

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

ESCUADRA VENEZOLANA EN TIEMPOS DE CASTRO (1902-1903)

Venezuelan squad in times of Castro (1902-1903)

Alexis Palencia Hernández Alférez de Navío - Armada Bolivariana, Jefatura del Estado Mayor General, Dirección de Estudios y Acervo Histórico Naval de Venezuela. Correo Electrónico: emgdeahn@gmail.com.

Recibido: 11/07/2014

Aprobado: 12/08/2014

Resumen: En los albores del siglo XX la marina de guerra venezolana interviene en diferentes conflictos que revelan su vulnerabilidad, entre ellos se destacan los combates navales durante la “Revolución Libertadora”, y el bloqueo naval a las costas venezolanas (1902-1903). Estas guerras fueron organizadas por caudillos locales y monopolios extranjeros como la Compañía Francesa de Cable Telegráfico en coordinación con la Agencia Havas y la New York and Bermúdez Company en plena correspondencia con los gobiernos de Alemania, Inglaterra e Italia, quienes al ver en riesgo sus intereses en Venezuela durante el gobierno de Cipriano Castro, iniciaron una campaña informativa que tenía como objetivo generar un ambiente de completa inestabilidad; incentivando levantamientos que favorecieran a los grupos desafectos al régimen impuesto por la Revolución Restauradora, todo esto en su afán de liquidar la administración de Cipriano Castro. Esta investigación intenta evaluar las agresiones navales contra Venezuela durante el gobierno de Cipriano Castro, y analizar la participación de la *Escuadra Restauradora* en aquellos conflictos, además se propone contribuir al proceso de reflexión de la población venezolana, sobre la importancia de la historia y su influencia para la toma de decisiones en el ámbito económico, político y militar, alertando la necesidad de estar siempre preparados para la defensa nacional.

Palabras claves: Bloqueo de 1902, historia naval, Cipriano Castro.



Abstract: In the early twentieth century Venezuelan Navy is involved in various conflicts that reveal their vulnerability, among them are the naval battles during the “Liberating Revolution” and the naval blockade of the Venezuelan coast (1902-1903). These wars were organized by local warlords and foreign monopolies like the French Cable Company Telegraph in coordination with the Havas Agency and the New York and Bermudez Company in full correspondence with the governments of Germany, England and Italy, who saw its interests at risk in Venezuela under President Cipriano Castro, launched an information campaign aimed to create an atmosphere of complete instability; surveys incentives and favoring disaffected groups Restorative Revolution, all in an effort to settle the administration of Cipriano Castro. This research attempts to evaluate naval attacks Venezuela under President Cipriano Castro, and analyze participation in conflicts Restorative Squad also intends to contribute to the reflection process of the Venezuelan population, the importance of history and its influence for decision-making in economic, political and military level, alerting the need to always be prepared for the national defense.

Keywords: Block 1902, Venezuelan Naval, Cipriano Castro.

1. Introducción

Venezuela irrumpió en el siglo XX sin resolver las contradicciones políticas, económicas y sociales que se habían generado desde el mismo momento de su independencia. El siglo XIX estuvo marcado por un difícil proceso de transición en el que se definían las cuotas de poder entre la oligarquía financiera y el caudillo de turno, en un país cuyo sustento económico dependía de la producción y exportación de rubros agrícolas, contando con una población predominantemente campesina. A finales del período decimonónico se intensifica la actividad minera venezolana, diversificando de ese modo la economía del país, esto devino en la firma de concesiones con los principales trust y monopolios existentes en aquel momento, dichos carteles encontraron en Venezuela una sustancial fuente de ingresos, hecho que corresponde a un antecedente inmediato del sistema capitalista del siglo pasado y dio inicio a un nuevo proceso de colonización. Esta situación se consolidaría durante el gobierno del general Juan Vicente Gómez con la explotación petrolera.

En el año 1899 triunfó la *Revolución Liberal Restauradora* liderada por el general Cipriano Castro. A partir de ese instante inicia una etapa de

reorganización y modernización del Ejército y la Marina de Guerra con el claro objetivo de fortalecer la posición del gobierno. En este sentido, se incorporan unidades construidas especialmente para la guerra naval y se adquiere mayor conciencia sobre la importancia de poseer una armada y los medios necesarios para su mantenimiento, a fin de garantizar la conquista de los objetivos en tierra.

