

978|980|439|092|0

Manuel Alberto Donís Ríos



VENEZUELA
y el **EJERCICIO**
de la **SOBERANÍA**
SOBRE SUS
ESPACIOS MARÍTIMOS
(1500-2022)



COLECCIÓN
LETRAVIVA

Colección
LETRAVIVA



Manuel Alberto Donís Ríos

Venezuela y el ejercicio
de la soberanía sobre
sus espacios marítimos
(1500-2022)



Caracas, 2023

*Venezuela y el ejercicio de la soberanía
sobre sus espacios marítimos (1500-2022)*
Manuel Alberto Donís Ríos

Universidad Católica Andrés Bello
Montalbán. Caracas (1020)
Apartado 20.332
Corrección de textos: Ricardo Tavares Lourenço
Diseño y diagramación: Reyna Contreras M.
Depósito legal: DC2023000108
ISBN: 978-980-439-092-0

© Universidad Católica Andrés Bello
Primera edición, 2023

Reservados todos los derechos.

No se permite reproducir, almacenar en sistemas de recuperación de la información, ni transmitir alguna parte de esta publicación, cualquiera que sea el medio empleado –electrónico, mecánico, fotocopia, grabación, etc.–, sin el permiso previo de los titulares de los derechos de la propiedad intelectual.

Índice

Introducción	7
I. Los viajes de descubrimiento.....	9
II. El Planisferio de Juan de la Cosa	16
III. Nueva Cádiz de Cubagua	20
IV. Los Welser y el mar	23
V. La defensa temprana del mar Caribe	26
VI. La Real Compañía de Caracas	33
VII. La provincia de Venezuela: comandancia marítima	38
VIII. Los ataques ingleses a La Guaira y Puerto Cabello	41
IX. El Real Corso y la Real Armada.....	49
X. Trinidad: un estratégico territorio insular perdido (1530-1990)	54
XI. La Venezuela Republicana y la defensa de sus espacios marítimos	59
XI.1. El conflicto con Holanda por Isla de Aves	60
XI.2. El Territorio Colón	63
XII. El Bloqueo de 1902. La soberanía vulnerada y mancillada.....	66
XIII. Venezuela y su mar durante la II Guerra Mundial	70
XIV. Las fronteras marítimas de Venezuela-Colombia (1945-2022).....	72
XV. El Tratado con Trinidad y Tobago (1992)	84
XVI. La salida de Venezuela al Atlántico y el Reclamo Esequibo	87
A manera de conclusión	105

Introducción

Hemos abordado el tema con anterioridad. Una primera aproximación, enfatizando el concepto de soberanía y su ejercicio en los espacios marítimos, fue presentada con el título *Soberanía y fronteras marítimas de Venezuela* en el II Coloquio de Historia y Sociedad, y publicada por la Editorial Equinoccio (Universidad Simón Bolívar) y la Universidad Católica Andrés Bello en 2007.

Nuestro objetivo en esta ocasión es ofrecer una visión general de la historia de los espacios marítimos de Venezuela y los actos de soberanía en dicho espacio desde el siglo XVI hasta el presente.

Dos consideraciones:

1) Utilizaremos el topónimo VENEZUELA para referirnos a un territorio y áreas marinas que solo a partir del 8 de septiembre de 1777, fecha de creación de la Capitanía General de Venezuela, recibió como unidad integrada final el nombre de Venezuela y, en consecuencia, “ese tiene que ser el término cabal de comprensión a lo largo de cualquier descripción de este proceso evolutivo” que se inició en 1499.¹

2) Los conceptos de dominio del mar y soberanía sobre los espacios marítimos no descansan sobre valores absolutos. No es posible ejercer una soberanía plena sobre una zona marítima sometida a la acción de fuerza de una potencia extranjera, que detenta un poder marítimo superior y la ejerce a su conveniencia.²

Entendemos por soberanía la autoridad suprema del poder público. En el ámbito territorial, la soberanía se manifiesta en “la posibilidad que tiene el Estado de imponer y hacer valer, en el ámbito de su territorio, las normas de su ordenamiento y de ejercitar sus propios poderes con exclusión de otros”.³

Destacaremos la originaria vocación marítima de Venezuela y el marco legal dentro del cual se desarrolló la atención especial a estos espacios, visualizado

- 1 Hermann González Oropeza, S.J. y Manuel Donís Ríos, *Historia de las fronteras de Venezuela*, Cuadernos Lagóvén, Caracas, 1989, 6.
- 2 Véase: Gerardo Vivas Pineda, Posesiones en lucha para una teoría de la soberanía marítima verosímil en el Caribe durante la era de la vela, *Montalbán*, Universidad Católica Andrés Bello, n° 60, semestre Julio-diciembre, 2022.
- 3 Monaco, L. Primi lineamenti di diritto pubblico europeo. Milano, 1962, 32 y ss. En José A. Zambrano Velasco, *Sumario jurídico de la territorialidad*, Maracaibo-San Cristóbal, 1983, 10.

desde la Corona española. Daremos relevancia a la Real Compañía de Caracas o Compañía Guipuzcoana (1728-1785), la cual contribuyó a dar forma física, política y social a la provincia de Venezuela, vinculándola de nuevo al Imperio y corrigiendo la peligrosa situación territorial a que estuvo expuesta por la pérdida de conexión, de hecho, con la metrópoli española durante el siglo XVII e inicios del XVIII.

Cuando en 1811 las provincias integrantes de la Capitanía General de Venezuela proclamaron su independencia, asumieron todos los derechos que hasta entonces habían correspondido al rey y, por ende, hicieron valer en su favor la jurisdicción ejercida antes por las autoridades españolas en virtud de la delegación recibida de aquel.⁴

La República de Venezuela ha venido ejerciendo su soberanía sobre los marítimos en el mar Caribe⁵ y el océano Atlántico⁶ que le corresponden desde 1811 y hasta la fecha como veremos en este trabajo. En varias ocasiones nuestra soberanía se vio amenazada y en una de ellas, además mancillada, como ocurrió en el bloqueo de 9 de diciembre de 1902.

4 Pablo Ojer *El golfo de Venezuela. Una síntesis histórica*. Biblioteca Corpozulia, Maracaibo, 1983, 143.

5 Mar Caribe: “medio marino del golfo de México, del mar Caribe y de las zonas del océano Atlántico que le son adyacentes, al sur de un límite constituido por la línea de 30° de latitud norte y en un radio de 200 millas náuticas a partir de las costas atlánticas de los Estados contemplados en el artículo 25” de la Convención de Cartagena de 1983 para la protección y valorización del medio marino en la región del Caribe. En Angelina Jaffé, *La delimitación de las áreas marinas y submarinas venezolanas en el mar Caribe y océano Atlántico*, *GeoVenezuela*, Fundación Empresas Polar, Capítulo 72, Caracas, 2005. 84.

6 Venezuela es el único país suramericano que presenta dos fachadas marítimas: una hacia el mar Caribe y otra (556 km) hacia el océano Atlántico. En esta última se distinguen dos secciones diferentes: el golfo de Paria entre Venezuela y Trinidad; y la costa deltaica del Orinoco con su litoral atlántico desde Punta Playa hasta la desembocadura del río Esequibo (450 km).

I. Los viajes de descubrimiento

El contacto indohispano se produjo en el Oriente venezolano, en la península de Paria, a raíz de los viajes que realizó el almirante Cristóbal Colón en 1494 y 1498, en su segundo y tercer viajes, respectivamente. El almirante arribó a Macuro el 5 de agosto de 1498, luego de descubrir la isla de Trinidad, el delta del Orinoco y entrar al golfo de Paria por la boca de Serpiente.

Detengámonos en tan singular acontecimiento. Este viaje, al igual que el de Vicente Yáñez Pinzón y otros más, se inscribió dentro de una política de la Corona española de “descubrimiento y rescate” que obedeció a darles una respuesta a los problemas que suscitaron los viajes anteriores: “el alto costo de la empresa, el disgusto de los primeros pobladores y, sobre todo, los riesgos que comenzaban a verse en la sujeción a la línea colombina”.⁷

Digámoslo de otra manera: la Corona asumió los derechos sobre las nuevas tierras y decidió ponerle fin a las concesiones individuales otorgadas a Cristóbal Colón en las Capitulaciones de Santa Fe (17 de abril de 1492). Hubo otra razón no menos importante: en diciembre de 1498 llegaron a Cádiz las noticias que dio el almirante de su tercer viaje y entre ellas la existencia de perlas. Preocupó a los Reyes Católicos la posibilidad de que esta riqueza quedara en tierras asignadas a Portugal por el Tratado de Tordesillas y fue así como el rey Fernando “consideró necesario despachar a los marinos críticos en una expedición que llamaríamos de comprobación, para que fueran —Ojeda, Cosa y Niño— a tantear doscientas leguas a uno y otro lado de lo descubierto por Colón”.⁸

Fue así como Alonso de Ojeda, en compañía de Juan de la Cosa y Américo Vesputio, emprendieron entre los años 1499-1500 un viaje en el que recorrieron buena parte de las costas septentrionales de América del Sur e incorporaron nuevos territorios descubiertos como el paso hacia las especies asiáticas, objetivo inicial de los viajes atlánticos, lo que le dio a la futura Venezuela la prioridad de ser la primera tierra continental en ser cartografiada en el Nuevo Mundo.⁹

7 Demetrio Ramos Pérez, *Audacia, negocios y política en los viajes españoles de descubrimiento y rescate*, Seminario Americanista de la Universidad de Valladolid, España, 1981, 10.

8 Demetrio Ramos Pérez, ob. cit., 37. Véase *El Tratado de Tordesillas y su proyección*, Seminario de Historia de América, T. I., Universidad de Valladolid, España, 1978, 150 y ss.

9 La fachada litoral venezolana había sido explorada en gran medida por Cristóbal Colón en 1494. Véase: Juan Manzano Manzano, *Colón descubrió América del Sur en 1494*, ANH,

Veamos qué dicen las Capitulaciones otorgadas a Ojeda.

La primera de ellas, fechada en Granada el 10 de marzo de 1501, lo autorizó para cortar y traer a la península Ibérica 30 quintales de palo brasil de la isla La Española, o de cualquier isla a la que él fuera. Se le ordenó al comendador Francisco de Bobadilla y a cualquier justicia que no pusieran impedimento alguno que entorpeciera lo autorizado al capitulante.¹⁰

El segundo documento corresponde al 28 de julio, dado en la misma ciudad. Los reyes avalaron la capitulación que tomó con Ojeda —por órdenes suyas— el obispo de Córdoba, don Juan Rodríguez de Fonseca, capellán mayor de los monarcas y del Consejo.

Se le advirtió a Ojeda que no podía tocar ni rescatar perlas en el territorio llamado Curiana:

Primeramente que no podáis tocar en la tierra del rescate de las perlas de esta parte de Paria, desde el paraje de los frailes e seno antes de la Margarita, y de la otra parte hasta el farallón, e de toda aquella tierra, que se llama Curiana, en la cual no habéis de tocar.¹¹

¿A qué territorio nos referimos? El espacio que se le excluye está limitado por dos accidentes geográficos insulares: Los Frailes al este de Margarita; y el farallón Centinela, al norte de cabo Codera, aunque bien pudiera ser este último accidente geográfico. La intención de la Corona no parece ser otra que la de prohibirle “el acceso a las pesquerías de perlas situadas casi todas, al menos las más importantes, en mares circundantes de las islas”.¹² Curiana, por lo visto, no pasaba del cabo Codera.

Se le ordenó que siguiera la costa en dirección este-oeste, hacia la parte que se dice han descubierto los ingleses, colocando las marcas correspondientes con las armas de la Corona de Castilla y Aragón, u otras que considerare convenientes, a fin de atajar dichos descubrimientos. La cautela obedeció a que Ojeda dijo haber

Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, n° 110, Caracas, 1972, 493; de nuevo por Colón en su llamado Tercer Viaje (1498) y por Peralonso Niño, Cristóbal Guerra y Vicente Yáñez Pinzón entre 1499 y 1500.

10 Capitulación de Alonso de Ojeda sobre la Gobernación de Coquibacoa. Granada, 8 y 10 de junio de 1501. El original se encuentra en el Archivo General de Simancas, Libro de Relaciones de la Cámara o de Cédulas, n° 5, folios 64 y 234. Hemos tomado el texto del documento publicado por Enrique Otte: *Cédulas Reales relativas a Venezuela (1500-1550)*, Edición de la Fundación John Boulton y la Fundación Eugenio Mendoza, Caracas, 1963, 1-9. Ha sido publicada en Demetrio Ramos Pérez: *Audacia, negocios y política en los viajes españoles de descubrimiento y rescate*, ob. cit., 444-448.

11 *Cédulas Reales relativas a Venezuela (1500-1550)*, Enrique Otte [Compilación y Estudio Preliminar], ob. cit., 3.

12 Pablo Ojer, *El golfo de Venezuela. Una síntesis histórica*, Corporación de Desarrollo de la Región Zuliana, Biblioteca Corpozulia, Maracaibo, 1983,47.

visto un navío de esta nacionalidad en aguas próximas a Coquibacoa, pero en la documentación inglesa no hay nada al respecto, ni siquiera la desviación hacia el sur de algunos de los barcos de Juan Cabot en sus descubrimientos de Norteamérica, patrocinados por Enrique VII.¹³

Ojeda fue autorizado para entrar:

[...] en la isla e en las otras que allí están cerca de ella, que se dicen Quinquiva-coa¹⁴ en la parte de la tierra firme donde están las piedras verdes, de las cuales trajiste muestra, y traigáis de ellas las más que pudieres, y haber asimismo de las otras cosas que trajiste en este camino en las muestras.¹⁵

Coquibacoa era una península —hoy llamada Guajira¹⁶—, no una isla como se creyó, a la cual dedicaron particular atención por sus esmeraldas. Bien lo expresó Demetrio Ramos Pérez:

El interés que pusieron en esta isla [Coquibacoa] fue muy grande, pues, según figura en la capitulación que luego se le dio a Ojeda, aquí encontraron entre los indios piedras verdes, es decir, esmeraldas, de las que tomaron las que pudieron obtener como muestra, para llevarla a los Reyes.¹⁷

También la noticia de que había perlas: “Iten que vos, el dicho Alonso de Ojeda, procuré[i]s de saber lo que dixistes que aviades sabido otro rescate de perlas”.¹⁸

Esto explicaría:

[...] que el costeo fuera tan prolijo, como lo demuestran los detalles que recogió Juan de la Cosa en su mapa, donde aparece, con otro más, el C. de Almadraba, que obliga a pensar en una pesquería donde los indios les darían aquellas noticias del “otro rescate de perlas”, donde se menciona un lago costero y una escotadura que se rotula La Aguada, donde harían escala antes de llegar al cabo de la Vela, y que nos habla de las dificultades que tuvieron ya para encontrar agua en ese extremo de Coquibacoa donde, “doblado el cabo, anota un lugar como Soto de

13 James Williamson, *The Cabot voyages and Bristol Discovery Under Henry VII*, Cambridge, 1962, 108-111.

14 La acepción que encontramos de la voz Coquibacoa es la siguiente: probablemente venga de “cooquivo”, que significa “está lloviendo”, y “cua” forma contraída de “quab”, que significa “modo de ser una cosa”. En Juan Besson, *Historia del estado Zulía*, T. I, Ediciones Banco Hipotecario de Zulía, Maracaibo, 1973, 20.

15 *Cédulas Reales relativas a Venezuela (1500-1550)*, ob. cit., 3.

16 Según Miguel Ángel Jusayú, el nombre Guajira parece derivarse de “Washi ‘rru”, que significa “ser rico, poseer bienes”. En Miguel Ángel Jusayú y Jesús Olza Zubiri, *Diccionario sistemático de la lengua guajira*, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas, 1988, 190.

