitir o no<sup>30</sup>. Hay recientes matices: concepto jurídico-político que determina la última capacidad de mando en una sociedad política, cuya más reconocible pretensión es racionalizar jurídicamente el poder, transformándolo en poder legítimo ejercido por una autoridad suprema. Su antigüedad, en sentido restringido, se remonta al siglo XVI cuando también aparece el sentido moderno del término *Estado*, y permanece íntimamente conectada a la realidad de la paz y la guerra, pretendiendo al mismo tiempo la eliminación de los conflictos en el interior de la comunidad sobre la base de ser absoluta, perpetua, indivisible, inalienable e imprescriptible. El concepto evoluciona históricamente sobre todo cuando se consideran sus límites, de donde surge una pregunta inevitable “Pero ¿quién, en última instancia, tiene de hecho el poder soberano: el pueblo o su representación?”, cuestión inseparable de la presencia real y expresa de la propia soberanía, “que se manifiesta sólo cuando se rompen la unidad y la cohesión social”<sup>31</sup>. Esta manifestación aparente de la soberanía a partir de una conflictividad social nos interesa especialmente por el convulso escenario en el cual la ilegalidad tomó cuerpo durante el siglo XVIII en España y en la América española, al incluir las ya referidas cesiones de soberanía por parte de los corsarios de la Compañía Guipuzcoana en Venezuela y funcionarios fiscalizadores en la Península cuando, como dice Mónica Quijada, el principio político de la soberanía popular era como un avispero “que se había estado configurando a lo largo de los siglos”<sup>32</sup>. En la práctica, la soberanía no constituía un concepto donde lo absoluto, lo perpetuo, lo indivisible, lo inalienable o lo imprescriptible eran esenciales; más bien conformaba un pacto de conveniencias, modificable en

---

<sup>30</sup> Juan Carlos Rey, “El pensamiento político en España y sus provincias americanas durante el despotismo ilustrado”, en *Gual y España...*, 53-68, 99.

<sup>31</sup> Norberto Bobbio, Nicola Matteucci y Gianfranco Pasquino, *Diccionario de Política*, (México: Editores Siglo XXI, 2000), 1.483-1.492.

<sup>32</sup> Véase “Las dos tradiciones. Soberanía popular e imaginarios compartidos en el mundo hispánico en la época de las grandes revoluciones atlánticas”, en Jaime Rodríguez O. (coord.), *Revolución, Independencia y las nuevas naciones de América*, (Madrid: MAPFRE, 2005), 82.

Gerardo Vivas Pineda

la medida en que los interesados detentaban una variable cuota de poder visible en el uso de las armas, incluyendo al Estado en mejores o peores condiciones de negociación y confrontación.

Desde una perspectiva histórica, se ha señalado acertadamente, a partir de la constitución promulgada en Cádiz en 1812, que comenzaba

Una nueva época en la historia europea y americana: la soberanía dejaba de ser un atributo de la monarquía, transmitido a través de la dinastía e intangible para la comunidad de súbditos, para ser entendida y declarada fenómeno social, derecho de la comunidad política que se define en Europa como nación<sup>33</sup>.

La soberanía se va popularizando conforme el Antiguo Régimen pierde su exclusividad, mientras se replantean los fundamentos políticos del viejo orden despótico. La recepción de la soberanía en el estamento de los súbditos, sin embargo y a su vez, se complica por la dualidad de lo regional frente a lo nacional, cuando la idea federal pretende compaginar ambos extremos. España, por su parte, intentó someter la detentación de la soberanía a los supremos intereses nacionales, reconociendo la diversidad de inclinaciones particulares, pero el concepto siguió evolucionando sin descartar totalmente las soberanías territoriales, locales y municipales —las denominadas “soberanías en lucha” como ejemplo de “soberanía particularista”, que nos interesa mucho por sus similitudes con la “soberanía cedida o concedida” de los agentes marítimos en aguas venezolanas, que aquí proponemos—<sup>34</sup>, aunque dejando en el Estado al supremo depositario de la soberanía nacional<sup>35</sup>, con todo y lo curioso de la condición especial de la monarquía hispánica, que “no tiene ni siquiera existencia jurídica, pues jurídicamente sigue siendo una pluralidad de reinos”<sup>36</sup>.

---

<sup>33</sup> Javier Fernández Sebastián y Juan Francisco Fuentes (dirs.), *Diccionario Político y Social del siglo XIX español*, (Madrid: Alianza Editorial, 2003), 648.

<sup>34</sup> Antonio Annino citado por Virginia Guedea, “Representación, legitimidad y soberanía. El proceso de independencia novohispano”, en Ivana Frasquet (coord.), *Bastillas, cetros y blasones: la Independencia en Iberoamérica*, (Madrid: MAPFRE, 2006), 27.

<sup>35</sup> Javier Fernández Sebastián y Juan Francisco Fuentes, *Diccionario Político*, 649-652.

<sup>36</sup> François-Xavier Guerra, “De la política antigua”, 128.

Gerardo Vivas Pineda

En ese momento ya están dadas las condiciones para que el concepto moderno de soberanía asuma algunas de las características que conducirán a su valoración en términos ilimitados, una vez acatado el mensaje republicano de la Revolución francesa y preparado el ambiente político para las transformaciones consecuentes:

Interpretada clásicamente como un cambio del titular de la soberanía —la nación en vez del rey—, la transformación es de hecho mucho más importante, puesto que la soberanía de la nación se concibe de una manera radical y absoluta, como no lo fue nunca la soberanía del rey. Lo que triunfa entonces es, por un lado, esa moderna noción de soberanía que había ido gestándose desde el siglo XVI, entendida como una potestad unificada, absoluta, no limitada por nadie y de la cual procede toda autoridad<sup>37</sup>.

La soberanía como valor absoluto, sin embargo, seguirá ocupando, sobre todo, espacios teóricos, mientras la realidad histórica hispanoamericana sigue echando por tierra sus alcances prácticos como consecuencia de la invasión de sus propios escenarios coloniales por el extranjero acostumbrado a penetrarlos sin mayores impedimentos. Por otro lado, esta contradictoria y frustrada realización material de la soberanía en nuestro continente puede arrastrar cierto atavismo:

Ahí tenemos la primera explicación de una de las paradojas más importantes del mundo hispánico: la victoria precoz de la modernidad política en sociedades que son aún —por sus imaginarios y sus prácticas sociales— muy mayoritariamente sociedades del Antiguo Régimen<sup>38</sup>.

Quizás sea ésta una razón conveniente para entender el dinamismo de las redes clandestinas caribeñas que, operando al amparo de funcionarios estatales, derribaban límites territoriales secularmente establecidos para conformar complicidades transnacionales sobre los más primarios

---

<sup>37</sup> Ibid., pág. 131.

<sup>38</sup> Ibid., pág. 133.

intereses comerciales ilegales, casi en los mismos términos en que habían operado los mercaderes durante la Edad Media, al principio censurados y luego estimados y justificados por el beneficio social de su actividad. En este sentido, el valor y el peso social del contrabando constituyen una madeja estructural desde donde la soberanía, quiérase o no, reduce sus alcances jurisdiccionales porque los cambios mentales del medioevo a la época moderna son mucho más lentos que las nuevas instituciones formadas con la llegada de la modernidad. A propósito de la cuestión de los cambios mentales y su relación con los temas económicos diacrónicamente considerados es pertinente el comentario de Johannes Bühler: “la economía no debe desgajarse demasiado del conjunto de la vida humana ni concebirse, en modo alguno, como algo que existe de por sí y debe ser considerado única y necesariamente como resultado de leyes que descansan sobre sí mismas”, explicando así la importancia del control político de los mercaderes sobre las ciudades una vez expandidas éstas por la revolución demográfica entre los siglos XII y XIII, imprimiendo el comercio medieval un dinamismo sobre la sociedad rural dominada por la inercia<sup>39</sup>. Por ello pudo más el interés inmediato y básico del comerciante ilegal que la proyección institucional de la nación, aun afectando la integridad del territorio, uno de sus componentes fundamentales. Si la estructura de poder monárquico era sostenida por una noción de soberanía que sólo aceptaba como actor político y económico al español metropolitano y al colono hispanoamericano, entonces este colono transformaba esa noción aceptando como parte de ella al contrabandista extranjero, porque éste le proporcionaba los bienes que la metrópoli le negaba, a cambio de cederle espacios marítimos y territoriales que, curiosamente, ambos seguían compartiendo. La soberanía resultaba así, de hecho, “internacionalizada”, aunque de derecho mantenía su apego a las formas excluyentes de posesión y ocupación, reflejando, al mismo tiempo, una coexistencia de territorios compartidos. El llamado “Mar del coral”, por ejemplo, ubicado entre el litoral venezolano y el largo rosario de islas cuyos extremos eran Margarita, las Antillas Holandesas y Los Monjes<sup>40</sup>, conformó un escenario común de vida y operaciones ilegales para españoles,

---

<sup>39</sup> Jacques Le Goff, *Tiempo, trabajo y cultura en el Occidente medieval*, (Madrid: Taurus Ediciones, 1983), 86, 95-96. Bühler en *Vida y cultura en la Edad Media*, (México, Fondo de Cultura Económica, 1983), 163. Carlo Cipolla (ed.), *Historia económica de Europa (1) La Edad Media*, (Barcelona: Editorial Ariel, 1979), 295, 313.

<sup>40</sup> Juan Álvarez de Veriña, “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”, en *Cartagena de Indias a 30 de junio de 1786*, AGI MyP Panamá 262. El mapa en el documento, a pesar de su reducida escala, incluye el litoral de la Tierra Firme venezolana señalando, precisamente, desde Margarita hasta Aruba y más allá, enclaves de importancia estratégica fundamental en el dominio de las aguas

Gerardo Vivas Pineda

criollos y holandeses —incluyendo a los corsarios guipuzcoanos, represores pero también cómplices de los contrabandistas—, que se acostumbraron a convivir en el mismo espacio desde mediados del siglo XVII, a pesar de los intentos oficiales de la Corona española por expeler a los extranjeros.

Al contraste entre estas situaciones de hecho y de derecho, en relación con una soberanía en proceso de definición, es conveniente añadir la situación “de vacío” existente en el lugar central de la política, que durante el Antiguo Régimen ocupaban el rey y sus representantes, vacío que se incrementa cuando se hacen más grandes los atributos de la soberanía y más descalificados permanecen los diversos entes de gobierno. La legitimidad de estos actores tiende a ser rechazada en la medida en que nuevos poderes sociales irregulares protagonizan de facto funciones gubernamentales: guerrillas y montoneras, según François-Xavier Guerra, a las que yo añado todos los personajes públicos y privados del fraude marítimo hispanoamericano, que ocupan un espacio acuático donde se diluye el espacio territorial tradicionalmente localizado en la plaza mayor y en las principales calles de las ciudades, e impiden la ocupación permanente donde la soberanía se asienta<sup>41</sup>. Si en el mar nunca ha sido posible esta ocupación, cualquier formulación de soberanía efectiva era factible sólo teóricamente al amparo de leyes, ordenanzas, cédulas, tratados y demás expedientes del derecho internacional, cuyo ejercicio real se desteñía al vaivén de las olas y al soplo de los vientos, pero al mismo tiempo se encontraba influido por la superioridad tecnológica, naval y militar de una potencia sobre otra en un momento dado<sup>42</sup>, tanto como para formular proyecciones de dominio, pero nunca para asegurarlo en forma definitiva.

Desarrollamos, pues, este análisis sobre bases hasta ahora aceptadas como hechos cumplidos en nuestros predios historiográficos. Aquí se ha dado como bueno y efectivo el dominio naval español, premisa engañosa sobre la cual se ha apuntalado una soberanía total en nuestras aguas, a pesar de que la bibliografía considerada clásica en Europa y Estados Unidos, ahora utilizada en estas líneas, reconoce la imposibilidad del dominio naval en la era de la

---

y costas allí abarcadas. Pablo Ojer se refiere a este antemural de islas en El Golfo de Venezuela, una síntesis..., 145.

<sup>41</sup> François-Xavier Guerra, “De la política antigua”, 134-137.

<sup>42</sup> Kaldone Nweihed, Frontera y límite en su marco mundial: una aproximación a la fronterología, (Caracas: Equinoccio, 1990), 147-148.

Gerardo Vivas Pineda

navegación a vela. Más llamativo aún, tales posiciones nacionales olvidan reiteradamente la influencia de factores determinantes en el resultado de las contiendas marítimas, como son las fuerzas naturales y meteorológicas en los océanos —que podían convertirse en factores estratégicos a favor o en contra de ciertas acciones navales— y el estado de la tecnología aplicada a la construcción naval. En plena Guerra de la Oreja, por ejemplo, los capitanes de la Compañía Guipuzcoana que arribaban a puertos vascos recomendaban viajar en invierno, temporada más peligrosa desde el punto de vista de la navegación segura, para librarse de las embarcaciones enemigas inglesas que los amenazaban desde la tan cercana isla británica, cambiando así el riesgo de los combates por los peligros meteorológicos<sup>43</sup>. En este sentido, aceptar el dominio naval absoluto de una potencia en épocas coloniales equivale a asegurar que España, por ejemplo, fue capaz de controlar mares que conforman un ambiente geográfico hostil, ocupan  $\frac{7}{10}$  partes del planeta y representan un enemigo omnipotente: miles de kilómetros cuadrados de aguas oceánicas plagadas de huracanes imprevistos, tempestades incontenibles, corrientes adversas y vientos impredecibles<sup>44</sup>, mientras la economía del imperio español se cerraba sobre sí misma entorpeciendo el desarrollo de una marina mercante capaz de competir con sus rivales europeos, al mismo tiempo que perdía la vanguardia en la construcción naval y dejaba en manos de sus adversarios la presencia efectiva en los espacios marítimos. Esa vanguardia constructiva había sido determinante en el repunte de la Armada española en la época de José Patiño cuando, a partir de la segunda década del XVIII, el método de construcción naval de Antonio de Gaztañeta había sido suficientemente probado en los océanos, al punto de que en 1728 la Compañía Guipuzcoana de Caracas recién creada y supervisada por este funcionario, lo adoptó sin reservas en la fabricación de sus buques, obteniendo así naves tan rendidoras desde el punto de vista comercial y militar que fueron explotadas hasta su agotamiento<sup>45</sup>.

---

<sup>43</sup> José del Pozo, contador de la Real Hacienda, en Caracas a 26 de junio de 1743, AGI Caracas 535.

<sup>44</sup> John B. Hattendorf, introducción a John B. Hattendorf (ed.), *Maritime History: The Eighteenth Century and the Classic Age of sail*, (Malabar: Krieger Publishing Company, 1997), II, XIV.

<sup>45</sup> José Patiño a Francisco de Varas y Valdés, en Madrid a 27 de octubre y 7 de diciembre de 1728, AGI Arribadas 12; Cruz Apestegui Cardenal, “Aproximación a la vida y obra de Gaztañeta” en Antonio de Gaztañeta, 1656-1728, (San Sebastián: Museo Naval de San Sebastián–Diputación Foral de Guipúzcoa, 1992), 25-36. El sistema constructivo de Gaztañeta en “Proporciones de las medidas más esenciales... para la fábrica de navíos y fragatas de guerra...”, Madrid, a 13 de mayo de 1721, AGI MyP 136-A.

Gerardo Vivas Pineda

Tales variables constituyen nuestro hilo argumental, con el objetivo de constatar una hipótesis fundamental de trabajo: España no dominó los mares venezolanos y caribeños en el sentido de posesión absoluta como lo hemos señalado, no sólo porque esa posibilidad siempre fue prácticamente inviable —como inviable es pedirle a una nación que domine totalmente su espacio aéreo, posibilidad que, por poner un ejemplo muy al alcance, el narcotráfico impide, y además tiene en el ataque a las Torres Gemelas de Nueva York y al Pentágono en Washington otra muestra ilustrativa—, sino porque carecía de recursos para intentar un control mínimo, y tampoco contaba con la estructura económica y mucho menos con la disposición anímica para lograrlo. Esta disposición, por el contrario, hacía de la ilegalidad y sus más típicas manifestaciones un sistema paralelo de control en el que la presencia institucional del Estado quedaba sustituida por las conveniencias de intereses particulares, aun cediendo importantes cuotas de soberanía. Así las cosas, era inevitable que el dominio de los mares se alejara cada vez más del alcance español, produciendo importantes pérdidas territoriales, con la honrosa y efectiva excepción del corso y la vigilancia practicados por la Compañía Guipuzcoana de Caracas entre 1730 y 1781, que logró atenuar, mas no extinguir, la penetración y el contrabando extranjero a lo largo y ancho de todo el Caribe, como hemos expuesto en trabajos anteriores<sup>46</sup>.

---

<sup>46</sup> “La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas: los buques y sus hombres”, Los Vascos y América, (Bilbao: Fundación Banco Bilbao-Vizcaya, 1989); “Botín a bordo: enriquecimiento ilícito en el corso guipuzcoano de Venezuela durante el siglo XVIII”, Itsas Memoria: revista de Estudios Marítimos del País Vasco, N° 5, (2006): 357-377, y “Piratas con permiso: el corsario guipuzcoano como delincuente”, El Desafío de la Historia, N° 13, (2009): 64-69.

## 5. “Cuídese, Su Señoría, de provocar mi irritación”

El control humano de los océanos, curiosamente, siempre fue una utopía para el complejo y diverso gremio científico. Sólo la paciente y puntual investigación aplicada para fijar el rumbo del buque en alta mar —aderezada por la vieja práctica de ensayo y error— llevó siglos de búsqueda, ingenio y desarrollo tecnológico, y hasta que la longitud no fue determinada con precisión en el último tercio del siglo XVIII no pudo conocerse con exactitud la posición de las embarcaciones en las travesías<sup>47</sup>. Los más simples errores de los pilotos podían significar cientos, y a veces miles, de millas de extravío. En consecuencia, la ciencia náutica y los navegantes nunca adoptaron la soberbia actitud de pensar en el dominio del mar, pues el descomunal espacio marítimo les inspiraba, sobre todo, respeto, cuando no temor. Con los historiadores de las naciones carentes de reconocida tradición marítima —Venezuela integra este grupo a pesar de sus miles de kilómetros de costa y mar—, ocurre lo contrario. La predisposición a convertir hechos mal conocidos o documentados en entusiastas recuentos legendarios configura la base teórica de una tradición historiográfica que, por ejemplo, ha convertido a los piratas en esporádicos y románticos héroes cuyas atrocidades nunca fragmentaron la soberanía patria sobre el mar, y mucho menos el territorio de la nación, pretendiendo demostrar así el dominio naval de la España imperial. Pero la historia colonial de Venezuela incluye un soslayado inventario de intervención extranjera que desmiente esa soberanía marítima ejercida “efectiva y plenamente”. Maracaibo, en la boca meridional del golfo de Venezuela, fue saqueada por mar al menos en seis oportunidades entre 1639 y 1678, además de sufrir gran cantidad de asaltos que no llegaron al extremo de la rapiña. Sólo en 1641 los holandeses, asentados ya en Curazao, penetraron el lago de Maracaibo con cinco buques y 200 soldados, lo recorrieron hasta su extremo sur, torturaron vecinos y aprehendieron 300 petacas de tabaco de Barinas, encendiendo las alarmas desde Mérida hasta Caracas. Dos años después los pobladores de la capital marabina amenazaban con

---

<sup>47</sup> Véase Dava Sobel, *Longitude: the true story of a lone genius who solved the greatest scientific problem of his time*, (New York: Penguin Books, 1995), 51-151; José María López Piñero, *El arte de navegar en la España del Renacimiento*, (Barcelona: Editorial Labor, 1979), 192-199; Salvador García Franco, *Historia del Arte y Ciencia de Navegar*, (Madrid: Instituto Histórico de Marina, 1947), I, 269, 272-274, 284, 304-388; y Francisco José González, *Astronomía y navegación en España, siglos XVI-XVIII*, (Madrid: Editorial MAPFRE, 1992), 139-146, 182-184.

Gerardo Vivas Pineda

abandonarla definitivamente, pues el peligro extranjero no desaparecía<sup>48</sup>, y promovía el desarraigo entre unos habitantes que no se acostumbraban a las desagradables sorpresas echadas al viento por la bandera negra de la calavera y las tibias cruzadas. En 1669 el famoso Henry Morgan, conocido entre sus congéneres como “El rey bucanero”, hizo cuanto le vino en gana durante dos meses en el Golfo de Venezuela y Lago de Maracaibo, además de saquear cruelmente la ciudad, a pesar de contar con una escuadra inferior en naves y artillería a la escuadra española a la sazón presente en la zona, comandada por el almirante Alonso del Campo, la cual fue destruida con la maña típica de los piratas operando en el Caribe<sup>49</sup>.

Y no sólo la capital occidental, sino buena parte de nuestras islas y litorales permanecieron visitados constantemente por piratas y otros agentes de penetración extranjera<sup>50</sup>. Casi un siglo antes, el famoso corsario inglés John Hawkins se había hecho señor del Caribe. A partir de 1562 efectuó varios viajes, el primero a Santo Domingo con carga de esclavos africanos, y luego, en 1565, costeó la Tierra Firme venezolana. Allí dirigió al gobernador Alonso Bernáldez una nota, de la cual extraemos el siguiente fragmento:

Puesto que, por orden de Isabel, Reina de Inglaterra, mi Señora, a quien pertenece esta flota, salí en cierta navegación y fui arrojado por vientos contrarios a estas costas, donde por haber hallado un puerto apropiado, cúpleme reparar y aderezar mis navíos para continuar dicho viaje... en consecuencia pido a Su Señoría que me dé licencia para vender mi carga... Si esta súplica fuere Rechazada me buscaré yo mismo el remedio... cúidese Su Señoría de

---

<sup>48</sup> Lucas Guillermo Castillo Lara, *Las acciones militares del gobernador Ruy Fernández de Fuenmayor (1637-1644)*, (Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1978), 91-93, 227-228.