En los primeros años del siglo XX, la marina de guerra venezolana intervino en diversos conflictos, con la finalidad de proteger al gobierno establecido por Cipriano Castro y resguardar la integridad territorial garantizando la soberanía nacional. Ejemplos de esto lo constituyen el combate naval de Río Hacha (1901) los intentos de desembarco del buque *Ban Raigh*, que alentaba La *Revolución Libertadora*, el Bloqueo Naval al que fue sometida Venezuela por una escuadra en la que participaron Alemania, Inglaterra e Italia en acción conjunta (1902-1903) y la Batalla de Ciudad Bolívar (1903).

2. Geopolítica Mundial en los Albores del Siglo XX

Las últimas dos décadas del siglo XIX fueron una fase de intensa expansión territorial de los principales Estados europeos. Lenin citando a John Hobson, señala que Inglaterra adquirió durante ese período 3.700.000 millas cuadradas con una población de 57 millones de habitantes; Francia, 3.600.000 millas cuadradas con 36,5 millones de habitantes; Alemania, 1.000.000 de millas cuadradas con 14,7 millones de habitantes; Bélgica, 900.000 millas cuadradas con 30 millones de habitantes; Portugal, 800.000 millas cuadradas con 9 millones de habitantes.¹

El crecimiento acelerado de estas naciones ocurre durante la Segunda Revolución Industrial. Período en que se materializan importantes innovaciones tecnológicas en materia de navegación, es decir, se define la transición del buque de vela al vapor y la construcción de acorazados, esta situación influyó marcadamente en la proyección de las hegemonías del mundo, tal fue el caso de Inglaterra, que mantuvo su posición como primera potencia comercial y naval de la época.

¹ Lenin, V. *El Imperialismo: Fase Superior del Capitalismo*. Pekin. Ediciones en Lenguas Extranjeras. 1966 pp. 96-97



Durante esta época contrastan marcadamente los adelantos tecnológicos con los avances diplomáticos, lo cual se manifiesta por la práctica de la “gunboat diplomacy” (diplomacia de cañoneros) definida como “...el uso o la amenaza del uso de una fuerza naval por parte de una potencia, contra una nación más débil, en caso de una disputa internacional para hacer valer sus derechos”²

Desde finales del siglo XIX “Venezuela se transformó en un país apetitoso para el imperialismo europeo”³ si bien no se tenía pleno conocimiento del potencial energético (petrolero) ya existían antecedentes de las intenciones de los ingleses para la extracción de oro en Guayana.

En el año 1899 Venezuela fue despojada de 159.500 km² correspondientes al territorio de Guayana⁴ el mismo marco en el que las grandes potencias extranjeras se repartían el mundo como aves de rapiña. Al mismo tiempo, los alemanes realizaban grandes inversiones en el sistema ferroviario de Venezuela y no tardaron en demostrar su interés por la Isla de Margarita para la construcción de una base naval en vísperas de la construcción de canal de Panamá. Así las cosas, no faltarían maniobras impulsadas desde el exterior para sacar provecho de las ventajas geográficas y las riquezas minerales que posee Venezuela, bien fuera por medios diplomáticos o financiando revueltas para instaurar gobiernos que rindieran cuentas a los intereses de las grandes potencias.

Estos mismos hechos develaron el verdadero interés de los Estados Unidos de América por participar en la “defensa” de Venezuela a través de figuras de mediadores norteamericanos, cuyas decisiones, hay que indicar, nunca favorecieron a la integridad del territorio nacional. Así como la activación de la *Doctrina Monroe* tampoco respondía a los intereses de los venezolanos, sino más bien a una medida de prevención ante la amenaza que representaba la presencia permanente de Alemania e Inglaterra en la retaguardia de Estados Unidos.

² Cable James. *Gunboat Diplomacy Political Applicationsoflimited Naval Forces*. Londres. Editorial Chattoand Windus. 1977 p. 23

³ Blanco Carrero Edgar. *Reflexiones sobre estrategia marítima en la era de la libertad de los mares*. Caracas Editorial Panapo. 2004 p. 54.

⁴ Sureda Delgado Rafael. *Venezuela y Gran Bretaña Historia de una Usurpación*. Caracas UCV, 1980 p. 32

Evidentemente el colonialismo europeo representó una amenaza para la supervivencia de la nación venezolana, sin embargo existían otros elementos de la política interna venezolana que ponían en igual peligro la consolidación de la república, y es que desde el mismo momento en que Venezuela firmaba su independencia iniciaban las pugnas por el poder. Años más tarde aumentan las intrigas entre los gobernantes de República de Colombia y la muerte del Libertador Simón Bolívar agudizó la crisis al punto de llegarse a la inexistencia de un gobierno central que pudiera imponer su autoridad en las distintas regiones. Algunos elementos que contribuyeron a la aparición de caudillos en Venezuela fueron la ausencia de un ejército profesional con carácter nacional capaz de someter a las tropas locales y la ausencia de caminos que favorecieran la integración del territorio.

