

64

Julio-Diciembre, 2015

VOL XXXIII

ISSN: 1315-9496

Centro de Investigaciones Históricas Mario Briceño Iragorry

TIEMPO Y ESPACIO

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

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

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

LOS DESTRUCTORES CLASE NUEVA ESPARTA. ACERCAMIENTO A SU HISTORIA OPERACIONAL

Class destroyers Nueva Esparta. Approach to its operational history

José Gregorio Maita Ruiz Alférez de Navío de la Armada Bolivariana de Venezuela,
Licenciado en Historia por la Universidad Central de
Venezuela y esta destacado en la Dirección de Estudios
y Acervo Histórico de la Armada. Correo Electrónico:
josegremaruz@gmail.com

Recibido: 03/06/2014

Aprobado: 04/07/2014

Resumen: La historia está llena de ejemplos que muestran que el poder marítimo es crucial en el destino de las naciones, por lo que la armada de un país viene a ser mucho más que un simple instrumento de defensa; se trata de una institución capaz de proyectar el poder, la economía y la cultura de la nación a la que pertenece, en todo el mundo. De la misma forma, el alma y razón de ser de toda armada son sus buques, los cuales son mucho más que simples máquinas, son el hogar de sus tripulaciones, son seres vivientes, que al portar la bandera nacional, son muestras del país que navegan en el mar. De entre todos los buques de guerra que han pasado por la historia naval venezolana, destacan los Destructores Clase “Nueva Esparta”. Estos destructores son los barcos de combate de mayor tonelaje que ha tenido la República, marcaron una época de intenso desarrollo y modernización de la Armada nacional y tuvieron una vida operativa con muchos sucesos, siendo protagonistas de varios momentos que marcaron la historia de Venezuela. Los Destructores Clase “Nueva Esparta”, se construyeron en Gran Bretaña para Venezuela por solicitud del General Marcos Pérez Jiménez, pero ellos y sus tripulaciones tuvieron una actuación clave el 23 de enero de 1958. Más tarde, fueron protagonistas de los sucesos de El Porteñazo y tuvieron una menos conocida participación en la “Cuarentena” a Cuba durante la Crisis de los Misiles de 1962. Esta investigación, que está en desarrollo, busca descubrir detalles operacionales y divulgar su historia y los secretos de estas nobles máquinas de guerra, y



de los hombres que las tripularon y les dieron vida, protegiendo los intereses nacionales en nuestros espacios acuáticos.

Palabras claves: Barcos de Guerra, Historia Naval, Armada Venezolana, Defensa Nacional.

Abstract: History is full of examples that showing sea power is crucial to the fate of nations, so the navy of a country becomes much more than a simple instrument of defense; it is an institution able of projecting power, economy and culture of the nation that it belongs. In the same case, the soul and reason of being navy are their vessels, which are much more than simple machines, are the home of their crews, are living creatures to carry the national flag, are samples of the country sailing in the sea. Among all the warships that have passed through Venezuelan history, highlight “Nueva Esparta” Class Destroyers. These destroyers are the largest combat ships that have had the Republic; they marked an era of powerful development and modernization of the Navy and had a working life with many events, being the protagonists of several moments that marked the history of Venezuela. The “Nueva Esparta” Class Destroyers were built in Great Britain for Venezuela by request of General Marcos Perez Jimenez, but they and their crews had a key action in January 23rd, 1958. Later, they were protagonists of the events of “El Porteñazo” and had a lesser-known participation in the “Quarantine” to Cuba during the Missile Crisis of 1962. This research, which is in development, seeks to discover operational details and reveal their history and secrets of these noble war machines, and the men who crewed them and gave them life, protecting our national interests in aquatic areas.

Keywords: Venezuelan Warships, Naval History, Venezuelan Navy, National Defense.

1. Introducción

Antes de comenzar, se hace preciso explicar algunos puntos relacionadas con la clasificación de los buques de guerra en tipos y clases. Desde antes de la aparición de los buques a vapor, las naves —de guerra o mercantes— se han clasificado en diversos tipos según su tonelaje, armamento, propósito, etc. Los tipos de buques de guerra vigentes en la segunda mitad del siglo XX evolucionaron a partir de diseños aparecidos entre finales del siglo XIX y pocos años antes de la Segunda Guerra Mundial. A finales del

siglo XIX se perfeccionó un tipo de buque impulsado por vapor, pequeño, ligero y rápido, armado con torpedos autopropulsados que se reveló como una amenaza terrible para los mastodónticos acorazados y cruceros, los hasta entonces reyes del mar. Para dar caza a esta nueva amenaza, se diseñaron barcos ligeros y rápidos, bien armados, capaces de perseguir y destruir a los torpederos, de donde proviene el nombre de “destructor”. Con el desarrollo de los submarinos y la aparición de la aviación naval y los portaviones, los destructores recibieron la misión de escoltar a estos últimos, dotándoseles de armamento antiaéreo y antisubmarino.