<sup>49</sup> Chris Stroup, “Buccaneers’ Breakout at Maracaibo”, *Military History*, (2006), 30-36, 72.

<sup>50</sup> Rafael Cartay, *Ideología, desarrollo e interferencias del comercio caribeño durante el siglo XVII*, (Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1988), 165. Clarence Haring, *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*, (París–Brujas: Academia Nacional de la Historia de Venezuela, 1939), 36-61. Alexander Exquemelin, *Piratas de América*, (Barcelona: Los Libros de Plon, 1982), 60-73, 174-179. Cruz Apestegui Cardenal, *Piratas en el Caribe: corsarios, filibusteros y bucaneros, 1493-1700*, (Madrid: Lunwerg Editores, 2000), 162-170. Charles Johnson, *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, (Madrid: Valdemar, 2001), 37-40, 367-369. Gertrude Carmichael, *The History of W.I. Islands of Trinidad and Tobago (1498-1900)*, (London: Alvin Redman, 1961), 33. Earle Herrera, *¿Por qué se ha reducido el territorio venezolano?*, (Caracas: Ediciones de la Facultad de Humanidades y Educación, 1978), 119. Manuel A. Peña Batlle, *La isla de La Tortuga: plaza de armas, refugio y seminario de los enemigos de España en Indias*, (Santo Domingo: Editora Taller, 1988), 41-90.

Gerardo Vivas Pineda

provocar mi irritación, ni moverme a hacer lo que yo (por mi parte)  
no haría, como resultará inevitable si Su Señoría me niega la  
licencia que pido<sup>51</sup>.

La arrogancia del inglés no obedecía exclusivamente a un mayor poderío naval o militar, sino a la incapacidad española de responder a sus abusos y ataques, que finalmente realizó como le convino, imponiendo condiciones y obligando a los dueños de la tierra a comerciar ilícitamente con él. Hawkins realizó un segundo viaje a costas venezolanas en 1568, ocasión en la que tampoco vio necesidad de utilizar la fuerza ante la inhibición de las autoridades coloniales. Ningún gobernador, capitán o funcionario se atrevió a enfrentarlo, y los espacios marinos permanecieron abandonados por fuerzas españolas. A su regreso a Inglaterra —donde fue aclamado como un auténtico héroe— llegó a integrar la Cámara de los Comunes y ejerció el cargo de Tesorero de la Marina, recibiendo todos los honores del monarca isabelino<sup>52</sup>. Las depredaciones de este corsario y el respaldo recibido de la Corona inglesa hacia él y otros filibusteros británicos visitantes de nuestras aguas representan el arquetipo de la acción extranjera: la intervención pirática que, en términos territoriales, va de menos a más, abarcando nuevos escenarios imposibles de vigilar por el gobierno colonial español. Henry Georget y Eduardo Rivero también estudian las acometidas de Andrew Barker, George Gifford, Robert Dudley, Amias Preston, George Sommers, Lawrence Keymis, Anthony Sherley, William Parker y Walter Raleigh entre los años de 1565 y 1603, pudiendo constatar la realización de 36 viajes a costas venezolanas por estos piratas, llegando a la conclusión de que:

Las costas de Tierra Firme y las Antillas permanecieron débiles y relativamente aisladas de los reales centros de interés de la Corona... nuestro territorio, pese a que dentro del imperio español pudo haber tenido una importancia secundaria, fue atacado por corsarios ingleses

---

<sup>51</sup> Carlos Felice Cardot, *Curazao Hispánico (Antagonismo flamenco-español)*, (Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1973), 65. Henry Georget, Eduardo Rivero, *Herejes en el Paraíso: corsarios y navegantes ingleses en las costas de Venezuela durante la segunda mitad del siglo XVI*, (Caracas: Editorial Arte, 1994), 41-47, 79-93.

<sup>52</sup> Carlos Felice Cardot, *Curazao Hispánico...*, 70-71.

Gerardo Vivas Pineda

con una frecuencia mucho mayor de lo que se creía, tanto por su accesibilidad geográfica, como por su vulnerabilidad<sup>53</sup>.

Se instituyen así los parámetros de las empresas marítimas española e inglesa: ésta toma la iniciativa pre-capitalista que la conducirá a la Revolución Industrial, y adopta la ofensiva naval como punta de lanza del comercio marítimo; aquélla se limita a explotar una ínfima parte de sus descomunales territorios americanos mediante una economía mercantilista extractiva, dejando al océano como un recurso meramente utilitario, no como un elemento estratégico clave. Por ello le era tan fácil a España desdeñar territorios insulares económicamente estériles como Curazao, Aruba y Bonaire, a pesar de que constituían una incomparable plataforma en manos extranjeras para acechar y penetrar las costas venezolanas.

Lo cierto es que el escenario marítimo venezolano se había “internacionalizado”, como bien ha dicho Lucas Guillermo Castillo Lara, a partir del descuido oficial de mares, costas y territorio. Según sus propias palabras:

Esta situación de indefensión se traduciría aquí en Venezuela en la carencia de fortalezas, salvo Araya y la mediana fortificación de La Guaira; en el deficiente armamento, perteneciente en buena parte a los particulares y en menor cantidad a la Corona; en la condición anticuada de las armas y en la escasez de pertrechos. Las innovaciones bélicas como equipo de norma tardarán en llegar a esta tierra. Aquí se continuaban usando los mismos equipos tradicionales, y las viejas armas de fuego se componían y reparaban una y otra vez. Más aún, se fiaba todavía... en el uso ofensivo de flecheros indígenas armados de arco y lanza<sup>54</sup>.

Mientras Inglaterra afinaba sus armas y el colono de nuestras tierras las dejaba enmohecer, los enemigos de España ensayaban una estrategia depredadora de desgaste, lenta pero segura. Ya puede hacerse un balance de las consecuencias de esta penetración: entre 1500 y el primer cuarto del siglo XVIII los piratas y corsarios extranjeros emprenden más de 160 incursiones a la costa

---

<sup>53</sup> Herejes en el Paraíso..., 28, 44-57, 117-276.

<sup>54</sup> Lucas Guillermo Castillo Lara, Las acciones militares, 11-12 y 29.

Gerardo Vivas Pineda

y mar venezolanos, donde las autoridades coloniales se someten interesadamente a sus deseos depredadores, sabiendo que la no tan disimulada complicidad les reportará jugosas ganancias.

Luis Britto García afirma:

El pacto con los demonios [los piratas] lleva así a una sociedad a escindir su conciencia: mientras ejecuta a sus propios herejes, contrata con los que la invaden; al mismo tiempo que agota su erario en gastos de defensa, comercia con el enemigo; después de huir despavorida de las huestes que saquean e incendian, trafica con ellas<sup>55</sup>.

Así las cosas, la inmensa nata ilegal cubre todos los espacios de la sociedad colonial venezolana. La íntima conexión comercial con los extraños, a pesar del peso secular del monopolio estatal español y sus asfixiantes leyes, deja el mar abierto a las naciones que puján con él por el control definitivo. Entre ellas, el imperio británico asestaría golpes definitivos a la soberanía de mares y territorios venezolanos durante el siglo XVIII, cuando ya su comercio marítimo dependiera sustancialmente del contrabando en el Caribe y su marina mercante y su Armada se convirtieran en principales instrumentos de acción.

Considerados estos antecedentes ¿puede mantenerse, entonces, el argumento del dominio absoluto y constante sobre nuestros mares? Tiendo escrupulosamente a reafirmar una respuesta relativa, que obedece a dos perspectivas estratégicas, espaciales e hidrográficas, sobre todo si consideramos la permanente presencia holandesa en nuestras aguas y territorios durante dos siglos: en primer lugar, la navegación por sí misma hacia el Oeste era la más ventajosa para las provincias venezolanas, al margen del contexto político del momento; en segundo término, la coyuntura militar y geopolítica favorecía en determinado momento el acceso de las potencias rivales de España, que también aprovechaban la dirección del factor natural para penetrar mar y territorio de Tierra Firme.

---

<sup>55</sup> Luis Britto García, *Demonios del mar: piratas y corsarios en Venezuela, 1528-1727*, (Caracas: Fundación Francisco Herrera Luque, 1998), 176-550, 580.

## 6. Un mar holandés en Venezuela.

Los ingleses, a pesar de su fama, no constituyeron la fuerza penetradora por excelencia. Este sospechoso honor lo detentan los holandeses, quienes habían tomado actitudes levantiscas desde que Carlos V asumió poderes imperiales en España a partir de 1517, heredando de su abuela materna, María de Borgoña, jurisdicción sobre los Países Bajos; contaminados desde 1518 por el luteranismo, manifestarían un evidente rechazo hacia el monarca español y su intolerancia religiosa, rebelándose hacia el año de 1537 en la propia Gante, ciudad natal del emperador<sup>56</sup>. Desde entonces la América recién conquistada sedujo las ambiciones de los neerlandeses, quienes vieron en las salinas de la costa e islas venezolanas una industria a la medida de su comercio trasatlántico, focalizando también su interés en los enclaves continentales de Esequibo, Demerara y el noreste del Brasil, para asentarse desde 1634 en las islas de Curazao, Aruba y Bonaire, en las narices de Tierra Firme española, en momentos en que la burguesía de los Países Bajos detentaba una clara disposición de abrir todavía más sus horizontes en el comercio ultramarino. De hecho, una de las más frecuentes inversiones de la élite de Ámsterdam era en buques y aventuras comerciales. Más de la mitad de sus miembros se dedicaba al comercio, y un tercio tenía intereses en las Compañías de las Indias Occidentales y Orientales<sup>57</sup>.

Después de agotarse la pesca perlífera en el oriente venezolano, la presencia holandesa convirtió la península de Araya en una mina que confería a la sal una preponderancia económica vital, impulsando a magnitudes numerológicas descomunales las visitas de su potente marina mercante. Testimonios coetáneos cifran la llegada de 116 urcas —embarcación de mucha bodega y calado—<sup>58</sup> sólo el año de 1601, y durante el quinquenio 1601-1605 de 565 urcas salineras y 51 de rescate, para un total de 616 embarcaciones. Ricardo Castillo, quien ofrece estos contundentes datos obtenidos en archivos españoles, añade: “La abrumadora presencia de barcos holandeses... para el período 1600-1605 contrasta de forma patente con el inexistente despacho

---

<sup>56</sup> John Lynch, *España bajo los Austrias*, (Barcelona: Ediciones Península, 1975), I, 129-134. Walter Bernecker et al., *Los Reyes de España: dieciocho retratos históricos desde los Reyes Católicos hasta la actualidad*, (Madrid: Siglo XXI Editores, 1999), 28-33. Carlos Felice Cardot, *Curazao Hispánico*, 76-78.

<sup>57</sup> Véase Peter Burke, *Venecia y Ámsterdam: estudio sobre las élites del siglo XVII*; (Barcelona: Gedisa Editorial, 1996), 100-101, 104.

<sup>58</sup> Timoteo O’Scanlan, *Diccionario Marítimo Español*, edición facsimilar de la de 1831, (Madrid: Museo Naval, 1974), 542, y Frederick Chapman, *Architectura Navalis Mercatoria*, facsímil de la edición de 1768, (Londres: Adlard Coles Ltd., 1968), lámina XXVII.

Gerardo Vivas Pineda

a Cumaná de navíos con registro de la plenipotenciaria Casa de la Contratación —máxima entidad fiscalizadora y controladora del comercio marítimo español— durante esos años<sup>59</sup>. Ambas actitudes marcan diferencias determinantes no sólo en la nutrida presencia naval holandesa, sino en la desidia española hacia su propia colonia a la cual ni siquiera enviaba buques, dejando en bandeja de plata el mercado local a los holandeses.

Ya en el siglo XVIII, aunque la Compañía Guipuzcoana había sistematizado las comunicaciones por mar entre España y Venezuela e intentaba frenar —al menos oficialmente— el contrabando holandés, las naves de los Países Bajos invadían el comercio con Tierra Firme en cantidades inusitadas, llegando al extremo de capturar y quemar naves corsarias guipuzcoanas —que, como si fuera una broma pesada, portaban artillería holandesa en sus cureñas, de acuerdo con las operaciones navales reportadas por la empresa durante el año de 1736—<sup>60</sup>, tomando también el fortín de Tucacas, centro neurálgico del contrabando neerlandés, en connivencia con una balandra inglesa<sup>61</sup>. Ramón Aizpúrua, por su parte, habla de 700 embarcaciones que, sólo en el año de 1743, entraron o salieron de Curazao<sup>62</sup>. Al terminar la guerra en 1748 las ironías de la vida obligaron a Luis Francisco Castellanos, gobernador de Venezuela, a encargarse a la Compañía Guipuzcoana la importación de harina desde Curazao en balandras propias porque las provisiones del género que traían sus buques del comercio desde España no alcanzaban para satisfacer las necesidades criollas —se consumían entre 5 y 6 mil barriles de harina al año—, aumentando la crispación provocada por la guerra<sup>63</sup>. En 1750 cinco navíos holandeses de gran calado condujeron 63.450 fanegas de cacao criollo desde Curazao al puerto holandés de Texel<sup>64</sup>, lo que da un promedio de 12.690 fanegas por barco, cuando los más grandes mercantes de la Compañía Guipuzcoana rara vez sobrepasaban las 12.000 fanegas<sup>65</sup>. Poco después, entre 1749 y

---

<sup>59</sup> Ricardo Castillo Hidalgo, *Asentamiento español y articulación interétnica en Cumaná (1560-1620)*, (Caracas: Academia Nacional de la Historia, 2005), 491-492.

<sup>60</sup> AGI Sto. Domingo 734.

<sup>61</sup> Los directores de la Compañía a José del Campillo, en San Sebastián a 27 de noviembre de 1741, AGI Caracas 926.

<sup>62</sup> Ramón Aizpúrua, *Curazao y la costa de Caracas: introducción al estudio del contrabando de la Provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana, 1730-1780*, (Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1993), 255-331.

<sup>63</sup> Luis Francisco Castellanos en Caracas, a 15 de agosto y 8 de noviembre de 1748, AGI Caracas 928.

<sup>64</sup> Manuel de las Casas a Ensenada, San Sebastián 30 de agosto de 1750, AGI Caracas 929.

<sup>65</sup> Gerardo Vivas Pineda, *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, (Caracas: Fundación Polar, 1998), 377-381.

Gerardo Vivas Pineda

1753, la corporación se vio en la necesidad de fletar embarcaciones de bandera holandesa para transportar géneros entre Cádiz y Pasajes, porque no siempre se contaba con naves españolas que pudieran efectuar esta navegación de cabotaje y no podía correrse el riesgo de suspender tales despachos<sup>66</sup>. ¿Quién asegura que ese servicio lograba permanecer amparado por las buenas intenciones de los armadores holandeses, a sabiendas del encono que existía contra la empresa vasca por su persecución del contrabando en aguas venezolanas?

En Venezuela, mientras tanto, el monopolio guipuzcoano había paralizado la construcción de buques menores, y su propia flota mercante, absorbida por los despachos entre la Península y Tierra Firme, no podía encargarse del comercio regular con las Antillas, por lo que una Real Orden encomendó la compra de diez balandras o goletas en las colonias extranjeras para el intercambio de bienes y esclavos urgentemente necesitados<sup>67</sup>; es decir, los buques mercantes de fabricación propia, herramienta básica del comercio marítimo, seguían ausentes a pesar del impulso proporcionado por la empresa vasca. En 1784, por su parte, el intendente Francisco de Saavedra declaraba que “el corso ni es necesario en esta Provincia, ni en ningún tiempo ha impedido ni puede impedir el comercio clandestino”<sup>68</sup>, abrumado por la escandalosa comparecencia holandesa en nuestros mares. En pocas ocasiones encuentra uno opiniones tan crudas y radicales, desde un inconfundible realismo basado en la observación cotidiana del elemento extranjero actuando a sus anchas en el escenario marítimo español. Ese mismo año la Compañía todavía se veía en la obligación de fletar buques holandeses para conducir cacao venezolano desde Ámsterdam a San Sebastián, lo que demostraba el derrumbe del negocio vasco con el fruto tropical<sup>69</sup>, justo cuando su flota, que en 1779 al inicio de la guerra era valorada en 1.200.000 pesos<sup>70</sup>, se había quedado sólo con 3 buques mercantes, y el valor total de sus activos

---

<sup>66</sup> Registros de carga de las embarcaciones nombradas San Antonio de Lisboa y San Francisco, El Claverblad, La Endrina, El Juan y Cornelio, San Francisco, y El Pastor, de bandera holandesa, fletadas por la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, en Cádiz, años de 1749 y 1753, AGI Contratación 2919.

<sup>67</sup> Real Orden al intendente de Caracas expedida en El Pardo a 26 de marzo de 1778, Miguel Martínez, Aspectos económicos de la época de Bolívar: tomo I La colonia (1776-1810), (Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1988), 213.

<sup>68</sup> Francisco de Saavedra a José de Gálvez, en Caracas a 5 de abril de 1784, AGI Caracas 786.

<sup>69</sup> Los directores de la empresa a José de Gálvez, en Madrid a 5 de mayo de 1783, Madrid a 20 de abril y San Sebastián a 30 de agosto de 1784, AGI Caracas 935.

<sup>70</sup> Los directores de la Compañía a José de Gálvez, en Madrid a 15 de julio de 1779, AGI Caracas 934-B.

Gerardo Vivas Pineda

y recursos de marina se había reducido de 573.000 a 240.000 pesos en los últimos tres años<sup>71</sup>. A estas alturas el fracaso comercial de la aventura guipuzcoana en los espacios atlánticos ya dominados por el mercado libre imponía una peligrosa dependencia de embarcaciones neerlandesas, cuando, irónicamente, la empresa vasca había mantenido una audaz política constructiva de barcos desde el inicio de sus operaciones que le permitió constituir una flota de 85 buques mercantes, si se incorporan a este total las unidades capturadas y fletadas<sup>72</sup>, con ritmos de fabricación asombrosos y un consumo de madera tan alto que el acarreo de tanta materia prima en carros y carretas terminaba destrozando las calzadas de los pueblos y ciudades de la comarca<sup>73</sup>.

Pero la época de las vacas gordas ya había concluido, y la presencia holandesa en nuestras aguas era un inconfundible síntoma de la debilidad española y de la mayor fortaleza del contrincante europeo. Nuestros mares permanecían abiertos según nuestro muy conocido corsario Urtesabel: “En dicha isla [Curazao] entran todos los meses desde Europa seis, ocho y diez urcas holandesas cargadas de ropa y aguardiente y regresan con cueros, cacao, tabaco y azúcar”, promediando hasta 120 embarcaciones anuales. Las nefastas consecuencias de tal presencia en el dominio efectivo de la jurisdicción hispánica no se limitaron al escenario marítimo. Desde la desgarnecida costa venezolana, a sólo 15 leguas de distancia, los holandeses no sólo se abastecían de todo cuanto la aridez de Curazao, Aruba y Bonaire les impedía producir<sup>74</sup>, sino que emprendieron una incisiva penetración hacia las profundidades del territorio a través de las bocas del Orinoco, alcanzando los ríos Apure, Portuguesa y Masparro, más de 900 Km tierra adentro, y los centros tabacaleros de Barinas y productores de ganado de los llanos. La ofensiva holandesa llegó al extremo de construir un fuerte en el sitio conocido como

---

<sup>71</sup> “Resumen del estado general de fondos y cargas de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas”, los directores de la Compañía en Madrid, a 31 de agosto de 1783, y “Resumen del estado general de fondos y cargas de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas”, los directores de la Compañía en Madrid, a 27 de marzo de 1781, AGI Caracas 935. La reducida flota mercante de la Compañía en esa etapa en mi libro *La aventura naval*, pp. 372 y 381.

<sup>72</sup> Vivas Pineda, *La aventura naval*, 369-373, y “Legiones de madera: la construcción naval al servicio de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, en *Itsas Memoria...*, N° 2, (1998): 273-274.

<sup>73</sup> Manuel de Zavala a la Diputación de Guipúzcoa, en Tolosa a 9 de agosto de 1732, AGG 2/13/38. Eugenio Plá y Rave, *Construcción naval y madera* (extracto del libro editado en Madrid el año 1880 «Tratado de Maderas de Construcción Civil y Naval», (Barcelona: Llagut, 1996), 36-63, 68. Gaspar de Aranda y Antón, *Los bosques flotantes: historia de un roble del siglo XVIII*, (Madrid: ICONA-Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1990), 157.

<sup>74</sup> “Noticia individual del origen y modo en que se hace el contrabando...”, ca. 1787-88, AGI Caracas 784.

Gerardo Vivas Pineda

“La Portuguesa”, y su influencia en la población criolla llevaba a ésta a justificarse ante las autoridades españolas por su intercambio con los neerlandeses, alegando que se veían obligados al comercio negro por la grave necesidad de bienes que España no proveía; los reos por contrabando, inclusive, pedían el indulto al considerar su propia causa totalmente justificada<sup>75</sup>. La puerta de entrada al poder holandés era la Provincia de Guayana que, según Demetrio Ramos, “fue el punto más débil del imperio español de América”. La cita de Ramos la trae María Isabel González del Campo, quien destaca el grave error cometido por la Corona española al restar importancia a la costa atlántica, donde el delta orinoqueño extendía una invitación permanente a las potencias rivales para incursionar en el interior del territorio venezolano. González resalta cómo los holandeses habían tomado posesión de la costa guayanesa a la llegada del gobernador Manuel Centurión en 1766, al punto de que a los españoles apenas les quedaba un extremo de la embocadura del Orinoco para actividades pesqueras. Más grave aún, era también evidente la indolencia con que los comandantes de la Provincia habían permitido la ocupación holandesa. Curiosamente en ninguna de las obras consultadas aparece relacionado un plan de ocupación o defensa marítima por parte de España, cuya carencia era el primer paso en la cesión de mar, territorio y soberanía al enemigo europeo<sup>76</sup>.