La difícil situación financiera de Venezuela conllevó a que la Escuela Náutica debiera cerrar sus puertas en septiembre de 1897.⁵ Las continuas guerras civiles o levantamientos armados aumentaron las deudas y convirtieron Venezuela en un país deudor crónico y moroso, que carecía de crédito y era objeto de continuas reclamaciones de indemnización, algunas veces infundadas, pero que fueron fuente de amenazas internacionales.⁶

Unos años más tarde la Revolución Libertadora, comandada por el banquero y comerciante Manuel Antonio Matos, profundizó los efectos de la enorme crisis que conmovió al país y sirvió de argumento a Inglaterra, Alemania e Italia para justificar la agresión que efectuaron contra Venezuela mediante el bloqueo naval de 1902.

3. Organización de la Marina de Guerra venezolana

Con el auge de la piratería y el contrabando entre los siglos XVI Y XVIII, el imperio español fue perdiendo la supremacía naval que poseía y cada vez se hizo más necesario situar en las costas, puntos de sólida defensa, capaces de frenar las ambiciones de otros pueblos navegantes con intereses sobre las colonias españolas, fue por esta razón que en Venezuela se erigieron

⁵ Ministerio de Guerra y Marina. Exposición del Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional. Caracas Publicaciones Oficiales 1898 p. 32.

⁶ Rodríguez Campos Manuel. *Venezuela 1902: la crisis fiscal y el bloqueo*. 1977p s/n



imponentes fortificaciones en Maracaibo, Cumaná, Margarita, Guayana, La Guaira y Puerto Cabello.⁷

La conquista de estos baluartes por parte de la escuadra y el ejército republicano, fueron determinantes para el logro de la independencia de Venezuela, ejemplo claro de lo expuesto anteriormente lo constituyen la Capitulación del Capitán General Francisco Tomás Morales en agosto de 1823 y la toma del último bastión español por parte de José Antonio Páez en el mes de noviembre del mismo año.

De esta forma Venezuela heredaba las fortificaciones que había construido el imperio español durante su dominio, y las utilizaba para proteger sus propios intereses, negando el acceso de las naves enemigas a las aguas venezolanas. En el año 1894 tras haber recibido la asesoría de los alemanes, llegaron a Venezuela treinta cañones de campaña Krupp de 80mm y diez cañones de montaña de 60mm de la misma marca, especialmente estos últimos serían empleados en las mencionadas fortificaciones para la defensa de costas.

Los cañones Krupp tienen una apariencia propia de los cañones del siglo XVIII y XIX, el tubo se ubica sobre un afuste de madera con dos grandes ruedas de radios, también de madera... y fue el primer cañón de retrocarga que existió en Venezuela.⁸

Joaquín Crespo hizo notables esfuerzos por mejorar las condiciones del ejército venezolano, Según el Dr. Domingo Irwin los presupuestos de Guerra y Marina representaban en aquel entonces más del 20% del presupuesto nacional. Este autor resume las medidas que se ejecutaron para reestructurar la organización militar de la siguiente forma: a) retomar todo el armamento disperso después de la *Revolución Legalista* y concentrarlo en los parques nacionales. b) implementar un estricto control de la importación de armas blancas, escopetas, revólveres, y pólvora. c) reordenar el ejército y equiparlo con nuevo armamento.⁹

Hasta septiembre de 1893 se adquirieron 30.000 fusiles Mauser (M/71) y 6.000 de repetición (M71/84), también fueron adquiridas 3.210 carabinas

⁷ Zapatero, Manuel. *Historia de las Fortificaciones de Puerto Cabello*. 1977 p. 13.

⁸ Nieves-Croes, Francisco. *Los cañones de la meseta en* <http://www.fav-club.com/los-canonos-de-la-meseta/2013> (Revisado online el 03 de marzo de 2014, a las 05:30 pm).

⁹ Domingo Irwin e Ingrid Micet. *Caudillos, Militares y Poder: Una Historia del Pretorianismo en Venezuela*, Caracas coedición de la UPEL y UCAB, 2008 p. 152.

de fuego circular y 19.500 bayonetas Máuser... La adquisición de estos equipos implicó el adiestramiento de las tropas para que hicieran uso efectivo del mismo.¹⁰

Al finalizar el gobierno de Joaquín Crespo la marina de guerra venezolana contaba con las siguientes naves:

El vapor “Augusto” que posteriormente sería llamado “Zumbador” tenía 117 y medio pies ingleses de eslora, 12 de manga y 10 de calado, tenía una velocidad de 15 nudos. Había sido rentado por el gobierno, a su propietario el General Augusto Lutowsky, desde junio de 1895, y los vapores “General Crespo” y “Zamora” adquiridos por el funcionario venezolano Claudio Bruzual Serra, a través de un contrato firmado con el Sr. J. A. Andrews, en la ciudad de Berlín, en agosto de 1896.