17 Demetrio Ramos Pérez, *Audacia, negocios y política en los viajes españoles de descubrimiento y rescate*, ob. cit., 59.

18 *Cédulas Reales relativas a Venezuela (1500-1550)*, ob. cit., 3.

ciervos, quizá por haber visto venados, lo que evidencia que sin género de duda doblaron el cabo”.¹⁹

Ojeda y su gente zarparon el 18 de mayo de 1499 y arribaron a Tierra Firme americana a unas doscientas leguas al oriente de la península de Paria, en las costas de la hoy Guayana Francesa, probablemente en la desembocadura del río Oyapoco: “vino a descubrir el primero después que el almirante [Cristóbal Colón], e descubrió al mediodía la tierra firme, e corrió por ella doscientas leguas hasta Paria, e salió por la Boca del Drago”.²⁰

Ojeda aprovechó los conocimientos y la cartografía del almirante de las Indias, de la que obtuvo copia suministrada por el obispo Juan Rodríguez de Fonseca. Con gracia lo expresó Isaac J. Pardo:

Llevaba Ojeda una copia del mapa remitido por Colón a los Reyes. Para mayor seguridad enganchó a un mapa viviente, Juan de la Cosa, compañero de Colón y uno de los pilotos de más prestigio en lo tocante a mares de las Indias.²¹

Y Fray Bartolomé de las Casas en su *Historia de las Indias*:

[...] sepan los que esta Historia leyeren, que en este tiempo [1498] estaba el susodicho Alonso de Hojeda en Castilla y llegó la relación de este descubrimiento y la figura de la tierra que el Almirante envió luego a los Reyes, lo cual todo venía a manos del Obispo D. Juan Rodríguez de Fonseca [...] El dicho Alonso de Hojeda era muy querido del obispo, y como llegó la relación del Almirante y la pintura dicha, inclinose Alonso de Hojeda [a] ir a descubrir más tierra por aquel mismo camino que el Almirante llevado había, porque descubierto el hilo y en la mano puesto, fácil cosa es llegar hasta el ovillo.²²

Los expedicionarios tomaron dirección noroeste, alcanzaron Paria y recorrieron la costa en dirección este-oeste, una vez que rescataron perlas en Margarita. Descubrieron Curazao, en la que, según Vespucio, vivían gigantes; en Aruba encontraron lo que creyeron era mejor palo brasil que el de Curazao. Pasaron a “otra isla vecina” distante diez leguas que llamaron San Román, aunque no era tal isla, sino el punto más septentrional de la península de Paraguaná. Recorrieron las Aves de Sotavento; Aruba, Curazao y Bonaire; y el archipiélago de Los

19 Demetrio Ramos Pérez, *Audacia, negocios y política en los viajes españoles de descubrimiento y rescate*, ob. cit., 60.

20 Probanza del Fiscal, Santo Domingo, 7 de diciembre de 1512. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía (CODOIN), II, 7. En Pablo Ojer, *La formación del Oriente venezolano*, UCAB, Caracas, 1966, 18. Para Demetrio Ramos Pérez, el lugar de arribada fue en las proximidades de la desembocadura del río Demerara, en la hoy República Cooperativa de Guyana. Véase Ramos Pérez, ob. cit., 45.

21 Isaac J. Pardo, *Esta Tierra de Gracia*, Monte Ávila Editores, Caracas, 1986, 24.

22 Fray Bartolomé de las Casas, *Historia de las Indias*, I, Biblioteca de Autores Españoles, 95, Madrid, 1957, 372.

Monjes. Aruba y Curazao, tan cercanas a las costas venezolanas, estaban pobladas por caquetíos a pesar de su aridez. Posteriormente, en 1513, fueron declaradas “inútiles” y de ellas se sacaron miles de indígenas que se llevaron a Tierra Firme y otras islas del Caribe.

Según el antropólogo Johannes Wilbert, los aborígenes con los que topó Ojeda eran añú (paraujanos), “una de las tribus entre las numerosas poblaciones del lugar”.²³ De norte a sur: guajiros, paraujanos, caquetíos, aliles, onotos, kirikires, bobures, buredes, pemenos y timoto-cuicas.

Ojeda y sus compañeros pasaron al cabo San Román —como mencionamos líneas atrás, el punto más septentrional de la península de Paraguaná, accidente geográfico que creyeron era otra isla—. Prosiguiendo el costeo hallaron un poblado sobre palafitos que debió recordarles la ciudad italiana de Venecia, lo que debió suceder, según aparece la rotulación de Venezuela en el planisferio de Juan de la Cosa, antes de entrar en el golfete de Coro. Esta visión debió repetirse, por lo que decidieron llamar aquel territorio Venezuela. Así lo recogió el poeta y cronista Juan de Castellanos: “Y Venezuela de Venecia viene”.²⁴

Si nos atenemos a que es en su mapa de 1500, cuando por vez primera leemos VENEZUELA, bien pudiera ser el piloto y cosmógrafo español Juan de la Cosa el inventor de este nombre; o el jefe de la expedición, Alonso de Ojeda, sin excluir al florentino Américo Vesputio, quien, como ya señalamos, al ver los palafitos indígenas, tal como eran las casas de Venecia, recordó esta ciudad del norte de Italia y bien pudo bautizar con el nombre de Venezuela o Venecia chiquita al poblado indio. Luego, el nombre de Venezuela se extendería al golfo donde se encontraba dicho poblado.²⁵

El nombre de Venezuela se consagrará definitivamente a partir de la provincia creada por Carlos V en 1528 a favor de los Welser, comprendida entre Maracapana y el cabo de la Vela, o fin de los límites de la Gobernación de Santa Marta. La incorporación del golfo de Venezuela y de la totalidad de la Guajira a la gobernación de los Welser fue tal que le dio el nombre de Provincia del golfo de Venezuela y Cabo de la Vela, denominación que se simplificó con el tiempo en provincia de Venezuela.

23 Johannes Wilbert, Los Añú (Paraujano). En *Los aborígenes de Venezuela*, Vol. II., Monografía n° 29, Fundación La Salle, Ediciones IVIC y Monte Ávila Editores, Caracas, 2008, 7.

24 Juan de Castellanos, *Elegías de varones ilustres de Indias* (Introducción y Notas de Isaac J. Pardo), ANH, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, n° 57, Caracas, 1962, Segunda Parte, Introducción, 169. Véase: Ángel Rosenblat, *El nombre de Venezuela*, Universidad Central de Venezuela, Caracas, 1956, 16.

25 Venezuela, formado sobre Venecia (mejor dicho, Veneçuela sobre Venecia, con la cedilla antigua que sonaba como ts y reproducía la z del italiano Venezia). En Rosenblat, Ángel: *El nombre de Venezuela*, Tipografía Vargas, S.A., Caracas, 1956, 18.

VENEZUELA se reafirma nuevamente en 1531, cuando por la bula *Pro excellenti praerminentia* del 21 de junio el papa Clemente VII establece el obispado de Coro. Había nacido la diócesis de Caracas o Venezuela con sede en Coro.²⁶ Y una vez creada la Capitanía General el 8 de septiembre de 1777, a todo el territorio comprendido por las siguientes provincias: Margarita, Trinidad, Nueva Andalucía, Guayana, Maracaibo y Caracas o Venezuela se le llamó VENEZUELA.

El nombre de VENEZUELA se fijó en la cartografía desde el año 1500, aunque en algunos casos los mapas contienen una serie de nombres erróneos que se deben a lecturas precipitadas o defectuosas hechas por malos copistas. Tal es el caso de Uenezuela, Vericida, Venecivela, Venensuela y Vanezuda, entre otros.

Debido al desarrollo alcanzado por la ciudad de Maracaibo, principal puerto del occidente de la actual Venezuela, comenzará a aparecer en el siglo XVIII la expresión “Golfo de Maracaibo” o “Saco de Maracaibo”, término utilizado para el espacio marítimo que llamamos golfo de Venezuela. Esta nueva expresión se alterna en la cartografía con la de “golfo de Venezuela”.

Al hacer una rápida revisión de la cartografía, impresa o no, sobre nuestro actual territorio nacional entre los siglos XVI y XIX, encontramos que la expresión “golfo de Venezuela”, con algunas variantes, se encuentra presente en los mapas que se enumeran al pie de página.²⁷

Pero regresemos a los expedicionarios que dejamos en la costa occidental de la península de Paraguaná.

Ojeda y su gente no se internaron en el lago de Maracaibo, sino que lo cruzaron frente a su boca, si acaso penetrarían un tanto en su interior: fue así como, “muy apurados como ya estaban por lo mucho que llevaban costeadado y la situación de las naves”, viraron hacia el norte, costeando Coquibacoa hasta su extremo, que Cosa y Ojeda llamaron entonces —según declaró el piloto Andrés de Morales— cabo de la Vela.²⁸ Desde este accidente geográfico tomaron rumbo más hacia el occidente. Se pregunta el historiador español Demetrio Ramos:

¿Divisaron a lo lejos, la Sierra Nevada de Santa Marta, tal como lo apoya el que Juan de la Cosa rotule [en su planisferio] en ese lugar extremo, junto a la bande-

26 González Oropeza, Hermann, S.J., *La liberación de la Iglesia venezolana del Patronato*, Edic. Paulinas, Caracas 1988, 38.

27 Juan de la Cosa, Planisferio. Año 1500. Museo Naval de Madrid, España. Johannes Ruysch, *Universalior cogniti Orbis tabula ex recentibus confecta observationibus* (Cuadro del orbe conocido más universal, logrado por observaciones recientes). Año 1508. Publicado en la Geografía de Ptolomeo impresa en Roma en 1508.

28 Andrés de Morales: piloto, en el interrogatorio del fiscal en 1512. CODOIN, Ultramar, T. VII, 202. Ver: Demetrio Ramos Pérez, ob. cit., 59.

rola, M[on]te de S[anta]. Eufemia, último topónimo que figura, como testimonio de ser hasta una gran montaña lo que alcanzaron a saber?²⁹

Llegados a este punto, los expedicionarios decidieron dirigirse a La Española, a fin de dar descanso a la tripulación y reparar los navíos.

29 *Ibíd.*, 60.

Es admirable la exactitud con que se representa en el planisferio de Juan de la Cosa el litoral costero venezolano, a pesar de sus innegables defectos: la exagerada dimensión de la Guajira y la pequeñez de la península de Paraguaná.

La península de la Guajira atrajo la atención del dibujante, con siete topónimos. Almadraba: se refiere al sistema de pesca por medio de redes colocadas entre estacas [cerca de la laguna de Cocineta]. Aguda y Lago pudiera ser Bahía Honda, en la Guajira occidental, “a la que describe como Lago, o tal vez Agua de Lago, si se leen en esta forma unida y no separada como se acepta ordinariamente”.³¹ Venezuela, Monte de Santa Eufemia, Punto Desierto, cabo de la Vela y cabo de Espera.

Es muy rica la toponimia del litoral venezolano en el mapa de La Cosa.³² Mucha de esta toponimia inicial desapareció, pero otra pervivió de una manera significativa como veremos más adelante. La península de la Guajira ha atraído el interés del dibujante del mapa de La Cosa y en ella encontramos siete topónimos —Monte de Santa Eufemia, Punto Desierto, cabo de la Vela, Aguda, cabo Almadraba, cabo de Espera, Venezuela—, de los cuales solo han permanecido dos: cabo de la Vela y Venezuela.

Para el comerciante y cronista florentino Galeotto Cey, el cabo de La Vela se llamó así:

[...] por un escollo grande que, en la punta de dicho cabo, sale del agua, como el mástil de una gran nave, distante de la punta del cabo, opuesto al poniente una milla, y es todo blanco, por el estiércol de los pájaros que están sobre el, de modo que los primeros que navegaron cerca, al verlo dijeron que era una vela, y así le quedó el nombre.³³

Según el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés, fue Colón en su tercer viaje quien lo bautizó: “Y porque allí se vio una gran canoa o piragua de indios que iba a la vela, púsose nombre a aquella tierra el cabo de la Vela, en Tierra-Firme”.³⁴

31 Hermann González Oropeza, S.J. *Atlas de la historia cartográfica de Venezuela*, Editorial Papi, Caracas, 1983, 298.

32 *Mapas españoles de América, siglos XV-XVIII*, Madrid, 1951. *America in maps dating 1500-1856*. Compilado y editado por Egon Jlemp Holmes and Meier, Publishers, New York and London, 101 5th. N. Y. 10.003.

33 Galeotto Cey, *Viaje y descripción de las Indias 1539-1553* (Estudio Preliminar, Notas e Índice de José Rafael Lovera), Fundación Banco Venezolano de Crédito, Caracas, 1995, 47.

34 Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés, *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra-firme del mar océano*, Primera Parte, Libro III, Cap. III (Imprenta de la Real Academia de la Historia, 1851, IV T. I, 62-63. Véase: *Venezuela en los cronistas generales de Indias*, (Estudio Preliminar por Carlos Felice Cardot), T. I, ANH, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, n° 58, Caracas, 1962, 45.

En la península de Paraguaná aparece el topónimo Monte Alto, que se corresponde con el cerro Santa Ana. Las referencias a Isla de Brasil (madera, palo del mismo nombre), Gigantes e Isla de Gigantes (Vespucio y Ojeda dijeron haber visto indígenas altos), son las actuales Curazao y Aruba. Sobre el cabo de la Mota, en el actual litoral del estado Falcón, dijo Hermann González:

Apenas me atrevo a sugerir que se refiere al primer descubrimiento de motas de algodón, que le permitió [a La Cosa] investigar posteriormente sobre este producto. El algodón crecía silvestre en el área y los hispanos encontraron en las casas indígenas de Aruba y del golfo de Venezuela muchísimo algodón, que arrebataron de los indígenas para llevárselo en sus embarcaciones. El accidente geográfico no puede ser otro que la punta que conforma el sur del que hoy se llama Golfete de Guare, cerrado al norte por la otra proyección costera donde está Chichiriviche.³⁵

Resulta muy significativo el que este marino vasco representara la Coquibacoa indígena como península, no como una isla, denominación con que aparece en la capitulación otorgada a Alonso de Ojeda por los Reyes Católicos en Granada, el 10 de junio de 1501: "... a voz, los vezinos e moradores que sois e fueren de aquí adelante de la isla de Cuquibacoa, ques de las islas que por nuestro mandado se an descubierto en la parte de la mar Océano".³⁶

A la Capitulación de Alonso de Ojeda sobre la gobernación de Coquibacoa de 1501, le siguieron las otorgadas a Diego Caballero (1525) sobre la contratación "desde el Cabo de San Román hasta el Cabo de la Vela", cuyo objetivo fundamental era encontrar la comunicación con el Mar del Sur (océano Pacífico) a través del golfo de Venezuela-lago de Maracaibo, concepción errónea pero sostenida entonces; y la de Alonso Vázquez de Acuña, tesorero de las tierras capituladas con Martín Fernández de Enciso para descubrir, conquistar y poblar las tierras y provincias del golfo de Aljófara (golfo Triste) y cabo de la Vela.

Todo indica que La Cosa se valió del relato de los indígenas que se tomaron para "lenguas" (intérpretes) en el viaje, evolucionando en sus ideas y representando en su mapa no solo lo visto por él, sino también la información obtenida en su convivencia con los indígenas,³⁷ a pesar de haber navegado con sus compañeros dentro del lago de Maracaibo, cerca de la barra y constatar que el mar se adentraba mucho más al Sur en la tierra firme.