La impotencia de la Corona para remediar este grave problema auguraba malos presagios en relación con la ocupación de mares y territorios propios. El repetirse los ataques y el acceso por mar a un importante enclave ubicado justo en el punto de arribada continental de las flotas trasatlánticas, era porque España carecía de un dominio marítimo constante —y mucho menos absoluto—, y la generación de una soberanía también marítima se convertía en una variable sumamente dependiente, al contrario del carácter ilimitado y absoluto que comienza a atribuirsele a la soberanía en el siglo XVIII, ya comentado, y que, entre otros efectos perniciosos, conduce

---

<sup>75</sup> El marqués de la Ensenada a los directores de la Compañía, en Buen Retiro a 4 de septiembre de 1752, AGI Caracas 929; y Ramón Aizpúrua, Curazao y la costa de Caracas, 269.

<sup>76</sup> María Isabel González del Campo, Guayana y el gobernador Centurión (1766-1776), (Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1984), 65, 102-107. María Consuelo Cal Martínez, La defensa de la integridad territorial de Guayana en tiempos de Carlos III, (Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1979), 26-30.

Gerardo Vivas Pineda

a la paradoja de cómo un pueblo incapaz de ejercer la soberanía puede estatuir un acto soberano<sup>77</sup>.

De aquí brota una pregunta que no podemos demorar más: ¿era capaz el Estado español de ejercer soberanía sobre mares que no siempre ocupaba, y mucho menos dominaba? La pregunta es pertinente si aceptamos lo expresado por Claudio Briceño Monzón:

La característica distintiva del Estado moderno es la soberanía, reconocida tanto dentro de la propia nación como por parte de los demás Estados de que su autoridad gubernativa es suprema... La delimitación de una frontera posibilita ver en la construcción misma de su espacio los aspectos relacionados a la formación del territorio, cuya existencia hace prevalecer una continuidad en el ejercicio del control de ese espacio.

Veamos cómo en el manejo del concepto de soberanía siguen predominando algunos valores absolutos: “suprema”, “continuidad”, que se desvirtúan por la inestabilidad en la ocupación de los espacios marítimos y la volatilidad del dominio naval. Sólo queremos destacar la precariedad en el ejercicio de la autoridad estatal española sobre los mares caribeños, y la consecuente irregularidad de control marítimo en tanto no pudo lograrse a largo plazo, situación que desde entonces nos hace altamente vulnerables desde el punto de vista limítrofe, y nos adjudica en el Mar Caribe “una frontera de controversia”, en palabras del mismo Monzón<sup>78</sup>. La respuesta quizá no sea tan difícil de encontrar, repasando algunos problemas estructurales de la nación española imperial.

---

<sup>77</sup> Véase Carolina Guerrero, “Idea de soberanía en el discurso constitucional venezolano (1811-1819): una aproximación”, en *El problema de la soberanía...*, 58.

<sup>78</sup> “La conformación territorial de Venezuela...”, en *El problema de la soberanía*, p. 76-77, 88, 95.

## **7. La España de los Habsburgos: riqueza, corrupción y bancarrota**

La ocupación real y efectiva de los espacios marítimos, es bueno recordarlo, comenzaba con las marinas mercantes, principales órganos de las naciones en la competencia por los mercados internacionales. Su fortaleza necesariamente influía en la formación de las marinas de guerra, al proporcionar gran parte de la infraestructura y la tecnología proveedora de buques, las industrias asociadas productoras de pertrechos y efectos navales, y los numerosos contingentes marinos profesionales de donde las armadas ensamblaban sus tripulaciones. En la medida en que una nación diversificaba sus rutas marítimas e invadía nuevos mercados demostraba la capacidad expansiva de su marina mercante, con la cual el comercio internacional que sostenía su economía se convertía en columna vertebral. Multiplicando varias veces el número de buques en posesión de las marinas bélicas, las embarcaciones de comercio ocupaban las rutas oceánicas establecidas secularmente, asumiendo, quizás sin quererlo, un papel estratégico. De hecho, Holanda —y no Inglaterra, como se cree—, fue la primera en crear una flota en alta mar capaz de operar a grandes distancias, cuando se vio en la necesidad de proteger su propia y muy activa marina mercante<sup>79</sup>, y aprovechar, de paso, el potencial del sector privado, que proveía astilleros y era el principal propagador del conocimiento náutico acumulado, convirtiéndose así en la más fastidiosa astilla incrustada en el control comercial y político español frente a las costas venezolanas. R.J.B. Knight ofrece este singular dato: durante las guerras napoleónicas el 70 % de la marina bélica británica fue construido en astilleros privados<sup>80</sup>.

En el caso de España, la insuficiencia de su marina mercante durante el período colonial ha quedado debidamente registrada y explicada. Los grandes clásicos de la historiografía marítima ofrecen números irrefutables, más expresivos todavía en relación con las provincias venezolanas. En su monumental *Sevilla y el Atlántico*, Pierre Chaunu anota un promedio de 52 navíos por decenio que vinieron a nuestras costas durante la primera mitad del siglo XVI, es decir, poco más de 5 navíos por año, tráfico generado por la efímera explotación de las perlas en Cubagua. El promedio baja en la segunda mitad del siglo a unos 4 navíos por año, y repunta a 5-6 navíos

---

<sup>79</sup> Geoffrey Parker, *La revolución militar: las innovaciones militares y el apogeo de Occidente, 1500-1800*, (Barcelona: Editorial Crítica, 1990), 139-142.

<sup>80</sup> Karel Davids, “The Diffusion of Navigational Knowledge: Comparative Approaches”, en John B. Hattendorf, *Maritime History...*, (Malabar: Krieger Publishing Company, 1997), II, 102.

Gerardo Vivas Pineda

en la 1ª mitad del siglo XVII. Mientras tanto, el Virreinato de Nueva España alcanzaba los 10 navíos anuales hacia 1550, pero irrumpía con 30 navíos anuales (300 decenales) hacia 1700, en pleno auge de la explotación minera<sup>81</sup>. Las diferencias entre una y otra dependencia colonial comienzan a ser abismales, y el abandono de la Tierra Firme oriental marca una tendencia que durará dos siglos.

Para la segunda mitad del siglo XVII Lutgardo García Fuentes ofrece números igualmente desalentadores. Entre 1650 y 1700 vinieron a puertos venezolanos 122 navíos (casi el 12 % del total del tráfico indiano), poco más de 2 navíos anuales, que comparados con los 413 que fueron a Nueva España (39 %, más de 8 anuales) y 313 a Nueva Granada (29 %, más de 6 anuales) muestran el poco interés de la Corona por el comercio con la segundona provincia suramericana<sup>82</sup>. Estos promedios, sin embargo, ocultan una realidad más deprimente: durante más de una década ni un solo navío arribó a puertos venezolanos, según testimonios aportados por la propia Compañía Guipuzcoana de Caracas, que al inicio de sus operaciones comerciales encontró las provincias de Tierra Firme en el más absoluto abandono. Al respecto merece la pena citar un interesante documento coetáneo:

En los veintiocho años anteriores a la erección de la Compañía no excedieron de cinco los navíos de registro de España... esto se acredita bien con la lastimosa prueba de que en los dieciséis años desde el de 1706 hasta el de 1721, inclusive, no salió de Caracas para España embarcación alguna de aquel tráfico<sup>83</sup>.

Si estas estadísticas son de por sí lastimosas para la España peninsular en cuanto a la presencia de naves propias en los espacios marítimos atlánticos y caribeños, para la futura Capitanía General de Venezuela reflejan un evidente vacío que tendrá drásticas consecuencias en el dominio real y en la soberanía correspondiente.

---

<sup>81</sup> Pierre Chaunu, *Sevilla y América, siglos XVI y XVII*, traducción de Rafael Sánchez Mantero, (Sevilla: Universidad de Sevilla, 1983), 255.

<sup>82</sup> Lutgardo García Fuentes, *El comercio español con América, 1650-1700*, (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1980), 214-215.

<sup>83</sup> *Noticias Historiales Prácticas de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, (Madrid, 1765), 28.

Gerardo Vivas Pineda

La carencia de buques será, pues, una de las causas más importantes de la desocupación de nuestros mares, circunstancia tras la cual se esconde un sensible problema estructural. La marina mercante española quedó relegada por los cortos alcances de una economía sujeta a un sistema monopolístico en manos del Estado, en sí mismo un obstáculo para competir con el libre comercio que promovían las potencias rivales europeas. Consecuencia de la exagerada dependencia en la extracción de plata americana, la incapacidad española para abrir este sistema hacia formas comerciales capitalistas incipientes en el Viejo Mundo le impidió equipararse con Inglaterra, Holanda y Francia. Estas naciones penetraron el Caribe sin mayores impedimentos, habiendo ya establecido sus propios agentes en la baja Andalucía desde donde controlaban despachos, promovían pactos, sobornaban funcionarios y manipulaban cifras para obtener todas las ventajas. La presencia y el contrabando de los residentes extranjeros en Sevilla —un problema que ya había señalado lúcidamente Fernand Braudel en 1949, destacando la habilidad holandesa para apoderarse de la capital hispalense “sin hacer un solo disparo”—<sup>84</sup>. Logró tan significativos efectos que satisfizo las ambiciones económicas ilegales del funcionariado español, y también determinó buena parte de las políticas coloniales aplicadas al comercio indiano. La corrupción oficial constituyó un puente entre nacionales y extranjeros en la propia España, entregando simultáneamente rutas, puertos, mercancías y enclaves estratégicos al disimulado enemigo, mientras alienaba elementos de soberanía nacional mediante la venta de jurisdicciones señoriales y de cargos públicos a todos los niveles gubernamentales. En Sevilla

Hacienda subcontrató las aduanas y concedió asientos a no españoles durante la mayor parte del siglo XVII para gestionar la recolección de impuestos del comercio colonial... Y Madrid tuvo que ir todavía más lejos en renunciar a elementos de su soberanía en Sevilla. Privatizó los cargos burocráticos de la Casa de Contratación... privatizó la recaudación y distribución de los impuestos que financiaban el armamento de las flotas del Atlántico... Un soberano suplicante raramente podía funcionar como soberano absoluto... caracterizado por el progresivo desposeimiento del Estado por el beneficio privado... Con la venta de su autoridad y la alienación de sus fuentes de rentas estatales, el gobierno en Madrid

---

<sup>84</sup> Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo...*, 835-841.

Gerardo Vivas Pineda

demonstró su incapacidad para controlar las finanzas públicas y para sostener los costes de un imperio cuya dispersión dificultaba su defensa... A finales del siglo XVII, la fragmentada administración de los Austrias en España estaba al servicio de un Estado fragmentado<sup>85</sup>.

Como puede observarse, la participación encubierta de extranjeros en el control del sistema de transporte marítimo indiano explica la tolerancia de la Corona como una sutil política de gobierno: si el propio Estado era incapaz de ejercer ese control, cederlo al agente foráneo evitaba que el caos administrativo se generalizara, dejando a ambas partes mínimamente satisfechas, y la soberanía española seriamente afectada. La componenda, por supuesto, promovió las corruptelas en el comercio marítimo, donde, según Nicolás del Castillo,

La corrupción que se experimentaba por entonces en la Madre Patria se trasladó a las colonias. El sobresaliente criollo, Rodrigo de Vivero, en su sesudo Tratado escribe que hacia 1630 los generales, almirantes, contraalmirantes y pilotos de las flotas, todos, eran mercaderes que cargaban y descargaban sin pagar derechos ni aun alcabala en Portobelo, en donde ponían sus tendajos.

Del Castillo cita al padre Labat, que vivió mucho tiempo en las islas francesas a finales del siglo XVII y narró cómo se lograban introducir mercancías prohibidas en los territorios españoles: “Se logra que el gobernador crea lo que se quiere que crea haciéndole un regalo considerable”<sup>86</sup>. A la sazón el contrabando de plata en las flotas de galeones —el archiconocido y polivalente galeón se había enseñoreado de las rutas atlánticas desde hacía siglo y medio—<sup>87</sup> que conducían el deslumbrante tesoro americano a España alcanzaba niveles estrambóticos. Entre 1620 y 1644 llegaron a la Península 367.000.000 ducados de plata, de los cuales apenas 124.000.000 iban

---

<sup>85</sup> Stanley y Barbara Stein, *Plata, comercio y guerra: España y América en la formación de la Europa moderna*, (Barcelona: Editorial Crítica, 2002), 8, 74-76, 113-114.

<sup>86</sup> Nicolás del Castillo, *La llave de las Indias*, (Bogotá: Ediciones El Tiempo, 1981), 14-15.

<sup>87</sup> José Luis Rubio Serrano, *Arquitectura de las naos y galeones de las flotas de Indias, 1492-1590*, (Málaga: Ediciones Seyer, 1991), I, 35-92. Fernando Serrano Mangas, *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1985), 11-82. Del mismo autor *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, (Madrid: Banco de España, 1989), 21-72. Brian Lavery, *The Colonial Merchantman Susan Constant, 1605*, (London: Conway Maritime Press, 1988), 7-40, 54-120.

declarados, es decir, lo introducido fuera de registro llegó a 242.000.000 ducados equivalentes al 66 % del total<sup>88</sup>.

Pero no sólo el contrabando, el cohecho o las frecuentes prácticas ilegales servían para dar cabida al elemento extranjero o a los funcionarios españoles cuyas manos permanecían untadas. Despierta nuestra curiosidad que la propia Compañía Guipuzcoana pagara a los maestros el 0,5 % de los caudales de la Real Hacienda transportados en sus buques para estimularlos a una muy estricta vigilancia. Mientras más abultado fuera el tesoro embarcado, más comisión correspondía al tripulante encargado de su custodia. El 0,5 % alcanza 100 pesos en este caso, 5 veces el sueldo mensual de los maestros<sup>89</sup>. Hay despachos de hasta 77.000 pesos, por ejemplo, en la fragata *San Joaquín*, cuyo medio por ciento alcanzaba 385 pesos; 80.000 pesos en la fragata *Santa Teresa de Jesús y las Ánimas*, cuya comisión alcanzó los 400 pesos; 118.000 pesos en el navío *Nuestra Señora del Coro* equivalentes a una comisión de 590 pesos que multiplicaba casi 30 veces el sueldo mensual de los maestros, o 336.817 pesos conducidos en otra ocasión conjuntamente por el navío *Santa Ana* y la fragata *San Joaquín* que producían una comisión de 1.684 pesos y multiplicaba 84 veces el mencionado sueldo<sup>90</sup>. Es bueno recordar que el manejo de caudales siempre levantó sospechas sobre los agentes encargados, e inclusive llegó a comprometer a los propios factores de la empresa en Venezuela<sup>91</sup>. Es más, en ocasión del rompimiento de hostilidades en la Guerra de la Oreja (1739-1748) se concedió autorización a los buques de la Guipuzcoana para llevar caudales “sin limitación alguna”, y se adoptó una inverosímil medida para atajar el contrabando de dinero, que citamos en palabras provenientes de una Real Orden:

---

<sup>88</sup> Fernando Serrano Mangas, *Armadas y flotas*, 315-316.

<sup>89</sup> “Providencia para que por el tesorero de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas se satisfaga al maestro dn. Joseph María de Jáuregui el importe del medio por ciento que le compete de los 20.000 pesos fuertes de oro que condujo del puerto de La Guaira en la fragata Santa Teresa por cuenta de la Real Hacienda”, El Pardo, a 31 de enero, 1784, AGI Caracas 935.

<sup>90</sup> Carta de un interesado de la Compañía Guipuzcoana, San Sebastián a 1º de junio de 1737, AGG 2-22-72; Joseph Antonio de Ayerdi al marqués de la Ensenada, San Sebastián a 21 de febrero de 1744, AGI Caracas 927; Bernardino Freire al marqués de la Ensenada en Graña, a 27 de febrero y 2 de abril de 1748, AGI Caracas 928; y Francisco de Varas y Valdés a Ensenada, Cádiz a 13 de enero de 1750, AGI Caracas 929.

<sup>91</sup> El gobernador Gabriel de Zuloaga sobre las medidas tomadas para evitar el fraude con oro y plata, en Caracas a 10 de octubre de 1738, AGI Caracas 535, y Manuel de las Casas al marqués de la Ensenada, San Sebastián a 14 de octubre de 1743, AGI Caracas 927.

Que el dinero y frutos que por espacio de seis meses lleguen desde la América a estos reinos fuera de partida de registro con guía de los ministros de Indias se admitan y habiliten como si fuesen comprendidos en él, con tal que se haga manifestación de ellos prontamente y en términos que no induzcan y califiquen el ánimo malicioso de que sirven de refugio el fraude en el caso de ser aprehendidos al tiempo de cometerle o intentarle<sup>92</sup>.

En otras palabras, se admitía el fraude para evitar el fraude. Llama mucho nuestra atención, en primer lugar, el reconocimiento de una descarnada evidencia: el contrabando de caudales y géneros como algo habitual; en segundo, el lapso de seis meses establecido para “ordenar el desorden” y tratar de atenuar la dolosa práctica; y tercero, el conocimiento del fraude por parte de los ministros de Indias, quienes no aplicaban los controles fiscales y mucho menos las penas establecidas para reprimirlos, todo ello en medio de las hostilidades europeas que parecían el pretexto ideal para disimular los abusos. Pero la guerra no era una excusa permanente para el abundante embarque de plata en los buques mercantes de la Compañía, pues las épocas de paz constituyeron ciclos de generosos despachos argentíferos, según la siguiente referencia documental donde se relacionan los caudales provenientes de Veracruz que entraron en La Guaira<sup>93</sup>:

---

<sup>92</sup> Manuel de las Casas al marqués de Villarias, en San Sebastián a 13 de mayo, y carta a Sebastián de Eslava, en San Lorenzo a 25 de noviembre de 1743, AGI Caracas 927.

<sup>93</sup> “Plan o resumen de las cantidades de dinero que han entrado en la Provincia de Caracas... en diferentes registros del puerto de la Vera Cruz...”, Francisco de Miquelestorrena, en Madrid a 8 de noviembre de 1760, AGI Caracas 931.

AÑO	PESOS
1750	174.591
1751	402.219
1752	386.239
1753	240.240
1754	181.245
1755	176.651
1756	341.884
1757	197.481
1758	324.501
<b>TOTAL</b>	<b>2.425.051</b>

El medio por ciento de esta enorme cantidad alcanza 12.125 pesos, equivalentes a 50 años de salario de un solo maestro —que era, en promedio, de 240 pesos anuales—, o al salario anual de 50 maestros. Un repaso a la estructura salarial básica en la marina naciente de la Compañía el año de 1728 permite evaluar la magnitud del sobresueldo mencionado, donde el sueldo mensual del maestro es de 20 pesos, un nivel de ingreso medio en contraste con los 60 pesos del capitán de navío de registro y los 8 pesos del marinero común, de donde se obtiene la política salarial de la Compañía Guipuzcoana al inicio de sus operaciones marítimas, en tabla que ubicamos como anexo de este trabajo<sup>94</sup>.

---

<sup>94</sup> Instrucción y ordenanzas que deberán observar los oficiales y gente que sirviere en los navíos de la Compañía Rl. Guypuzcoana de Caracas: con explicación del (sic) método, subordinación y policía con que lo han de ejecutar, dispuesto por los directores de ella, en virtud de la facultad que para esto les concede Su Mag. que Dios guarde, San Sebastián [1728-1730], 47-49. Vivas Pineda, *La aventura naval...*, 159-179.

Gerardo Vivas Pineda

¿Acaso los maestros recibieron de este modo una muy legal concesión para enriquecerse con el tesoro real? Ciertamente las condiciones estaban dadas para que tales funcionarios lo hicieran así, tomando en cuenta que las autoridades ni siquiera confiaban en los agentes fiscalizadores ni en los guardas portuarios, “que serían acaso los primeros que fomentarían o disimularían cualquier exceso o insulto, mayormente hallándose en estas cercanías tanto vagamundo (sic)”<sup>95</sup>. En la fragata *Santa Teresa de Jesús y las Ánimas*, por ejemplo, se detectó una diferencia de 1.382 pesos —equivalentes al sueldo mensual de 172 marineros— entre el caudal registrado y la cantidad entregada en el puerto de destino<sup>96</sup>. Los casos siguieron repitiéndose, quizás aprovechando que las urgencias de la guerra aceleraban los despachos e imponían un ritmo difícil de seguir dentro de la burocracia estatal, de modo que no nos queda sino añadir estos discutibles métodos al inventario de mañas con las cuales el comercio marítimo español era succionado por la generalización parasitaria del fraude. Recuérdese, así mismo, la facilidad con que las personas implicadas en estas prácticas mostraban una mayor permisividad al acceso de los extranjeros a nuestros mares<sup>97</sup>.

El concepto de soberanía así resultante constituye una esclarecedora muestra de las inexplicables entregas de mares y territorios coloniales por parte de la España endeudada, más comprometida con la ilusa conservación de un imperio que se le va de las manos que con las señales de una modernidad exigente, acelerada y contradictora de la fibra medieval todavía enquistada en el atormentado corazón económico de la nación. En fecha tan temprana como 1559 la deuda pública acumulada de 25 millones de ducados —equivalente a dieciséis veces los ingresos anuales estimados— constituye la punta de un iceberg que ahogará las cuentas del Estado con cinco bancarrotas entre 1575 y 1647, aun quedando enmascarada la crisis fiscal por las toneladas de plata importadas de América. Cuando declina el siglo XVII y Carlos II asciende al trono ya se ha completado el proceso de dejar a la iniciativa privada la primera responsabilidad colonial del Estado: la supervisión de la Carrera de Indias, su principal fuente de liquidez, dejando fuera de control y registro enormes cantidades de mercancía ilegal que solo engrosaban las arcas de los comerciantes. Consecuentemente, un imperio español económicamente atrasado,

---

<sup>95</sup> Manuel de las Casas a Ensenada, en Pasajes a 21 de febrero de 1744, AGI Caracas 927.