El vapor Zamora: Transporte de 350 toneladas, que era la mayor unidad de la marina de guerra venezolana. Antiguo “Derwent” de matrícula y construcción británica. Podía transportar entre 200 y 1000 hombres, armado con un Krupp de 8cm, 2cm y 1 Krupp de tiro rápido. A bordo del Zamora viajaron batallones del General de División Juan Vicente Gómez para el bloqueo de ciudad Bolívar y mucho antes para la primera campaña de occidente. El vapor General Crespo: era una nave de 142 toneladas, antiguo “Gladwyn” de matrícula inglesa; armado con tres piezas de tiro rápido y una ametralladora. El vapor “Mariscal Ayacucho” el cual para 1898 se encontraba en reparaciones siendo cubiertas con el sueldo del personal de esta unidad, que fue temporalmente suspendido. El vapor “Totumo” unidad de guardacostas que estuvo al servicio del Ministerio de Hacienda, fue de nuevo incorporado a la marina de guerra nacional. La goleta “Carabobo” encargada del servicio logístico de la fortaleza- prisión de San Carlos en el Edo. Zulia.

Durante el gobierno del presidente Ignacio Andrade y más tarde en el de Cipriano Castro se adquirieron algunas unidades construidas especialmente para la guerra naval, abandonando la frecuente práctica de armar buques mercantes para realizar tareas de vigilancia costera.

Este fue el caso del *cañonero Miranda*, conocido en España como el *Diego Velázquez*, el mencionado buque fue construido en el año 1895 junto con

¹⁰ Ídem.



otros cinco cañoneros. Tuvo destacada actuación durante la guerra hispano-norteamericana. El 13 de Junio de 1898 se enfrentó al crucero auxiliar *USS Yankee*, barco de mayores dimensiones y mejor armado, logrando impactarlo varias veces produciéndole algunas bajas e incendios menores. Al finalizar las hostilidades, con la victoria a favor de EEUU, el *Diego Velázquez* fue dado de baja de la marina española y vendido a la armada venezolana en junio de 1899 donde sirvió por varios años.¹¹

El triunfo del general Cipriano Castro, dio inicio al proceso de reorganización y modernización de la marina de guerra con el claro objetivo de garantizar la estabilidad del gobierno y la integridad del territorio nacional. Por tal motivo en el año 1900 Venezuela adquirió el *caza-torpedero Bolívar* construido en España en 1891, bajo el programa naval de Rodríguez Arias. Esta nave pertenece a la clase *Temerario*, que consistió en cinco buques: *Temerario*, *Audaz*, *Galicia*, *Veloz y Rápido*. Tuvo destacada actuación en la guerra cubano-española de 1895.

En 1901, Venezuela compró a los Estados Unidos el *crucero Restaurador* (antiguo “Atlanta”). El *Restaurador* fue incorporado a la marina de guerra venezolana el 27 de Febrero de ese año.¹² Esta nave se convertiría en el buque insignia de la escuadra restauradora con 243 pies de eslora, 26 de manga y 12 de calado, 750 toneladas de desplazamiento, artillería de tiro rápido, 18 nudos de velocidad, pudiendo transportar hasta 800 hombres.

La escuadra restauradora de inicios del siglo XX estaba compuesta por antiguos cruceros de pequeño porte, viejos caza torpederos, un torpedero, vapores cañoneros, remolcadores artillados, lanchas de madera y balandras.¹³

La Memoria de Guerra y Marina de 1903 describe que la Armada se componía por: el crucero “Restaurador”, torpedero “Bolívar,” cañonero “Miranda”, transporte “Zamora”, los vapores “Zumbador”, “General Crespo”

¹¹ Combates Navales de 1834 a 1960. “Historia Naval de España y países de habla española” en: http://www.foro.todoavante.es.combates_navales. (Revisado online el 05 de febrero de 2013, a las 08:30 pm).

¹² Bracho, Jairo. *Los Sueños Rotos: La historia de los Delgado-Chalbaud*. Editorial Grupo Intenso, Venezuela 2010 p. 42.