Muy pronto, el Coquibacoa de los indígenas será suplantado por el afortunado nombre de Venezuela. En este sentido, las fuentes bibliográficas proporcionan

35 Hermann González Oropeza, S.J., *Atlas de la historia cartográfica de Venezuela*, ob. cit., 298.

36 *Cédulas Reales relativas a Venezuela (1500-1550)*, ob. cit., 7.

37 Ramos Pérez, Demetrio: *Audacia, negocios y política en los viajes españoles de "descubrimiento y rescate"*, ob. cit., 81-91.

información valiosa para inferencias toponímicas. Los autores que nombramos a continuación son de obligada consulta para el toponimista:

Fray Bartolomé de Las Casas,³⁸ Martín Fernández de Enciso,³⁹ En el Islario General de todas las islas del mundo.⁴⁰ Juan López de Velasco.⁴¹

Destacamos la intención pobladora de Ojeda en la Guajira. El 3 de mayo de 1502 fundó Santa Cruz, primer establecimiento español en Tierra Firme. Fue una fortaleza-factoría, con algunas casas, que tuvo poca duración. Los historiadores no se han puesto de acuerdo sobre su emplazamiento. Para unos fue en la zona de los Ancones de Santa Marta, para otros en Bahía Honda, o en Cocinetas o en Tucacas (el Puerto López de Colombia). La gobernación dada a Ojeda tuvo una vida efímera y no prosperó.⁴²

38 De Las Casas, Bartolomé. Historia de las Indias, Capítulo CLXVI. En *Descubrimiento y conquista de Venezuela*. T. I, Academia Nacional de la Historia, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, 54, Caracas 1962, 152.

39 Fernández de Enciso, Martín. *Suma de geografía*, Madrid, 1968, 214.

40 Ídem.

41 López de Velasco, Juan: *Geografía y descripción universal de las Indias*. Publicada por la Sociedad Geográfica de Madrid, Establecimiento Tipográfico de Fortanet, Madrid 1894, 139.

42 Pablo Ojer, *El golfo de Venezuela. Una síntesis histórica*, ob. cit., 50.

III. Nueva Cádiz de Cubagua

A las expediciones de Ojeda se sumaron las realizadas por Cristóbal Guerra (1499, 1501 y probablemente 1505) y Pero Alonso Niño, significativas por el hallazgo de las perlas y el descubrimiento de las salinas de Araya en el oriente venezolano. Las perlas llevadas a España incentivaron la organización de nuevas expediciones de descubrimiento y rescate. Entre 1505-1508, las armadas de rescate partieron de La Española en busca de perlas en el grupo insular de Margarita, Coche y Cubagua; y la costa de la Tierra Firme inmediata.

En 1512, la Audiencia de Santo Domingo autorizó el rescate de perlas en Cubagua, instalándose allí las primeras rancherías. Estas dieron paso a un pueblo organizado con Cabildo desde finales de 1525, luego elevado a Villa, con el nombre de Santiago, entre 1527-1528, para concluir como ciudad de Nueva Cádiz de Cubagua a partir de 1528.⁴³

La producción de perlas calculada entre 1513-1541 ascendió a 671.320 ducados. Cubagua fue para la Corona una de las mayores fuentes de riqueza en estos años aurales del descubrimiento y conquista de América.

Al escasear las perlas, los habitantes de Cubagua buscaron nuevas pesquerías en otros lugares. Con autorización de la Audiencia de Santo Domingo y de la Corona se trasladaron en 1538 a la península de la Guajira ante el descubrimiento de ostrales en el cabo de la Vela. Allí fundaron una ranchería móvil que dependió inicialmente de la lejana Nueva Cádiz, pero que se hallaba emplazada en la gobernación de los Welser, provincia de Venezuela. La ranchería se consolidó como pueblo.⁴⁴

Frente a Cubagua se intentó la conversión de los naturales mediante la colonización evangélica y pacífica, y la eliminación del sistema de encomienda. Los dominicos pensaron que era posible y a partir de 1514 se dio inicio en la “Costa de las Perlas” un proyecto de evangelización con dominicos y franciscanos, contando con el apoyo económico de la Corona, en un intento por predicar a la

43 Pablo Ojer, *La formación del Oriente venezolano*, I, Creación de las Gobernaciones, UCAB, Caracas, 1966, 63.

44 Pablo Ojer, *La formación del Oriente venezolano*, ob. cit., 81.

manera evangélica, es decir, de forma pacífica, sin llevar otras gentes más que los frailes y sin presencia armada. A esto se llamó la “Evangelización Pura”.⁴⁵

Los frailes consiguieron algunos éxitos y se convirtieron en evangelizadores muy cercanos a sus oyentes. El éxito no solo fue religioso. Se produjeron resultados esperanzadores en el trabajo de la tierra. Pero el proyecto fracasó. ¿Las razones? La cercanía de la costa de Cumaná, donde se efectuaba el experimento, con la ranchería de perlas de Cubagua, lo que se tradujo en la extracción de los indígenas para ser llevados allí como esclavos para explotar el valioso recurso.

Pero, en otro orden de ideas, desde Cubagua se penetró el Orinoco antes que Diego de Ordás lograra adentrarse en nuestra gran arteria fluvial. Las aspiraciones de Nueva Cádiz crecieron a la par del radio de acción de sus armadas de rescate, abarcando “la jurisdicción civil y criminal en Tierra Firme desde el río y Provincia de Aruacas hasta el Cabo de la Codera en el golfo de Cariaco”. Si llevamos estos términos a un mapa moderno, ellos abarcarían las costas de los actuales estados Miranda, Anzoátegui, Sucre, Monagas y Delta Amacuro, Guayana Esequiba, y la República Cooperativa de Guyana hasta el río Corentín, en nuestros días frontera occidental de Surinam.⁴⁶

Cubagua solicitó una jurisdicción insular que abarcara las islas próximas: Coche, Margarita, Los Frailes, La Blanquilla, Los Testigos e incluso la lejana Granada. Pero solo recibió una costa de ocho leguas de ancho entre Cariaco y Maracapaná por Real Cédula de 30 de diciembre de 1532.⁴⁷ No obstante, en 1527 se autorizó a los cubagüenses rescatar con los indígenas “del golfo de Paria... como en los ríos de Auyaparis e Aruaca”. En la terminología marinera actual, desde el Orinoco hasta el Corentín.

Podemos decir, como bien expresó el P. Hermann González, que:

Cubagua dejó la herencia de su presencia con hechos para asentar, más allá de los títulos de las cédulas reales, los derechos territoriales venezolanos. Dejó asentada con hechos la necesidad hispana de poseer fortificaciones en oriente y así nacieron los castillos de Cumaná y Margarita. Dejó formada a Margarita como sucesora natural de sus derechos y de la amplitud de su comercio costero.⁴⁸

Finalizamos este capítulo con una referencia a un mapa anónimo español elaborado en 1556 y publicado por vez primera por don Marcos Jiménez de la Espada en 1877, que lleva por título *Mapa de los ríos Amazonas, Esequivo o Dulce y Orinoco y de las comarcas adyacentes*, el cual fue motivo de discusiones en el Tribunal Arbitral de 1899, pues resultaba bastante incómodo para los abogados

45 Ibidem, 42.

46 Hermann González y Manuel Donís, *Historia de las fronteras de Venezuela*, ob. cit., 54.

47 Ídem.

48 Ídem.

ingleses tener que reconocer que no solo los hispanos poseían para 1556 un conocimiento completo de la región disputada, sino que además mantenían un trato frecuente y un intercambio comercial con los aruacas, legítimos pobladores de la zona, al punto de que al graficar en el mapa la desembocadura de todos los ríos comprendidos entre el Orinoco y el Esequibo aparece el nombre del cacique que allí habitaba.⁴⁹

49 Ver: Manuel Donís Ríos, *Evolución histórica de la cartografía en Guayana y su significación en los derechos venezolanos sobre el Esequibo*, Academia Nacional de la Historia, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, 191, Caracas, 1987, 49-59.

IV. Los Welser y el mar

La gobernación genésica de Venezuela tiene por fecha el 27 de marzo de 1528 y correspondió al asiento y capitulación que se realizó entre la Corona y los Welser, a través de los señores Enrique Ehinger y Jerónimo Sayler, quienes luego enviaron como sus representantes a la provincia de Venezuela, a Ambrosio Ehinger y Bartolomé Sayler.⁵⁰

La gobernación de los Welser nació con una clara proyección marítima, centrada alrededor del golfo de Venezuela y lago de Maracaibo, accidentes geográficos que se vislumbraron como el “paso de la una mar a la otra”. Los alemanes buscaron heredar el interés por “el paso”, visualizado en la capitulación anterior de Diego Caballero.⁵¹

La capitulación concedida es sobre el territorio “que es del cabo de la Vela y golfo de Venezuela y el Cabo de san Román y otras tierras hasta el cabo de Maracapaná”, nombre que se simplificó luego como provincia de Venezuela y cabo de la Vela, para terminar en “Venezuela”.

Los términos que se les otorgaron a los capitulantes fueron los siguientes:
[...] podáis descubrir e conquistar e poblar las dichas tierras e provincias que hay en la dicha costa, que comienza desde el Cabo de la Vela o del fin de los límites y términos de la dicha gobernación de Santa Marta hasta Maracapaná, leste oeste norte y sur de la una mar a la otra, con todas las islas que están en la dicha costa, ecebadas las que están encomendadas y tiene a su cargo el factor Juan de Ampíes.⁵²

Esta Real Cédula fijó los términos geográficos de la provincia de Venezuela.

Fijémonos que cuando dice de “la una mar a la otra” se refiere desde el Atlántico (mar Caribe) hasta el Pacífico (mar del Sur). Se creía en una vía marítima

50 Pablo Ojer, *La formación del Oriente venezolano*, ob. cit., 143 y ss.

51 Véase: Capitulación que se tomó con Diego Cavallero sobre la contratación del cabo de La Vela hasta el cabo de San Román, Toledo, 4 de agosto de 1525. Original en AGI, Indiferente General, Leg. 415, Lib. 1, fol. 57. Ha sido publicada en Enrique Otte, *Cédulas Reales relativas a Venezuela (1500-1550)*, ob. cit., 153-157.

52 Real Cédula fechada en Madrid a 27 de marzo de 1528. Archivo General de Indias, Patronato, 1531, Leg.27, ramo 7. En Manuel Donís, *El territorio de Venezuela. Documentos para su estudio*, ob. cit., 145.

entre los dos océanos a través del golfo de Venezuela, como ya se había expresado en la capitulación otorgada a Diego Caballero en 1525: "... de que podrá resultar descubrirse muchos secretos en aquella tierra y la otra mar del Sur e ser yo (El Rey) muy servido por estar en el parage de la navegación de la especiería".⁵³

Compartimos la opinión del historiador Pablo Ojer Celigueta, quien fuera eximio defensor de la territorialidad venezolana: "En el principio fue el mar...". Así debería comenzar la historia de Venezuela "[...] por su libro de Génesis y Evangelio de su formación territorial, porque el mar fue protagonista en la constitución de la provincia nuclear en el proceso formativo de la unidad de las provincias, en la definitiva liberación de los vínculos coloniales, y en la conformación como nuevo Estado, coincidente con la disolución de la Gran Colombia".⁵⁴

En efecto, el golfo de Venezuela fue el núcleo en torno al cual se creó la provincia de Venezuela, sobre la que giró en el siglo XVIII la integración política, económica, territorial, judicial, gubernativa y militar de lo que se llamó a partir de 1777 la Capitanía General de Venezuela.

Quedaron para la provincia de Venezuela, cual rosario, todo el antemural de islas desde Maracapaná hasta el archipiélago de Los Monjes, exceptuando Aruba, Curazao y Bonaire, encomendadas a Juan de Ampíes, lo cual le dio a la entidad desde sus inicios una clara proyección marítima.⁵⁵

Y esta proyección marítima se controló desde Caracas. En fecha temprana (23 de marzo de 1590) podemos visualizar, a manera de ejemplo, cómo se discute y ordena en el Cabildo de Caracas que:

de todas las dichas perlas que se sacaren de las dichas Yslas [Las Aves, la Orchila y otras cercanas a ellas] se paguen los derechos reales en la ciudad de Santiago de León, provincia de Caracas, donde están y residen los oficiales reales, y está la real caja de las rentas rreales desta governación.⁵⁶

En la misma acta, el Cabildo caraqueño pidió al rey (Felipe II) que aprobara lo solicitado en virtud de la capitulación de 1528 [La de los Welser] firmada por su padre, el extinto emperador Carlos V. Además, que les hiciera merced de:

la juredicción del río de el hacha y Cavo de la Vela e declarar que se entienda ser desta dicha governación de Venezuela y pertenecerle la administración de la

53 Capitulación que se tomó con Diego Cavallero sobre la contratación del Cabo de La Vela hasta el Cabo de San Román, Toledo a 4 de agosto de 1525. En Manuel Donís Ríos, *El territorio de Venezuela. Documentos para su estudio*, ob. cit., 133.

54 Pablo Ojer, *Sumario histórico del golfo de Venezuela*. Colección Sumario, Universidad Católica del Táchira, San Cristóbal, 1984, 5.

55 Al crearse la Audiencia de Santo Domingo quedó para la provincia de Venezuela el rosario insular frente a sus costas. Véase *Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias*, Tomo Primero, Libro II, Título XV, Ley II. Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1973, 187.

56 *Actas del Cabildo de Caracas*, Tomo I (1573-1600), Editorial Elite, Caracas, 1943, 137.

dicha jurisdicción, porque gobernador de por ssi nunca lo a abido sino solamente cuando ay alcaldes hordinarios del dicho distrito, sin aver otra justicia mayor, e por cédula real está mandado que las apelaciones de los dichos alcaldes hordinarios vengan a los gobernadores desta dicha gobernación; e los gobernadores passados, por comiciones y cédulas reales, an tomado residencias a los dichos alcaldes e demás oficiales de justicia del dicho distrito, y la Laguna de Maracaybo, que es una de las ciudades desta gobernación, está solamente veynte leguas de distancia por tierra firme.⁵⁷

Los alcaldes caraqueños querían seguir controlando el Quinto Real de la explotación de las perlas en Río de la Hacha y, en este sentido, se dirigieron al rey. Conocían que desde 1547 se habían modificado los límites occidentales de la provincia de Venezuela al crearse por Real Cédula (Monzón, 14 de septiembre) la ciudad de Nuestra Señora Santa María de los Remedios en el Río de la Hacha, a la cual se le adjudicaron luego ocho leguas de jurisdicción de acuerdo a otra Real Cédula de fecha 19 de octubre del mismo año. En 1789, Río de la Hacha obtuvo el rango de gobernación y los privilegios de Caracas cesaron. No obstante, los alcaldes caraqueños apelaron.

57 Ídem.

V. La defensa temprana del mar Caribe

Para mediados del siglo XVI, Felipe II —ante la necesidad de proteger sus dominios ultramarinos de holandeses, ingleses y franceses que recorrían las costas venezolanas, particularmente las orientales, en busca de indígenas y metales preciosos— decidió proporcionar una defensa marítima a las flotas que permitían mantener el rígido monopolio comercial y asegurar a España las riquezas de las Indias de la que dependía su potencialidad en Europa y el resto del mundo. Patrullar el conjunto de la línea costera suramericana trascendía los medios de cualquier potencia naval para la época, por lo que se decidió concentrar los efectivos en áreas claves. El Caribe fue una de estas áreas. Consecuente con el plan de defensa establecido, se erigieron fortificaciones en los puntos estratégicos para reforzar la defensa. La Habana, San Juan de Ulúa, Puerto Rico y Portobelo, con sus respectivas guarniciones de tropas regulares, son ejemplo de ello.