Finalizada la Segunda Guerra Mundial, cuando se reveló la vulnerabilidad de los grandes acorazados y cruceros ante las nuevas armas (el submarino y el avión), y que lo primordial en la nueva guerra naval serían los portaviones, y su defensa, los destructores empezaron a ganar tonelaje y armamento, en una lenta transición que los llevó hasta los actuales destructores de la OTAN, Rusia y China, medianamente grandes, y poderosamente artillados con misiles. En los años 50, cuando fueron construidos los destructores Clase “Nueva Esparta”, se estaban dando los primeros pasos para convertir a los destructores en buques multipropósito que no solo escolten a los buques más grandes, sino que asuman mayor variedad de tareas, y cumplir con la guerra compuesta, que no era más que emplear en un mismo escenario respuestas a amenazas de superficie, submarinas y aéreas.

Por otra parte, los buques de guerra por lo general no son piezas únicas, sino que son construidos en series que pueden variar entre 2 o 3 hasta más de 100 unidades. A una serie de buques con igual diseño y características, construidos en secuencia planificada, se le denomina “clase”, y la misma suele llevar el nombre del primer buque construido o que entró en servicio para la armada o marina que los encarga o adquiere.^{1 2}

Así, la “Clase Nueva Esparta”, estuvo compuesta por tres destructores de igual diseño, construidos en Gran Bretaña para Venezuela, que tuvieron por nombre “Nueva Esparta” (D-11), “Zulia” (D-21) y “Aragua” (D-31).

¹ Martínez-Hidalgo y Terán, José María (Director). *Enciclopedia General del Mar*.

² Preston, Anthony. *Destroyers. An illustrated history*, pp. 186 - 219



2. Contexto histórico de su adquisición

En 1948 un grupo de militares pertenecientes a la Unión Patriótica Militar, y liderados por Marcos Pérez Jiménez y Carlos Delgado Chalbaud, entre otros, derrocan al presidente Rómulo Gallegos. Este grupo de militares tenía una interesante agenda política, marcada por la búsqueda del desarrollo material del país, especialmente de las Fuerzas Armadas, un nacionalismo fuerte y la defensa a ultranza de la soberanía e integridad territorial del país, recientemente lesionada por el tratado de límites entre Venezuela y Colombia de 1941. En dicho tratado Venezuela terminó de perder la península de la Guajira, además de abrir la puerta a más avances colombianos en el Golfo de Venezuela, hacia el archipiélago de Los Monjes y en los ríos fronterizos. Cuando López Contreras fue interpelado por el Congreso Nacional por haber aceptado tal tratado, alegó coacción militar colombiana; y es que en ese momento Colombia superaba a Venezuela en pie de fuerza en más de 2 a 1, además de una ventaja aún más amplia en aviación y artillería, sin contar la experiencia de haber derrotado a Perú en un conflicto armado en los años 30.³ (Nieves-Croes Aguirre, 2010, pp. 177-199)

Justamente, ese tratado, aceptado por el gobierno del General Eleazar López Contreras y luego por el del General Isaías Medina Angarita, fue una de las razones esgrimidas por este grupo, para el derrocamiento de Medina Angarita en 1945. Luego, alegando el sectarismo de Acción Democrática y su pretensión de politizar las Fuerzas Armadas, también derrocaron a Rómulo Gallegos.

Por aquellos años, Venezuela había adquirido cierta cantidad de material bélico de segunda mano, desecho de la Segunda Guerra Mundial, que si bien era un avance frente a lo tenido en las década anteriores, aún era insuficiente para lo defender la soberanía nacional frente a las amenazas que se cernían sobre ella. Para finales de los años 40, la espina dorsal de la escuadra venezolana la constituían siete corbetas de la Clase “Flower”, de fabricación canadiense, que habían demostrado su eficacia para la guerra antisubmarina en el Atlántico en la pasada conflagración mundial, pero que habían sido entregadas a Venezuela en pésimas condiciones, además de estar quedando obsoletas y no

³ Nieves-Croes, Francisco. XXXX, pp. 177-199.

ser suficientes para equilibrar la balanza frente a las pretensiones territoriales colombianas, amparadas en unas fuerzas armadas bien equipadas.⁴

Pero el nuevo gobierno militar ya tenía planes para eso, y justamente el entonces Capitán de Corbeta Oscar Gherzi Gómez, Comandante de las Fuerzas Navales —el componente naval de las FF.AA. venezolanas se llamaba en aquellos años “Fuerzas Navales”—, desarrolló un plan naval hacia 1949 que contemplaba la adquisición de varios destructores y submarinos, un crucero de batalla y un portaaviones.⁵

Es en ese contexto que se comienzan los trámites para adquisición de los destructores Clase “Nueva Esparta”. El General Iván Darío Jiménez comenta que Estados Unidos quiso ofrecer material de segunda mano, pero sus ofertas fueron rechazadas por Venezuela, y se licita la construcción de los tres destructores con la compañía Vickers Armstrong LTD, haciéndose las contrataciones el 24 de julio de 1951 y el 29 de junio de 1952. Según Jiménez, la Armada deja atrás su papel relegado y se equipara al Ejército.⁶

El tiempo no tardó en respaldar la visión de rearme de la Junta Militar, pues en 1952 Venezuela encaró de nuevo a Colombia en la Crisis de Los Monjes. Colombia mostró más claramente sus pretensiones sobre el archipiélago, llegando a realizar prácticas de tiro en el mismo y a enviar a sus unidades flotantes más destacadas. Fue necesaria entonces una respuesta militar venezolana de magnitud mayor, marcada por el envío de infantes de marina, cuatro corbetas y el uso de aviones para disuadir al país vecino y zanjar definitivamente el asunto de Los Monjes de forma beneficiosa para Venezuela.⁷