¹³ Mariño Blanco, A. *Buques de la Armada 1901-1950*. Ministerio de la Defensa. Caracas 2006 pp. 13-14.

y “23 de Mayo”, y Goleta “Carabobo”.¹⁴ Esta incipiente fuerza naval debió enfrentar muchas dificultades pero su participación en cada conflicto armado siempre contribuyó al logro de los objetivos propuestos o cuando menos causó estragos a los enemigos del Estado.

4. Combate Naval de Río Hacha

La diplomacia venezolana no era muy efectiva para finales período decimonónico, pues rompió relaciones con Francia en (1881 y 1895), Reino de los Países Bajos (1875-1894), y Bélgica (1873-1897). Sin contar que en el año 1901 se puso en evidencia la enemistad entre el General Cipriano Castro y el presidente colombiano José Manuel Marroquín. Los autores que han escrito al respecto coinciden en que las diferencias eran por razones ideológicas, puesto que el primero era liberal y el segundo conservado.

Sin embargo, el presidente Marroquín se movía por consideraciones de recursos, cuestión que se reflejaba con los intereses por parte de Colombia sobre el sistema fluvial Zulia-Catatumbo, ruta necesaria para que Colombia pudiera despachar su café a través de Maracaibo lo que le permitiría además obtener una salida al Mar Caribe, sumado a esto, el petróleo y el asfalto abundante en esa área del país, se proyectaban como riquezas de gran provecho.

El combate naval de Río Hacha, fue producto de la invasión del ejército colombiano al territorio venezolano, es decir, este hecho corresponde a la respuesta casi inmediata de parte de Venezuela contra el país agresor. “Carlos Rangel Garbiras lanzó no menos de cuatro invasiones separadas desde Colombia al Táchira después de Julio de 1901”¹⁵ en el contexto de la guerra de los mil días.

El antecedente inmediato al combate naval de *Río Hacha* se sitúa cronológicamente el 26 de julio de 1901, cuando 6000 hombres del ejército colombiano al mando de Rangel Garbirás ocuparon San Antonio y se dirigían a San Cristóbal causando destrozos a su paso. Además de marchar hacia

¹⁴ Ministerio de Guerra y Marina. *Exposición de Guerra y Marina al Congreso Nacional*. Caracas Publicaciones Oficiales 1903 p. 62

¹⁵ Holger, H. y León, J. *Alemania y el Bloqueo Internacional de Venezuela*. Caracas. Editorial Arte. 1977 p. 79.



Caracas para establecer un gobierno conservador en Venezuela, El gobierno de Marroquín tenía como objetivo marchar sobre Maracaibo para separar esa Cuenca del resto del país, esto permitiría la salida de los productos de Santander y el acceso a las potencialidades bituminosas de la zona. Pero el 29 de Julio Celestino Castro, asesorado por el general colombiano Uribe Uribe, los puso en derrota concentrando 1500 hombres en San Cristóbal.

El 28 julio se llevó a cabo otro ataque por parte de 7000 efectivos colombianos quienes navegaron por el Río Catatumbo, secuestrando a la comisión colombo-venezolana de demarcación de límites, posteriormente marcharon hacia Encontrados tomando esta plaza aunque pronto sería recuperada por el general venezolano Régulo Olivares quien avanzó sobre Encontrados y la retomó empujando a los invasores por el río con el vapor “Progreso” y rescataron a los comisionados de límites.¹⁶

La respuesta de Venezuela ante esta agresión no se hizo esperar, Castro envió al general venezolano Rufo Nieves a las órdenes del general Castillo y se inició el avance por la Guajira, saliendo por Paraguipoa, hasta que se produjo el combate de Garapasera el 22 de agosto de 1901.

El Ejército venezolano estaba compuesto por 1.400 hombres y como Jefe de la Escuadra de Operaciones sobre Río Hacha se encontraba el Teniente de Navío Leopoldo Vicente Pellicer. El gobierno de Marroquín designó al general Carlos Albán, Comandante en Jefe de las Fuerzas Fluviales y Ribereñas del Bajo Magdalena y de las Marítimas y Terrestres de los Departamentos de Panamá, Bolívar y Magdalena. Éste dio instrucciones al general Arjona que saliera de Río Hacha a encontrarse con el ejército que marchaba por la Guajira para evitar que cercaran aquella ciudad. El general Albán contrató en Puerto Colombia, por 48 horas los servicios de un buque mercante francés (*Alexander Bixio*) para transportar 1.700 hombres. Como parte del contrato un crucero de igual nacionalidad el *Suchet* tendría la misión de escolta, no solo al primero sino también al mercante armado en guerra *Prospero Pinzón* que llevaba a bordo al general Albán, su estado mayor y 300 hombres. Por otra parte la escuadra venezolana conformada por los vapores *Miranda*, *Zumbador* y *Crespo* salió de Maracaibo el 3 de septiembre 1901 teniendo como misión impedir el