Hacia la segunda mitad del siglo XVI, como ya hemos dicho, se intensificaron los ataques de piratas ingleses y franceses. Algunos ejemplos: el intento de asaltar a Cumaná en 1570; el inglés Andrés Barker visitó Trinidad y Margarita; en 1580 se vio en Margarita un corsario francés que puso en peligro las perlas que el contador Juan Bautista Navas conducía a Cartagena; entre 1581-1582 corsarios franceses e ingleses asaltaron sin éxito las rancherías de perlas en Margarita; en 1584 piratas franceses desembarcaron en Trinidad; entre 1585 a 1587 Margarita, situada en las dos rutas de los galeones de Tierra Firme y Nueva España, sufrió el acoso continuo de los piratas.⁵⁸

Más conocidas fueron las expediciones de Walter Raleigh en Guayana en 1595 y 1617, en su intento de despertar el interés de la Corona inglesa con miras a apoderarse de la región de Guayana, a la que atribuyó enormes riquezas.⁵⁹

La situación no cambió en el siglo XVII. Los extranjeros ocuparon algunas islas y las convirtieron en bases navales y ricos depósitos comerciales, para evitar o interrumpir el tráfico comercial trasatlántico entre España y sus colonias; también para introducir toda suerte de mercancías que la Corona española no

58 Véase Pablo Ojer, *La formación del Oriente venezolano*, ob. cit., 354-358.

59 V. T. Harlow, *The Discoverie of the large and beautiful Empire of Guiana for Sir Wlateral Raleigh*, Londres, the Argonaut Press, 1928. Véase: Manuel Donís, *Evolución histórica de la cartografía en Guayana y su significación en los derechos venezolanos sobre el Esequibo*, ob. cit., 62-73.

producía y que eran necesarias en estas latitudes. Ocuparon Antigua, Monserrat, Anguilla y Barbuda en 1624; en 1627 le tocó el turno a la isla de Barbados. Los ingleses se establecieron en Jamaica y a partir de 1655 se quedaron en la isla, convertida a partir de esta fecha en uno de los pivotes de su expansión en el Caribe.

El siglo XVII fue muy difícil para España y su imperio ultramarino. Enfrentada a Holanda, Gran Bretaña y Francia por la hegemonía europea y con graves problemas internos, la Corona española luchó por mantener su posición de gran potencia mundial. Visto desde este lado del Atlántico, las continuas guerras en Europa se reflejaron cual ecos trágicos en el Caribe, lugar estratégico, vulnerable por su extensión geográfica.

Un problema serio fue la presencia holandesa en el Caribe a partir de 1621. Una vez muerto Felipe III, se reanudaron las hostilidades entre españoles, portugueses y holandeses. Estos últimos fundaron la *Compañía de las Indias Occidentales*, verdadera punta de lanza contra la Corona española no solo en el mar donde logró un alborzado récord naval de hundimientos, apresamiento y decomiso de mercancías y de naves españolas, sino ocupando posesiones españolas y portuguesas en Europa, África y América.

Este plan de conquista y colonización a gran escala fue interpretado por los holandeses como *El Gran Designio* y tuvo como objetivos destruir la potencia naval lusohispana, ocupar algunas islas estratégicas en el Caribe y la costa azucarera de Brasil, contemplando la fundación de factorías que sirvieran de bases navales para sus escuadras y factorías, depósitos de mercancías para ser introducidas como contrabando en Tierra Firme.

Los holandeses concedieron particular interés a las salinas de Araya. Ya conocían su ubicación desde 1595 cuando un buque de Zelanda las avistó. Cuatro años después, llevaron a cabo su primera expedición a las salinas.⁶⁰

La sal de Araya, de buena calidad, fácil de transportar y resistente al calor y a la humedad, aparte de ser la más rica del mundo, ofreció a los holandeses —privados de los mercados salineros de Europa por la guerra que sostenían con España— “un mercado seguro a causa de la falta de defensas que había en toda la costa oriental de Venezuela”.⁶¹

Los vecinos de Cumaná trataron de mantener alejados de la salina a los holandeses, a los que se sumaron ingleses, franceses e italianos. No obstante, los recursos se agotaron y, ante la imposibilidad de sostener una defensa efectiva por

60 Jesús Varela Marcos, *Las salinas de Araya y el origen de la Armada de Barlovento*, Academia Nacional de la Historia, Fuentes para la historia Colonial de Venezuela, n° 146, Caracas, 1980, 59.

61 Pablo Ojer, *Las salinas del Oriente venezolano en el siglo XVII*, Colección Samán, UCAB, Caracas, s/f, 5.

tiempo indefinido, elevaron al rey varios proyectos para solucionar el asunto: cegar o envenenar las salinas, convertirlas en una ensenada y, finalmente, defenderlas mediante la construcción de una fortaleza estratégicamente situada. Este último proyecto contó con la aprobación del soberano, quien en 1622 ordenó la construcción de la *fortaleza Santiago del Arroyo de Araya*.

La fortaleza consumió enormes recursos económicos —su construcción se presupuestó en 74.500 ducados—, lo que dice mucho del interés de la Corona por mantener la salina, más cuando para ese momento la Junta de Guerra de Indias no disponía de “navíos, de material, de soldados y lo que es peor ni de dinero [...] pues la guerra de Flandes y la frivolidad de la Corte bajo la égida del Conde-Duque de Olivares, absorbe mucho”.⁶²

Los holandeses no se cruzaron de brazos. En el mismo año del inicio de las obras de construcción de la fortificación sus incipientes murallas resistieron con éxito durante dos días un bombardeo inclemente por una flota de 43 navíos, de los que desembarcaron 1.000 hombres que trataron de tomarlas. Fueron rechazados por los hispanos, comandados por el gobernador de Cumaná, Arroyo Daza, quien esperó a la espalda del fuerte, protegido por la muralla que acababa de cerrar. Al ver que el enemigo comenzaba a flaquear, “lanzó el ‘Santiago! Santiago!’ Y arremetió contra ellos hasta empujarlos a sus navíos castigándolos inclemente con las 6 únicas piezas de artillería que le quedaban”.⁶³

El castillo de Santiago del Arroyo de Araya alejó a los holandeses de la salina y redujo de manera significativa la explotación de este mineral, pero estos buscaron y explotaron la sal en la laguna de Unare, Píritu, Morro de Barcelona e isla de la Tortuga.

Los holandeses se fortificaron en Unare, como lo demuestra un croquis del fuerte que construyeron allí para el año 1633, elaborado por el ingeniero italiano Juan Bautista Antonelli. Cinco años después, este hace otro croquis, en esta ocasión de un fortín que aquellos habían erigido en la isla de la Tortuga con madera que habían transportado en sus barcos. No obstante, no pudieron resistir la acometida hispana encabezada por el capitán general de la provincia de la Nueva Andalucía, Benito Arias Montano, muriendo todos sus defensores. El fortín fue posteriormente desmantelado.⁶⁴

62 Pablo Vila, *Gestas de Juan Orpin en su fundación de Barcelona y defensa de Oriente*, Ediciones UCV, Colección Humanismo y Ciencia, n° 10, Caracas, 1975, 65.

63 Pablo Ojer, *Las salinas del Oriente venezolano en el siglo XVII*, ob. cit., 18.

64 *Ibidem*, 31.

En 1634, los holandeses ocuparon al occidente de la costa venezolana las islas de Aruba, Curazao y Bonaire, pese al esfuerzo por reconquistarlas del gobernador de la provincia de Venezuela, Ruy Fernández de Fuenmayor.⁶⁵

Mediante el Tratado de Münster de Westfalia (30 de enero de 1648), por el cual Holanda obtuvo su independencia de la Corona hispana, se permitió admitir “la sal de las provincias de su dicha majestad [España] en las de los Estados [Holanda], y se venderá en ellos sin poder, como en el caso precedente ser más gravada en impuestos que la de los dichos Estados”,⁶⁶ razón por la que la actividad ilegal de extracción de sal en las costas orientales de Venezuela por parte de Holanda no tenía ya razón de ser.

Perdido su poderío naval, España concentró sus menguados recursos militares en la defensa de los virreinos de México y del Perú; y priorizó el mantenimiento de sus rutas comerciales. Lo que es hoy el territorio venezolano y otros territorios periféricos fueron relegados a un plano secundario y sus habitantes obligados a comerciar con los extranjeros establecidos frente a sus costas, a fin de procurarse los recursos que no le llegaban desde la metrópoli. Esto favoreció el inicio de un floreciente comercio que desde sus inicios fue difícil, si no imposible, de erradicar: el comercio ilícito o contrabando.

A partir de la segunda mitad del siglo XVII, las flotas que zarpaban de la península Ibérica para comerciar con América no efectuaban regularmente el viaje todos los años, ni garantizaban que llegaran a su destino las mercancías necesarias. El corso y la piratería practicada por los extranjeros ocasionaron serias pérdidas materiales en navíos y mercaderías.

No obstante, para mediados de la centuria un activo comercio con México permitió que sobrevivieran algunos mercaderes y cosecheros de Caracas, quienes formaron una flotilla para incrementar sus negocios a pesar del rechazo de las autoridades españolas. Para lograr sus fines, contaron con Maracaibo, cuyo puerto se había convertido desde 1630 en un astillero significativo que estuvo en capacidad de construir barcos de hasta 180 toneladas.⁶⁷

La riqueza económica de Maracaibo, representada en el cacao, fue objeto de atención de los piratas que en diversas ocasiones entre 1641 y 1678 atacaron la ciudad y su cada vez más importante puerto. Para defender de manera efectiva dicha ciudad, el rey decidió separarla de la provincia de Venezuela y agregarla a

65 Graziano Gasparini, *Las fortificaciones del Período Hispánico en Venezuela*, Ernesto Armitano Editor, Caracas, 1985, 253.

66 Ministerio de Relaciones Exteriores, Colección Fronteras, vol. 8, *El derecho internacional venezolano. Límites británicos de Guayana*, Caracas, 1981, 633.

67 John Lynch, *España bajo los Austrias*, vol. II (1598_ 1700), Edic. Península, Colección Historia Ciencia Sociedad, n° 85, Barcelona, España, 1972, 278. 278.

la provincia de Mérida y La Grita, y, por consiguiente, colocándola dentro del Distrito de Santa Fe de Bogotá, mediante Real Cédula fechada en Madrid a 31 de diciembre de 1676.⁶⁸

Nos detendremos en este importante hecho: la historia se inició en 1642 cuando el obispo de Caracas, fray Mauro de Tovar, propuso al rey que toda la provincia de Venezuela se incorporara a la Audiencia de Santa Fe y dejara de depender de la Audiencia de Santo Domingo, pero la iniciativa no prosperó, porque a ello se opuso esta última. Pero en Santa Fe no se dejó pasar la ocasión y el presidente de la Audiencia, quien era al mismo tiempo gobernador del Nuevo Reino, presentó una doble alternativa: o que toda la provincia de Venezuela dependiera de la Audiencia de Santa Fe, o que al menos se le adscribiera la ciudad de Maracaibo.

El argumento utilizado por las autoridades bogotanas era falso: que se lograría una mejor defensa del lago de Maracaibo si perteneciera a la única autoridad política de Mérida, y a la misma autoridad judicial de Santa Fe, las ciudades de Gibraltar y Maracaibo, que estaban situadas al norte y sur del lago, respectivamente. No se consideraron las mayores distancias existentes entre Maracaibo y Gibraltar con respecto a Bogotá, agravadas por las barreras montañosas de los Andes, mientras que desde La Guaira caraqueña se podía auxiliar a Maracaibo en tres o cuatro días por mar debido a la dirección este-oeste de los vientos alisios.

La decisión del soberano rompió la unidad geográfica golfo de Venezuela-lago de Maracaibo que se había mantenido desde los inicios del siglo XVI. En poco tiempo, la geografía demostró el error geopolítico del rey: el pirata Henry Morgan quemó Maracaibo en 1678 y los refuerzos no llegaron a tiempo por estar tan distanciada la capital, Mérida, en plena cordillera andina.

La Corona contempló fortificar la entrada al lago sobre las islas que se encuentran en la barra, de manera que solo franqueando esta se podía llegar a Maracaibo. En 1679, se iniciaron los trabajos de construcción del fuerte de San Carlos, fortificándose en 1681 las barras de Barbosa y Zapara. Para agosto de 1682, la fortificación estuvo concluida.

Anexamos un plano fechado en 1680, titulado “Planta delineada del castillo de la Varra Grande de la laguna de Maracaybo, cuadrángulo con 4 baluartes, estacada volante y su estrada incobierta, y estacada con una media luna de la parte de la puerta y de la canal que le sirve de plataforma baxa, por orden del

68 Real Cédula dirigida a la Audiencia de Santa Fe de Bogotá separando la ciudad de Maracaibo de la provincia de Venezuela y agregándola a la provincia de Mérida y La Grita. Original en AGI, Santa Fe, Legajo 540, folios 139v al 141. Publicada en Manuel Donís Ríos, *El territorio de Venezuela. Documentos para su estudio*, ob. cit., 361 364.

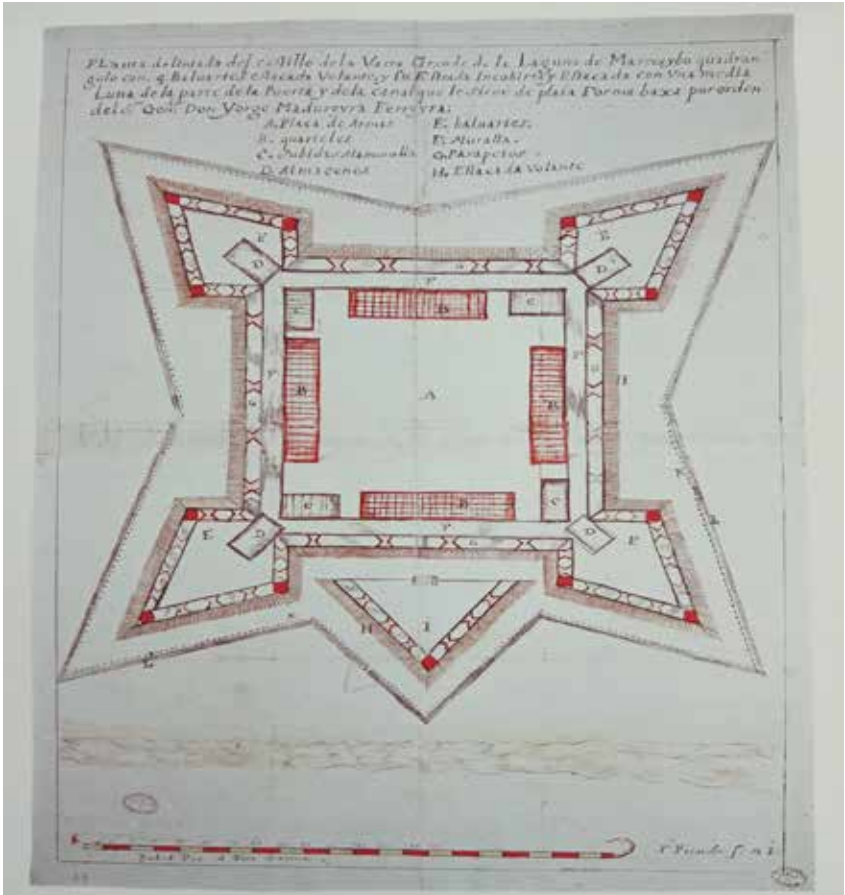
Sr. Gobernador don Jorge Madureyra Ferreyra”.⁶⁹ Fue diseñado por el capitán e ingeniero militar Francisco Ficardo (véase la figura 2).