⁴ Rivero Blanco, Ramón. “Las Corbetas Clase Flower en la Armada de Venezuela” en http://www.fav-club.com/index.php?option=com_content&view=article&id=372:las-corbetas-clase-flower-en-la-armada-de-venezuela-&catid=20:armadas-y-sistemas-navales&Itemid=23 (Revisado online el 03 de septiembre de 2013, a las 02:00 pm)

⁵ CN Oscar Emilio Gherzi Gómez. “Modernización de la Armada desde el 30 de marzo de 1947 hasta el 10 de enero de 1958” en *Revista de la Armada*. N° 10, 24 de julio de 1986.

⁶ Jiménez Sánchez, Iván Darío. *Los Golpes de Estado desde Castro hasta Caldera*, p. 96.

⁷ Esser De Lima, Rolando. “Los Monjes” en http://www.fav-club.com/index.php?option=com_content&view=article&id=208:los-monjes-&catid=26:historia&Itemid=25 (revisado online el 03 de septiembre de 2013, a las 09:02 pm)



3. Estudio técnico de los buques

El avance del proyecto de los “Nueva Esparta” continuó: las quillas del “Nueva Esparta” y el “Zulia” fueron puestas el 24 de julio de 1951, y la del “Aragua” el 26 de junio de 1953. El 19 de noviembre de 1952 fue botado el “Nueva Esparta”, el 29 de junio de 1953 el “Zulia”, y el 27 de enero de 1955 el “Aragua”, entrando en servicio el 8 de diciembre de 1953 el “Nueva Esparta”, el 15 de septiembre de 1954 el “Zulia” y el 14 de febrero de 1956 el “Aragua”. Se trataba de buques excepcionales para aquel momento, lo último de la tecnología naval británica. Su impacto en la Armada sería proporcional a su poderío; el comentario del investigador norteamericano Robert Scheina resulta elocuente: (Scheina, 1987, pp. 217-218).

La armada venezolana también ha jugado un importante rol interpretando la voluntad política nacional. Antes de mediados de la década de 1950 no era más que una modesta fuerza costera, pero la prosperidad del país después de la Segunda Guerra Mundial y el cortejo del dictador Marcos Pérez Jiménez con los militares incrementó su poderío a un nivel nunca antes visto. En 1950 la Vickers-Armstrong of Barrow-in-Furness, Inglaterra, fue contratada para tres destructores de la clase Nueva Esparta... A diferencia de las adquisiciones de Venezuela en décadas anteriores, los buques eran totalmente modernos según los estándares mundiales, unidades de primera clase, nada descartables para las mayores potencias. Dieron a Venezuela más poder del que nunca había tenido.⁸

Los destructores Clase “Nueva Esparta” eran un desarrollo a partir de los destructores Clase “Battle” construidos para la Royal Navy durante la Segunda Guerra Mundial, pero con mejoras significativas en armamento, velocidad y electrónica. Eran buques de 2600 toneladas de desplazamiento, y 3300 a plena carga, de 122,5 m de eslora, 13,1 m de manga, y 4,8 m de calado. Contaban con la propulsión de dos turbinas Parsons alimentadas por calderas, que transmitían su poder de 50.000 CV a dos hélices. Alcanzaban una velocidad máxima de 34,5 nudos y tenían una autonomía máxima de 9260 km navegando a 11 nudos. Su armamento no era menos imponente: compuesto por 6 cañones

8 Scheina, Robert. *Latin America. A Naval History 1810-1987*, pp. 217 - 218

de 114 mm montados en tres torretas dobles —dos a proa y una a popa—, 12 cañones antiaéreos de 40 mm en 6 torretas dobles, 11 cañones antiaéreos de 20 mm, 2 tubos lanzatorpedos triples de 558 mm, 6 lanzadores de cargas de profundidad y 2 pistas de cargas de profundidad. Eran atendidos por una tripulación de 254 hombres. Contaban además con diversos tipos de sonar, radar y comunicaciones. Todo ello los convertía en naves de guerra, rápidas, poderosamente artilladas, y con capacidad para enfrentar diferentes amenazas, sobre todo aéreas y submarinas. De 1969 en adelante serían equipados con misiles antiaéreos Sea Cat, el primer sistema de misiles anti aéreos embarcados de la historia, dando comienzo a la era del misil en Venezuela. Eran pues barcos multipropósito, ideales para ser la nueva columna vertebral de la escuadra venezolana.