¹⁶ Bracho Jairo. *Los Hombres de Hierro*. Tomo I. Editorial Ramón Alberto Rivero Blanco. EE.UU. 2013 p. 23.

desembarco de tropas conservadoras y aprovisionar las tropas amigas, además de bombardear los lugares que se le indicaran para conquistar los objetivos en tierra. Asistieron con el mismo fin, el *Restaurador*, el *Bolívar* y el *Totumo*.¹⁷

La *Escuadra Restauradora* llegó a Río Hacha el 6 de septiembre, tres días después, la flota venezolana avistó el convoy colombiano y se aprestó a perseguir el “Pinzón”. Por su parte el *Penelope* atacó el *Totumo* pero la respuesta venezolana fue efectiva y el *Totumo* en acción conjunta del *Crespo* echó a pique la nave inglesa. El *Suchet* que superaba en tres veces el tonelaje y calibre al *Crespo* disparó sus cañones de 6,4”, sin embargo la tripulación venezolana no se dejó amedrentar y aplicando la táctica de jauría de tiburones hicieron que la nave enemiga se alejara varios kilómetros. Mientras tanto el *Restaurador* se enfrentaba al *Ban Raigh* que estaba fondeado en Río Hacha. Pellicer se dirigió en un bote a bordo del *Suchet* y conferencio con su comandante sin llegar a acuerdo alguno.

Con escaso combustible y el *Miranda* averiado, la escuadra restauradora se trasladó hasta el Cabo de la Vela. Las fuerzas del general Amaya sorprendieron y atacaron por la retaguardia a las tropas liberales. Las tropas liberales venezolanas que lograron escapar siguieron la vía de Paragaipoa. De acuerdo a la versión de los colombianos los líderes de las tropas en tierra eran reacios a la utilización efectiva de la escuadra y evitaron embarcar prácticos. Pellicer y la Escuadra llegaron a Maracaibo el 18 de Septiembre de ese año.

La inexistencia de carreteras regionales y nacionales obligó tanto a las fuerzas del gobierno como a sus opositores a utilizar las vías de comunicación marítimas y fluviales para transportar de forma rápida y segura las tropas y la logística necesaria para su mantenimiento.

5. Incursiones del Ban Raigh

El *Ban Righ* era una nave de 1500 toneladas de desplazamiento, había participado en el combate naval de Río Hacha, encontrándose fondeado en aquel lugar se enfrentó al buque insignia venezolano *Restaurador* de 750 toneladas.¹⁸ Los registros de este acontecimiento

¹⁷ Ibídem. p. 27.

¹⁸ Bracho Palma, Jairo. *Los Sueños Rotos: La historia de los Delgado-Chalbaud*. Venezuela. Editorial Grupo Intenso. 2010 p 37



develan que a pesar de la voluntad de vencer por parte de los comandantes y tripulaciones a bordo de los buques de guerra venezolanos, existía una diferencia tecnológica notable en cuanto a la ingeniería y el calibre de la artillería de los buques, lo cual puso en gran peligro la existencia de la pequeña escuadra venezolana.

La participación del buque *Ban Righ* en la *Revolución Libertadora* ofrece una noción de la situación de aquella incipiente marina de guerra venezolana. Este vapor fue adquirido por Manuel Antonio Matos con el capital de la New York and Bermúdez Company, y la Compañía Francesa de Cable Telegráfico (transnacionales instaladas en Venezuela) siendo bautizado por los revolucionarios como “Libertador”, se convirtió en una de las armas más poderosas con las que contaban los enemigos del gobierno en propio territorio venezolano. Pues era la fuerza encargada de abastecer de fusiles y cartuchos desde el mar a las tropas de la *Revolución Libertadora*. Para lograr su propósito debió enfrentarse a algunos buques de la escuadra restauradora, logrando huir después de generarles algunos daños.

6. Intervención naval de las potencias extranjeras en el conflicto venezolano

El Bloqueo Naval de 1902-1903 por parte del imperio Alemán, el británico, y el Reino de Italia, (naciones que vieron en riesgo sus intereses en Venezuela durante el gobierno de Cipriano Castro) es en realidad la evidencia más clara de la difícil situación que enfrentaba la marina de guerra en aquellos años. El motivo de aquella agresión según las potencias fue el retraso en que había incurrido Venezuela en el pago de una deuda con los bancos europeos, dicha deuda había sido contraída por los gobiernos que le antecedieron a la *Revolución Liberal Restauradora*, a esto se sumaban las reclamaciones que hacían los súbditos de esos países por los daños que habían sufrido sus propiedades durante los frecuentes combates y escaramuzas entre las montoneras, producto de la inestabilidad política de la época en el país.