La fortificación de Maracaibo, considerada la “Llave de las Provincias de Caracas, El Hacha y Reyno de Santa Fe” no se detuvo. Hacia finales del siglo XVIII (1778) el ingeniero Agustín Crame elaboró un plan de defensa de la Provincia de Maracaibo, dejando instrucciones para añadir obras adicionales al San Carlos y en la barra.⁷⁰ El ingeniero Casimiro Isava se trasladó a Maracaibo e inició los trabajos de fortificación en agosto de 1780. Isava intervino en las obras que se efectuaron en el San Carlos: piezas, depósitos para cureñas y almacén para polvora en 1781; en la torre de vigilancia y reducto de la isla de Zapara (1782) y la casa fuerte del cano Paijana (1783).

69 AGI, Santo Domingo, 666. En *El continente de papel. Venezuela en el Archivo de Indias*, Ediciones Fundación Neumann, Editorial Arte, Caracas, 1984, 37. 124.

70 Graziano Gasparini, *Las fortificaciones del Periodo Hispánico en Venezuela*, Ernesto Armitano Editor, Caracas, 1985, 182-197.

Figura 2. Planta delineada del castillo de la Varra Grande de la laguna de Maracaybo



Fuente: *El Continente de Papel. Venezuela en el Archivo de Indias*, Ediciones Fundación Neumann, Editorial Arte, Caracas, 1984.

VI. La Real Compañía de Caracas

Ya hemos visto cómo España, en los primeros años del siglo XVIII, imposibilitada de defender sus rutas comerciales e inmersa en la Guerra de Sucesión que libraba en Europa, “dejó a sus colonias expuestas a los asaltos enemigos, y lo que era aún más terrible para la mentalidad mercantilista de sus gobernantes, al trato extranjero”.⁷¹

Una carta enviada a la Corona española en 1711 por el gobernador de la provincia de Venezuela, José Francisco de Cañas, permite apreciar hasta qué punto había penetrado la práctica del contrabando holandés en suelo continental:

Los holandeses habían llegado hasta establecerse en el territorio, en un lugar llamado Tucacas, donde poseían haciendas, casas y rebaños. Cómplices españoles les daban noticia de todos los proyectos ideados contra ellos, y no eran desconocidos los casos en que holandeses y españoles combatían juntos contra los perseguidores.⁷²

Ante la gravedad de la situación, la Corona pensó en establecer una compañía comercial que paralelamente combatiera de forma activa el contrabando y a la vez condujera las cantidades de cacao requeridas para su consumo y venta en la metrópoli, lo que garantizaría buenos ingresos. A este fin se creó en 1728 la Real Compañía de Caracas o Compañía Guipuzcoana, como también se le conoce.

La creación de la compañía se inscribe dentro del plan elaborado por el intendente general de la Marina y del Ejército, José Patiño —quien fuera primer ministro de Felipe V a partir de 1729—, a fin de reforzar las pautas económicas con América en función de un mayor control por parte de la monarquía, “tanto de instituciones y finanzas en el Nuevo Mundo como del fortalecimiento del eje atlántico en lo estratégico y en lo comercial. A tal efecto, fueron puestas en marcha diversas compañías de privilegio mercantil entre ambos lados del Atlántico”.⁷³

71 Eduardo Arcila Farías, *Economía colonial de Venezuela*, Tomo I, 2° Edición, Italgráfica, Caracas, 1973, 241.

72 Ronald Hussey, *La Compañía de Caracas, 1728-1784*. Ediciones del Banco Central de Venezuela. Colección Histórico Económico Venezolana, Vol. VIII, Caracas, 1962, 58.

73 José Cayuela Fernández y Ángel Pozuelo Reina, *Trafalgar*. Editorial Ariel, S. A. Barcelona, España, 2004, 27.

La lectura de la Real Cédula de fundación de la Compañía Guipuzcoana (Madrid, 25 de septiembre de 1728) permite conocer cuáles eran sus objetivos:

[...] impedir con particular vigilancia, por Mar, y las Costas de Tierra, los comercios ilícitos, que en todos los Mares, Puertos, Ríos, y Pueblos de las Costas de toda la Jurisdiccion de la Provincia de Caracas frecuentan los Estrangeros; y si tal vez en seguimiento de estos, para perseguirlos, y apresarlos, fuere necesario á los Navíos del registro, ó á las Embarcaciones menores, armadas por estos en guerra, salir de las Costas de Caracas, podrán entenderse en su navegación, á todas las que intermedian desde la del Rio Orinoco, hasta en de la Hacha.⁷⁴

La jurisdicción marítima de Caracas comprendía, según la Real Cédula, costas de otras provincias que dependían de otras entidades superiores: las Audiencias de Santa Fe de Bogotá y Santo Domingo. Pudiera pensarse en una anomalía, pero no lo fue. Por el contrario, revela cuán marcada era la vocación marítima de Venezuela.

El dominio del mar no estuvo supeditado a los límites (términos) del territorio continental de una gobernación. Como vemos, el dominio marítimo traspasó los términos de las provincias y, en el caso de la Guipuzcoana, se centralizó en torno a una sola entidad: la provincia de Venezuela y su capital Caracas. Pero también se tomaron previsiones en tierra para apuntalar la actuación de la compañía. Hay ejemplos de cómo, para luchar con mayor efectividad contra el contrabando y dar cumplimiento a la Real Cédula de 1728, el gobernador de Caracas nombró tenientes justicias mayores en los parajes que le parecían más convenientes para reforzar el desempeño de la Guipuzcoana en el mar.

A la Guipuzcoana o Real Compañía de Caracas se le dieron poderes de curso marítimo, actividad que desempeñó de manera eficiente. Dicho control marítimo giró en torno a Caracas, cuyo gobernador o capitán general era alto funcionario de la compañía: juez conservador. El texto de la Real Cédula dice expresamente:

Que el conocimiento y determinación de las presas, y aprehensiones de lícito comercio, ha de pertenecer á Juez Conservador particular, aprobado por mí, el qual ha de ser el Gobernador que es, ó fuere de Caracas, con plena facultad, y jurisdicción para el privativo conocimiento, y determinacion de la calidad de las pressas, y aprehensiones de ilícito comercio, y demás negocios, y dependencias de la Compañía, y de sus individuos, y dependientes en Indias, con inhibición de los Virreyes, Audiencias, Ministros, y Tribunales, Presidentes, Capitanes Generales, Gobernadores, Corregidores, Alcaldes Mayores Ordinarios, Oficiales Reales, y otros qualesquiera Juezes, y Justicias de Indias, sin embargo de las leyes, ú ordenes mías, que aya en contrario.⁷⁵

74 Real Cédula fechada en Madrid a 25 de septiembre de 1728. AGI, Caracas, 924. En Manuel Donís, *El territorio de Venezuela. Documentos para su estudio*, ob. cit., 373.

75 *Ibíd.*, 376.

Esta jurisdicción marítima la ejerció la provincia de Venezuela y con ella Caracas cuando otras entidades políticas gubernativas del Imperio español, como es el caso del Virreinato de Santa Fe de Bogotá, no contaban con una marina de guerra. Tanto es así que en nuestros días algunos historiadores de la territorialidad venezolana hablan de un *uti possidetis* marítimo favorable a nuestro país gracias a la Guipuzcoana.

Dentro del radio de acción de la compañía se hallaban todas las islas pertenecientes a la provincia de Venezuela de acuerdo con la Capitulación de los Welser de 1528. Para cumplir su misión, la Guipuzcoana elaboró mapas y planos, destacando entre ellos uno que abarca desde el cabo Codera hasta un lugar situado al oeste del cabo Chichibacoa en la Guajira, llamado “Gaspar vaz”, en el que se dibujan las islas desde La Orchila hasta Los Monjes, representados mediante cuatro islas que forman una cruz a la entrada al golfo de Venezuela.⁷⁶

La actuación de la compañía en la provincia de Venezuela se vio limitada por la oposición presentada por los comerciantes y terratenientes criollos que vieron con desagrado cómo los vascos enfrentaban de manera resuelta el comercio ilícito. Como dijo Hussey en su obra clásica sobre la Guipuzcoana:

Toda Venezuela ardía en resentimiento por la intromisión de la Compañía en un comercio ilícito, practicado por tanto tiempo que parecía un derecho adquirido. Llovían quejas contra los precios de la Compañía y contra la brutalidad de sus patrullas de guardacostas. La indignación subió tanto que se decía que los comerciantes se habían puesto de acuerdo para impedir que los buques de la Compañía consiguieran carga.⁷⁷

No obstante, la compañía hizo su trabajo, pues logró reducir el contrabando de manera significativa. La Guerra de Sucesión Austríaca, en la que España se enfrentó a Inglaterra entre 1739 y 1748, afectó las actividades de la Guipuzcoana, pero una vez finalizada la contienda en 1749, la compañía reanudó su campaña contra el ilícito comercio y mantuvo una flota de varios guardacostas armados y más de 400 hombres en pie de lucha permanente a un costo de 150.000 pesos al año.⁷⁸

Destacamos que durante la contienda la Guipuzcoana asumió la responsabilidad de proteger y vigilar las costas desde Río Hacha hasta el Orinoco. Para ello, se dedicó a mejorar el muelle del puerto de La Guaira para facilitar la carga y descarga de los navíos. Una tarea similar se inició en Puerto Cabello, lo que facilitó

76 El plano proviene de The National Maritime Museum Greenwich, Londres. Portulano manuscrito del siglo XVIII por D. Jaime Martorell (1760-1786), p. 25, S.E.10.

77 Ronald Hussey, *La Compañía de Caracas*, ob. cit., 71

78 Vicente de Amezaga Aresti, *Vicente Antonio de Icuza, comandante de Corsarios*. Ediciones del Cuatricentenario de Caracas, Caracas, 1966, 14.

el comercio con las embarcaciones. El sobrante de la Real Hacienda le permitió al gobernador Martín Lardizábal construir en Puerto Cabello una fortificación.⁷⁹

En 1762 se produjo una nueva guerra contra Inglaterra y el contrabando desde Curazao recrudesció con una amplitud desconocida hasta la fecha. La Guipuzcoana respondió con 12 patrullas de tierra, de 10 a 12 hombres cada una y con 10 navíos de 86 cañones, 92 pedreros y 518 marineros, a un costo que alcanzaba los 200.000 pesos anuales. Esto sin contar el mantenimiento de 12 patrullas de tierra, de 10 hombres cada una.⁸⁰

De esta manera, con las fortificaciones en tierra, sumadas a una escuadra con suficiente poder para enfrentar a buques de armadas enemigas y corsarios, la Guipuzcoana pudo desarrollar un serio poder naval.

A partir de 1770 el contrabando se convirtió en una verdadera plaga. Los más activos contrabandistas fueron los ingleses. Su base era Jamaica, pero se servían de tripulaciones holandesas por ser las más conocedoras de la costa y estar acostumbradas al tráfico de indios; hablaban español y, si aparecía una embarcación española, se confundían fácilmente, porque llevaban izada la bandera de este país. No obstante, los corsarios de la compañía hicieron entre 1733 y 1780 doscientas sesenta y ocho presas.⁸¹

Por su importancia geoestratégica, la costa venezolana se convirtió en un punto debidamente protegido y artillado, dentro de una totalidad mayor como lo fue el Caribe. El cordón de fortificaciones fue eficaz y preservó la integridad territorial. La presencia humana de las guarniciones representó, además, un factor de desarrollo poblacional alrededor de los puertos, particularmente La Guaira y Puerto Cabello, integrándose los ingenieros militares a la fuerza laboral calificada, en obras militares y civiles.

Ante la presencia de piratas, corsarios e invasores extranjeros, los vecinos corrían a las fortificaciones para asumir la defensa del suelo nativo. Como bien lo dijera Mario Briceño Iragorry, a la voz de *corsario*:

[...] los pueblos olvidaban el exclusivismo de sus tendencias y se aprestaban a engrosar las fuerzas que salían en auxilio de las ciudades amenazadas. De una a

79 José de Iturriaga, Manifiesto que con incontestables hechos prueba los grandes beneficios que ha producido el establecimiento de la Real Compañía Guipuzcoana en Caracas, Madrid 11 de octubre de 1749. Este documento fue redactado, o al menos firmado por el director de la Compañía, José de Iturriaga. En *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, Tomo L, n° 197, Caracas, 1967, 116-117.

80 Vicente de Amezaga Aresti, *Vicente Antonio de Icuza, comandante de Corsarios*, ob. cit., 17.

81 *Ibidem*, 199.

otra Gobernación marchaban los refuerzos: Venezuela cooperaba con Guayana; la Nueva Andalucía con Margarita; Venezuela con Maracaibo.⁸²

Se defendía mediante este acto soberano el territorio de las provincias, de la futura Capitanía General, y de la patria venezolana a partir de 1811.

Aunque la Guipuzcoana no logró extirpar el contrabando en el país, “lo reprimió eficazmente y evita que su influencia y los efectos de su penetración estraguen la Colonia, desintegren la Provincia y cambien el destino de estas tierras”.⁸³ Al regularizar el transporte marítimo con España, la compañía contribuyó a dar forma física, política y social a la colonia, vinculándola de nuevo al imperio y corrigiendo la peligrosa situación territorial a que estuvimos expuestos por la pérdida de conexión, de hecho, con la metrópoli durante el siglo XVII y los inicios del XVIII.

La Guipuzcoana no fue una institución de la Corona española, como sí lo fueron la Intendencia y la Capitanía General, para solo mencionar dos instituciones que llegaron a nuestro país para finales del XVIII. Fue tan solo una compañía comercial; no obstante, representó un importante factor de integración político-territorial al ejercer su soberanía controlada desde Caracas sobre un dilatado espacio marítimo, traducido en el corso y el combate efectivo del contrabando, en un espacio en el que al final, exceptuando la pérdida de la isla de Trinidad, se ejerció la soberanía y se mantuvo la ley fundamental de Indias: la conservación del territorio para la Corona española.

82 Mario Briceño Iragorry, *Tapices de historia patria*, Caracas, 1982,137. Véase Manuel Donís Ríos, Las fortificaciones construidas durante la Colonia: factor de integración Político-Territorial de Venezuela. *Anuario de Estudios Bolivarianos*. Instituto de Investigaciones Históricas Bolívarium, Universidad Simón Bolívar, Año V, n° 5, Caracas, 1996, 45-68.

83 Ronald Hussey, *La Compañía de Caracas*, ob. cit., XLIII.

VII. La provincia de Venezuela: comandancia marítima

El Virreinato de Santa Fe de Bogotá, creado en 1717 y suprimido en 1723, fue restaurado en 1739. En esta segunda ocasión, varios miembros del Consejo de Indias sostuvieron que al hacerlo se podría combatir de manera efectiva el contrabando, incluso extinguirlo.

Con la finalidad de establecer los controles necesarios, y considerando la lejanía entre Santa Fe y las costas, se crearon tres comandancias marítimas, con sus respectivos comandantes generales, con determinada jurisdicción sobre otras provincias: Panamá, Cartagena y Caracas:

Que haia de haber tres Comandantes generales para todos estos distritos, los cuales, siendo súbditos del Virrey como los demas han de tener superioridad con respecto de otros: y estos han de ser el Gobernador Presidente de Panamá Comandante de Portovelo, Darien, Veragua y Guayaquil, el Gobernador de Cartagena de el de Santa Marta y Rio del Hacha y el Gobernador de Caracas desde Maracaybo, Cumana y Guayana, Rio Orinoco, Trinidad y Margarita, siendo la superioridad de estos Comandantes para que celen sobre las operaciones de los subalternos que se les encargan en punto de introducciones de ilícito comercio. Y que teniendo noticia de algun desorden, puedan proceder á hacer sumaria para la averiguacion, con la facultad de que si para hacerla y averiguar mejor la verdad, sirviese de impedimento la presencia del Gobernador ó Tenientes de donde se hizo el fraude, y se esta haciendo la averiguacion, pueden apartarle y hacerlos salir del pueblo y territorio á distancia suficiente.⁸⁴

A la Comandancia Marítima de Caracas le correspondió una jurisdicción que incluyó las provincias de Maracaibo, Cumaná, Guayana, Trinidad, Margarita y el río Orinoco. A las facultades del gobernador de Caracas, juez conservador de la Guipuzcoana, se les sumaron las de apresar contrabandistas y vigilar las costas como comandante general en las provincias enumeradas y en el Orinoco.