4. Historia operativa

Al haber servido entre 1953 y 1978, los destructores clase “Nueva Esparta” fueron testigos de décadas clave en la historia reciente de Venezuela. En el cuarto de siglo que sirvieron a la nación cayó la dictadura de Marcos Pérez Jiménez, se instaló el sistema bipartidista de Acción Democrática y COPEI, y surgió y fue derrotada la insurgencia armada del PCV y el MIR, marcada por las insurrecciones de “El Carupanazo” y “El Porteñazo”, donde los “Nueva Esparta” tuvieron una participación protagónica. El mismo año de estas insurrecciones, y bajo el signo de la Guerra Fría, el mundo tembló ante la posibilidad de una Tercera Guerra Mundial entre Estados Unidos y la Unión Soviética, cuando se dio la Crisis de los Misiles en Cuba. Y justamente, los “Nueva Esparta” participaron en la “Cuarentena” establecida sobre la isla caribeña por Estados Unidos, para impedir que siguieran llegando más misiles soviéticos. Los “Nueva Esparta” fueron testigos de la evolución técnica de la Armada, y de los cambios ocurridos en el país en general; pero también fueron testigos de la intensa evolución de la guerra naval en esos años, llegando a inaugurar la era del misil en Venezuela —con la instalación de los Seacat en 1969—, y teniendo que someterse a varias modernizaciones para mantenerse a tono con el desarrollo de la tecnología bélica naval. Se hace evidente que con el surgimiento del misil anti buque, comienza a declinar el protagonismo de la artillería naval.



5. La caída de Pérez Jiménez

Los destructores clase Nueva Esparta irrumpen en el acontecer político nacional en los días previos al 23 de enero de 1958, cuando sus tripulaciones, comandantes, y el líder naval CN Ricardo Sosa Ríos, conspiran contra la dictadura. El propio Sosa Ríos cuenta en su libro *Mar de Leva* que él y las tripulaciones estaban dispuestos a unirse al intento de golpe de la Fuerza Aérea, llegando a enviar autobuses a Caracas a recoger el personal y llegando a encender las calderas; pero que cuando se tuvo noticia del fallo del golpe, los buques regresaron a puerto y se disimuló todo aquel movimiento.⁹

Los hechos no llegaron hasta ahí, sino que en los siguientes días las tripulaciones de los “Nueva Esparta” se involucraron más en la conspiración, llegando a tener un papel decisivo, tal y como lo refieren Scheina y el General de División Iván Jiménez Sánchez, quien explica que el gobierno arrestó a muchos oficiales navales, que el 8 de enero ocurrió una salida de puerto no autorizada y que por orden del jefe del Estado Mayor General, G.B. (Ej.) Rómulo Fernández, la munición fue removida de los buques y llevada al arsenal.¹⁰ (Scheina, 1987, p. 221). Más adelante Scheina explica el plan:

Acorde con el plan, a las 1600 h del 22 de enero... ..los destructores Aragua y Zulia zarparon hacia Puerto Cabello a buscar munición. Después Pérez Jiménez ordenó a la fuerza aérea atacar, los aviones interceptaron a los buques en el mar pero no les dispararon. En Puerto Cabello, los destructores recibieron las municiones junto con el Batallón de Infantería de Marina N°1 y lo transportaron a las afueras de La Guaira.¹¹

El resto de la historia es bastante conocido ya: Pérez Jiménez trata de negociar con la Armada, el Contralmirante Wolfgang Larrazábal, Comandante de las Fuerzas Navales, es tajante en su negativa y el general tiene que abandonar el país. Ahora bien, lo que a menudo la historiografía ha pasado por alto es cómo la Armada fue protagonista del golpe, basada sobre todo en el poder de fuego y velocidad de sus nuevos destructores. En efecto, aunque vulnerables

⁹ Sosa Ríos, Ricardo. *Mar de Leva*, pp. 23-24.

¹⁰ Scheina, R. *Ob. Cit*, p. 221.

¹¹ *Ibidem*, p. 223.

al ataque de la aviación leal a Pérez Jiménez – si el dictador lograba mantener la aviación leal a él, cosa dudosa desde el alzamiento del 1º de enero, llevado a cabo ante todo por elementos de la aviación - , los destructores podían bloquear y controlar las costas del país, y además, trasladar rápidamente fuerzas insurgentes al Litoral Central, de donde podían marchar rápidamente a Caracas, mucho más rápido de lo que los blindados o cualquier otra unidad del ejército pudiera desplazarse para socorrer a Pérez Jiménez. El 23 de enero de 1958, al no producirse una movilización determinante de la aviación contra la Armada, la situación estratégica quedó totalmente contra la dictadura, y en esa situación, fueron trascendentales los destructores clase “Nueva Esparta”. Es interesante que la prensa del momento destacara mucho el papel de estos navíos en dicha jornada.^{12 13}

6. 1962: “El Carupanazo”, “El Porteñazo” y la “Cuarentena” a Cuba

Dejando de lado los orígenes y los detalles de “El Carupanazo” y “El Porteñazo”, que no son el objeto de este trabajo, pasaremos a estudiar el desempeño de los “Nueva Esparta” en dichos alzamientos.

Respecto a “El Carupanazo”, ocurrido entre el 4 y el 5 de mayo de 1962, tenemos que el Gobierno envió al destructor “Nueva Esparta” junto con el destructor General Morán —de la Clase Clemente—, los transportes T-13 “Los Monjes” y T-14 “Los Roques” con infantes de marina a bordo; con el objetivo de realizar un asalto anfibio sobre Carúpano si era preciso. La fuerza se concentró en Cumaná y estaba comandada por el CN José C. Seijas Villalobos. Los destructores de esta clase fueron la punta de lanza en el sofocamiento de “El Carupanazo”, aunque no tuvieron que realizar la proyectada operación anfibia, pues los insurgentes se rindieron sin mayor complicación al no cumplirse su expectativa de que más unidades militares se les unieran en el resto del país.