Sin embargo, detrás de estos motivos, se escudaba la intención por parte de las hegemonías europeas de tomar posiciones en el Caribe, en las proximidades de la construcción del Canal de Panamá, de modo de

asegurar su lugar en el juego geopolítico que enfrentaba a las potencias del mundo.¹⁹

El conflicto se extendió durante los años siguientes a través de los medios de comunicación. De este modo la oposición al gobierno de Castro se encargó de desarrollar matrices informativas por medio de la Compañía Francesa de Cable Telegráfico, que en coordinación con la Agencia Havas, tenía por objetivo crear un ambiente vulnerable, incentivando levantamientos por parte de los grupos desafectos al régimen impuesto por la *Revolución Restauradora*, todo esto en su afán de liquidar la administración del entonces presidente Cipriano Castro.²⁰

Las hostilidades de los aliados se materializaron a través del bloqueo de puertos, la captura de los buques nacionales el hundimiento de algunas naves y el bombardeo a los castillos de San Carlos y Puerto Cabello. Sin embargo, este caudillo entendió con rapidez la importancia de tener un ejército, y más aún la necesidad de equipar una marina de guerra capaz de garantizar el control de los espacios acuáticos del territorio venezolano.

En este sentido, la inestabilidad interna, la propaganda que se encargaba en aquel entonces de desprestigiar el gobierno del presidente andino y el bloqueo naval de 1902-1903. Fueron algunas piezas que movieron las grandes potencias del mundo, para sustituir un gobierno que se negaba complacer los intereses extranjeros. En el contexto de estos acontecimientos se vio enormemente comprometida la soberanía nacional y la integridad territorial. Esta amarga experiencia ratificó el compromiso de poseer una marina de guerra con la capacidad para hacer frente a un eventual enemigo en el mar y responder por los intereses de la nación.

7. Batalla de Ciudad Bolívar

El 23 de mayo de 1902 el general Ramón Cecilio Farrera sublevó el batallón Cordero en Ciudad Bolívar, plegándose a la causa “Libertadora”. El general de división

¹⁹ Sullivan William; Velásquez Ramón J. y Otros. *Cipriano Castro en la Caricatura Mundial*. Caracas. Fundación Centro Nacional de Historia. 1980, p. 25.

²⁰ Díaz Rangel, E. *La Información Internacional en Venezuela*. Caracas. Fondo Editorial de Humanidades y Educación. UCV. 1987, p. 34.



Juan Vicente Gómez fue nombrado delegado nacional y jefe expedicionario sobre el oriente de la República para resolver esta situación, y un año después se designó como comandante de la Escuadra, al teniente de navío Román Delgado Chalbaud.

El 27 de junio de 1903 se ordenaron los preparativos para el zarpe de los vapores “Restaurador”, “Bolívar” y “Zamora”, surtos en La Guaira. Al anochecer, se embarcaron dos mil hombres a bordo del vapor “Zamora”. Como buque insignia fue designado el “Restaurador”, en él se embarcaron el general Juan Vicente Gómez, jefe de la expedición y José Antonio Dávila jefe del Estado Mayor. El vapor “Zamora” ocupó la vanguardia; el “Bolívar” el centro y el “Restaurador”, la retaguardia.

El 29 de junio de 1903 arribó a Carúpano la escuadra expedicionaria. Se les unió el “Miranda”, para buscar a los prácticos de las bocas del Orinoco, que estaban en Trinidad.

Mientras tanto, el vapor “Bolívar” recibió órdenes de desembarcar las tropas del general Mata Illas en Güiría, ocupada por el general Antonio Paredes. Los revolucionarios no resistieron la carga de aquellos y se desplazaron hacia Irapa, lugar en que fueron derrotados.²¹

El 11 de julio comenzó el bloqueo naval a Ciudad Bolívar. Habiendo recibido del jefe expedicionario orden de establecer el bloqueo de la ciudad, lo dispuse en la forma siguiente; el “Miranda”, su radio de acción desde Playa Grande a la isla el Degredo, sobre la vía el Apure; el «Bolívar» desde Soledad hasta los Manguitos; el “Zamora, desde este punto hasta la isla de Panaderos y el «Restaurador», fondeose en Punta de Mateo, situación adecuada para comunicarse con el jefe del Ejército.²²

Rolando contaba con 2.000 hombres, que se atrincheraron en los sitios de la Alameda, la Aduana, en las azoteas del teatro, el sector de Mango Asado, la Capilla, Cementerio, la Matanza y cerros la Esperanza, Zamuro y Colorado.