Pero el 12 de febrero de 1742 el rey decidió separar la provincia de Venezuela de toda dependencia del Virreinato de Santa Fe. Jugaron papel importante dos cartas del gobernador de la provincia de Venezuela, don Gabriel de Zuloaga, fe-

84 Real Cédula fechada en San Ildefonso a 20 de agosto de 1739. AGI, Santa Fe, 385. En Manuel Donís Ríos, *El territorio de Venezuela. Documentos para su estudio*, ob. cit., 391-392.

chadas en 1740 (30 de agosto y 20 de septiembre, respectivamente) y la presentación que hicieran los directores de la Compañía Guipuzcoana, quienes defendieron las dificultades de combatir el contrabando estando sujetos en lo gubernativo y militar a una entidad andina como Bogotá, alejada de las costas, a pesar de la existencia de la Comandancia Marítima de Caracas.

El gobernador Zuloaga pidió al rey que lo exonerara del mando que le había otorgado sobre las provincias de Maracaibo, Cumaná, Margarita, Trinidad y Guayana en lo que concernía al combate del comercio ilícito, atribuciones que, como sabemos, le fueron dadas en virtud de ser Zuloaga comandante general de la Comandancia Marítima de Caracas.

Zuloaga alegó que ya tenía bastante con atender los asuntos de su gobernación (de la provincia de Venezuela) en este sentido para también velar por las restantes provincias, distantes de Caracas. Que lo hicieran los gobernadores correspondientes, “cada uno en su distrito”. Zuloaga decía al soberano español que él creía que los gobernadores de Maracaibo, Cumaná, Margarita, Trinidad y Guayana, empeñados al igual que él en combatir el ilícito comercio, “desmayarian viendo que estaban subordinados al Gobernador de Venezuela”, y que consideraba “que en aver de tener dependencia las mencionadas Provincias con la de Venezuela, concurrirían los mismos inconvenientes que exponía por lo tocante á esta con la dependencia de Virrey”.⁸⁵

Zuloaga pidió la separación de la provincia de Venezuela del Virreinato de Santa Fe, al igual que los directores de la Compañía Guipuzcoana, manteniendo sus gobernadores las facultades que tenían antes del establecimiento del Virreinato, “pues de lo contrario también se seguirían graves perjuicios” al Real Erario y a los funcionarios de la Compañía Guipuzcoana.⁸⁶

En consecuencia, Felipe V decidió, por Real Cédula del 12 de febrero de 1742:

[...] que la enunciada provincia de Venezuela quede desde ahora en adelante con total independencia del Virreynato del Nuevo Reyno de Granada, y que el Gobernador actual de la misma Provincia, y los que le sucediesen en este Empleo, tengan las facultades que anteriormente les estaban concedidas.⁸⁷

Además ordenó que quedara a cargo de los gobernadores de la provincia de Venezuela “[no obstante lo representado en contrario por el actual] el celar sobre

85 Real Cédula fechada en el Buen Retiro a 12 de febrero de 1742. AGI, Caracas, 253. En Manuel Donís Ríos, *ob. cit.*, 396.

86 *Ibidem*, 396-397.

87 *Ibidem*, 397.

el cumplimiento de la obligación de las de Maracaybo, Cumaná, la Margarita, la Trinidad, y la Guayana, en lo respectivo al ilícito Comercio”.⁸⁸

Dentro de este marco legal actuó el corso de la Guipuzcoana no solo en el litoral venezolano, sino en las costas de Santo Domingo y Puerto Rico, hasta donde se extendía su recorrido. Así, se produjo el apresamiento de unas 400 presas entre 1760 y 1772 en las costas de Puerto Rico, Cartagena y Caracas. Algunas tomadas cerca de Bahía Honda “eran inglesas”; en Punta Salinas, Los Taques, y entre Punta Macolla y Guaranao. La barrida de pequeñas embarcaciones holandesas dedicadas a la pesca en aguas de las islas deshabitadas provocó una protesta de los Estados Generales de los Países Bajos en 1773.⁸⁹

A la Guipuzcoana se le concedieron poderes de corso marítimo hasta 1780, año en que cesaron sus privilegios.⁹⁰

88 Ídem.

89 Pablo Ojer, *Sumario histórico del golfo de Venezuela*, ob. cit., 45.

90 Sobre el corso marítimo concedido a la Compañía Guipuzcoana véase: Gerardo Vivas Pineda, *Barcos convictos y confesos. Ilegalidad y pérdida de dominio naval durante el siglo XVIII en Venezuela*, Tomo I, Capítulo 3. Trabajo de ascenso para optar al escalafón de profesor titular, Universidad Simón Bolívar, Sartenejas, 2009, 79-149.

VIII. Los ataques ingleses a La Guaira y Puerto Cabello

Las actividades comerciales e industriales inglesas se incrementaron con proyectos y ambiciones cada vez mayores. Y pronto el “asiento” para introducir esclavos africanos en las Indias occidentales españolas y el navío de “permiso” conseguidos en Utrecht (1713) resultó insuficiente.

La “Guerra del Asiento” (1739-1748) afectó las actividades de la Guipuzcoana. Los ingleses asaltaron Portobelo y rindieron la plaza; ejecutaron una operación de tanteo sobre Cartagena de Indias y asalto a Chagres. Vendrán luego los ataques a La Guaira (1739 y 1743) y Puerto Cabello (1743). España se defendió bien y lo hizo con los pocos recursos disponibles y los invasores solo consiguieron algunos territorios insulares.

No obstante, las medidas defensivas no fueron suficientes para asegurar la inmunidad del continente americano, corroído además, internamente, por el germen de la insatisfacción, sin grandes medios económicos propios producto de la política fiscal metropolitana, sin centros industriales que generasen autonomía y el libre ejercicio que condujera a posiciones firmes. Bien lo dijo Juan Manuel Zapatero: para la segunda mitad del siglo XVIII, “la evidencia de una gran batalla por el Caribe constituirá un axioma inmutable en los lugares neurálgicos de las Indias”.⁹¹

El capitán Waterhouse atacó La Guaira en 1739 y, de nuevo, en 1743 la escuadra comandada por el comodoro Charles Knowles, quien incursionó también sobre Puerto Cabello, siendo repelidos por las milicias criollas y las pocas tropas peninsulares existentes.

Los detalles de la incursión contra La Guaira de 1739 pueden leerse en la *Relación* que el gobernador Zuloaga remitió a España en octubre de 1743:

El comodoro Charles Brown, que mandaba la escuadra inglesa de las Antillas, envió tres naves para atacar La Guaira, dos de 70 cañones y una de 60. Estas llegaron ante el puerto el 22 de octubre de 1739, un día antes de la declaración oficial de guerra a España. Aunque avistadas a las 9 de la mañana, no pudieron llegar a tiro sino a las 2 de la tarde por el poco viento reinante. A esa hora emprendieron un intenso bombardeo contra las fortificaciones y la población entera, que duró tres horas y dañó la iglesia y averió casi todas las casas del lugar, pues

91 Juan Manuel Zapatero, *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, ob. cit., 120.

hicieron alrededor de 800 disparos. Los enemigos sufrieron pocos daños; las fortificaciones estaban bastante arruinadas y su artillería era defectuosa y de corto alcance. Mas ante la decidida resistencia no intentaron ningún desembarco y se retiraron.⁹²

Dijo de Armas Chitty sobre los defensores de La Guaira: “Aquí se distinguen el jefe de la plaza, Mateo Gual y Pueyo, el mismo gobernador Zuloaga, José de Iturriaga,⁹³ los capitanes José Hernández Sanabria y Domingo Francisco Velásquez”.⁹⁴

El capitán de fragata José de Iturriaga también relató el combate frente a La Guaira de 1739, incluyéndolo en su *Manifiesto* fechado en Madrid a 11 de octubre de 1749, escrito para probar los beneficios generados para la provincia de Venezuela a raíz del establecimiento de la Compañía Guipuzcoana.⁹⁵

Vale la pena recrear el ataque y la pronta respuesta que generó:

Reconocidas que fueron como escuadra enemiga por el Castellano de la fortaleza [batería del Zamuro], Capitán Don Mateo Gual y Pueyo, ordenó inmediatamente el toque de generala, y dos disparos de cañón en el baluarte de la Caleta, para que repetidos estos por los cuerpos de guardia de Torre-quemada, La Venta, La Cumbre y El Castillito, llevasen rápidamente la noticia a Caracas, donde como hemos visto, gracias al sistema de telégrafo de artillería, pronto se supo la novedad.⁹⁶

Caracas dormía en calma aquel sábado 2 de marzo:

[...] el canto de los gallos; la voz de los serenos que con melancólico dejo repetían de uno en otro el tradicional anuncio del tiempo y de la hora, “Las cinco han dado, el tiempo está nublado”; la monótona campana del arreo que entra; el sil-

92 AGI, Santo Domingo, 707. Reproducida en Jerónimo Martínez Mendoza, El ataque de los ingleses a Puerto Cabello el año de 1743, Separata de la *Revista Crónica de Caracas*, vol. n° 39, Caracas, 1959, 4.

93 José de Iturriaga (1699-1767): Natural de Azepeitia (Guipúzcoa) ingresó en la Marina en 1718. En 1733 alcanzó el grado de teniente de navío. Llegó a Caracas en 1742 como director de la Guipuzcoana (1740-1749) y comandando la escuadra que la compañía ofreció al rey para transportar la ayuda militar al Caribe ante la inminencia de la invasión británica. Iturriaga, ahora capitán de fragata, participó en la defensa del puerto de La Guaira en 1743 cuando el almirante Charles Knowles la atacó con su flota. Iturriaga atribuyó el mérito de la exitosa defensa a la compañía, restándole importancia al apoyo local, representado por el gobernador, brigadier Gabriel José de Zuloaga y el castellano de La Guaira Mateo Gual. Para 1744, José de Iturriaga se hallaba en Puerto Cabello (Asdrúbal González, *Sitios y toma de Puerto Cabello*, Ediciones de “El Carabobeño”, Valencia, 1974, 46).

94 J. A. de Armas Chitty, *Historia de Puerto Cabello*, ob. cit., 40.

95 Manifiesto de José de Iturriaga de 11 de octubre de 1749 sobre la Real Compañía de Caracas. En *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, T. L., n° 197, Caracas, 1967, 127 y 106-131.

96 Luis Alberto Sucre, *Gobernadores y capitanes generales de Venezuela*, ob. cit., 253-254.

bido del indio que lleva a pastorear las vacas, que a su paso salen de las casonas; y algún indeciso murmullo de la vida que renace, eran casi los únicos ruidos que turbaban momentáneamente el silencio de las calles, apenas transitadas en aquella hora por algún galán madrugador, que envuelto en ancha capa escoltaba a distancia la devota dama, acompañada de su dueña y de la joven mestiza portadora de la aristocrática alfombra; que tal vez no solo por puro amor de Dios se dirigían a la iglesia, desafiando la húmeda neblina que velaba la ciudad.⁹⁷

Rápida fue la reacción caraqueña y, al toque de generala pregonado por cajas de guerra y clarines, los milicianos acudieron a la Plaza Mayor, donde fueron armados y organizados. A las 6 de la tarde, diez compañías salieron hacia La Guaira. Milicias, es decir, ciudadanos armados y con alguna instrucción en el manejo de las armas, ascendieron el cerro caraqueño y luego bajaron al litoral guaireño, con sus penas, angustias y alegrías.

Mientras, en el puerto, el capitán Mateo Gual distribuyó sus fuerzas:

[...] y de acuerdo con el Capitán de Fragata Don José de Iturriaga, director de la Compañía Guipuzcoana, hizo poner amarras ocultas a los buques anclados en el puerto que no pudieron ponerse en salvo, como ya lo habían hecho dos balandras cargadas de pólvora y municiones, que escaparon hacia Puerto Cabello, y situándose él en el baluarte de La Trinchera, esperó.⁹⁸

Destacaremos que Iturriaga en su *Manifiesto* hizo mención especial a la actuación de “la gente de la Compañía” que tuvo a su cargo la mayor batería de dicho puerto, llamada el Colorado.

Cumplió el puerto caraqueño:

[...] su deber de atalaya y palenque de invasiones y asaltos para proteger a los pueblos que prosperan a su espalda. Desde entonces aprende a sufrir. Se amuralla, se arma, se esconde entre sus abras, se empina sobre sus cerros y en la duerme-vela y en la liza, moldea su espíritu fuerte que ha de vivir al correr los tiempos bajo el sino venezolano del “sufridor”.⁹⁹

Al conocerse en Madrid el ataque a La Guaira, se ordenó en 1740 enviar 300 soldados del regimiento de Vitoria, con armas y pertrechos, que llevaron al puerto los navíos de la Compañía Guipuzcoana *Nuestra Señora del Coro* y *San Sebastián*. Los navíos de la compañía fueron utilizados de nuevo con fines militares dos años después, en febrero de 1742, cuando dos regimientos de refuerzo en 5 navíos (*Coro*, *San Ignacio*, *San Sebastián*, *San Joaquín* y *San Antonio*), al mando

97 Ibídem, 253.

98 Ibídem, 254.

99 Casto Fulgencio López, *La Guayra. Causas y Matriz de la Independencia Hispano-Americana*, ob. cit., 17.

de Iturriaga, arribaron a La Guaira, menos el *San Ignacio*, perdido en combate naval con los ingleses, cerca de Puerto Rico.

Mucho más serio fue el ataque de 1743, entre los días 2 y 6 de marzo. Advertimos que los ingleses recibieron órdenes de destruir los bienes de la compañía tanto en el mar como en tierra.

El monopolio comercial ejercido por la Guipuzcoana había reducido las posibilidades mercantiles británicas. De allí el Manifiesto de Knowles al pueblo caraqueño en 1743, una clara llamada al levantamiento contra la compañía, del cual publicamos un extracto:

El Rey mi Señor para mostrar lo detestable que le son semexantes Bárbaros [Piratas que se apellidan con el nombre de Guarda Costas, entre los cuales particularmente se hallan los Vizcaínos] tratamientos y procederes [...] me ha mandado con una Escuadra de sus Navíos y tropas a estos Paraxes, para que con el Divino favor asitúe [*sic*] y establezca una nueva Colonia en Puerto Cavello, con los antiguos y libres Españoles con quien antiguamente vivieron siempre los Ingleses en tranquila amistad, por lo que me ha dirixido, a que haga saver, como lo hago por esta a todos y a quantos Españoles que se quisieren acoxer debaxo de la protección de sus Armas, y venir amigablemente con sus súbditos, que gozará de su relixión con todos sus Derechos y Privilegios y efecto, del propio modo y en la misma igualdad que si fueran Ingleses.¹⁰⁰

Los ingleses reconocieron el puerto de La Guaira y, al respondérsele desde la plataforma, avanzaron con toda su escuadra, abriendo la marcha la nave *Almirante* con sus 70 cañones. Fueron bombardeados desde los baluartes de San Jerónimo y La Trinchera, pero no recibieron daño y siguieron adelante, que era justamente lo que quería Mateo Gual:

El inglés había caído en el lazo! Gual soportó impasible el fuego del enemigo [que incluso llegó a arrojar granadas y bombas incendiarias dentro de la ciudad], contestándolo solo con sus cañones de menor alcance; pero una vez que lo tuvo asegurado a corta distancia, puso en acción toda su artillería gruesa, causándole en pocas horas tan gran estrago, que a las cuatro de la tarde había puesto fuera de combate la Almirante, que hacía agua visiblemente, había perdido toda su arboladura, sus lanchas echadas a pique, y en el casco tenía veintinueve balazos, de los cuales siete por debajo de la lumbre, y muchos de banda a banda. (Véase la figura n° 3).¹⁰¹

Los atacantes habían desestimado las defensas de La Guaira. Knowles se encontraba en serias dificultades. Su barco había perdido los palos, masteleros, ver-

100 AGI, Caracas, 927. En Monserrat Garate Ojanguren, *La Real Compañía de Caracas*, ob. cit., 304.

101 Luis Alberto Sucre, *Gobernadores y capitanes generales de Venezuela*, ob. cit., 255. El original del grabado que ilustra el ataque inglés a La Guaira el 2 de marzo de 1743 en AGI, Mapas y Planos de Venezuela, 119 y en AGI, Indiferente, 1307.

gas y perchas. Sus embarcaciones menores, hundidas, y el casco, atravesado de balazos. La acción continuó los días siguientes, pero con menor intensidad. Al no poder ocupar la plaza y con pérdidas significativas en hombres y barcos, Knowles decidió tomar rumbo hacia Curazao al amanecer del día 6.