¹² “Un plan de acción conjunta fue puesto en práctica para derrotar a Pérez Jiménez. El comandante del destructor “Zulia” encabezaba el movimiento de las Fuerzas Navales” en *El Nacional*. 24 de enero de 1958. Año XV, N° 5175, p. 1.

¹³ “Buques que ayudaron a caída del dictador” en *El Universal*. 25 de enero de 1958. Año XLIX, N° 17.477, p-1



En cuanto a la actuación propiamente dicha de los destructores, solo tuvieron que hacer unos cuantos disparos rasantes sobre las instalaciones de la Infantería de Marina en Carúpano, más como intimidación que como un ataque real. Ahora bien, el hecho de que se enviara a los destructores “Nueva Esparta” a Carúpano, lo mejor que tenía la flota en aquella época, pudo tener también una finalidad política. Al enviar a los buques más poderosos, se demostraba la determinación del Gobierno por aplastar el alzamiento, al tiempo que se hacía ver al país que las mejores unidades navales le seguían siendo fieles.

Al mes siguiente se produjo la mayor insurrección del período en cuestión, cuando se alzó la Infantería de Marina en la Base Naval de Puerto Cabello. Aún Dentro del caos del alzamiento en Puerto Cabello, la participación de los destructores clase “Nueva Esparta” viene a ser algo que la historiografía tradicional ha dejado atrás, por lo que su reconstrucción resulta difícil. Sin embargo, contamos con por lo menos dos testimonios de primera mano; *Del Porteñazo al Perú*, escrito por el Capitán de Corbeta Víctor Hugo Morales —uno de los tres líderes de la insurrección— y el ya citado *Mar de Leva*, escrito por el Contralmirante Ricardo Sosa Ríos, quién para el momento de “El Porteñazo” era comandante de la Armada. *Mar de Leva* incluye una transcripción del informe presentado por el Capitán de Navío Jesús Carbonell Izquierdo, Comandante de la Escuadra, al Contralmirante Sosa Ríos; donde refiere los detalles de la insurrección dentro de la base. Revisemos este testimonio primero.

INFORME QUE PRESENTA EL CAPITÁN DE NAVÍO
JESÚS CARBONELL IZQUIERDO, COMANDANTE DE LA
ESCUADRA, ACERCA DE LOS SUCESOS ACAECIDOS CON
MOTIVO DEL ALZAMIENTO DEL BATALLÓN N° 2 DE LA
INFANTERÍA DE MARINA EN PUERTO CABELLO:

Viernes, 1º de junio de 1962

...Inmediatamente se hizo una apreciación de la operatividad de los buques de la Escuadra, llegando a la conclusión de que se encontraban en la siguiente condición:

- Destructor “Aragua” (D-31), operativo en La Guaira.
- Destructor “Nueva Esparta” (D-11), en dique seco.

- Destructor “Zulia” (D-21), en mantenimiento para el viaje a los Estados Unidos.
- Destructor “Almirante Clemente” (D-12), operativo con una caldera.
- Destructor “General Morán” (D-22), en iguales condiciones.
- Destructor “General Flores” (D-13), en mantenimiento progresivo (operativo)...

...A las 20:45 se ordenó al Destructor “Aragua” (D-31) que fondeara en la rada exterior y a todos los buques que estaban en puerto que permanecieran en Rol de Defensa Inmediata...

Sábado, 2 de junio de 1962

... - Destructores “Zulia” (D-21) y “Flores” (D-13), procedían con remolcadores a fondearse en la rada exterior...

...En esos momentos, aproximadamente a las 11:00 horas, pudimos observar y oír los disparos que con los montajes de 40 efectuaban los buques sobre las instalaciones de la Infantería de Marina para hacerlos deponer su actitud insurreccional. Estos buques estaban bajo el mando del Cap. Nav. Miguel Benatuil, quien se había embarcado en el Destructor Morán, formando un Grupo de Tarea y asumiendo así el Comando de la Escuadra, mientras permanecía detenido el suscrito...

...Un marinero del Zulia, aproximadamente a las 24:00 horas, se presentó con el radiograma No. 384, firmado por el Tte. Fta. Piccardo Román, dirigido a la Comandancia General de la Marina y con información para todos los buques, el cual textualmente dice así:

El Destructor Zulia fiel a las causas que sus tripulantes consideran las más justas ha decidido mantener una actitud neutral consideran K nuestra Armada se halla empeñada en una lucha fratricida que de ser nuestro buque blanco del fuego de otra unidad preferimos antes hundirnos con él a permitir que nuestros cañones tomen parte en tal lucha K nos empeñaremos en evitar todo derramamiento de sangre K...

Domingo, 3 de junio de 1962

...Se comunicó a Caracas, aproximadamente a las 03:00 horas, el estado de la situación y especialmente notificándole que el Zulia estaba en estado de rebeldía...



... A las 08:00 horas se le pasó un radiograma visual al Zulia con el siguiente texto: “Base recapturada su totalidad K Oficiales Buque debe rendirse incondicionalmente sin armas este Comando”, contestando ellos el siguiente mensaje:

Se agradece enviar un Oficial Superior del Comando de la Escuadra a esta unidad fin parlamentar garantizamos su seguridad.