<sup>96</sup> Manuel de las Casas a Ensenada, San Sebastián a 16 de marzo de 1744, AGI Caracas 927.

<sup>97</sup> AGI Caracas 928 al 932, 934-A y B, 935, AGS DGR 2ª Remesa 568, 570-571, 573.

Gerardo Vivas Pineda

territorialmente fragmentado y estratégicamente debilitado firma los tratados de Westfalia en 1648 y de Utrech de 1713 a 1716, instrumentos jurídicos con los cuales acepta y queda sometida legalmente al acceso definitivo de holandeses e ingleses a sus colonias americanas<sup>98</sup>. La soberanía española quedó así convertida en un plato en el que toda Europa metía la mano. La Corona, por su parte, se limitaba a adoptar una política en la cual las pérdidas intentaban ser reducidas a su mínima expresión, pero eran también aceptadas en la medida en que los sectores cercanos a la Corte y a los grupos privilegiados no veían disminuidos sus intereses. En cualquier caso, la decadencia económica ya era evidente desde 1640, y ahora los síntomas no podían ocultarse<sup>99</sup>. La empresa marítima española se iba quedando en el vagón de cola del comercio internacional, y la ocupación de sus mares americanos constituía una realidad vacía plasmada sólo en el papel. Para el siglo XVIII el mercantilismo y su monopolio estatal han terminado produciendo un sistema excesivamente dependiente de la acumulación de metales preciosos americanos, que a su vez ha disparado la inflación en España y destruido su propia industria, incapaz de proveer al mercado peninsular y mucho menos al colonial, y abriendo todos los caminos al contrabando extranjero<sup>100</sup>. A estas alturas la estructura económica española ha convertido las colonias americanas en un mercado donde las reformas borbónicas llegan demasiado tarde. Mientras tanto, la marina mercante hispánica llega a finales de la centuria a la zaga del parque naviero europeo, como muestra la siguiente tabla, en la cual Inglaterra más que cuadruplica la capacidad de carga de la flota peninsular<sup>101</sup>:

---

<sup>98</sup> Stanley y Barbara Stein, *Plata, comercio y guerra*, 63, 79, 105, 140, 119-120, 170-175.

<sup>99</sup> Véase J. H. Elliot, "La decadencia de España", *La decadencia económica de los imperios*, (Madrid: Alianza Editorial, 1999), 130.

<sup>100</sup> Geoffrey Walker, *Spanish Politics and Imperial Trade, 1700-1789*, (London: MacMillan, 1979), 1-15.

<sup>101</sup> R.J.B. Knight, "The Atlantic Economies Before 1800", *John Hattendorf, Maritime History*, 222.

## Marinas Mercantes Europeas, 1786

### Capacidad en toneladas

	TONELADAS	%
Inglaterra	881.963	26,1
Francia	729.340	21,6
Dinamarca, Noruega, Suecia	555.299	16,3
Holanda	397.709	11,8
España y Portugal	224.303	6,6

Mientras crece el abandono de los mercados coloniales se olvida que su posesión necesariamente implica la cesión de, al menos, cuotas de soberanía, en muchos casos de suficiente tamaño como para seccionar mares y territorios que España nunca recuperará. Cuando Carlos III decreta el libre comercio en el último cuarto del siglo —y a pesar de la resistencia manifiesta que la Provincia de Guipúzcoa expresaba, obstaculizando su aplicación<sup>102</sup>— el alma española será incapaz de despegarse del esqueleto arcaico que la sostiene, y la modernidad le será tan cara como distante. Así surge de nuevo una pregunta reincidente: ¿permanecía el inconsciente colectivo español demasiado apegado a estructuras mentales y conductuales del medioevo? Nuestros objetivos, por ahora, no nos permiten responderla.

<sup>102</sup> Miguel de Múzquiz en El Pardo, a 27 de marzo de 1780, AGI Caracas 935.

## 8. Dominio marítimo, diplomacia y contrabando

Volviendo al dominio del mar que nos ocupa —y en consecuencia al de la soberanía sobre él generada—, este concepto nunca se ha podido sustentar sobre valores absolutos, pues, como ha dicho Paul Kennedy, esto es físicamente imposible y estratégicamente innecesario<sup>103</sup>, mucho menos cuando los conflictos surgen por irresistibles intereses económicos, como en el comercio marítimo. Lo cierto es que la Corona española reforzó las defensas terrestres indianas queriendo proteger a las ciudades marítimas comerciales<sup>104</sup>, pero se olvidó de la posesión mínima del mar, es decir, de la presencia de escuadras aptas para, al menos, obstaculizar la presencia enemiga. Es más, en la legislación promulgada para sistematizar la defensa de los litorales coloniales españoles se llega a extremos ingenuos como, por ejemplo, justificar la proliferación de fortalezas costeras porque “son para corregir y castigar el atrevimiento de los corsarios que con tanta porfía y continuación asisten a aquellos puntos a robar y hacer otros daños a nuestros súbditos en sus personas y haciendas”, ordenando a los alcaides hundir los navíos atacantes “con la artillería y fuegos artificiales”<sup>105</sup>, creyendo que sólo desde tierra el enemigo sería dominado, y olvidando que al desestimar la utilización de escuadras navales propias se le entregaba el espacio acuático para que aquél hiciera cuanto le viniese en gana, un problema del cual se vino a caer en cuenta muy tarde, en el último cuarto del siglo XVIII, según el propio Ministro de Indias, José de Gálvez:

---

<sup>103</sup> Véase Paul Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, (London: Fontana Press, 1991), 2, 5 y 11. Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Seapower upon History, 1660-1783*, (New York: Dover Publications, 1987), 1-24, 25-89. James Goldrick y John Hattendorf (eds.), *Mahan is not enough: the proceedings of a conference on the Works of Sir Julian Corbett and Admiral Sir Herbert Richmond*, (Newport: Naval War Collage Press, 1993), 7-12. Daniel Baugh, “Elements of Naval Power in the Eighteenth Century”, 133, y N.A.M. Rodger, “The Exercise of Seapower and Its Challenges”, 179, ambos en John B. Hattendorf, *Maritime History*. Geoffrey Parker, *La revolución military*, 118-119. Richard Harding, *Seapower and naval Warfare, 1650-1830*, (Annapolis: Naval Institute Press, 1999), 1-11.

<sup>104</sup> Tamara Blanes Marín, “Caracterización tipológica de las fortificaciones coloniales del caribe español”, en *Anales del Caribe*, (La Habana: Centro de Estudios del Caribe-Casa de las Américas, 1988), 185.

<sup>105</sup> José Antonio Calderón Quijano, *Las defensas indianas en la Recopilación de 1680: precedentes y regulación legal*, (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1984), 135.

Gerardo Vivas Pineda

El resguardar toda la América a fuerza de fortalezas es un proyecto quimérico. Acaso uno de los mayores yerros que se han cometido y de que es menester precaverse en adelante, es la multitud de fortificaciones de que están inundadas sus provincias<sup>106</sup>.

Lamentablemente era demasiado tarde para enmendar tales yerros, mucho más cuando se había hecho el dispendio en tierra y no se había invertido lo suficiente en fuerzas navales. De hecho, todavía en 1776 había dudas en este sentido, y se pensó encargarle a la Compañía Guipuzcoana la construcción de un fuerte en la costa occidental de Maracaibo<sup>107</sup>. Siglo y medio antes el intento de crear la Armada de Barlovento en 1605, para reducir a los holandeses que se habían apropiado de las salinas de Araya, anticipaba con sus tropiezos el triste destino de las torpes tendencias políticas aplicadas al sector marítimo, cuando la frecuente actuación de piratas y corsarios extranjeros en el oriente venezolano llegó a entorpecer sensiblemente el comercio entre las gobernaciones de Caracas, Margarita y Cumaná. Imposibilitada la Corona de crear la Armada barloventeña con unidades navales propias y nuevas debido a la grave crisis financiera, se recurrió a los galeones de la Armada Real, cuyo estado ruinoso y su vejez estructural los dejaban en clara desventaja frente a las embarcaciones enemigas. La improvisación comenzaba a dejar huella en la política naval española aplicada a nuestros mares<sup>108</sup>.

Este dilema estratégico produjo un sensible sesgo en la historiografía de límites y fronteras marítimos, al pretender que la posesión y dominio plenos de los espacios oceánicos eran posibles. Casos paradójicos llegan a demostrar que, aun ejerciendo una presencia activa en los mares, una nación podía perder importantes territorios, como sucedió a Inglaterra en la guerra de independencia norteamericana, a la cual llegó con evidente supremacía naval<sup>109</sup>.

---

<sup>106</sup> Carta al virrey Flores a 15 de mayo de 1779, AGI Santa Fe 577-A.

<sup>107</sup> “Oficio a los directores de la Compañía de Caracas para que dispongan se suministre al intendente Ávalos la cantidad equivalente al costo que tendría el fuerte en la costa occidental de Maracaibo, cuya construcción se encargó a la Compañía en orden de 4 de septiembre de 1776”, en Aranjuez a 10 de mayo de 1778, AGI Caracas 934-B.

<sup>108</sup> Jesús Varela Marcos, *Las salinas de Araya y el origen de la Armada de Barlovento*, (Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1980), 239-243.

<sup>109</sup> Véase Jack Coggins, *Ships and seamen of the American Revolution: vessels, crews, weapons, gear, naval tactics and actions of the War for Independence*, (Harrisburg: Stackpole Books, 1969), 17-22, 189-202.

Gerardo Vivas Pineda

Pero si de dominio naval efectivo se trata, durante el siglo XVIII se demostró que la diplomacia, el derecho y los tratados internacionales pudieron menos que la presencia activa de flotas o escuadras, y éstas, a su vez, pudieron todavía menos que el martilleo implacable y constante de los guardacostas y corsarios semi piráticos sobre las oleadas de embarcaciones enemigas o contrabandistas. El enorme volumen de la trata ilegal permanecía incrementándose con el paso de los años, y los corsarios se habituaban a practicar una vigilancia crematística de mares y costas. Su presencia en el mar Caribe no pretendía eliminar el contrabando, simplemente mantenerlo a raya para garantizar un negocio que los favorecía a todos sin provocar una pérdida completa de dominio, a pesar de que éste pasaba por los altibajos de las guerras y de la irregular ocupación de los espacios acuáticos.

Convencidos los rivales de España de que los Borbones no comprendían la naturaleza del contrabando reprimiéndolo con medidas punitivas —en lugar de fomentar la industria y liberalizar el comercio—, procedieron a acentuar la penetración de los mercados americanos. Los innumerables combates contra los guardacostas españoles y el daño asestado al lucrativo comercio ilegal fueron tan insoportables para Inglaterra que el problema devino en la guerra anglo española de 1739-48, acicateada además por la oposición inglesa de los *Tories* que vio una oportunidad dorada para acelerar la caída del ministro pacifista Walpole. Para abreviar esta historia, digamos que ésta y las futuras guerras condujeron a la firma de tratados de paz cuya ambigüedad no dejó de producirlas. En ninguno de estos tratados —suscritos algunos desde 1604, con la adherencia holandesa a la posición inglesa sobre la libre navegación en mares americanos— se aclaró nada sobre la definición y los límites de la jurisdicción marítima. No se especificaron los rumbos permitidos y los sospechosos, aunque la parte española sí se aseguró, en las ordenanzas de corso, de no admitir cualquier apelación a corrientes, vientos o tormentas para justificar la cercanía de una embarcación extranjera a aguas o costas españolas, y dejó bien claro el derecho de los guardacostas a visitar los navíos extranjeros en cualquier paraje de los mares americanos, así como las distancias mínimas —de 30 a 40 leguas desde la costa— en las cuales tenían el deber de requisar embarcaciones sospechosas. En cualquier caso, si en tratados y reales cédulas no quedaba resuelto el problema del dominio del mar, en la práctica dependía de la fuerza naval de cada potencia en un momento dado. La cuestión de la ocupación efectiva de un territorio —que Inglaterra asumía como argumento principal en tanto le había facilitado

Gerardo Vivas Pineda

la ocupación de tierras ricas en palo tintóreo— producía posiciones extremadamente encontradas, porque reforzaba el argumento inglés para acechar la soberanía territorial enemiga a partir del cuestionamiento de los derechos sobre el mar<sup>110</sup>.

Mientras los británicos cruzaran mares contiguos a los territorios españoles éstos mismos se verían amenazados, y, por supuesto, su soberanía. El único resultado fuera de toda duda se remitía a la vinculación del derecho de navegación con la soberanía de los territorios americanos<sup>111</sup>. Y por muy soberano que fuera un Estado sobre su propio territorio ¿qué sucedía cuando no contaba con la fuerza naval mínima para ejercerla sobre su mar territorial, o cuando su posición geográfica en relación con vientos y corrientes le impedía su presencia y dominio naval? ¿Acaso así veía su soberanía disminuida? Las conjeturas nunca quedaron resueltas, ni siquiera cuando una guerra generalizada seccionaba territorios a una potencia para entregárselos a otra.

El estallido de frecuentes guerras en el escenario europeo, sin embargo, no era la razón más importante para determinar un nuevo balance en el dominio naval, como sí lo fue el continuo desarrollo del contrabando, cuya represión tampoco aseguró la conservación de espacios y territorios propios. De hecho, su persecución fue la más inútil empresa oficial de la Corona española en América. El caso venezolano es quizá la muestra más representativa de esa inutilidad, considerando todos los factores que entorpecieron la extinción de las prácticas fraudulentas. Para empezar, la economía española permanecía sujeta a los herrumbrosos goznes del mercantilismo, que intentaba desarrollar a la metrópoli a costa de las colonias, con la explotación cacaotera de la provincia caraqueña como ejemplo más palpable. Luego, como consecuencia directa, la población criolla sufría los efectos de todo sistema controlador —escasez y altos precios—, y recurría al contrabandista extranjero para proveerse de bienes. El más alto gobierno

---

<sup>110</sup> “Ordenanzas de corso dictadas por la Junta nombrada por el rey para desarraigar el contrabando en Indias”, artículo 1º, Junta sobre el problema del contrabando al marqués de la Ensenada, en Madrid a 19 de enero de 1753, AGS Guerra 6799. Richard Pares, *War and trade in the West Indies, 1739-1763*, (Oxford, Clarendon Press, 1936), 41-43. Hugo Grosio, *De la libertad de los mares*, (Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1979), 62- 68, 139-143. Gundolf Fahl, *El principio de la libertad de los mares*, (Madrid: Instituto de Estudios Políticos, 1974), 323-358.

<sup>111</sup> Sylvia Lyn Hilton, “El conflicto anglo-español sobre derechos de navegación en mares americanos (1729-50)”, *Revista de Indias*, N° 153-154, (1978): 671-713. Ramón Aizpúrua Aguirre, *Curazao y la costa de Caracas...*, 223-238. Richard Pares, *War and Trade*, 29-43.

Gerardo Vivas Pineda

reconocía su incapacidad para proveer el mercado venezolano con los bienes y géneros más básicos, así como la estrecha relación entre estas escaseces, los altos precios fijados por la Compañía Guipuzcoana, y el auxilio que la población criolla recibía de los contrabandistas holandeses<sup>112</sup>. Empeorando las cosas, todo el aparato estatal, a todos los niveles, se encontraba penetrado por funcionarios interesados en sacar provecho, de modo que cualquier ley, reglamento o política *ad hoc* chocaban contra los mismos encargados de aplicarlos. Mientras tanto, la competencia con las potencias del viejo continente, tanto en épocas de paz como de guerra, dejaba a España exhausta, un imperio venido a menos. Esa economía contradictoria y autodestructiva había convertido a esa misma España fracasada en ingenuo financista de la Europa enemiga, importando plata americana para dejarla en manos de las naciones rivales al comprarles los productos agrícolas e industriales —y en ocasiones pertrechos y armamento— que ella misma no generaba. Entre 1500 y 1800 el 85 % de la plata en el mercado mundial provino de las colonias españolas de América. Hay también cifras más precisas: 4.400.000.000 pesos de a ocho reales, valor del oro y la plata extraídos de las minas americanas entre finales del siglo XV y 1803. Carlo Cipolla propone números en toneladas de plata enviadas desde las colonias a España: 16.000 toneladas en el siglo XVI, 26.000 toneladas en el XVII y 39.000 toneladas en el XVIII, para un total de 81.000 toneladas. Por su parte, Juan Marchena Fernández cifra el promedio anual de plata producido en toda América en 795 toneladas entre 1771 y 1773<sup>113</sup>. La dependencia y la improvisación crematística continuaron la funesta herencia decadente que los Austrias habían legado a la España soñadora.

Transformada América en una gigantesca mina, fue imposible para la monarquía de Habsburgos y Borbones protegerla de la expoliación extranjera. La presencia naval, militar y pirática inglesa, francesa y holandesa no ahorró esfuerzos para apoderarse de los enclaves estratégicos que se convertirían en incómodas espinas clavadas en la epidermis española. Haring habla de una penetración sistemática extranjera, es decir, de un acceso constante, organizado y

---

<sup>112</sup> Manuel de las Casas al marqués de la Ensenada, San Sebastián, 2 de septiembre 1748, AGI Caracas 928.

<sup>113</sup> Ver Richard Harding, *Seapower*, 22. Carlos Prieto, “La minería en el Nuevo Mundo”, *Revista de Occidente*, (1968): 85-88. Carlo Cipolla, *Conquistadores, piratas y mercaderes: la saga de la plata española*, (México: Fondo de Cultura Económica, 1999), 7. Juan Marchena Fernández, *La institución militar en Cartagena de Indias, 1700-1810*, (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982), 25-26.

Gerardo Vivas Pineda

cada vez más numeroso de piratas, corsarios y contrabandistas al mar de las Antillas<sup>114</sup>. El contrabando asumió el carácter de conflicto permanente, guerra fría que las mismas guerras declaradas eran incapaces de evitar, “guerrilla” marítima de muchos frentes y pocas batallas donde hasta el tráfico y el comercio de los más poderosos —como Inglaterra— salían perdedores<sup>115</sup>.

Ya desde finales del siglo XVII el comercio indiano permanecía totalmente dominado por los extranjeros en proporciones insoportables para España: de un total de 53 millones de libras en el tráfico americano, los franceses controlaron el 25 %, genoveses el 22 %, holandeses el 20 %, ingleses el 10 %, flamencos el 10 %, alemanes el 8 % y españoles sólo el 5 %<sup>116</sup>. A comienzos del XVIII el comercio ilegal jamaicano y curazoleño con la América española producía un beneficio anual de más de 5 millones de pesos<sup>117</sup>. Peor aún, los miles de intérlopes a todo lo largo y ancho del Caribe representaron una enorme e incontrolable red de inteligencia de donde los enemigos de España obtenían información no sólo de los volúmenes de géneros susceptibles de trato legal e ilegal, sino del movimiento naval y militar de la Corona hispánica. Sir Charles Lyttleton, teniente-gobernador de Jamaica a mediados del siglo XVII, proponía al gobierno inglés apoyar a los piratas y contrabandistas “... porque tienen información extremadamente importante sobre la navegación local y ofrecen una experiencia invaluable en tiempos de guerra ... porque las conexiones internacionales de los bucaneros proveen de un rico servicio de inteligencia e información sobre el tamaño, preparación y riqueza potencial de las ciudades y las actividades navales españolas”<sup>118</sup>. Así las cosas, “... la postración del poder naval español será un factor muy negativo, porque no se puede combatir el contrabando de Inglaterra e impedir la ocupación de territorios por otras potencias... no eran ciertamente halagüeñas las expectativas marítimas de control y dominio del mar en áreas de intereses vitales para la permanencia

---

<sup>114</sup> Clarence Haring, Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos, (México: Fondo de Cultura Económica, 1979), 121-153.

<sup>115</sup> W.A. Cole, “Trends in Eighteenth-Century Smuggling”, en *The Growth of English Overseas Trade in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, (London: Methuen & Co. LTD, 1969), 123, 131.

<sup>116</sup> Rafael Cartay, *Ideología, desarrollo*, pág. 111.

<sup>117</sup> Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *Política Naval Española en el Atlántico, 1700-1715*, (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982), 187.

<sup>118</sup> Rafael Cartay, *Ideología, desarrollo*, 170-171. Jeremy Black, “Introduction”, en Jeremy Black y Philip Woodfine (ed.), *The British Navy and the use of naval power in the Eighteenth Century*, (Leicester University Press, 1988), 5.

Gerardo Vivas Pineda

hispanica”<sup>119</sup>. En estas condiciones la jurisdicción marítima —poder o autoridad sobre áreas marinas específicas— mantuvo una precariedad evidente, y la soberanía o suprema autoridad ejercida sobre ella por el Estado no fraguó en forma permanente. No podía hacerlo, porque el control intentaban ejercerlo simultáneamente, en diferentes proporciones y con desiguales resultados, España y sus enemigos. En todo caso, Nueva Granada siempre se vio impedida de remontar sin dificultad los vientos y corrientes hacia el oriente, caso contrario de cuanto acontecía con las provincias venezolanas.

---

<sup>119</sup> José Cervera Pery, *La Marina de la Ilustración*, (Madrid: Editorial San Martín, 1986), 239, 245.