Prueba fehaciente de la confabulación entre los neerlandeses y judíos de Curazao con los británicos lo “constituye el auxilio que aquellos le dieron a la escuadra del Comodoro Knowles, cuando este intentó apoderarse de La Guaira, a comienzos de marzo de 1743, y de Puerto Cabello en abril y mayo del mismo año”.¹⁰²

Curazao “se convirtió en hospital y cementerio de los ingleses y centro para la reparación de sus naves. Por ello, Knowles solicitó al gobernador de la isla 1.000 hombres para tripular sus buques, a fin de atacar nuevamente a La Guaira”.¹⁰³ Pero el gobernador no le prestó ayuda oficial; sin embargo, señaló que “si encontraba gente que havia menester por servirle disimularia, y que si algunos llegan a pedirle licencia que desde luego se le concedería”.¹⁰⁴

De cualquier manera:

[...] los mercaderes judíos y holandeses demostraron interés en ayudar a Knowles por los beneficios que podrían derivar en caso de que los ingleses se apoderaran de La Guaira y Puerto Cabello. Asunto aparte es el escaso apoyo que dichos mercaderes recibieron de los demás vecinos de la isla y es seguro que los negros y mulatos que finalmente formaron parte de la expedición, o bien aceptaron arriesgarse, merced a las sumas que les debieron pagar los judíos y otros comerciantes neerlandeses, o eran esclavos de estos, y por consiguiente podrían ser utilizados como carne de cañón. Cabe añadir que al mismo tiempo que daban esta ayuda a los ingleses, los mercaderes de Curazao, por intermedio de un agente español en dicha isla, suministraron pólvora y municiones a La Guaira a cambio de 400 sacos de cacao, lo cual demuestra que para estos comerciantes sin escrúpulos lo que importaba era el lucro independientemente de los pabellones o bandos que estuvieron en contienda.¹⁰⁵

El ataque a Puerto Cabello se efectuó entre el 26 de abril y el 13 de mayo de 1743. Bajo el amparo de algunas de las islas, los barcos ingleses asediaron el Castillo de San Felipe y desembarcaron tropas por la vía de Borburata, siendo repelidos en dos ocasiones por los efectivos al mando del gobernador Zuloaga.¹⁰⁶

Veamos cómo describió una de las acciones De Armas Chitty:

102 Celestino Andrés Araúz Monfante, *El contrabando holandés durante la primera mitad del siglo XVIII*, T. II, ob. cit., 72.

103 *Ibidem*, 73.

104 *Ídem*.

105 *Ibidem*, 75.

106 Véase José Antonio De Armas Chitty, *Historia de Puerto Cabello*, ob. cit., 41.

Al mismo tiempo que intensifica el ataque, interviene el capitán Manuel de Ágre-da, jefe de lanchas de la Guipuzcoana; las baterías de San Felipe, San Fernando, San Juan, San José y Punta Brava responden, mas es fundamental la forma como los vascos, ya al frente de dichas baterías como desde el Castillo, conjuran el ataque y son el factor esencial del triunfo. Los nombres denuncian la presencia de gente tan esforzada: Gayangos Lascari, quien construye el San Felipe y lo defiende y sale herido; el factor de la Guipuzcoana, José de Azcárate; el jefe de guardacostas Juan de Sansinenea. La presencia del gobernador Zuloaga, desde el 2 de mayo, en Puerto Cabello contribuyó al triunfo, pues llevó tropas y supo dirigir con eficacia la defensa, estimulando a todos en trance tan duro.¹⁰⁷

Los ingleses tuvieron que retirarse sin poder cumplir su objetivo.¹⁰⁸ Por otra parte, las fortificaciones de Puerto Cabello recibieron su bautismo de fuego y habían pasado la prueba.

Otto Pikaza en una frase pretendió resumir la realidad de la provincia de Venezuela para el momento en que se produjo el ataque inglés: “Todo se llama cacao”.¹⁰⁹ Pero creemos que hay algo más. La enérgica defensa hispana de La Guaira y Puerto Cabello, caracterizada por la pericia, arrojo y valor de las autoridades y efectivos coloniales, demostró una vez más la firme decisión por cumplir con la máxima disposición de la Legislación Indiana: mantener la integridad del territorio.

Mario Briceño Iragorry fue más allá y para él los ataques de piratas y corsarios contribuyeron indirectamente a la formación del espíritu nacional:

Si la hoja de acero tuviese la facultad de hablar, qué diatribas oiríamos contra la dureza del martillo; y nadie sería osado a negarle el pleno derecho de quejarse de los frecuentes golpes recibidos sobre el yunque. Que después la hoja informe se convierta en tajante espada, es milagro que el mismo martillo no podría explicar, pues el acero reclamará para la nobleza de su temple el prestigio de tal transformación. La virtud del martillo en el caso de nuestra evolución colonial, la podrían invocar Inglaterra, Holanda y Francia por títulos suficientes para ser tenidas como educadoras de nuestros sentimientos de cooperación colectiva. Bien que la escuela fuera dura, ellos lograron, a pesar de todo, el mérito de haber obligado a los colonos y a los Gobiernos de las Provincias, a sumar sus energías defensivas y a estar vigilantes en la guarda de los intereses comunes.¹¹⁰

107 J. A. De Armas Chitty, *Historia de Puerto Cabello*, ob. cit., 41.

108 Para un análisis pormenorizado sobre las razones del fracaso inglés ante La Guaira y Puerto Cabello véase: Gerardo Vivas Pineda, *Barcos convictos y confesos. Ilegalidad y pérdida de dominio naval durante el siglo XVIII en Venezuela*, T. I, Trabajo de ascenso para optar al escalafón de profesor titular, Sartenejas, 2009, 217-232.

109 Otto Pikaza, *Don Gabriel de Zuloaga. gobernador de Venezuela, 1737-1747*, Sevilla, 1963, 35.

110 Mario Briceño-Iragorry, *Tapices de historia patria*. Esquema de una Morfología de la Cultura Colonial, Quinta Edición, Caracas, 1982, 121.

El ingeniero Gayangos levantó un plano, verdadero documento gráfico del ataque inglés que permite seguir los movimientos de la escuadra enemiga: *Plano G. L [General] de P.to Cavello, su Fortificación, Pueblo y Contornos, en qe. se demuestran Las diferentes Situaciones q.e tubo la Escuadra Enemiga Inglesa en el Sitio q.e le puso, Combates, y Bombardeo desde 26 de Abril de 1743, asta 13 de Mayo del propio año, y nuestras baterias Construidas de Fagina.s Puerto Cavello, Febrero 5 de 1744. Juan de Gayangos Lascari. Escala de 500 Toesas.*¹¹¹

Con fecha posterior, José de Iturriaga, por órdenes del gobernador Zuloaga, presentó un proyecto de defensa titulado *Una parte de las Fortificaciones de Puerto Cavello*, que se pasó al ingeniero Gayangos para su dictamen. Este elevó el expediente al rey con sus observaciones técnicas y se detuvo particularmente en las características del terreno donde se pensaban ejecutar las obras, anegadizo y cubierto por manglares. La obra fue aprobada y comenzó a ejecutarse en el mismo año de 1744, pero no prosperó por las dificultades del enclave, tal como había dicho Gayangos.¹¹²

Gayangos fue ascendido en 1747 al empleo de “segundo” [a teniente coronel] en premio a su actuación y valor durante los ataques ingleses. Siguió trabajando activamente en otros proyectos: el nuevo almacén de pólvora del San Felipe (1758) y el de fusiles. En 1761 obtuvo el grado de coronel, con residencia en Caracas, “dejando el Castillo San Felipe de Puerto Cabello después de veintiséis años de permanencia”.¹¹³

Correspondió al capitán general de la provincia de Venezuela en 1764, José Solano y Bote, instaurar las milicias disciplinadas en su entidad. Solano recibió órdenes, con carácter urgente, para adoptar un plan con miras a garantizar la seguridad de la Provincia.¹¹⁴ Solano se esmeró en revisar con regularidad las milicias, redactando un reglamento instructivo para su régimen, disciplina e instrucción.¹¹⁵

111 Servicio Histórico Militar, Madrid, sign. 6.068; K-b-1-22. En Juan Manuel Zapatero, *Historia de las fortificaciones de Puerto Cabello*, ob. cit., 121.

112 Original en AGI, sign. Venezuela 122.

113 Juan Manuel Zapatero, *Historia de las fortificaciones de Puerto Cabello*, ob. cit., 100.

114 Santiago-Gerardo Suárez, *Las milicias. Instituciones militares hispanoamericanas*, ANH, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, 171, Caracas, 1984, 117-118 y 216. Véase: *Las instituciones militares venezolanas del período hispánico en los archivos* (Índice Sistemático Documental), Explicación, Prólogo, Selección y Notas de Santiago-Gerardo Suárez, ANH, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, 92, Caracas, 1969, XXX y ss.

115 Archivo General de Simancas, C. XV. Publicado en: *La Capitania General de Venezuela*, Presidencia de la República y Concejo Municipal del Distrito Federal, Caracas, 1977.

IX. El Real Corso y la Real Armada

Por Real Orden (El Pardo, a 15 de febrero de 1781) se reglamentó y organizó el Real Corso; y se transfirieron los poderes de corso al intendente de Caracas, poderes que hasta este momento había ejercido la Compañía. La iniciativa partió del intendente de Venezuela, don Francisco Saavedra, y contó con la aprobación del rey Carlos III.¹¹⁶

Una Instrucción para el Corso fue elaborada en Caracas por el intendente Francisco Saavedra de fecha 8 de enero de 1784.¹¹⁷ Un reglamento más completo le fue aprobado al intendente mediante Real Orden fechada en Madrid a 12 de diciembre del mismo año.¹¹⁸ Y Saavedra envió al ministro José de Gálvez una instrucción para el resguardo marítimo el 30 de julio de 1785.¹¹⁹

Pero solo nos detendremos en la Real Orden de 1783 (Aranjuez, a 19 de mayo) remitida por el ministro José de Gálvez a Francisco Saavedra, reglamentando el Corso de Caracas.¹²⁰

El rey decidió que para efectos de realizar el resguardo marítimo se enviaran a la Capitanía General de Venezuela el bergantín *Nuestra Señora de Coro* y la balandra *Nuestra Señora de Aranzazu*, debidamente armadas, pertenecientes a la Compañía Guipuzcoana. De igual manera, designó al teniente de fragata de la Real Armada, Vicente Antonio de Icusa, como comandante del mencionado res-

116 Real Orden fechada en El Pardo a 15 de febrero de 1781. AGI, Caracas, 786. El texto que utilizamos procede de una copia enviada a España por la Real Intendencia de Ejército y Hacienda de Caracas a 16 de febrero de 1792, autenticada con la firma del intendente Esteban Fernández de León. Los folios no están numerados. Ver texto en: Manuel Donís Ríos, *El territorio de Venezuela. Documentos para su estudio*, ob. cit., 448.

117 Instrucción librada por el intendente general de Venezuela de 8 de enero de 1784, que debían guardar los capitanes, oficiales y demás empleados en el resguardo marítimo que mantenía el rey en las provincias que constituían la Capitanía General de Venezuela. *Títulos de Venezuela en sus Límites con Colombia*, T. II., Imprenta de "La Concordia", Caracas, 1870. En Ministerio de Relaciones Exteriores, Colección "Fronteras", 1, *Títulos de Venezuela en sus Límites con Colombia*, T. I y II, Caracas, 1979, 85-88.

118 AGI, Caracas, 784.

119 Ídem.

120 AGI, Caracas, 784. El texto utilizado corresponde a una copia enviada a España por la Intendencia de Caracas el 16 de febrero de 1792, autenticada por el intendente Esteban Fernández de León. El documento no tiene numerados los folios. En Manuel Donís Ríos, *El territorio de Venezuela. Documentos para su estudio*, ob. cit., 449-453.

guardo “en premio de sus anteriores servicios [había sido comandante del corso de la Guipuzcoana]”, otorgándole el grado de teniente coronel de infantería “para que ejerza con mayor decoro la expresada Comandancia”. Acompañaría a Icuza Juan Antonio de Careaga, con grado de teniente de infantería.¹²¹

Icuza debía salir de Cádiz y dirigirse a la isla de Trinidad, recorriendo luego la costa hasta Puerto Cabello y de allí:

[...] sin entrar en Puerto, hasta el Saco de Maracaybo, tirando después a la Costa de Santo Domingo, y proveyéndose allá de lo necesario, seguirá a la Isla de Puerto Rico, de donde volverá a la Costa Firme, hacia la Margarita, para dar segunda recorrida hasta el Saco de Maracaybo, con lo que espera Su Majestad se logre apresar, si no todas, las más de las Embarcaciones que se hallen tratando en nuestras Costas, y dejar escarmentados a los Contrabandistas de las Islas Extranjeras”.¹²²

Antonio de Icuza recomendó prácticamente el mismo recorrido utilizado en tiempos de la compañía y dicho recorrido marítimo pasó casi a la letra a esta Real Orden. Sin embargo, hay que notar que en el reglamento de los resguardos de mar y tierra, aprobado por el intendente Francisco de Saavedra en 1784 y que mereció luego la del soberano, asignó a las lanchas de tierra un recorrido por sotavento hasta Puerto Cabello y Coro, reconociendo las bocas del Yaracuy, “y después el Saco de Maracaibo y demás calas y surgideros que se encuentran hasta la costa de Cartagena”.

Según las instrucciones y el reglamento del virrey del Nuevo Reino de Granada, la jurisdicción marítima de Cartagena abarcaba desde el Cabo de la Vela en la provincia del Río de la Hacha, hasta el Puerto de Chagres, de la Comandancia General de Panamá.¹²³

Se autorizó al intendente Saavedra, de común acuerdo con Icuza, a aumentar o disminuir, según su criterio, el número de buques y la fuerza necesaria —tripulaciones, pertrechos, etc.— para contrarrestar el contrabando, en particular el realizado por los holandeses. Se ordenó establecer una maestranza en Puerto Cabello para el servicio y dirección de las obras que necesitaran los guardacostas, tal como la tenía la Guipuzcoana.¹²⁴

Con la finalidad de animar a la oficialidad y tripulaciones para que se emplearan a fondo en la lucha contra el contrabando, el rey les concedió la mitad del importe de las presas que realizasen y toda la carga en caso de abordaje, debiendo reservarse los buques capturados para el servicio de guardacostas, o:

121 *Ibidem*, 449-450.