En esos momentos el Zulia se encontraba rodeado por personal leal bajo el mando del Cap. Cta. Melecio Delgado en expectativa de cualquier acción que pudiera tomar.

A las 08:05 se le pasó el siguiente mensaje visual:

Resuyo fin evitar derramamiento de sangre K o una pérdida valiosa de nuestra Armada K deben rendirse incondicionalmente que de acuerdo mi mensaje anterior K peso de responsabilidad que ocurra al Buque recaerá sobre ustedes K exijo respuesta inmediata K deben presentarse este Comando K Tf. Fermín Castillo K Tf. Antonio Piccardo K Tf. Juan Medina y An. Otoniel Piccardo.

Se comunicó al Comando General de la Marina y recomendó que se tratara de parlamentar antes de tomar una decisión que pudiera causar daños al buque y al personal de él que no estuviera comprometido. En consecuencia, a las 09:20, se le envió el siguiente mensaje visual:

Este Comando enviará Oficial a parlamentar al extremo de muelle donde ha de encontrarse Oficial de ustedes solo...

...A las 11:00 horas se le puso un radiograma a todas las Unidades informándoles que la Base estaba completamente recuperada y que los Oficiales Fermín Castillo, Antonio Piccardo, Juan Medina y Otoniel Piccardo, quienes se encontraban en el Zulia, habían depuesto su actitud de amotinamiento.¹⁴

Según el informe del Capitán de Navío Carbonell Izquierdo, los rebeldes solo pudieron controlar un destructor Clase “Nueva Esparta”: el “Zulia”, que para su mal, estaba con su capacidad seriamente limitada, al estar amarrado al muelle y sin posibilidad de moverse. Revisemos ahora el testimonio del Capitán de Corbeta Víctor Hugo Morales junto con lo relatado por el historiador naval norteamericano Robert Scheina.

¹⁴ Sosa Ríos, Ricardo. *Mar de Leva*, pp. 80-81

Según Scheina¹⁵, a las 3 pm del 1º de junio Sosa Ríos llamó a Carbonell Izquierdo para informarle que la Infantería de Marina y la Guardia Nacional en el Litoral Central y Puerto Cabello iban a alzarse. El Contralmirante Sosa Ríos además envió al Capitán Carbonell a Puerto Cabello a mantener el orden y la lealtad de la flota. El Capitán de Navío Carbonell Izquierdo llegó, le informó la situación al Comandante de la 1era División de Destructores, Capitán de Navío Andrés Oswaldo Moreno Piña. Toda la flota fue puesta en alerta. Más tarde, poco antes de las 7 pm, el almirante Sosa Ríos ordenó enviar a todo el personal a sus cuarteles y poco después ordenó a todos los buques prepararse para un ataque aéreo.

Víctor Hugo Morales relata:

...(el viernes 1º de junio de 1962)...A las 05.45 h se acercó un oficial del batallón hasta el portalón y le dijo a un suboficial nuestro que le comunicara al resto que la Base estaba tomada y que podían proceder a tomar el buque. El oficial de guardia, que no era de los comprometidos, se encontraba en el puente de mando y vio a la residencia de los oficiales de la Base rodeada por tropas de infantería de marina y, pareciéndole raro, se lo comunicó al Comandante del Buque, capitán de navío Miguel Benatuil, quien de inmediato ordenó al personal que ocupara sus puestos.

Es necesario aclarar que la gente que teníamos comprometida en el buque, debido al acuartelamiento perdió todo contacto con las otras unidades... Además esperaban, según lo convenido, la presencia de los tenientes de fragata Carlos Fermín y Antonio Piccardo para actuar.¹⁶

Scheina presenta los siguientes hechos:

A las 1530 el destructor Almirante Clemente se movió de nuevo contra los rebeldes en la base naval con sus cañones de 40 mm. Morales Monasterios, quién había abordado al destructor Zulia, radió que si la fragata no cesaba el fuego el Zulia respondería con sus cañones de 4,5 pulgadas. En pocos minutos los cañones de los destructores quedaron en silencio...

¹⁵ Scheina, R. *Ob. Cit.*, p. 226.

¹⁶ Morales, Víctor Hugo. *Del Porteñazo al Perú*, p. 61.



...A las 0200 en la madrugada del domingo, 3 de junio, Carbonell Izquierdo pidió permiso al comandante de la armada para que los destructores Almirante Clemente y General Morán dispararan sobre el Castillo Libertador. Sólo dos horas antes el capitán había informado que los rebeldes controlaban el destructor Zulia.¹⁷

Lo relatado por Morales sobre este episodio es interesante:

... el Clemente estuvo todo momento fuera del alcance de las baterías del Zulia, que podía disparar su artillería aunque no pudiera maniobrar. Sin embargo, se les envió un radiograma que decía lo siguiente: “COMUNICAMOSLE QUE ESTÁN CAUSANDO GRANDES DESTROZOS SIN NECESIDAD. EN CASO PERSISTIR BOMBARDEO CONTESTAREMOS EL FUEGO”. A partir de ese momento no volvieron a acercarse ni disparar.¹⁸

Aunque Morales dice que el “Clemente” nunca estuvo a tiro, el mismo mapa que su libro presenta, con las posiciones del “Clemente” y el “Zulia” en la base, mapa que además también aparece en la prensa y otras obras sobre el tema con las mismas posiciones, muestra que el “Clemente” sí estuvo a tiro del “Zulia”, separados apenas por unos 4 km, y el brazo de tierra que alberga la base naval. Las armas principales del Zulia, de 114 mm, fácilmente habrían alcanzado al “Clemente” destrozándolo en una sola andanada, aunque los disparos habrían devastado la base en el proceso.