## 9. Antagonistas frente a frente

En efecto, la marina de guerra peninsular no era apta para mantener una presencia activa y permanente en los océanos, no sólo por la insuficiencia constructiva de buques y el limitado uso de flotas y escuadras apropiadas, sino por falta de apoyo económico. En 1648, recién firmado el Tratado de Westfalia y concedido el acceso de los holandeses a los enclaves marítimos americanos, “la Armada del Mar Océano no era ni un pálido reflejo de la soberbia formación que antaño temiera toda Europa”<sup>120</sup>. La única excepción a esta debilidad financiera vino con el ascenso de Fernando VI al trono (1746-1759). Apoyado en la entusiasta iniciativa del marqués de la Ensenada, que concentró en su persona los ministerios de Hacienda, Guerra y Marina e Indias, el rey respaldó una gran expansión naval invirtiendo 20,4 % del gasto oficial en la marina de guerra. Previamente, la gestión de José Patiño entre 1720 y 1736, aunque sentó las bases de la recuperación naval española, nunca absorbió los enormes volúmenes de recursos monetarios ni produjo los grandes buques de guerra en serie que caracterizarían la época de Ensenada<sup>121</sup>. Ya desaparecida la Compañía Guipuzcoana, a pesar de que volvieron a invertirse sumas considerables en la marina real —260.000.000 pesos entre 1786 y 1806— no se consiguió equipar adecuadamente una escuadra<sup>122</sup>. Pero estos años fueron atípicos en la inversión naval española, y la Armada siguió representando un motivo de endeudamiento crónico para la Corona<sup>123</sup>. Deficiencias estructurales impedían colocarla a la par de sus enemigas, como asintió el marqués de la Ensenada en exposición dirigida al rey en junio de 1747:

---

<sup>120</sup> Fernando Serrano Mangas, *Armadas y flotas*, 52. Gervasio de Artñano y de Galdácano, *La arquitectura naval española (en madera): bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*, (Madrid: edición del autor, 1920), 346-364, 367-369. Enrique Manera Regueyra et al., *El buque en la armada española*, (Madrid: Editorial Sílex, 1981), 414-435. Francisco Fernández González, *Documentos para una historia de la construcción naval española y de las Indias*, (Madrid: Asociación de Ingenieros Navales de España, 1992), 3-34. José Cervera Pery, *La Marina*, pp. 127-135.

<sup>121</sup> Jeremy Black, “Anglo-Spanish Naval Relations in the Eighteenth Century”, en *The Mariner’s Mirror*, vol. 77, N° 3, (1991): 252. Antonio Rumeu de Armas, “La Política Naval”, en *España y el mar en el siglo de Carlos III*, (Sondika: MARINVES, 1989), 45-48.

<sup>122</sup> José Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, (Madrid: Fundación Universitaria Española, 1981), 21. Brian Lavery, *Nelson’s Navy: the ships, men and organization, 1793-1815*, (London: Naval Institute Press, 2000), 282.

<sup>123</sup> Richard Harding, *Seapower*, 234.

Gerardo Vivas Pineda

No hay potencia en el mundo que necesite más las fuerzas marítimas que la de España, pues es península y tiene que guardar los vastísimos dominios de América que la pertenecen; y mientras la España no tenga una marina competente, no será considerada de Francia e Inglaterra, sus émulas más inmediatas ... Yo no diré que puede V.M. en pocos años tener una marina que compita con la de Inglaterra, porque, aunque hubiere caudales para hacerla, no hay gente para tripularla ... la falta de marinería procede de la escasez de gente, del poco comercio marítimo que se hace<sup>124</sup>.

Tras estas duras y realistas palabras no puede arrojarse ningún engaño a las consideraciones que sobre el estado de la cuestión pueda formular actualmente la historia moderna. Quien las pronuncia, mano derecha de la Corona en la reconstitución de la marina de guerra, sabía cuáles eran las limitaciones de orden económico que impedían competir en el escenario internacional. España había quedado condenada a desempeñar un protagonismo de segundo orden en el desarrollo del comercio marítimo, y esa condición ponía un techo no sólo a su progreso como nación, sino a la organización de una Armada suficiente para encarar las amenazas de sus vecinos europeos. Éstos, a sabiendas del retraso naval español, simplemente aprovecharon la incitante situación.

Justo lo contrario acontecía con Inglaterra, cuya expansión como imperio permanecía íntimamente asociada a sus marinas de guerra y mercante, dejando atrás los prejuicios resultantes del debate político que tanto afectaban al ejército en Europa y América, cuyos problemas en las Indias Occidentales eran recordados por los veteranos como una experiencia “de horror”. La Armada, incluso, era considerada el corazón del Estado británico,<sup>125</sup> y desempeñaba un papel clave como elemento histórico de la identidad nacional. El comercio con las colonias permitía a Inglaterra autofinanciar sus gastos de guerra marítima, enriqueciéndola, además, con los botines capturados al enemigo, todo lo contrario de lo que sucedía con las guerras en tierra europea, cuyos gastos militares significaban la más dolorosa sangría<sup>126</sup>. Reconocido este rol institucional y

---

<sup>124</sup> Cesáreo Fernández Duro, *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, (Madrid: Museo Naval, 1973), 374-375.

<sup>125</sup> Richard Harding, *Seapower, 180*. Norman Buckley, *The British Army in the West Indies: society and the military in the Revolutionary Age*, (Gainesville: University Press of Florida, 1998), 355.

<sup>126</sup> Jeremy Black, “Introduction”, pp. 1-3. Richard Harding, *Seapower...*, 165.

Gerardo Vivas Pineda

estratégico, la obtención de recursos financieros para sufragar sus estrambóticos costos operativos no enfrentó importantes obstáculos. Sólo el navío *Victory*, buque insignia con el que el almirante Nelson comandó la flota británica en la batalla de Trafalgar, y desde entonces emblema del poder naval británico, costó 63.000 libras esterlinas en 1765, justo cuando la más grande fábrica textil de la época se evaluaba en £ 5.000. Como máquinas de guerra naval, los navíos de línea resumían no sólo el potencial bélico de una nación, sino su capacidad industrial y financiera para sostener costos tan exageradamente altos<sup>127</sup>. En todo caso, el parlamento nunca cuestionó seriamente los presupuestos que el Navy Board preparaba por orden del Almirantazgo, previa aprobación del rey, entidad naval cuya influencia directa en el Parlamento inglés le permitió contar con casi una veintena de escaños ocupados por oficiales activos y retirados de la Armada<sup>128</sup>. De hecho, la marina tenía las manos libres para gastar más allá de lo presupuestado en tiempos de guerra, dejándoles a las cámaras la responsabilidad de arreglar los endeudamientos y mantener su línea de crédito<sup>129</sup>. Autores hay que van más allá, alegando que, año a año, los fondos nunca eran suficientes y la Marina se encontraba permanentemente endeudada<sup>130</sup>. Pero una sostenida política tributaria y un regular mecanismo de préstamos permitieron sostener gastos en la marina que pasaron de 40,5 millones de libras esterlinas en la Guerra de los Siete Años (1756-1763) —de un total de 104 millones en gastos militares, incluyendo el ejército y el gasto de armamento—, a 62 millones en la guerra colonial norteamericana (1775-1783), en la cual el gasto militar total fue de 125 millones de libras. Y aun cuando estos números podrían acaparar toda la responsabilidad del éxito británico, son inseparables del resto de las condiciones estructurales británicas sobre las cuales la marina se asentó como poder naval: una fuerza laboral y profesional especializada; instalaciones, diques y bases navales bien equipados, incluyendo numerosísimas facilidades privadas; procedimientos administrativos eficientes; canales de suministros funcionales; y, en general, un complejo pero eficaz sistema que permitía convertir ingentes medios económicos en decisivos recursos

---

<sup>127</sup> Véase Daniel A. Baugh, “Elements of Naval Power in the Eighteen Century”, 120.

<sup>128</sup> Nicholas Blake y Richard Lawrence, *The Illustrated Companion to Nelson’s Navy*, (Mechanicsburg: Stackpole Books, 2000), 8-11. N.A.M. Rodger, *The Wooden World: an anatomy of the Georgian Navy*, (New York: W.W. Norton & Company, 1996), 328-329.

<sup>129</sup> Daniel Baugh, *British Naval Administration in the Age of Walpole*, (Princeton: Princeton University Press, 1965), 458, 461-474.

<sup>130</sup> Brian Lavery, *Nelson’s Navy*, 21.

navales<sup>131</sup>, y, como primer fundamento, una política comercial cuya balanza se inclinaba cada vez más a favor del imperio británico incluso al final de las guerras, según puede observarse en la siguiente tabla<sup>132</sup>:

### Balanza comercial inglesa, 1700-1763

LIBRAS ESTERLINAS			
AÑO	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	TONELADAS
1700	6.000.000	6.500.000	323.000
1750	7.800.000	12.700.000	421.000
1763	11.200.000	14.700.000	496.000

De acuerdo con tal política de gastos militares, a Inglaterra no le importaba la relativa inoperancia de sus ejércitos de tierra, siempre que su Armada les diera acceso permanente a todos los teatros de operaciones en el mundo oceánico. Su vocación marítima efectiva constituía la base de su poder imperial<sup>133</sup>, y el dinero para sustentarlo provenía de las propias entrañas de un sistema monárquico que, además de parlamentario, en ese momento gestaba el capitalismo. No en balde su marina de guerra, tan temida en todos los mares al ser el principal brazo dominador del imperio, era considerada la unidad industrial más grande de su época, y la más costosa y exigente de todas las responsabilidades administrativas del Estado<sup>134</sup>. ¿Dudas acerca de la importancia de las marinas de guerra y mercante en la Inglaterra del siglo XVIII? Ninguna, mucho menos cuando el resultado de la Paz de Utrecht, que puso punto final a la Guerra de Sucesión española, le dejaría en bandeja de plata el acceso a los mares americanos por el resto de la centuria<sup>135</sup>. España, por su parte, quedaba relegada definitivamente a una zaga marítima y

<sup>131</sup> Daniel Baugh, "Why did Britain lose command of the sea during the war for America?" en Jeremy Black y Philip Woodfine (ed.), *The British Navy*, pp. 160-163, y "Elements of Naval Power in the Eighteenth Century", pág. 121.

<sup>132</sup> Paul Kennedy, *The Rise and Fall*, pág. 83.

<sup>133</sup> Ralph Davis, *A Comercial Revolution: English Overseas Trade in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, (London: The Historical Association, 1967), 14-15.

<sup>134</sup> N.A.M. Rodger, *The Wooden World ...*, pág. 11.

<sup>135</sup> José Cervera Pery, *La Marina...*, pág. 55.

Gerardo Vivas Pineda

naval que incidió, sin excusas, en pérdidas territoriales y acuáticas hasta finales del siglo XIX, cuando Cuba fue la última colonia que se le fue de las manos.

Según estas consideraciones el dominio naval durante la era de la vela nunca fue un logro definitivo de las naciones con tradición marítima, y eso incluye a potencias tradicionalmente calificadas como poderes navales incuestionables, como es el caso de Inglaterra. Si la misma gran isla británica permanecía sometida al peligro de invasión desde Europa, y se veía obligada a mantener una poderosa escuadra en el Canal de La Mancha o Canal Inglés ¿Cómo podía hablarse de soberanía, y ni siquiera de dominio total, en ese estrecho acuático que sólo abarcaba poco más de 900 kms en línea recta desde su entrada hasta la punta norte de Holanda, y ni siquiera así lograba controlarse completamente? Por algo los intentos de invasión siguieron planificándose desde las costas españolas y francesas hasta finales del Siglo de la Ilustración<sup>136</sup>. Y en lo que a España respecta ¿Se le podía pedir un dominio total del perímetro marítimo sudamericano con sus casi 20.000 kms de longitud?<sup>137</sup>. Si estas magnitudes fueran más serenamente consideradas por la historiografía sería mucho más difícil seguir aceptando como un hecho cumplido el dominio marítimo ininterrumpido que, según se dice, se ejerció sobre nuestras costas durante el período colonial, cuando los mismos protagonistas de la época aceptaban como una ilusión inalcanzable el control de los mares. Citemos al capitán Aguerra, comandante militar de la Villa de Tolú, en la Nueva Granada, quien escribe a Pedro Fidalgo, gobernador de Cartagena de Indias, hablándole de la osadía de los holandeses,

Que no contentos con estar hechos dueños de estos mares, pasan su atrevimiento en querer con sus amenazas perturbar en tierra el celo y vigilancia de las órdenes que tengo prevenidas para evitar el ilícito comercio<sup>138</sup>.

---

<sup>136</sup> Ibid., pp. 101-106.

<sup>137</sup> Longitudes calculadas con The Times Atlas, lámina 49 para Europa a escala 1:12.900.000 donde 6 cms. = 800 kms.; lámina 54 para Inglaterra a escala 1:2.500.000 donde 8 cms. = 200 kms; y lámina 117 para las Américas a escala 1:35.000.000 donde 4 cms. = 1.400 kms.

<sup>138</sup> Carta de 1738 citada por Juan Marchena Fernández, La institución militar, 17.

Gerardo Vivas Pineda

En efecto, los agentes españoles conocían mejor que nadie una realidad característica. El Caribe era inabarcable, a pesar de ser una cuenca menor en comparación con los grandes océanos. Las distancias, aun siendo discretas, imponían la voluntad irreconciliable de los elementos naturales. En ese engañoso espacio el contrabando extranjero no podía detenerse — menos aún el holandés, alimentado por una marina mercante cuyas dotaciones marineras alcanzarían 168.000 hombres en la segunda mitad del siglo XVII—<sup>139</sup>, sobre todo porque la población criolla participaba activamente de él. La autoridad del gobierno colonial se diluía en la extensión del mar y en las bahías escondidas de la costa. ¿Era entonces la soberanía marítima pretendida por la Corona un haber en su política americana? Difícil asegurarlo. Pero la inequívoca afirmación del capitán Aguerra debe matizarse, porque la presencia holandesa tampoco implicaba una posesión absoluta de las aguas neogranadinas, sino el ejercicio a conveniencia del contrabando, cuyas enormes proporciones poblaban de insistentes naves el espacio acuático donde España supuestamente ejercía exclusivos derechos jurisdiccionales. En verdad las embarcaciones españolas aparecían de vez en cuando, y las neerlandesas de cuando en vez. Había presencia irregular de ambas facciones, mas no dominio constante ni ininterrumpido de ninguna. Nadie podía ser dueño del mar. Los ingleses, supuestos propietarios absolutos, eran los primeros en reconocerlo, defendiendo la libertad de los mares y justificando así el hemorrágico gasto naval para no ver hollado el suelo patrio por una invasión extranjera.

---

<sup>139</sup> Paul Kennedy, *The Rise and Fall*, pág. 59.

## **10. La humedad de la pólvora borbónica.**

El argumento más contundente e irrefutable con el que puede comenzarse una interpretación de la soberanía marítima española en el Caribe lo ha dado, curiosamente, un estudioso de los ejércitos terrestres:

La relativa eficacia de las fortificaciones, la exigüidad de las guarniciones terrestres y la dispersión de los efectivos navales en las Indias españolas determinan que, en el curso del siglo XVIII, Hispanoamérica sea militarmente indefendible<sup>140</sup>.

Tan enérgica afirmación, por supuesto, no coincide con la historiografía de tendencia nacionalista. Las conclusiones de Jairo Bracho Palma, por ejemplo, quien propone ágiles y exhaustivos estudios en dos obras no antes intentadas, con todo y su profundidad marítima, analítica y metodológica, tienden a presentar un panorama demasiado optimista sobre el dominio naval efectivamente ejercido en nuestros mares, suponiendo que la formulación de una preceptiva desde la metrópoli y el desempeño cíclico de un poder naval siempre presente aseguraron “un sistema de seguridad y defensa marítima perfectamente adaptado a la percepción geopolítica que tenían las autoridades peninsulares y locales”, además de “una constante voluntad fáctica por ejercer soberanía y jurisdicción sobre sus aguas, heredera de esa misma tradición y voluntad española”, comprendiendo en su propuesta períodos de estudio demasiado breves que no totalizan más de 113 años y apenas remiten a esos cortos lapsos una expresión de voluntades marítimas más que realidades soberanas claramente detectables y ejercidas. Retrocediendo y avanzando en el tiempo, más allá y acá del escenario temporal estudiado por Bracho, el ejercicio de la soberanía marítima nacional ha mantenido una inestabilidad que no es difícil mostrar. Hay que reconocerle, sin embargo, la delimitación del tiempo bajo su ojo

---

<sup>140</sup> Santiago Gerardo Suárez, *Las milicias, instituciones militares hispanoamericanas*, (Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1984), 115.

historiográfico. El interesado queda advertido contra posibles generalizaciones a partir del resultado obtenido<sup>141</sup>.

Santiago Gerardo Suárez, quien propone el tema de la dispersión naval española, dejó una obra profunda y erudita sobre las fuerzas armadas coloniales sin la cual no puede acometerse ningún intento serio de análisis acerca de las cuestiones soberanas durante el período hispánico. En nuestro caso nos interesan sobre todo dos aspectos mencionados por Suárez: la dispersión —e insuficiencia, agregaría yo— de la marina de guerra española, y el carácter indefendible del vasto continente hispanoamericano. Ambos aspectos necesaria y obligatoriamente permanecen interconectados. La Armada española, además de ser en sí misma incapaz de acometer grandes empresas militares, incapacidad que rayaba en lo precario al compararla con el poder naval inglés<sup>142</sup>, simplemente obedecía a una prioridad estratégica orientada a defender su comercio con América, es decir, adoptaba una actitud defensiva como punto de partida en los enfrentamientos navales, tratando de evitarlos cuando era posible. Según Mario Hernández Sánchez-Barba el único intento por abandonar la posición defensiva española se ensayó con la llegada al trono de Carlos III y su nuevo proyecto intervencionista, pero Hernández ni siquiera menciona cuál sería el papel de la Armada —sólo apunta que, citando a Campomanes, debía incrementarse la marina— y cómo se aplicaría esta nueva política, y termina reconociendo la permanencia de “la excesiva fuerza británica”, “el exceso de potencialidad británica en aquellos territorios y mares” y “la preeminencia táctica de Inglaterra en el comercio americano”, con lo cual España siguió siendo una potencia de segundo orden. Cuando nombra la “atención al frente atlántico” como parte de la nueva política hacia América no especifica cómo se materializaría esa atención desde el punto de vista estrictamente marítimo<sup>143</sup>. Para su mala fortuna le correspondió actuar en un escenario geográfico tan inabarcable como peligroso debido a la fuerza de las corrientes y a la

---

<sup>141</sup> Véanse La defensa marítima en la Capitanía General de Venezuela (1783-1813), y El derecho internacional marítimo en el mar de Venezuela (1700-1783), (Caracas: Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares INEA, 2005), 456, 540 y 188, 199, respectivamente.

<sup>142</sup> J.C.M. Ogelsby, “Las defensas españolas en el Caribe durante la guerra de 1739-1748”, en Memoria del Tercer Congreso Venezolano de Historia, (Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1979), 399.

<sup>143</sup> Antonio Rumeu de Armas, “La Política Naval”, 21, 32. J.C.M. Ogelsby, “Spain’s Havana Squadron and the preservation of the balance of power in the Caribbean, 1740-1748”, en Hispanic American Historical Review, vol. XLIX, N° 3, (1969): 474. José Cervera Pery, La Marina..., 92. Mario Hernández Sánchez-Barba, “El Bicentenario de 1776: América y la estrategia de seguridad atlántica en el reformismo español”, Revista de la Universidad Complutense, vol. XXVI, N° 107, (1977), 13, 15-19, 30-32, 36.

Gerardo Vivas Pineda

presencia de temporadas huracanadas. Recuérdese que, además del Mediterráneo, el Atlántico y el Caribe debió asignar recursos navales al Pacífico, con la enorme desventaja de carecer del apoyo de una marina mercante poderosísima como la inglesa. Pablo Emilio Pérez-Mallaína habla del “rotundo fracaso para el sistema de despacho anual que promulgaban las leyes de Indias”<sup>144</sup>. Es necesario subrayar esta la sentencia con la que el autor califica la inoperancia de la Carrera de Indias, es decir, de la marina mercante española. Pero aún circunscribiendo el tema sólo a las colonias americanas, éstas, por su descomunal extensión, permanecían fuera del alcance permanente, sistemático y planificado de una marina moderna. Mario Hernández Sánchez-Barba habla acertadamente de “lo disgregado” para referirse al problema de la extensión territorial en relación con el dispositivo atlántico creado por Carlos III en ocasión de la independencia de las colonias inglesas en Norteamérica<sup>145</sup>, un *handicap* insuperable con efectos negativos en el dominio real de las jurisdicciones marítimas, es decir, efectos “antisoberanos”, si se me permite acuñar el término. Marina Alfonso Mola, por su parte, llega a la conclusión de que “frente a la copiosa legislación referente al comercio, la legislación sobre flotas, barcos y personas vinculadas al armamento y ejercicio del transporte marítimo fue escasa”<sup>146</sup>.

Piénsese sólo en el efecto de las grandes distancias sobre la agilización de los trámites burocráticos indispensables para la administración de la Armada. En 1740, por ejemplo, mientras que los expedientes tardaban diez días en llegar desde los departamentos de marina peninsulares a Madrid, demoraban de 5 a 7 meses en arribar a La Habana, enclave estratégico del Imperio en América<sup>147</sup>. Cuando esta plaza se perdió a manos inglesas en 1762<sup>148</sup>, miles de papeles anacrónicos debieron permanecer durante meses en las travesías atlánticas dando por sentado que la isla todavía era una posesión española. Más allá de estas complicaciones burocráticas y territoriales<sup>149</sup>, sin embargo, desde el punto de vista estrictamente estratégico España nunca cayó en la cuenta de que un efectivo dominio marítimo se lograba mejor con la maña y no con la fuerza, desestimando la construcción de las más rápidas y livianas fragatas y prefiriendo los

---

<sup>144</sup> Véase Política Naval Española..., pp. 182-183. Clarence Haring, Comercio y navegación..., 17-21.

<sup>145</sup> Hernández Sánchez-Barba, “El Bicentenario de 1776...”, 11...

<sup>146</sup> Véase “La flota mercante de Indias en la legislación borbónica”, (Sevilla: IX Congreso Internacional de Historia de América - Asociación de Historiadores Latinoamericanistas Europeos AHILA, 1992), 631.

<sup>147</sup> José Merino Navarro, La Armada española, 46.

<sup>148</sup> Cesáreo Fernández Duro, Armada Española, VII, 39-53.

<sup>149</sup> Mario Hernández Sánchez-Barba “El Bicentenario de 1776”, 26.