Se colocaron cinco piezas de artillería, dos en el sitio denominado Laja de la Llanera; una sobre el cerro de Santa Lucía, otro cerca del sector de Miraflores, y el último, en Soledad. Las fuerzas de mar y de tierra permanecieron a la espera hasta el día 17 en la tarde.

²¹ Bracho, Jairo. *Los Sueños Rotos: La historia de los Delgado-Chalbaud*. 2010 p 76-77.

²² *Exposición de Guerra y Marina al Congreso Nacional 1903* p. 62.

Uno de los puestos de los revolucionarios que mayor estrago hizo, fue el denominado Punta Mateo, El coronel Luis Jugo Delgado, primer oficial del “Restaurador”, con 15 hombres de infantería de Marina, se acercó a la trinchera antes dicha y la tomó por sorpresa con apoyo del vapor “Bolívar” en la madrugada del 19 de julio. Gómez penetró en Ciudad Bolívar. Los rebeldes se fortalecieron en el Capitolio, el Teatro, la Aduana.

Enseguida ordené al “*Miranda*” romper los fuegos dirigiendo su puntería sobre la pieza de artillería que el enemigo tenía en el Capitolio, quien por su parte abría los suyos con dos piezas colocadas en la Alameda, a las que respondió el «Restaurador» con la certeza de sus tiros, con que siempre se ha distinguido.²³

El “Restaurador” disparó sus cañones y rompió una de las piezas enemigas, enmudeciendo las restantes, el dique fue destruido dejando muchos damnificados y muertos. El batallón Cardona avanzó con carga de metralla certera. El Restaurador, el Zamora y Bolívar no dejaban de bombardear, por el otro extremo las divisiones Araujo y Rivas ejercían presión. Cerca de las 11 de la noche, los sitiados intentaron una fuga pero fue imposible la retirada y las tropas de Rolando fueron vencidas. Este hecho aporta a la historia un dato de importancia al momento de estudiar la participación de la marina de guerra en el gobierno de Cipriano Castro, pues demuestra la efectividad de aquel equipo en el proceso de pacificación de Venezuela.

El estudio de la Batalla de Ciudad Bolívar permite reflexionar sobre la importancia estratégica del río Orinoco y las redes fluviales como vías de transporte que permitieron el acceso efectivo de la escuadra restauradora en el interior del territorio venezolano y negar el paso a otras embarcaciones que pudieran dar apoyo a los rebeldes, para concretar el claro objetivo de acabar con la última trinchera de la revolución *Libertadora*.

8. Conclusión

Cipriano Castro fue presidente de Venezuela durante un período caracterizado por una grave crisis económica generada por el mismo sistema

²³ *Ídem*



capitalista, sin embargo este caudillo entendió con rapidez la importancia de poseer un ejército, y más aún la necesidad de equipar una Armada capaz de garantizar la defensa de la nación.

Ante la ausencia de una Fuerza Armada bien equipada y organizada, se derrumban con facilidad las estructuras del Estado. Este es el principal aprendizaje de Castro cuando Ignacio Andrade abandona el país. La misma ausencia del poder militar abre una brecha de oportunidades para la intervención por parte de fuerzas militares y navales extranjeros.

El general Castro comprendió la necesidad de modernizar el equipo de artillería dispuesto para la defensa de costas y debió asumir la tarea de incorporar nuevas embarcaciones a la marina de guerra venezolana. Además realizó una reforma del Código de la Marina de Guerra, en pro de la modernización de las fuerzas armadas existentes, logrando fundar un astillero nacional que redujo significativamente la dependencia de la armada nacional hacia Trinidad, en cuanto al mantenimiento y carenado de los buques venezolanos.

Los cañoneros *Restaurador*, *Bolívar*, *Miranda* y el transporte *Zamora* fueron medios de gran valor en cada encuentro entre el ejército restaurador y las fuerzas insurrectas, pues gracias a estos buques fue posible realizar el traslado de tropas hacia casi cualquier punto de la geografía nacional de forma económica, rápida y segura, no solo por vías marítimas sino también por medio de las redes fluviales.

Las cuencas hidrográficas de Venezuela pueden ser utilizadas como autopistas naturales, y con las embarcaciones adecuadas serían de gran provecho ya que facilitarían el intercambio comercial y la integración de la región de Guayana con los llanos venezolanos, ratificando al mismo tiempo la soberanía de Venezuela sobre estos espacios escasamente poblados.