Scheina relata así el final de la rebelión del “Zulia”:

A las 0630, mientras tropas del ejército estaban haciendo un lento progreso a través de las calles, los aviones de la fuerza aérea atacaron a los rebeldes en el Fortín Solano con cohetes y ametralladoras. A las 0800 h marineros leales rodearon el Zulia, el cual estaba aún atracado, y Carbonell Izquierdo exigió al destructor su rendición incondicional. Una hora y media después el Teniente Antonio Piccardo, líder de los rebeldes en el destructor, se rindió.¹⁹

¹⁷ Scheina, R. *Ob. Cit.*, pp. 231-232.

¹⁸ Morales, V. *Ob. Cit.*, p. 71.

¹⁹ Scheina, R. *Ob. Cit.*, p. 232.

La rebelión del “Zulia” durante “El Porteñazo”, fue eclipsada en la historiografía por la encarnizada lucha en las calles de Puerto Cabello y en el Fortín Solano, pero sin embargo fue un hecho crucial. Fue la fortuita – para el Gobierno - situación tan limitada de los destructores “Zulia” y “Nueva Esparta” la que minimizó el poder de fuego de los insurrectos. Resulta evidente que al haber planeado el alzamiento en Puerto Cabello, los rebeldes pretendían apoderarse de la Escuadra, especialmente de los destructores Clase “Nueva Esparta”. De haberlo logrado, se habrían hecho con un impresionante poder artillero y antiaéreo, causando una lucha aún más encarnizada e intensa, y quizá teniendo el poder necesario para animar a más unidades militares del país a unírseles.

El año 1962 traería más situaciones comprometidas para los destructores Clase “Nueva Esparta”. En octubre estalló la Crisis de los Misiles en Cuba, cuando los norteamericanos descubrieron que los soviéticos estaban instalando misiles nucleares en dicho país. Estados Unidos procedió a establecer una “cuarentena” sobre la isla (en realidad un bloqueo naval), para evitar que siguieran llegando misiles a Cuba, y también para responder al desafío soviético, siendo el momento más peligroso de toda la Guerra Fría.

Estados Unidos convocó una reunión de la OEA donde logró el apoyo a sus medidas sobre Cuba, además de la participación de fuerzas navales latinoamericanas, incluida Venezuela. En el marco de dicha reunión, se estableció que las fuerzas latinoamericanas operarían bajo el comando de la OEA, encabezadas por el Contralmirante John A. Tyree, comandante en jefe de la Flota del Atlántico; él dirigiría la recién creada Fuerza de Tareas 137, que integraba buques de Venezuela, Estados Unidos y Argentina.²⁰

La Fuerza de Tareas 137 se concentró en Trinidad, y recibió la misión de conducir una operación de cuarentena en los pasos de las Antillas Menores, para cortar los envíos y prevenir la llegada de más armas soviéticas a Cuba. El “Zulia”, al mando del CN Benatuil Guastini, y el “Nueva Esparta”, al mando del CF Luís J. Ramírez, patrullaron entre Venezuela y Grenada. El destructor argentino “Rosales”, al mando del CF Carlos F. Peralta, cubrió el área de Dominica a Guadalupe; el otro destructor argentino, el “Espora”, al

²⁰ <http://www.ussmullinnix.org/1962Cruise.html> (Revisado online el 08 de abril de 2014, a las 08:00 pm).



mando del CF Julio O. Vázquez, patrulló el paso de Guadalupe y la zona alrededor de Monserrat. La parte más septentrional correspondió al destructor norteamericano “Mullinix”.

La Fuerza de tareas 137 estuvo activa hasta el 20 de noviembre, cuando el Presidente Kennedy ordenó finalizar la “cuarentena”. 153 barcos fueron observados y reportados, 31 de ellos por el “Nueva Esparta” y 40 por el “Zulia”. La fuerza fue formalmente disuelta el 24 de diciembre.²¹ Un último desafío encararía esta clase, cuando en febrero de 1963 un grupo de guerrilleros de las FALN secuestró al mercante MN “Anzoátegui”, y el “Nueva Esparta” emprendió su persecución hasta Brasil.

7. Otras misiones y conclusión

La historia de los destructores Clase “Nueva Esparta” no se limitó sólo a convulsiones políticas internas, al contrario. Explorando las Memoria y Cuenta del Ministerio de Defensa, encontramos que los tres buques cumplieron muchas misiones de carácter diplomático, entrenamiento de personal y ejercicios navales internacionales. Ya en 1957 el “Nueva Esparta” realiza su primera visita diplomática, a República Dominicana, entre el 31 de enero y el 4 de febrero, generando gran impacto en la prensa local. Esta visita se realizó en el transcurso de su primer crucero de instrucción para cadetes, en el que tocaron puertos en República Dominicana, Cuba, Guatemala y Estados Unidos.