Gerardo Vivas Pineda

enormes y más potentes, pero más lentos y más caros navíos, cuando era una realidad comprobada que aquéllas eran más apropiadas y eficaces para el control de las naves contrabandistas y corsarias extranjeras, es decir, permitían una más activa y efectiva presencia en los mares propios<sup>150</sup>.

---

<sup>150</sup> José Merino Navarro, *La Armada española*, 358-359.

## **11. Goliat apedreado: la marina inglesa con el agua al cuello**

Cuando un imperio lograba hacer coincidir elementos militares, navales y estratégicos en un momento histórico determinado, su poder para desequilibrar geopolíticamente al enemigo incrementaba su influencia en las relaciones internacionales. Así sucedió después de la Guerra de los Siete Años (1756-1763), cuando Inglaterra aseguró temporalmente el escenario marítimo del Este de Norteamérica, sus posesiones en el Caribe y la India. Para Daniel Baugh, desde ese momento el dominio inglés en el Caribe no dará marcha atrás<sup>151</sup>. Previamente había fallado en repetidas ocasiones al tratar de lograr ese desequilibrio, incapaz de equipararse en la tecnología de construcción naval con sus rivales europeos.

Durante el conflicto anterior a la Guerra de los Siete Años —la Guerra de la Oreja de Jenkins, solapada luego con la Guerra de Sucesión Austríaca entre 1739 y 1748—, la Corona británica fijó dos objetivos a sus escuadras destacadas en el Caribe: interrumpir el comercio español y defender a los contrabandistas ingleses, quienes veían aumentar la rentabilidad del comercio negro durante la guerra. Éste último objetivo no era nada nuevo, pues los intérlopes venían siendo protegidos desde la Guerra de Sucesión hispana. La guerra asumió entonces un carácter netamente comercial, y éste incluyó la protección y promoción del contrabando con las colonias españolas. Inglaterra llenó los mares con sus buques de guerra, y comenzó a fraguarse así el mito de la invencibilidad inglesa. El legendario dominio de los ingleses en el mar pasó a convertirse en el invariable guión de las películas que Hollywood produce.

Pero la historia comprobable tiene otras cosas que decir. En efecto, el potencial militar de la Armada británica alrededor del mundo era tal en 1739, que una vez decidida la expedición del almirante Vernon al Caribe se pensó en enviar expediciones a Manila y el Pacífico, pero éstas últimas fueron canceladas y se prefirió apoyar la expedición del almirante Anson a Perú y Panamá<sup>152</sup>. Las Antillas y los guardacostas españoles se robaban el show pre-bélico calentando

---

<sup>151</sup> Tom Pocock, *Battle for Empire: the very first world war, 1756-1763*, (London: Michael O'Mara Books Limited, 1998), 13. Ver Baugh, "Elements of Naval Power", 127.

<sup>152</sup> "Noticia de que una escuadra de nueve navíos ingleses mandada por el contralmirante Vernon se hallaba en los mares del cabo de Finisterre e isla de Sisarga, y otra entre los cabos de Santa María y San Vicente, para que se notifique al navío San Ignacio y a la fragata [alias] La Galera Guipuzcoana [Santa Bárbara] de la Compañía de Caracas", Quintana a Felipe de Urioste, Madrid, 29 de agosto 1739, AGI Indiferente 2406. Richard Pares, *War and trade*, 87, 114-115, 118, 120, 126.

Gerardo Vivas Pineda

los ánimos de los comerciantes ingleses. Inglaterra, en cualquier caso, podía destacar escuadras de guerra y tropas de marina en cualquier parte del mundo conocido —sólo faltaban tres décadas para que el Capitán Cook ampliara los conocimientos ingleses en el océano Pacífico—<sup>153</sup>, y en este conflicto tuvo el cuidado de incrementar sus embarcaciones de guerra en el Caribe<sup>154</sup>:

### **Escuadras Inglesas en América, años 1739 y 1742**

#### **Aumento de buques en los tres primeros años de guerra**

TIPO DE BUQUE	PLAZA Y N° DE BUQUES					
	JAMAICA		SOTAVENTO		NORTEAM.	
	1739	1742	1739	1742	1739	1742
Navío de 80 cañones	0	1	0	0	0	0
Navío de 70 cañones	2	2	0	0	0	0
Navío de 60 cañones	4	4	0	0	0	0
Navío de 50 cañones	2	3	0	2	1	1
Fragata de 44 cañones	0	0	0	0	0	3

<sup>153</sup> Capitán James Cook, *Los tres viajes alrededor del mundo: diarios de 1768 a 1780*, (Barcelona: José de Olañeta, 2000), 25-129, 131-245, 247-405.

<sup>154</sup> H. Richmond, *The Navy in the War of 1739-48*, (Cambridge: University Press, 1920), I, 243, 261.

Fragata de 40 cañones	2	3	2	3	2	0
Fragata de 20 cañones	3	4	1	4	5	4
<b>TOTAL</b>	<b>13</b>	<b>17</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>8</b>
<b>DIFERENCIA</b>	<b>+ 4</b>		<b>+ 6</b>		<b>0</b>	
<b>AUMENTO</b>	<b>+ 10</b>					

En las Antillas España dominaba las grandes islas y la zona continental, pero había dejado en manos extranjeras algunos reducidos enclaves insulares, de poco tamaño, pero de gran importancia estratégica. La Habana, la más apetecible base naval española en el Caribe por su ubicación, provocaba desconfianza en los oficiales ingleses debido a su ventajosa posición geográfica en relación con Jamaica, la principal base británica, cuyas escuadras debían darse con la tapia de vientos y corrientes en contra si intentaban un ataque a la capital habanera. Por otro lado, atacar el puerto cubano desde las Antillas inglesas menores de Sotavento significaba un duro regreso con vientos y corrientes en contra, y si la invasión se planificaba entre los meses de diciembre y marzo la intensidad de los vientos del Norte estorbaría a los barcos que pretendieran asolar las costas de la isla. En vista de las dificultades representadas por La Habana, Cartagena de Indias fue seleccionada como la plaza más apropiada para invadir. Los ingleses la creían débilmente defendida, pero se toparon con la situación exactamente contraria. A posteriori se supo que, además, las enfermedades se encargaron de debilitar todavía más el físico y la moral de marinería y tropa, y terminaron por dar la puntilla a un ataque planificado para obtener una victoria militar tan aplastante como para cambiar definitivamente la relación de fuerzas en la América Hispana. Sólo el almirante Wentworth reportó 1.400 efectivos enfermos, de los cuales 500 en estado grave<sup>155</sup>. Pero no nos adelantemos a los acontecimientos.

<sup>155</sup> Richard Pares, *War and trade...*, 89, 91-92.

Gerardo Vivas Pineda

A mediados de 1740, a 8 meses de iniciada la guerra quedó planteada una desigual confrontación en las Antillas. El almirante español Rodrigo de Torres —cuya hoja de servicios reflejaba más notas grises que éxitos navales<sup>156</sup>— había recibido el comando de una escuadra compuesta por 12 buques de línea y dos fragatas, con 2.000 hombres de tropa, armas, municiones y pertrechos para reforzar las plazas españolas en el Caribe. Zarpó de El Ferrol, y a mitad de la ruta atlántica tropezó con un huracán que mató 60 hombres e hirió y enfermó a más de 1.000. Las cosas empezaban mal para la escuadra peninsular, y la agónica travesía concluyó tres meses después en Cartagena de Indias. La respuesta que Inglaterra dio a esta accidentada presencia naval española sería una marca de fábrica por el resto del siglo: el almirante Vernon reunió en Jamaica, en enero de 1741, una escuadra cuya capacidad de fuego haría temblar a la flotilla española: más de 30 buques de línea, varias bombardas, fragatas de patrullaje, y 100 buques transportes con más de 11.000 soldados a bordo<sup>157</sup>. Era la escuadra más poderosa jamás reunida en el Caribe. Pero el comandante español, sospechando un ataque inglés a La Habana, llevó sus barcos a esa plaza, y evadió sin querer a Vernon cuando éste llegó a Cartagena. En el puerto neogranadino el virrey Eslava, los vientos y las corrientes rechazaron con sus tropas y sus elementos el ataque, y el alto oficial londinense debió retirarse con su escuadra y orgullo malheridos, como ha sido ya indicado. En Londres se quedaron frías las medallas conmemorativas acuñadas para celebrar pomposamente el triunfo inglés<sup>158</sup>. En la capital cubana, mientras tanto, el tiempo siguió amenazando a la flota española: un rayo cayó sobre el navío *Invencible*, haciendo explotar la santabárbara llena de pólvora. La detonación voló el buque, alcanzó otras naves y dependencias del puerto incendiándolas, mató muchos tripulantes y aterrorizó a La Habana. A Torres no le quedó otra opción que aguardar con sus barcos surtos en puerto e intentar defender la ciudad del próximo ataque inglés. Éste fracasó, y Vernon retiró las tropas que había desembarcado en la isla en diciembre de ese año. Para recuperarse de la segunda frustración en tan breve tiempo el almirante británico atacó Panamá en abril de 1742, pero no hizo sino añadir otro fracaso a su empresa bélica. Seis meses después regresaba a Inglaterra con las manos vacías. Los tres intentos de invasión a Cartagena, La Habana y Panamá

---

<sup>156</sup> J.C.M. Ogelsby, “Spain’s Havana Squadron ...”, 476.

<sup>157</sup> Rif Windfield, *The 50-Gun Ship*, (London: Chatham Publishing, 1997), 69-87.

<sup>158</sup> Juan Manuel Zapatero, *La guerra del Caribe*, 11-64; Antonio de Bethencourt, “La Guerra de la Oreja. El curso marítimo”, en *España y el mar*, 341-342.

Gerardo Vivas Pineda

por una escuadra supuestamente infalible habían terminado en humillante derrota. Durante lo que quedaba de guerra Inglaterra fue incapaz de retar eficazmente a España en el Caribe, donde se encontraba el grueso de la marina peninsular, y su propia marina mercante había perdido 734 embarcaciones valoradas en 1.300.000 libras esterlinas<sup>159</sup>. La escuadra española, a pesar de ser muy inferior en número y de haber sido castigada por los meteoros en el Atlántico y el Caribe, había eludido por carambola un enfrentamiento directo en el que probablemente habría sido borrada del océano. El Goliat fue derribado por un David que tenía el azar de su lado. No hubo lógica naval en este forcejeo angloespañol, porque no se dio un enfrentamiento directo entre escuadras enemigas. El dominante no pudo dominar, y casi pasó a dominado. Tres años después, rotas las hostilidades entre Inglaterra y Francia, una potente escuadra gala llegó al Caribe y atemorizó a los ingleses. Temían que una alianza naval franco-hispana fuera capaz de tomar Jamaica ante la debilidad del escuadrón británico apostado en la isla. Pero el ataque nunca se realizó. Según el almirante Edgard Devers, comandante de la escuadra inglesa, Jamaica habría cambiado de manos de haberse producido la agresión<sup>160</sup>. Aquí tampoco funcionó la lógica, sino el carácter timorato de los comandantes enemigos. Inglaterra conservó su principal base naval gracias a la falta de decisión de sus oponentes. Al respecto Juan Marchena declara:

¿Qué habría sucedido si esta iniciativa hubiera continuado y, sin perderla, se hubiera preparado un ataque en toda la línea contra la flota inglesa encerrada en su puerto? ... Y es que mucha tinta ha corrido sobre que España en el siglo XVIII no dominó el mar. Tan cierto es como que, si no lo hizo, fue porque no comprendió la trascendencia de ello... La flota de La Habana era lo suficientemente poderosa y estaba lo bastante cercana como para descargar ataques sistemáticos contra Jamaica cada vez que los navíos ingleses salían de su puerto. Si no se hizo fue porque eso no entraba en la mentalidad de unos hombres siempre a la defensiva y, por tanto, siempre a la zaga de los acontecimientos...

---

<sup>159</sup> Jeremy Black, "Anglo-Spanish naval relations", 251. Antonio de Bethencourt, "La Guerra de la Oreja ...", 345.

<sup>160</sup> J.C.M. Ogelsby, "Spain's Havana squadron", 478-480, 482-483.

Gerardo Vivas Pineda

No bastaba estar prevenidos en las bases, sino que había que estar seguros en el mar<sup>161</sup>.

Ésta sería la invariable actitud poco combativa de las escuadras españolas y francesas hasta la terminante derrota de Trafalgar en 1805. España y los españoles del mar carecían de un pensamiento auténticamente marítimo que reafirmara una presencia unívoca en el océano, de modo que esa ocupación permitiera una autosuficiencia estratégica y una consolidación del dominio naval mínimo para establecer un intento de soberanía perdurable.

Después de observar el desenlace de estos acontecimientos, es casi superfluo destacar cómo la presencia de poderosos contingentes navales no necesariamente implicaba dominio efectivo, y que éste, en cualquier caso, nunca tenía garantías plenas de mantenerse en el tiempo. Potencias marítimas como Inglaterra llegaban a depender de que sus almirantes tomaran siempre la iniciativa, particularmente si contaban con el músculo de escuadras invencibles en el papel. Pero la pérdida de una batalla, por muy insignificante que fuera, reforzaba y multiplicaba la agresividad británica en el mar, añadiendo un ingrediente con el que no contaban todas las marinas, y además representaba un oscuro panorama en la hoja de servicios de todo oficial con aspiraciones de hacer una carrera exitosa. Si el combate perdido conducía a la entrega de una importante plaza la propia vida del desgraciado comandante quedaba condenada. El caso del almirante Byng, llevado a corte marcial y fusilado a bordo por perder la isla de Menorca, ilustra esta situación. La rigidez del alto mando naval británico al momento de encajar derrotas, y la inflexibilidad del rey que negó el indulto, obligaron a sacrificar al oficial —todo un almirante en el tope del escalafón jerárquico—, a pesar de que subordinados a bordo calificaban a los 10 buques de la escuadra como los peores de la flota<sup>162</sup>. Pero esta radical medida también lo utilizó de chivo expiatorio por otros reveses de Inglaterra, además de servir como acicate para el cuerpo de capitanes ingleses<sup>163</sup>. Inglaterra compensaba así la obsolescencia temporal de sus naves, los errores de estrategia o las sorpresas de los océanos imprevisibles. En cualquier caso, el dominio naval seguía

---

<sup>161</sup> Juan Marchena Fernández, *La institución militar*, 142-143.

<sup>162</sup> Tom Pocock, *Battle for Empire*, 19-40. Lavery, *The ship of the line*, I, 98.

<sup>163</sup> Kennedy, *The rise and fall*, 117.

Gerardo Vivas Pineda

dependiendo de golpes de suerte, a pesar de la aparente —y por supuesto evidente— potencia y omnipresencia naval inglesa, que pocos europeos se atrevían a contradecir.

Pero si de atrevimientos se trata, Inglaterra había capturado el navío *Princesa* de la Armada española, que había sido construido con las proporciones de Antonio de Gaztañeta, era un portento de ingeniería y rendimiento náutico, y abrió los ojos al Almirantazgo en Londres en relación con los defectos de sus propios buques<sup>164</sup>. Llevado al corazón de Albión, los constructores lo estudiaron y copiaron<sup>165</sup>. En 1747 apresaron el navío francés *Invencible*, de 74 cañones, que fue copiado hasta 1796 y considerado el mejor buque de su tipo<sup>166</sup>, y algunos otros buques galos cuya influencia en el diseño y construcción naval ayudó a los británicos a tomar la delantera definitiva<sup>167</sup>. La marina de guerra inglesa aprendió entonces a fabricar excelentes buques de combate, y la historia naval cambió de rumbo para siempre.

Pero en relación con el dominio del mar, mientras el imperio británico daba prioridad absoluta al financiamiento de su marina de guerra, en España Carlos III dejaba lamentables lagunas estratégicas en su despotismo ilustrado dando prioridad a la Hacienda y al ejército, y dejando a la Armada y a la marina mercante en segundo término. Ésta última acaparaba a los pilotos más hábiles, quienes alegaban que la marina de guerra no los apreciaba como sí lo hacía la marina comercial, dejando a las escuadras de combate en manos de los pilotos menos preparados, problema nunca resuelto eficazmente a pesar de la creación del Cuerpo de Pilotos previsto en las *Ordenanzas* de la Armada de 1748<sup>168</sup>. Así las cosas, la Armada española quedaba coja en el aspecto más técnico de la navegación transoceánica, privada del recurso humano más importante, que incluso careció, hasta bien entrado el siglo XVIII, de formación impartida por auténticos profesionales y dependía de un empirismo labrado por la vieja práctica de ensayo y error<sup>169</sup>. La responsabilidad achacable al monarca carolino, sin embargo, debe matizarse por culpa de los compromisos mediterráneos, que desde Felipe V —e incluyendo las costosas

---

<sup>164</sup> Rodger, *The Command of the Ocean*, 412. Lavery, *Building*, 16-17. Enrique Manera Regueyra, *El buque*, 242.

<sup>165</sup> Artíñano, *La arquitectura naval*, 220-222.

<sup>166</sup> Lavery, *The ship of the line*, 94-95.

<sup>167</sup> Lavery, *Nelson's Navy*, I, 40.

<sup>168</sup> Manuel Sellés y Antonio Lafuente, "La formación de los pilotos en la España del siglo XVIII", en *La ciencia moderna y el Nuevo Mundo*, (Madrid: C.S.I.C., 1985), 162-163.

<sup>169</sup> Manuel Sellés et al., "Astronomía y navegación", en *Carlos III y la ciencia de la Ilustración*, (Madrid: Alianza Universidad, 1989), 88-89.

Gerardo Vivas Pineda

ambiciones de su segunda mujer Isabel de Farnesio— restaban posibilidades a las operaciones marítimas americanas<sup>170</sup>. En el colmo de las contradicciones, en Venezuela se designó a un ilustre marino, don José Solano y Bote, para instaurar y organizar las milicias disciplinadas de tierra<sup>171</sup>, en lugar de ponerlo a comandar una escuadra naval suficiente para no descuidar el dominio de aguas y costas. Los efectos de tan disparejas políticas navales son de sobra conocidos: Trinidad se perdió terminando el siglo, e Inglaterra, después de la batalla de Trafalgar en 1805, tomó el lugar de España como imperio mundial, predominio que sólo vino a perder con la Gran Guerra europea a comienzos del siglo XX.

En relación con el desinterés mostrado por la Corona española hacia la estratégica posición de Trinidad, los ingleses no dudaron en tomarla, asegurándose el rápido alcance por mar de la mayoría de las plazas caribeñas. Cesáreo Fernández Duro desnuda el error español —y el acierto británico— de la siguiente manera:

En cuanto a la isla de Trinidad, además del objeto de aprovechar — los ingleses— su fértil territorio, se tenía el de formar establecimiento que cubriera el continente inmediato y con el tiempo facilitara puerto útil a las armadas para acudir desde allí adonde la necesidad las reclamara, por ser ésta la isla más a barlovento de todas las posesiones en aquella parte<sup>172</sup>.

A la sazón, la escuadra inglesa en el Caribe contaba con 16 navíos, 31 fragatas y 18 embarcaciones menores, totalizando 65 buques de guerra repartidos entre las islas de Barlovento y Jamaica<sup>173</sup>, contra los cuales España no tenía la menor posibilidad, justo cuando había empezado la decadencia definitiva de su marina de guerra<sup>174</sup>. España había abandonado Trinidad mientras sus gobernadores desesperaban solicitando el refuerzo de las escasas tropas con que contaba la isla. Aun si no hubiera existido el desinterés español, la Corona había aplicado otra vez la misma política pseudosoberana que la había caracterizado desde el siglo XVII, cediendo

---

<sup>170</sup> José Cervera Pery, *La Marina*, 58-59, 82.

<sup>171</sup> Santiago Gerardo Suárez, *Las milicias*, 113 y 117.

<sup>172</sup> Cesáreo Fernández Duro, *Armada Española*, VII, 364.

<sup>173</sup> Brian Lavery, *Nelson's Navy*, 250.

<sup>174</sup> Richard Harding, *Seapower*, 263.

Gerardo Vivas Pineda

al comercio inglés la prioridad en el abastecimiento de la isla, poblándola además con habitantes ingleses y franceses más preocupados por abrirse a las influencias metropolitanas europeas que por estrechar relaciones con las provincias venezolanas y la capital madrileña<sup>175</sup>. El menosprecio hacia la isla coincidía con el abandono de las Antillas Holandesas, Guayana y, en general, de todas las costas y mares propios.

Antecedentes de estas contradicciones en el gobierno colonial los hubo en la creación y administración del Resguardo Marítimo, que entre 1781 y 1804 ejerció el curso en las costas venezolanas una vez despojada la Compañía Guipuzcoana de esta responsabilidad. Eulides Ortega ha publicado recientemente un completo estudio sobre el Resguardo, cuyas conclusiones no tienen desperdicio:

Si bien tenía atribuciones para hacer el curso, no siempre pudo gozar de la necesaria libertad para ello, debido a las permanentes restricciones impuestas por el poder político, tanto en su orientación como respecto a su financiamiento... esa actividad se convirtió tempranamente, poco tiempo después de fundada esa institución, en un quehacer secundario, relegado por debajo de la difícil tarea de combatir el persistente contrabando caribeño<sup>176</sup>.

Ortega destaca los altibajos de la organización corsaria, su eficacia episódica y la visión terrestre con se gobernó, ausente de las necesarias perspectivas genuinamente marítimas de las que había carecido el imperio español en la secular represión del contrabando caribeño.

## **12. Conclusión marina: posesión verosímil versus propiedad endeble**

En el mar, infinito ante los ojos de los hombres, nunca fue posible la ocupación permanente, mucho menos el dominio efectivo absoluto. Es coherente, entonces, hablar de una soberanía

---

<sup>175</sup> Véase Jesse Noel, Trinidad, provincia de Venezuela: historia de la administración española de Trinidad, (Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1972), 225-235.

<sup>176</sup> Eulides Ortega Rincones, Historia del Resguardo Marítimo de Venezuela, 1781-1804, (Caracas: Academia Nacional de la Historia, 2003), 189-191.

Gerardo Vivas Pineda

oceánica como una propiedad comunitaria en la cual la posesión y la autoridad, durante la era de la vela, variaba cíclicamente de unas manos a otras, hasta que el poder naval circunstancial de una nación lograba asegurar, al menos, las aguas circunvecinas, en caso de que éstas lo permitieran. Pero tampoco fue el caso de las potencias talasocráticas europeas, ni siquiera en sus inmediaciones continentales o en sus principales colonias ultramarinas. La pérdida del Peñón de Gibraltar, a pocos metros de la costa mediterránea española, todavía suspira por una cicatrización diplomática, y los Estados Unidos de América detentan más de 200 años de personalidad propia luego de separarse de su madre británica, a pesar de que la Armada de Jorge III de Inglaterra portaba armas hasta en sus dientes para usar su poder metropolitano e impedir la rebelión separatista.

El hecho cierto de la penetración extranjera sin obstáculos en nuestros mares, desde el siglo XVI hasta los anocheceres de la contemporaneidad, contiene un antipático símbolo del poco valor concedido al medio marítimo por los desafectos históricos nacionales. En efecto, podemos confirmar hoy en día, en una retrospectiva fácil de proyectar, la situación de vacío político que el Antiguo Régimen legaba a sus colonias semi abandonadas en lo naval, posibilitando esa confusa pero indudable internacionalización de la soberanía aparente. El poder *de facto* del contrabandista extranjero en llave con el ansioso criollo realizó esta amalgama que sólo incomodaba al centro metropolitano y sus altos dignatarios. Recuérdese que los holandeses alcanzaron, incluso, la Venezuela profunda de los llanos atravesando, sin impedimentos, la permeable barrera costera, mientras más de un gobernador se hizo la vista gorda por incapacidad, temor o dejadez, o, más grave aún, por la impertérrita complicidad. El contrabando, imparable modo de vida para los de aquí y los de allá, e inextinguible según aquel Saavedra convencido en su Intendencia de la fuerza social del fenómeno, alienaba la delicada soberanía en la propia España donde los intereses foráneos se adueñaron de la operatividad gubernamental y la corrupción dejó tocado el corazón estatal del imperio. Así el niño económicamente rebelde de la colonia en Tierra Firme era pellizcado por una madre cuyo instinto maternal más básico se esfumaba en la inseguridad del afecto por sus posesiones, obligando a los embajadores a poner su firma en tratados entreguistas para finalizar las guerras que desangraban la españolidad. Por si estos derrumbes de la soberanía no eran suficientes, la perpetuidad del contrabando y la agilidad de sus agentes delataban permanentemente los movimientos tácticos y estratégicos de

las escuadras españolas en el Caribe, en redes de inteligencia que ni las armadas más poderosas habrían podido confrontar.

Luego de los argumentos presentados para sostener la precariedad del dominio marítimo y naval ejercido por España y sus colegas europeos en nuestros mares, basta como conclusión final recordar un extraño incidente ocurrido en Puerto Cabello en 1797, el mismo año de la pérdida de Trinidad. Meses antes la tripulación de la fragata inglesa *Hermiona* se había amotinado y ejecutado a sus oficiales en un paraje caribeño. Convencidos de que si eran capturados terminarían sus días en el patíbulo, los asesinos decidieron entregar la embarcación a las autoridades españolas en La Guaira, tratando de gestionar su libertad en territorio venezolano con las autoridades coloniales. Semanas después, el comando inglés en Jamaica ordenó un asalto de noche a Puerto Cabello, donde el buque había sido incorporado a la Armada española, para rescatarlo por sorpresa. En efecto, el minuciosamente planificado asalto consiguió su objetivo, y la nave regresó a propiedad inglesa dejando varias decenas de españoles muertos en el apostadero caraqueño<sup>177</sup>. Este rápido cambio de manos simboliza la vaporosa condición de la soberanía al uso, y refleja en la cambiante posesión de la fragata los destinos inciertos de muchos territorios caribeños durante el período colonial, como consecuencia de las incertidumbres siempre presentes en los intentos de dominio naval.

En los países industrializados donde la tradición marítima ha dejado profundas huellas se ha insistido en destacar un hecho que en nuestros predios tiende a olvidarse, y que ahora debemos puntualizar una vez más. El Atlántico constituyó un sistema oceánico que debe verse como un todo. Durante los siglos XVIII y XIX interconectó, muy a su pesar, a las potencias europeas, rivales todas en lucha por el control de enclaves coloniales, en obediencia a los principios mercantilistas que cada una aplicaba a su manera<sup>178</sup>. Así, los resultados positivos del forcejeo se decantaban a favor del más y mejor capacitado agente marino para desarrollar y utilizar el poderío naval, ejerciendo la siempre tortuosa navegación en la medida de sus posibilidades náuticas y bajo la licencia de vientos y corrientes amenazantes. España fue perdiendo esas capacidades con el paso del tiempo, si bien algunas no las tuvo nunca. Venezuela,

---

<sup>177</sup> Dudley Pope, *The Black Ship*, (New York: Henry Holt and Company, 1998), 293-338.

<sup>178</sup> R.J.B. Knight, "The Atlantic Economies", 214.

Gerardo Vivas Pineda

por su parte y a pesar de todos los pesares territoriales y de una nacionalidad en proceso de conformación, gozó de la mejor ubicación geográfica posible para desplazarse y recorrer todo el escenario caribeño al menos a las idas hacia cualquier paraje occidental. Su gran aliado, el Neptuno meteorológico e hidrográfico, le obsequió en posesión irrevocable dos lugares mixtos en su condición física para alcanzarlos una y otra vez, reincidiendo en el trasiego marítimo obligatorio para poder poseerlos sin rivalidad: la península de la Guajira y el golfo de Venezuela. A este respecto, la real cédula de creación de la Compañía Guipuzcoana de Caracas constituye la prueba más palpable de la alianza entre el mar y esa posesión irrefutable a favor de la soberanía marítima capitaneada desde La Guaira establece taxativamente que

Si tal vez en seguimiento de éstos [los extranjeros], para perseguirlos y apresarlos, fuere necesario a los navíos de registro salir de las costas de Caracas podrán extenderse en su navegación a todas las que intermedian desde la del río Orinoco hasta el de el Hacha, y las patentes para los oficiales de los expresados navíos las mandaré despachar, concediéndoles, como les concedo, plena facultad de apresar a los comerciantes transgresores de las leyes y órdenes reales más<sup>179</sup>.

La importancia estratégica, geopolítica y soberana de este documento ha sido subestimada, pues se desestima su significación como testimonio de un oficial de marina que fue de los primeros directores de la corporación vasca, José de Iturriaga, más tarde ascendido a jefe de escuadra, quien indudablemente influyó en la fijación de esa jurisdicción marítima en los alcances de la real cédula mencionada. Durante más de medio siglo los capitanes y corsarios guipuzcoanos ejercieron la guarda de las costas hasta muy dentro de los predios neogranadinos. El mar los llevaba de la mano a la posesión indiscutible y soberana.

Las sociedades española e hispanoamericana de los siglos XVI al XIX compartían el cordón umbilical de su cultura multacentenaria y muchas pautas conductuales de carácter colectivo. Pero la herencia hispánica dejó a este país un nombre engendrado en el mar e, irónicamente, un curioso desapego por ese mar ancho y rico. Nuestra frontera marítima nos ha importado tan

---

<sup>179</sup> En Madrid a 25 de septiembre de 1728. Véase la real cédula en Enrique Bernardo Núñez, Cacao, ensayo y prólogo de Orlando Araujo, B.C.V., Caracas, 1972, pp. 134-146, jurisdicción marítima de la Compañía, que, por supuesto incluye a las embarcaciones guardacostas, en cláusula 1ª, pp. 136-137.

Gerardo Vivas Pineda

poco que vivimos en una permanente controversia, históricamente provocada por una tradición de desencuentros con el océano. Se nos redujo nuestro territorio, porque se achicó primero el dominio de nuestro mar mientras el extranjero lo tomaba esporádicamente por asalto y generaciones enteras expoliaban el tesoro real. La inmensa llanura azul que tenemos enfrente — calificada como especialmente “vulnerable” por un autor citado— no ha suscitado nuestro interés, como sí lo ha hecho la planicie sin horizontes de los llanos tierra adentro.

El pensamiento nacional reunido en academias y universidades, por su parte, todavía arruga la cara a la historia marítima, así como a sus protagonistas embarcados, a los acontecimientos navales que han marcado nuestro devenir, y todavía más a los batallones neptunianos. Tres excepciones confirman la regla: el descubrimiento colombino<sup>180</sup>, la batalla naval del Lago de Maracaibo en las postrimerías emancipadoras<sup>181</sup>, y el bloqueo naval de 1902<sup>182</sup>. Pero tratados desde muy diferentes puntos de vista y perspectivas de análisis historiográfico no siempre dan en el blanco de la rigurosa interpretación naval y marítima. Con 500 años de propiedad sobre el malquerido mar no poseemos ni un Lepanto ni un Trafalgar —tampoco estamos obligados a depender de enfrentamientos militares, por supuesto—, grandes eventos navales sobre los cuales España e Inglaterra —la Madre Patria y la madre cómplice— echaron sus cimientos modernos. Maracaibo representó más una última escaramuza entre un rival herido en retirada, y otro envalentonado por sus ya consolidados triunfos militares, pero las escuadras enfrentadas, de una pequeñez risible pero temeraria —bergantines, goletas, flecheras y piraguas apenas fungían de embarcaciones de apoyo en escuadras de línea— habrían muerto del susto frente a las poderosas flotas europeas armadas con 2.000 cañones de alto calibre. La aventura de Colón, por su parte, figura en nuestros manuales de historia más como una sucesión de toques técnicos en nuestras virginales costas —Macuro sigue siendo un pobre y olvidado pueblecito costero cinco siglos después— que, como la hazaña insólita de un adelantado de su tiempo, condenado a padecer la

---

<sup>180</sup> Véase Vivas Pineda, “El héroe colectivo”, 298, “Neptuno en la Independencia” (2018): 78-79, (2019): 125-126.

<sup>181</sup> Antonio Eljuri-Yúnez, *Y así se rubricó la Independencia: la batalla naval del lago de Maracaibo*, (Caracas: Comisión del Ministerio de la Defensa para el Sesquicentenario de la Batalla Naval de Maracaibo, 1973).

<sup>182</sup> Carlos Alarico Gómez, *La amarga experiencia: el bloqueo de 1902*, (Caracas: Ministerio de Educación, 1983). Miriam Hood, *Diplomacia con cañones, 1895-1905*, (Caracas: U.C.A.B., 1978). Domingo Irwin e Ingrid Mocett, *La marina británica y el bloqueo de las costas venezolanas, 1902-1903*, (Caracas: Instituto Pedagógico de Caracas, 1987).

Gerardo Vivas Pineda

fama de sus visiones hechas realidad, y a ver su nombre imputado por el tribunal de la envidia. Pero a sus travesías propiamente dichas, a la condición y utilidad de sus naos en forma de cáscaras de nuez, a la experticia marinera de sus reclutas y a la inauguración de los corredores atlánticos que interconectaron dos continentes para siempre se les pasa muy por encima. Casi medio milenio después el bloqueo naval de 1902, mucho mejor estudiado y analizado, fue apenas eso: la actuación de una breve alianza para obstaculizar puertos y comercio, aunque ratificó el asedio y la penetración olímpica de nuestros descuidados mares por parte de potencias enemigas desde siglos atrás, como adelantó aquella defectuosa y torpe escuadra inglesa en el ataque a la costa de Caracas en 1743<sup>183</sup>. Justo doscientos años después de la intentona del comodoro Knowles unos submarinos nazis hundieron los tanqueros que les dio la gana en pleno golfo de Venezuela y sus alrededores, dándonos un protagonismo derrotista apenas conocido en la 2ª Guerra Mundial<sup>184</sup>. Durante todo el siglo XX nuestro mar seguía siendo la residencia de una soberanía delgaducha, presente pero irrespetada a conveniencia por el contrario, justo como la insultaron aquellos primeros piratas que hacían sonreír a la reina Isabel de Inglaterra mientras se burlaban de los gobernadores españoles asentados en los litorales venezolanos. Quien dude de estas seculares inconsistencias soberanas observe el terreno salado que nos tomaron los extranjeros desde que Carlos V imperaba en Europa, hasta que los oficiales de la *Caldas* colombiana pusieron a prueba nuestra capacidad de respuesta militar una vez hollado nuestro sacrosanto golfo mientras fenecía la centuria pasada.

Todavía nos quedan respuestas por formular, a tono con la cultura colonial tardía. Ya creada la Capitanía General el país parece impulsar tímidas amenazas contra el aparato estatal, más que contra el encumbrado y divino rey. Las insurrecciones de diverso tamaño asoman la cabeza, pero no adoptan cuerpo definitivo, quizá porque el lado oscuro de la economía satisface a inmensas mayorías que medran en los recodos de la ley irrespetada por el mismo Estado controlador, acaso una circunstancia a disposición de una nación entera. Apreciable sector de la población pareció haberse acostumbrado a parcelar su conciencia debido a tanta riqueza que los vastos

---

<sup>183</sup> Vivas Pineda, *La aventura*, 316-332, 390.

<sup>184</sup> Luis Farage Dangel, “Operación Neuland: las acciones navales emprendidas por submarinos alemanes en aguas jurisdiccionales venezolanas, 1942-1944”, 248-271, y Javier Nieves-Croes, “El derecho internacional venezolano en la Segunda Guerra Mundial: los aspectos territoriales”, 204-210, en *Venezuela y la Segunda Guerra Mundial, 1939-1945*, (Caracas: Armada Bolivariana de Venezuela, 2010).

Gerardo Vivas Pineda

suelos producen. Aceptemos de una vez por todas que el poco cuerpo de nuestra institucionalidad terminó de angostarse con el paso del tiempo homogéneo dentro del cual la monarquía metropolitana insistía en repetirse. La Corona apuntalaba la ilegalidad endémica conjuntamente con la promulgación de las Leyes de Indias, reforzándolas con el arma de doble filo del monopolio y la ilusión reguladora de un continente donde había desde selvas inexpugnables hasta un polo antártico, cumbres blanqueadas y desiertos recalcitrantes, todo ello rodeado por el inabarcable mar donde se desenvuelve nuestro análisis, y donde la España hipertrofiada de espacios abarcó mucho y apretó poco. A pesar de que el propio océano impuso y sigue imponiendo, como corresponde a su invencibilidad geológica y secular, una indudable ventaja de navegación y posesión marítima a la Venezuela del Este sobre la Colombia del Oeste, y concediéndole a la patria de Bolívar la única soberanía marina verosímil en los procesos litigantes de la fronterología contemporánea, los repetidos diferendos han pasado una factura al país olvidadizo y despreocupado. La *hidrarquía* y el *maritorium* evidentes, ya establecidos conceptualmente por la academia, la investigación y la divulgación de los fenómenos marinos, decretan una realidad irrefutable: Venezuela ha sido marítimamente soberana hasta donde el propio océano lo ha permitido y promovido; el vecino occidental, por el contrario, enfrenta un reto acuático que se convierte en su propio enemigo y derriba sus ambiciones de una soberanía apócrifa por el Este, donde Guajira y golfo representan madres gemelas del gentilicio nacional gracias al decurso del acontecimiento oceánico. Histórica e hidrográficamente tal hecho asume la condición de sentencia definitiva.

## APÉNDICE 1

### RANGO DE OFICIALES EN LA MARINA MERCANTE DE LA COMPAÑÍA GUIPUZCOANA DE CARACAS (salario en pesos)

#### Oficiales Mayores

	RANGO	FUNCIÓN	SALARIO	
			MÁX.	MÍN.
1	Capitán	Comandante del buque.	75	37
2	Teniente	2º comandante del buque.	45	35
3	Alférez	Cadete en formación, aspirante al comando del buque	40	30

#### Oficiales Subalternos

	RANGO	FUNCIÓN	SALARIO	
			MÁX.	MÍN.
4	Piloto	Fija el rumbo de la travesía y dirige la navegación del buque.	37	18
5	Escribano	Registra por escrito todo cuanto sucede en el buque	30	30

6	Cirujano	Vela por la salud de la tripulación.	30	13
7	Capellán	Vela por la conservación de la fe católica en el buque.	30	30
8	Maestre	Administrador y gerente del buque	21	15
9	Contramaestre	Dirige la maniobra del buque mediante el manejo del velamen.	24	20
10	Condestable	A cargo de la artillería.	21	18
11	Guardián	Vigila la bodega y los paños del buque.	21	18
12	Carpintero	Vela por la integridad del casco del buque.	21	18
13	Calafate	Vela por la impermeabilidad del casco de la nave.	21	18
14	Dispensero	Vigila y administra las provisiones.	18	15
15	Tonelero	A cargo de los barriles donde se lleva la provisión de agua.	18	15

Gerardo Vivas Pineda

16	Cocinero	Prepara las raciones de comida para la tripulación.	16	12
17	Armero	A cargo de las armas blancas y de chispa.	13	12
18	Patrón de lancha	Jefe del bote o lancha del buque.	13	12
19	Mayordomo	A cargo de los pertrechos y municiones.	12	10

### 13. Fuentes

*Instrucción y ordenanzas que deberán observar los oficiales y gente que sirviere en los navíos de la Compañía R<sup>l</sup>. Guipuzcoana de Caracas: con explicación de el (sic) método, subordinación y policía con que lo han de ejecutar, San Sebastián (1728).*

“Salarios de la tripulación del navío San Ignacio de Loyola que se perdió en la isla de La Anegada”, 1742, AHNM Consejos 20.202.

#### *a. Fuentes documentales*

##### *i. AGI - Archivo General de Indias (Sevilla)*

Caracas 535, 784, 786, 925 al 932, 934 A y B, 935.

Santa Fe 577-A.

MyP Panamá 136-A, 262.

Contratación 2919.

Arribadas 12.

Indiferente 2406.

##### *b. AGS - Archivo General de Simancas*

DGR 2ª Remesa 568, 570-571 y 573.

Guerra 6799.

Gerardo Vivas Pineda

*c. AGG - Archivo General de Guipúzcoa (Tolosa – España)*

2/13/38.

2/22/72.

#### 14. Bibliografía

Aizpúrua, Ramón, *Curazao y la costa de Caracas: introducción al estudio del contrabando de la Provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana, 1730-1780*, Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1993.

Alfonso Mola, Marina, “La flota mercante de Indias en la legislación borbónica”, Sevilla: IX Congreso Internacional de Historia de América - Asociación de Historiadores Latinoamericanistas Europeos (AHILA), 1992.

Apestequi Cardenal, Cruz, *Piratas en el Caribe: corsarios, filibusteros y bucaneros, 1493-1700*, Madrid: Lunwerg Editores, 2000.

--- “Aproximación a la vida y obra de Gaztañeta” en *Antonio de Gaztañeta, 1656-1728*, San Sebastián: Museo Naval de San Sebastián–Diputación Foral de Guipúzcoa, 1992.

Aranda y Antón, Gaspar de, *Los bosques flotantes: historia de un roble del siglo XVIII*, Madrid: ICONA-Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1990.

Artiñano y Galdácano, Gervasio, *La arquitectura naval española (en madera): bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*, Madrid: edición del autor, 1920.

Baugh, Daniel, “Elements of Naval Power in the Eighteenth Century”, en John B. Hattendorf, *Maritime History: The Eighteenth Century and the Classic Age of sail*, vol. 2, Malabar: Krieger Publishing Company, 1997.

--- “Why did Britain lose command of the sea during the war for America?”, en Jeremy Black y Philip Woodfine (ed.), *The British Navy and the use of naval power in the Eighteenth Century*, Leicester: Leicester University Press, 1988.

--- *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton: Princeton University Press, 1965.

Gerardo Vivas Pineda

Bernecker, Walter et al., *Los Reyes de España: dieciocho retratos históricos desde los Reyes Católicos hasta la actualidad*, Madrid: Siglo XXI Editores, 1999.

Berry, Stephen R., *A Path in The Mighty Waters: Shipboard Life & Atlantic Crossings to The New World*, New Haven and London: Yale University Press, 2015.

Bethencourt, Antonio de, “La Guerra de la Oreja. El curso marítimo”, en *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Sondika: MARINVES, 1989.

Black, Jeremy, “Anglo-Spanish Naval Relations in the Eighteenth Century”, en *The Mariner’s Mirror*, vol. 77, N° 3, 1991.

Blake, Nicholas y Richard Lawrence, *The Illustrated Companion to Nelson’s Navy*, Mechanicsburg: Stackpole Books, 2000.

Blanco Carrero, Edgar, *Reflexiones sobre estrategia marítima en la era de la libertad de los mares*, Caracas: Editorial Panapo, 2004.

Blanes Marín, Tamara, “Caracterización tipológica de las fortificaciones coloniales del caribe español”, en *Anales del Caribe*, La Habana: Centro de Estudios del Caribe-Casa de las Américas, 1988.

Bolívar, Simón, *Obras Completas*, tres tomos, La Habana: Editorial Lex, 1950.

Bobbio, Norberto, Nicola Matteucci y Gianfranco Pasquino, *Diccionario de Política*, México: Editores Siglo XXI, 2000.

Bracho Palma, Jairo, *La defensa marítima en la Capitanía General de Venezuela (1783-1813)*, Caracas: Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares INEA, 2005.

--- *El derecho internacional marítimo en el mar de Venezuela (1700-1783)*, Caracas: Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares INEA, 2005.

Gerardo Vivas Pineda

Braudel, Fernand, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México: dos tomos, Fondo de Cultura Económica, 2005.

Briceño Monzón, Claudio, *El problema de la soberanía: su historia ante el siglo XXI*, Caracas: U.C.A.B.-U.S.B., 2007.