En 1959 el “Nueva Esparta” y el “Zulia” viajaron a los astilleros de la Vickers-Armstrong en Barrow-in-Furness para unas reparaciones mayores, llevando consigo una gran cantidad de personal para realizar variados cursos en áreas como armamento, ingeniería, señales, información de combate, marinería, maniobras, electricidad, entre otras, totalizando más de 280 hombres en formación, entre oficiales, suboficiales, sargentos y tropa. Simultáneamente se llevaron a cabo cursos en el Reino Unido, Estados Unidos y Perú, en áreas como Comando y Estado Mayor Naval, ingeniería electrónica o artillería, todos para oficiales, y con una duración de diez meses a dos años. Destaca el curso de Sonar en Key West, Estados Unidos, planeado especialmente para las tripulaciones de los destructores Clase “Nueva Esparta”, y que probablemente

²¹ Scheina, R. *Ob. Cit.*, pp. 175-180.

fue el primer curso en sonar hecho por personal naval venezolano en el exterior. Se complementaría con cursos de radares realizados en 1960 en Norfolk (Reino Unido) y Great Lakes (Estados Unidos), muy probablemente también los primeros de su tipo para personal naval venezolano.

En 1960 la Escuadra es reorganizada en tres divisiones de destructores, tocándole al “Nueva Esparta” comandar la primera, al “Zulia” la segunda, y al “Aragua” la tercera, de donde derivan sus matrículas D-11, D-21, y D-31 respectivamente. La letra indicaba que eran destructores, el primer número indicaba la escuadra, y el segundo su posición en la misma. 1961 fue un año bastante activo para estos buques, participando en las UNITAS II, y pasando por una reparación general. Además al “Nueva Esparta” y el “Zulia” se les instalaron teléfonos submarinos UQC, mientras que al “Aragua” se le amplió el sistema de comunicaciones tácticas UHF. Toda la década del 60 estaría marcada por una intensa actividad en cuanto a cruceros de instrucción y ejercicios navales nacionales e internacionales. Sus actividades irían disminuyendo gradualmente hacia los años 70, producto del desgaste natural de los buques, así como también a constantes averías causadas por impericia del personal o mantenimiento poco adecuado; tal y como lo evidencia la larga estadía del “Aragua” en el Reino Unido entre 1965 y 1968 debido a reparaciones. En 1969 el “Nueva Esparta” pasó su modificación definitiva, cuando se le instalaron misiles antiaéreos Sea Cat, dando comienzo a la era del misil en Venezuela; es decir, los primeros sistemas de misiles que se usaron en Venezuela, los portaron los destructores Clase “Nueva Esparta”.

Para el final de su vida útil, los tres destructores de la Clase “Nueva Esparta” había participado en cuatro situaciones de crisis interna, como la intentona golpista del 1º de enero de 1958, el derrocamiento de Pérez Jiménez el 23 de enero de 1958, “El Carupanazo” y “El Porteñazo” en 1962, y la persecución al MM “Anzoátegui” en 1963. Así mismo habían participado en la operación internacional que efectuó la “cuarentena” a Cuba en 1962 durante la Crisis de los Misiles. Participaron en 11 ejercicios navales internacionales tales como los UNITAS, Caribe, Springboard y Venbritex junto a las armadas norteamericana, colombiana y brasileña; y participaron también en 6 ejercicios navales nacionales. Para cuando salieron de servicio, habían cumplido 17 cruceros de instrucción para cadetes, llevando el pabellón nacional por aguas del Caribe, Norteamérica, Europa y Sudamérica.



Los destructores Clase “Nueva Esparta” realizaron más de tres grandes viajes para mantenimiento mayor y reparaciones en Estados Unidos y Reino Unido, y sus tripulaciones efectuaron más de 26 cursos de formación y capacitación en áreas tan diversas como sonar, radar, armamento o ingeniería electrónica, formándose centenares de hombres. Así mismo, estos buques participaron en al menos tres grandes actos protocolares nacionales, tales como el Día de la Marina o la inauguración del Puente Rafael Urdaneta en Maracaibo; además de cumplir más de cuatro visitas o actos diplomáticos en el exterior, entre los que destacan la visita a República Dominicana en 1957, la Conmemoración del Sesquicentenario de la Muerte del Almirante Luis Brión en Curazao en 1971 y el Bicentenario de la Independencia de Estados Unidos en 1976.

Evidentemente, hacer un balance del impacto, de la huella que los destructores Clase “Nueva Esparta” es realmente difícil. Su vida operacional fue bastante larga, y en conjunto cumplieron gran cantidad y diversidad de tareas. Sin embargo, podemos afirmar que los destructores Clase “Nueva Esparta” marcaron un antes y después en la historia de la Armada venezolana, dando inicio a una nueva etapa de gran desarrollo de la misma, de introducción, manejo y familiarización de nuevas tecnologías, de reafirmación de la soberanía del Estado venezolano en sus espacios marítimos y de proyección de poder naval. Bien podríamos cerrar con las palabras del CN Ricardo Rhuma Ríos, uno de los últimos comandantes del “Aragua”, en entrevista realizada el 18 de diciembre de 2013:

Los destructores Clase “Nueva Esparta” son los padres de la Armada moderna.