--- “Las fronteras occidentales de Venezuela: problema de seguridad y defensa civil y militar”, Caracas: *Montalbán*, (2004).

Britto García, Luis, *Demonios del mar: piratas y corsarios en Venezuela, 1528-1727*, Caracas: Fundación Francisco Herrera Luque, 1998.

Bühler, Johannes, *Vida y cultura en la Edad Media*, México: Fondo de Cultura Económica, 1983.

Burke, Peter, *Venecia y Ámsterdam: estudio sobre las élites del siglo XVII*, Barcelona: Gedisa Editorial, 1996.

Cal Martínez, María Consuelo, *La defensa de la integridad territorial de Guayana en tiempos de Carlos III*, Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1979.

Calderón Quijano, José Antonio, *Las defensas indianas en la Recopilación de 1680: precedentes y regulación legal*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispаноamericanos, 1984.

Carmichael, Gertrude, *The History of W.I. Islands of Trinidad and Tobago (1498-1900)*, London: Alvin Redman, 1961.

Cartay, Rafael, *Ideología, desarrollo e interferencias del comercio caribeño durante el siglo XVII*, Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1988.

Castillo Hidalgo, Ricardo, *Asentamiento español y articulación interétnica en Cumaná (1560-1620)*, Caracas: Academia Nacional de la Historia, 2005.

Gerardo Vivas Pineda

Castillo Lara, Lucas Guillermo, *Las acciones militares del gobernador Ruy Fernández de Fuenmayor (1637-1644)*, Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1978.

Castillo, Nicolás del, Bogotá: *La llave de las Indias*, Ediciones El Tiempo, 1981.

Cervera Pery, José, *La Marina de la Ilustración*, Madrid: Editorial San Martín, 1986.

Cipolla, Carlo, *Conquistadores, piratas y mercaderes: la saga de la plata española*, México: Fondo de Cultura Económica, 1999.

Cipolla, Carlo (ed.), *Historia económica de Europa (1) La Edad Media*, Barcelona: Editorial Ariel, 1979.

Coggins, Jack, *Ships and seamen of the American Revolution: vessels, crews, weapons, gear, naval tactics and actions of the War for Independence*, Harrisburg: Stackpole Books, 1969.

Cole, W.A., “Trends in Eighteenth-Century Smuggling”, en *The Growth of English Overseas Trade in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, London: Methuen & Co. LTD, 1969.

Cook, James, *Tres viajes alrededor del mundo: diarios de 1768 a 1780*, Barcelona: José de Olañeta, 2000.

Cuervo, Antonio, *Colección de Documentos Inéditos sobre la Historia y Geografía de Colombia*, Bogotá: Imprenta de Vapor, 1891, versión digital de Universidad Nacional de Colombia, <http://www.bdigital.unal.edu.co/5756/#sthash.t23s7mft.dpuf>

Chapman, Frederick, *Architectura Navalis Mercatoria*, facsímil de la edición de 1768, Londres: Adlard Coles Ltd., 1968.

Chaunu, Pierre, *Sevilla y América, siglos XVI y XVII*, traducción de Rafael Sánchez Mantero, Sevilla: Universidad de Sevilla, 1983.

Gerardo Vivas Pineda

Dauids, Karel, “The Diffusion of Navigational Knowledge: Comparative Approaches”, en John B. Hattendorf, *Maritime History: The Eighteenth Century and the Classic Age of sail*, vol. 2, Malabar: Krieger Publishing Company, 1997.

Davis, Ralph, *A Comercial Revolution: English Overseas Trade in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, London: The Historical Association, 1967.

*Diccionario de Autoridades*, Real Academia Española, tres vols., edición facsimilar de la de 1726, Madrid: Editorial Gredos, 1990.

Domínguez Ossa, Camilo, Hernando Salcedo Fidalgo y Luisa Martín-Merás Verdejo, (eds.), *Fidalgo, Joaquín Francisco: Derrotero y cartografía de la expedición Fidalgo por el Caribe neogranadino, (1792-1810)*, Bogotá: El Áncora Editores, 2012.

Donís Ríos, Manuel, “Soberanía y fronteras marítimas de Venezuela”, en *El problema de la soberanía: su historia ante el siglo XXI*, Caracas: U.C.A.B., 2007.

Eljury-Yúnez, Antonio, *Y así se rubricó la Independencia: la batalla naval del lago de Maracaibo*, Caracas: Comisión del Ministerio de la Defensa para el Sesquicentenario de la Batalla Naval de Maracaibo, 1973.

Exquemelin, Alexander, *Piratas de América*, Barcelona: Los Libros de Plon, 1982.

Fahl, Gundolf, *El principio de la libertad de los mares*, Madrid: Instituto de Estudios Políticos, 1974.

Farage Dangel, Luis, “Operación Neuland: las acciones navales emprendidas por submarinos alemanes en aguas jurisdiccionales venezolanas, 1942-1944”, en *Venezuela y la Segunda Guerra Mundial, 1939-1945*, Caracas: Armada Bolivariana de Venezuela, 2010.

Felice Cardot, Carlos, *Curacao Hispánico (Antagonismo flamenco-español)*, Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1973.

Gerardo Vivas Pineda

Fernández Duro, Cesáreo, *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid: Museo Naval, 1973.

Fernández González, Francisco, *Documentos para una historia de la construcción naval española y de las Indias*, Madrid: Asociación de Ingenieros Navales de España, 1992.

Fernández Sebastián, Javier y Juan Francisco Fuentes (dirs.), *Diccionario Político y Social del siglo XIX Español*, Madrid: Alianza Editorial, 2003.

*Flotas de Indias: el primer sistema de comunicación universal a través de sus naufragios*, Madrid: Quinto Centenario, 1992.

Fuentes Crispín, Nara, “El lugar del sujeto en la historia marítima del Caribe colonial. Estudio introductorio a las Memorias del Segundo Simposio Internacional de Historia Marítima en Colombia”, *El Sujeto en la Historia Marítima*, Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia ICANH, 2020.

--- *Atlas Histórico Marítimo de Colombia, siglo XIX*, comp., Bogotá: Comisión Colombiana del Océano CCO, 2016.

--- “Notas introductorias: trazando rumbos hacia Tierra Firme”, en *Atlas Histórico Marítimo de Colombia, siglos XVI-XVIII*, comp., Bogotá: Comisión Colombiana del Océano CCO, 2015.

García Franco, Salvador, *Historia del Arte y Ciencia de Navegar*, dos tomos, Instituto Histórico de Marina, 1947.

García Fuentes, Lutgardo, *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1980.

Georget, Henry y Eduardo Rivero, *Herejes en el Paraíso: corsarios y navegantes ingleses en las costas de Venezuela durante la segunda mitad del siglo XVI*, Caracas: Editorial Arte, 1994.

Gerardo Vivas Pineda

Goldrick, James y John Hattendorf (eds.), *Mahan is not enough: the proceedings of a conference on the Works of Sir Julian Corbett and Admiral Sir Herbert Richmond*, Newport: Naval War Collage Press, 1993.

Gómez, Carlos Alarico, *La amarga experiencia: el bloqueo de 1902*, Caracas: Ministerio de Educación, 1983.

González, Francisco José, *Astronomía y navegación en España, siglos XVI-XVIII*, Madrid: Editorial MAPFRE, 1992.

González del Campo, María Isabel, *Guayana y el gobernador Centurión (1766-1776)*, Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1984.

Grosio, Hugo, *De la libertad de los mares*, Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1979.

Guedea, Virginia, “Representación, legitimidad y soberanía. El proceso de independencia novohispano”, en Ivana Frasquet (coord.), *Bastillas, cetros y blasones: la Independencia en Iberoamérica*, Madrid: MAPFRE, 2006.

Guerra, François-Xavier, “De la política antigua a la política moderna: la revolución de la soberanía”, en François-Xavier Guerra et al., *Los espacios públicos en Iberoamérica: ambigüedades y problemas, siglos XVIII-XIX*, México: Fondo de Cultura Económica, 1998.

Guerrero, Carolina, “Idea de soberanía en el discurso constitucional venezolano (1811-1819): una aproximación”, en *El problema de la soberanía: su historia ante el siglo XXI*, Caracas: U.C.A.B.-Equinoccio, 2007.

Haring, Clarence, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, México: Fondo de Cultura Económica, 1979.

--- *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*, París–Brujas: Academia Nacional de la Historia de Venezuela, 1939.

Gerardo Vivas Pineda

Hattendorf, John, "Introduction", en John B. Hattendorf, *Maritime History: The Eighteenth Century and the Classic Age of sail*, vol. 2, Malabar: Krieger Publishing Company, 1997.

Hernández, Adriana, "Doctrina y gobierno en la conspiración de Gual y España. Una mirada desde el expediente judicial", en *Gual y España, la independencia frustrada*, Caracas: Fundación Empresas Polar, 2007.

Hernández Sánchez-Barba, Mario, "El Bicentenario de 1776: América y la estrategia de seguridad atlántica en el reformismo español", *Revista de la Universidad Complutense*, vol. XXVI, N° 107, enero-marzo (1977).

Herrera, Earle, *¿Por qué se ha reducido el territorio venezolano?*, Caracas: Ediciones de la Facultad de Humanidades y Educación, U.C.V., 1978.

Herrera, J. M. y M. Chapanoff, "Regional Maritime Context and the Maritorium: A Latin American Perspective on Archeological Land and Sea Integration", *J. Mari Arch* 12, 163-178 (2017). <https://doi.org/10.1007/s11457-017-9191-x>

Hood, Miriam de, *Diplomacia con cañones, 1895-1905*, Caracas: U.C.A.B., 1978.

*Instrucción y ordenanzas que deberán observar los oficiales y gente que sirviere en los navíos de la Compañía R<sup>l</sup>. Guypuzcoana de Caracas...*, San Sebastián [1728-1730].

Irwin, Domingo e Ingrid Mocett, *La marina británica y el bloqueo de las costas venezolanas, 1902-1903*, Caracas: Instituto Pedagógico de Caracas, 1987.

Johnson, Charles (Daniel Defoe), *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, Madrid: Valdemar, 2001.

Kennedy, Paul, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, London: Fontana Press, 1991.

Knight, R.J.B., "Changing Technologies and Materials", en John B. Hattendorf, *Maritime History: The Eighteenth Century and the Classic Age of sail*, vol. 2, Malabar: Krieger Publishing Company, 1997.

Gerardo Vivas Pineda

--- “The Atlantic Economies Before 1800”, en John Hattendorf, *Maritime History: The Eighteenth Century and the Classic Age of sail*, vol. 2, Malabar: Krieger Publishing Company, 1997.

Lambert, Andrew, *War at Sea in the Age of Sail*, New York: Smithsonian Books, 2005.

Lara Peña, Pedro José, *El Golfo de Venezuela*, Caracas: O. Ascanio Editores, 1998.

--- *Las tesis excluyentes de soberanía colombiana en el golfo de Venezuela*, Caracas: Editorial Ex Libris, 1988.

--- *Esquema del acervo de títulos jurídicos de propiedad soberana de la nación venezolana sobre la integridad del las aguas del golfo que lleva su nombre*, Caracas: Academia de Ciencias Políticas y Sociales, 1978.

Lavery, Brian, *Nelson’s Navy: the ships, men and organization, 1793-1815*, London: Naval Institute Press, 2000.

--- *The Colonial Merchantman Susan Constant, 1605*, London: Conway Maritime Press, 1988.

--- *The Ship of the Line: the development of the battlefleet 1650-1850*, London: Conway Maritime Press, 1983.

Le Goff, Jacques, *Tiempo, trabajo y cultura en el Occidente medieval*, Madrid: Taurus Ediciones, 1983.

López Piñero, José María, *El arte de navegar en la España del Renacimiento*, Barcelona: Editorial Labor, 1979.

Lyn Hilton, Sylvia, “El conflicto anglo-español sobre derechos de navegación en mares americanos (1729-50)”, *Revista de Indias*, N° 153-154, (1978).

Lynch, John, *España bajo los Austrias*, 2 vols., Barcelona: Ediciones Península, 1975.

Mahan, Alfred Thayer, *The Influence of Seapower upon History, 1660-1783*, New York: Dover Publications, 1987.

Gerardo Vivas Pineda

Manera Regueyra, Enrique et al., *El buque en la armada española*, Madrid: Editorial Sílex, 1981.

Marchena Fernández, Juan, *La institución militar en Cartagena de Indias, 1700-1810*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982.

Merino Navarro, José, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid: Fundación Universitaria Española, 1981.

Mogollón Vélez, José Jacinto, “Del río y sus playas”, en Nara Fuentes Crispín, comp., *Atlas Histórico Marítimo de Colombia, siglo XIX*, Bogotá: Comisión Colombiana del Océano CCO, 2016.

Morales Paúl, Isidro, *La delimitación de las áreas marinas y submarinas al norte de Venezuela*, Caracas: Academia de Ciencias Políticas y Sociales, 1983.

--- *Los nuevos principios del Derecho del Mar*, Caracas: Empresa El Cojo, 1974.

Naciones Unidas, *Manual de delimitación de fronteras marítimas*, Nueva York: División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, Oficina de Asuntos Jurídicos, 2001.

Nieves-Croes, Javier, “El derecho internacional venezolano en la Segunda Guerra Mundial: los aspectos territoriales”, en *Venezuela y la Segunda Guerra Mundial, 1939-1945*, Caracas: Armada Bolivariana de Venezuela, 2010.

Noel, Jesse, *Trinidad, provincia de Venezuela: historia de la administración española de Trinidad*, Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1972.

Norman Buckley, Roger, *The British Army in the West Indies: society and the military in the Revolutionary Age*, Gainesville: University Press of Florida, 1998.

*Noticias Historiales Prácticas de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Madrid, 1765.

Núñez, Enrique Bernardo, *Cacao*, ensayo y prólogo de Orlando Araujo, B.C.V., Caracas, 1972

Gerardo Vivas Pineda

Nweihed, Kaldone, *Frontera y límite en su marco mundial: una aproximación a la fronterología*, Caracas: Equinoccio, 1990.

--- *La vigencia del mar: una investigación acerca de la soberanía marítima y la plataforma continental de Venezuela dentro del marco internacional del derecho del mar*, Equinoccio, Caracas, 1973.

Ogelsby, J.C.M., “Las defensas españolas en el Caribe durante la guerra de 1739-1748”, en *Memoria del Tercer Congreso Venezolano de Historia*, Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1979.

--- “Spain’s Havana Squadron and the preservation of the balance of power in the Caribbean, 1740-1748”, en *Hispanic American Historical Review*, vol. XLIX, N° 3, (1969).

Ojer, Pablo, *Sumario Histórico del Golfo de Venezuela*, San Cristóbal: Universidad Católica del Táchira, 1984.

--- *El Golfo de Venezuela, una síntesis histórica*, Maracaibo: Corporación de Desarrollo de la Región Zuliana, 1983.

Olavarría, Jorge, *El Golfo de Venezuela es de Venezuela*, Caracas: Ernesto Armitano Editor, 1988.

Ortega Rincones, Eulides, *Historia del Resguardo Marítimo de Venezuela, 1781-1804*, Caracas: Academia Nacional de la Historia, 2003.

O'Scanlan, Timoteo, *Diccionario Marítimo Español*, edición facsimilar de la de 1831, Madrid: Museo Naval de Madrid, 1974.

Otero Lana, Enrique, “El curso marítimo español y sus limitaciones bélicas”, en *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval-Armada Española, 1999.

Gerardo Vivas Pineda

Ots Capdequí, José María, *Instituciones de Gobierno del Nuevo Reino de Granada durante el siglo XVIII*, Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1950.

Pares, Richard, *War and trade in the West Indies, 1739-1763*, Oxford: Clarendon Press, 1936.

Parker, Geoffrey, *La revolución militar: las innovaciones militares y el apogeo de Occidente, 1500-1800*, Barcelona: Editorial Crítica, 1990.

Peña Batlle, Manuel, *La isla de La Tortuga: plaza de armas, refugio y seminario de los enemigos de España en Indias*, Santo Domingo: Editora Taller, 1988.

Pérez-Mallaína, Pablo Emilio, *Política Naval Española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982.

Plá y Rave, Eugenio, *Construcción naval y madera (extracto del libro editado en Madrid el año 1880 «Tratado de Maderas de Construcción Civil y Naval»)*, Barcelona: Llagut, 1996.

Pockoc, Tom, *Battle for Empire: the very first world war, 1756-1763*, London: Michael O'Mara Books Limited, 1998.

Pope, Dudley, *The Black Ship*, New York: Henry Holt and Company, 1998.

Prieto, Carlos, *La minería en el Nuevo Mundo*, Madrid: Revista de Occidente, 1968.

Quijada, Mónica, “Las dos tradiciones. Soberanía popular e imaginarios compartidos en el mundo hispánico en la época de las grandes revoluciones atlánticas”, en Jaime Rodríguez O. (coord.), *Revolución, Independencia y las nuevas naciones de América*, Madrid: MAPFRE, 2005.

Rey, Juan Carlos, “El pensamiento político en España y sus provincias americanas durante el despotismo ilustrado”, en *Gual y España, la independencia frustrada*, Caracas: Fundación Empresas Polar, 2007.

Richmond, H., *The Navy in the War of 1739-48*, Cambridge: University Press, 1920.

Gerardo Vivas Pineda

Rodger, N.A.M., “The Exercise of Seapower and Its Challenges”, en John B. Hattendorf, *Maritime History: The Eighteenth Century and the Classic Age of sail*, vol. 2, Malabar: Krieger Publishing Company, 1997.

--- *The Wooden World: an anatomy of the Georgian Navy*, W.W. Norton & Company, New York, 1996.

Rubio Serrano, José Luis, *Arquitectura de las naos y galeones de las flotas de Indias, 1492-1590*, 2 vols., Málaga: Ediciones Seyer, 1991.

Rumeu de Armas, Antonio, “La Política Naval”, en *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Sondika: MARINVES, 1989.

Sellés, Manuel y Antonio Lafuente, “La formación de los pilotos en la España del siglo XVIII”, en *La ciencia moderna y el Nuevo Mundo*, Madrid: C.S.I.C., 1985.

Sellés, Manuel et al., “Astronomía y navegación”, en *Carlos III y la ciencia de la Ilustración*, Madrid: Alianza Universidad, 1989.

Serrano Mangas, Fernando, *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, Madrid: Banco de España, 1989.

--- *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1985.

Sobel, Dava, *Longitude: the true story of a lone genius who solved the greatest scientific problem of his time*, New York: Penguin Books, 1995.

Sourdis Nájera, Adelaida, “El Caribe colombiano en el siglo XIX: conformación geohistórica y política”, en Nara Fuente Crispín, *Atlas Histórico Marítimo de Colombia, siglos XVI-XVIII*, Bogotá: Comisión Colombiana del Océano CCO, 2015.

Stain, Stanley y Barbara, *Plata, comercio y guerra: España y América en la formación de la Europa moderna*, Barcelona: Editorial Crítica, 2002.

Gerardo Vivas Pineda

Stroup, Chris, “Buccaneers’ Breakout at Maracaibo”, *Military History*, (2006).

Suárez, Santiago Gerardo, *Las milicias, instituciones militares hispanoamericanas*, Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1984.

Suárez de Vivero, Juan Luis, *El nuevo orden oceánico: consecuencias territoriales*, Sevilla: Junta de Andalucía-Dirección General de Ordenación del Territorio, 1985.

Varela Marcos, Jesús, *Las salinas de Araya y el origen de la Armada de Barlovento*, Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1980.

Vila Masot, Oscar, *El Golfo de Venezuela: un estudio de los derechos que otorgan a Venezuela sus aguas históricas*, Caracas: Editorial Arte, 1990.

Vivas Pineda, Gerardo, “El héroe colectivo: tripulantes y pasajeros frente a las amenazas del océano, 1500-1800. Una contribución al estudio de los diarios de navegación”, en Nara Fuentes Crispín, *El sujeto en la historia marítima*, Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia ICANH, 2020.

--- “Neptuno en la Independencia: efectos del océano en escuadras, cruceros y campañas, 1810-1830”, en Gustavo Omaña (coord.), *Libro Conmemorativo de los doscientos años de Creación de la Corte de Almirantazgo en Venezuela*, Caracas: Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, 2019.

--- “Es posible la historia naval y marítima: lo nuevo, lo útil, lo polémico”, en *Rutas, embarcaciones y pueblos de mar, Memorias del 1<sup>er</sup> Simposio Internacional de Historia Marítima*, Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia ICANH, 2018.

--- “Neptuno en la Independencia: efectos del océano en escuadras, cruceros y campañas, 1810-1830”, en *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, N° 404, Caracas: (2018).

--- “La península regalada: el olvido marítimo en las negociaciones por la Guajira, 1833-1891”, en *Tiempo y Espacio*, N° 64, (2015).

Gerardo Vivas Pineda

--- “Piratas con permiso: el corsario guipuzcoano como delincuente”, Revista *El Desafío de la Historia*, año 2, N° 13, (2009).

--- “Botín a bordo: enriquecimiento ilícito en el corso guipuzcoano”, en *Itsas Memoria: revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, N° 5, (2006).

--- *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Caracas: Fundación Polar, 1998.

--- “Legiones de madera: la construcción naval al servicio de la Compañía Guipuzcoana de Caracas”, en *Itsas Memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, N° 2, (1998).

--- “La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas: los buques y sus hombres”, en *Los Vascos y América*, Bilbao: Fundación Banco Bilbao-Vizcaya, 1989.

Walker, Geoffrey, *Spanish Politics and Imperial Trade, 1700-1789*, London: MacMillan, 1979.

Windfield, Rif, *The 50-Gun Ship*, London: Chatham Publishing, 1997.

Yoris-Villasana, Corina, “Soberanía: aproximación histórica a un concepto medieval”, en *El problema de la soberanía: su historia ante el siglo XXI*, Caracas: U.C.A.B.-U.S.B., 2007.

Zapatero, Juan Manuel, *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, San Juan de Puerto Rico: Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1964.