122 *Ibidem*, 450.

123 AGI, Santa Fe, 1092

124 Manuel Donís Ríos, *El territorio de Venezuela. Documentos para su estudio*, ob. cit., 450-451.

[...] si se estimase convenientes, y necesarios, o se venderán en pública subasta, á beneficio de la Real Hacienda é Vasallos españoles; y se declara que la mitad, ó todo delas cargazonas aplicada á la oficialidad, y Tripulaciones, en los casos expresados, se ha de deducir la parte correspondiente al Comandante del resguardo.¹²⁵

Para evitar que los contrabandistas pudieran alegar al ser apresados que se dirigían a Trinidad, o que fueron arrojados a dicha isla por temporales o corrientes fuertes, acogiéndose a licencias para comerciar con dicha isla, en virtud de las recientes gracias acordadas a sus pobladores por la Corona, el rey autorizó a Icuza para que:

[...] forme intruccion conveniente sobre el modo con que deban gobernarse los Guarda Costas, con Buques Sospechosos, comunicandola al Comandante, y al nuevo Gobernador Politico, y Militar de la referida Isla, paraque haciéndola este saber a los que trafiquen en ella, no aleguen ignorancia.¹²⁶

Las tripulaciones de las embarcaciones apresadas debían ser llevadas a San Juan de Ulúa, México, agregando que debido a que la experiencia señalaba que la mayor parte de los barcos holandeses se componían de esclavos:

[...] cuyos Amos, al tiempo que salen para el trato les dan papel de libertad; conviene hacerse una exacta pesquisa, para descubrir los que realmente sean esclavos, con el fin de que jamas logren libertad, vendiendolos en Veracruz, o en Cartagena de Indias para el trabajo de las minas, de donde no puedan volver á las Islas de su Domicilio.¹²⁷

Finalmente, el rey autorizó al intendente Saavedra para que, conjuntamente con Icuza, tratara si era conveniente para cortar el contrabando con las colonias extranjeras establecidas en las islas cercanas a la Tierra Firme, especialmente Curazao:

[...] dar libertad a todos los Marineros y Tropa con su ropa, y medios de volverse a sus casas, siempre que no entren en combate, ni hagan extraordinaria diligencia para la huida, haciéndose divulgar esta providencia, en caso de adoptarse, principalmente en la isla de Curazao, dando Vuestra Señoría [Saavedra] cuenta de lo que resolvieren, para la aprobación de Su Majestad.¹²⁸

El Real Corso de Caracas hizo su trabajo y combatió activamente el contrabando. La experiencia de corsario durante 12 años de don Martín Antonio de Urtisábel nos permite acercarnos, a manera de ejemplo, a lo que fue la vida dura del corsario:

125 *Ibidem*, 451.

126 *Ibidem*, 452.

127 *Ídem*.

128 *Ibidem*, 452-453.

En las campañas de La Guaira para Cumaná y Punta de Tucacas, se tripulaba cada balandra con 80 hombres, y en las de las Islas de Puerto Rico y Trinidad, Río de Orinoco y mediaciones de la ciudad de Maracaibo, Bahía Honda y Río del Hacha con 130 para poder marinar las 14 ó 16 presas que solían hacer [...] Del mismo curso se destinaba una división de dos balandras y una lancha (al año dos o tres veces) a las islas de Puerto Rico y Trinidad, Río de Guarapiche, Cabruta y otros del Orinoco de donde regresaba a los 60 ó 70 días, así como de las inmediaciones de Maracaibo, Bahía Honda y Río del Hacha.¹²⁹

Urtisábel relata que la tripulación se reclutaba en la provincia de Caracas, pues daba mejor resultado que los venidos de Europa, “por razón de ser la fatiga mayor del curso, la del remo, y estar hechos por la continua navegación de los tratantes, rematando que a veces participaban sin sueldo porque se resarcían ampliamente con las capturas”.¹³⁰

El resguardo marítimo de la Capitanía General de Venezuela duró hasta 1810, año en el que se iniciaron los acontecimientos que condujeron al año siguiente al nacimiento de la República.¹³¹ Un curso que fue capaz entre 1733 y 1780 de efectuar 268 presas, necesariamente tuvo que familiarizarse con el litoral entre el Orinoco y Cartagena, logrando cada vez más y mejores cartas marinas y derroteros.¹³²

Desde el punto de vista geográfico y cartográfico, entre los años 1793-1803 el capitán de fragata Cosme Damián Churruca y el brigadier de la Real Armada Joaquín Francisco Fidalgo, al frente de la *División de Bergantines Empresa y Alerta*, Churruca desde Trinidad hasta Cuba; y Fidalgo desde Paria y hasta el archipiélago de San Andrés, recorrieron los litorales e islas de las Antillas, a fin de elaborar un atlas de la América septentrional.

Sus exploraciones marítimas expresadas en sondeos, reconocimientos y fijación de cartas náuticas, con estudio de mareas, temperaturas y longitudes, fueron de tal calidad que constituyeron la base de las Cartas del Almirantazgo Británico hasta finales del siglo XIX.¹³³ Posterior a 1803, todavía se pueden hallar otras cartas específicas de diferentes áreas del litoral venezolano.¹³⁴

129 Pablo Ojer, *Sumario histórico del golfo de Venezuela*, ob. cit., 47-48

130 Ídem.

131 Manuel Lucena Salmoral expresó que el resguardo marítimo de Venezuela duró hasta 1803 cuando la Corona dispuso que en adelante correspondiera a la marina real, eliminándose en consecuencia el curso. En *Diccionario de historia de Venezuela*, Fundación Polar, 2da edición, 1997, 1082.

132 Vicente de Amezaga Aresti, *Vicente Antonio de Icuza, comandante de Corsarios*, ob. cit., 199.

133 Véase: Admiralty Charts 394, 395, 507, 508, 511 y 512, Hydrographic Office of the Admiralty, South América, East Coast, Trinidad to Surinam.

134 Un ejemplo lo constituye la edición inglesa de 1807 del plano de Puerto Cabello, Barcelona y La Guaira, hecho por observaciones de Fidalgo en 1794, publicado en Madrid para 1804.

Pero con la batalla naval de Trafalgar librada el 21 de octubre de 1805 en las costas españolas frente al cabo del mismo nombre entre la flota combinada franco-española y la flota británica, la potencia naval española llegó a su fin, al igual que la comunicación entre la Metrópoli y su imperio ultramarino.

A partir de esta fecha, los británicos llevaron adelante un asedio incesante sobre los convoyes de abastecimiento españoles procedentes de América. Y recordemos que España vivía en buena parte del oro y la plata del Nuevo Mundo. La guerra contra Inglaterra representó para la Corona española entre 1804 y 1808 aproximadamente un gasto de 1.021 millones de reales, abarcando costos directos e indirectos en lo concerniente a ambas orillas del Atlántico. No es de extrañar que la falta de numerario fuere una de las causas principales, tras el desastre de Trafalgar, de la decadencia española.

Después de Trafalgar, el destino del imperio colonial español había quedado sellado. España perdió el control de las rutas marítimas y con ello la defensa de sus posesiones ultramarinas. La invasión francesa a la Península a partir de 1808 completó el proceso y en las colonias españolas quedaron dadas las condiciones para iniciar el movimiento de independencia.

Hydrographic Department (Admiralty), Londres, A 575.

X. Trinidad: un estratégico territorio insular perdido (1530-1990)

La capitulación otorgada a Antonio Sedeño en 1530 (Real Cédula fechada en Madrid a 12 de julio de este año) para la pacificación y poblamiento de Trinidad, es la primera para este estratégico territorio insular ubicado en la desembocadura del Orinoco, vía de entrada natural hacia el interior del actual territorio venezolano, e incluso colombiano.¹³⁵

Dicha isla estaba ocupada por indígenas caribes que dificultaban la entrada de los hispanos en el este de la zona oriental de la actual Venezuela. Se le permitió al capitulante construir fortalezas y reducir a los naturales a la esclavitud en caso de que no aceptaran la doctrina cristiana. Pero Sedeño no cumplió con la capitulación y se enredó en una guerra civil. Al morir en Tiznados (actual estado Guárico) sus hombres se dispersaron por la gobernación de Venezuela o fueron condenados a severos castigos.

Trinidad se incorporó a la provincia de Guayana en 1595, pero en el siglo XVII pasó a ser una a provincia separada de dicha entidad. En tiempos del gobernador Agustín Arredondo, la residencia de este funcionario se fijó en Trinidad, llamándose la entidad *Trinidad de la Guayana*. Con poca población blanca y una mayoría indígena, la isla estuvo sujeta a las migraciones de naturales provenientes del delta del Orinoco que engrosaron el número de los ya residenciados en ella.

Hacia 1687, los capuchinos catalanes llegaron como misioneros apostólicos y en poco tiempo fundaron varios pueblos, enfrentándose a las autoridades locales y vecinos que imponían el servicio personal a los naturales. Los capuchinos abandonaron la isla en 1714.¹³⁶ Para entonces, otros problemas se sumaron: el contrabando y el comercio extranjero. La producción de cacao fue en ascenso y los franceses se establecieron en 1716 en la región del Guarapiche, en un intento por cultivar cacao y competir con el de Trinidad. Los gobernadores de Margarita y Cumaná sumaron esfuerzos y lograron expulsarlos; como consecuencia, se fundó Maturín (1722) y se pacificó la zona.

135 Véase copia del asiento y capitulación que se tomó con Antonio Sedeño en Manuel Donís Ríos, *El territorio de Venezuela. Documentos para su estudio*, ob. cit., 157-163.

136 Véase Manuel Donís Ríos, *Guayana. historia de su territorialidad*, UCAB, Caracas, 2002, 64-77.

En 1739, Trinidad pasó a formar parte del Virreinato del Nuevo Reino de Granada. Hacia finales del siglo XVIII, la Corona contempló la isla entre sus posesiones importantes y consideró su defensa, reformas económicas y cambios administrativos. Pero los españoles habían permitido que fuera poblada con habitantes ingleses y franceses, en un intento por aprovechar talento y del capital extranjero para producir particularmente cacao y desarrollar el casi virgen territorio de la isla.

La integración de Trinidad a dos instituciones altamente centralizadoras como fueron la Intendencia de Ejército y Real Hacienda (1776) y la Capitanía General de Venezuela al año siguiente, al igual que la política de inmigración extranjera, poco pudo hacer en una isla escasamente poblada y demostró la incoherencia de los planes de la metrópoli.

Las intenciones inglesas sobre Trinidad eran patentes desde 1796 cuando menos. La isla tenía “siempre alrededor barcos británicos dentro de sus aguas costeras o anclados en sus puertos”.¹³⁷ Y las facciones entre los inmigrantes franceses e ingleses dentro de la isla ofrecían el pretexto perfecto para desembarcar y “ofrecer protección contra los franceses a los súbditos de S. M. Británica, o para recoger a los que querían mayor seguridad”.¹³⁸

En 1797, durante la Primera Guerra de Coalición contra Francia, el almirante inglés Enrique Harvey se apoderó de Trinidad. La flota española que se hallaba en la isla, “bloqueada ante la presencia inglesa y de menor número de unidades acabaría siendo incendiada por el propio Juan Ruiz de Apodaca a fin de que los ingleses no pudiesen pasar al control de los buques”.¹³⁹

No son fáciles de encontrar las razones de la pérdida de Trinidad. Jesse Noel, en su enjundioso libro *Trinidad, provincia de Venezuela. Historia de la administración española de Trinidad*, optó por presentar “un amplio análisis de la situación, haciendo particular hincapié sobre el hasta ahora ignorado desarrollo económico y sus relaciones con el clima político y diplomático cuando la isla cayó en poder de Inglaterra”.¹⁴⁰

El gobernador de Trinidad José María Chacón echó las culpas a la superioridad de las fuerzas inglesas; los trabajos de fortificación estaban incompletos por

137 Hermann González Oropeza, S.J., *Una historia de nuestra frontera oriental. Las colonias holandesas en Guayana “cambian de dueño” (1795-1814)*, ob. cit., 71.

138 ADM 1/318. Sir Hugh C. Christian a Sir Evan Nepean, 17 de mayo de 1795 con varios anexos. En Hermann González Oropeza, S.J., ob. cit., 71.

139 José Cayuela Fernández y Ángel Pozuelo Reina, *Trafalgar*. Editorial Ariel, S. A. Barcelona, España, 2004, 72-73.

140 Jesse A. Noel, *Trinidad, provincia de Venezuela. Historia de la administración española de Trinidad*, Academia Nacional de la Historia, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, 109, Caracas, 1972, XXVIII.

la falta de trabajadores; la pérdida del situado y del bergantín que lo conducía significó que no hubo dinero para levantar la moral de los defensores; la epidemia que hizo estragos entre los reclutas recién llegados de España; y la deserción o fuga hacia el interior de la isla de la milicia armada.¹⁴¹

Chacón explicó en su comunicación del 27 de febrero cómo a las 3 de la tarde del 16 de ese mes arribó la flota inglesa: nueve naves de guerra, tres corbetas; tres bergantines y una bombardera, con seis regimientos ingleses, dos alemanes, un cuerpo de infantería ligera de mulatos y una división de artillería.¹⁴²

Dos días después Sir Ralph Abercromby y Enrique Harvey, comandantes en jefe de las fuerzas terrestres y navales de Su Majestad Británica, respectivamente, recibieron mediante capitulación la “Isla Trinidad de Barlovento y sus agregados” de manos de su gobernador y comandante general, José María Chacón. La ocupación militar fue reconocida jurídicamente por España el 27 de marzo de 1802 mediante el Tratado de Amiens: “Su Majestad Católica cede y garantiza en toda propiedad y soberanía la isla de Trinidad a su Majestad Británica”.¹⁴³

En el documento se designó a don José María Chacón, firmante por España, como gobernador y comandante general de la isla de Trinidad de Barlovento y sus agregados —las islas de Monos, Huevos, Chacachacare y Patos, ubicadas en la Boca del Dragón, de este a oeste, respectivamente—, pero el término “agregados” no se encuentra en el texto de dicha capitulación. Siendo así, los islotes siguieron siendo españoles y al producirse la independencia de Venezuela en 1811 debieron formar parte del territorio nacional de la República en virtud del *uti possidetis juris*.

Continuamos con nuestra historia. En 1859, dos embarcaciones con destino a Trinidad fueron apresadas por guardacostas venezolanos en la isla de Patos. El gobernador de Trinidad protestó ante el cónsul venezolano en Puerto España y calificó el hecho como una “intrusión en los territorios de Su Majestad Británica”. Inglaterra fundamentó su reclamación en el hecho de que el Cabildo de Trinidad en 1822, en declaración aprobada por el gobernador, “dejaba constancia de que el último gobernante español de la isla, José María Chacón, al entregarla a los ingleses en 1797, había incluido el islote de Patos”.¹⁴⁴

141 Jesse A. Noel, *Trinidad, provincia de Venezuela*, ob. cit., 199.

142 Ídem.

143 Manuel Donís Ríos, *El territorio de Venezuela. Documentos para su estudio*, ob. cit., 467. Véase: Texto del “Tratado Definitivo de Paz entre S. M. Británica de una parte, y la República Francesa, el Rey de España y la República Bátava por la otra” (Amiens, 27-03-1802) en: *Ibidem*, 465-470.

144 Hermann González Oropeza, S.J., y Manuel Donís Ríos, *Historia de las fronteras de Venezuela*, ob. cit., 176.

Iniciada la controversia, en 1866 Venezuela replicó que este título solo tenía carácter municipal y que no tocaba el aspecto de la soberanía territorial. Elevada la consulta a España sobre el título otorgado por Chacón al Cabildo de Trinidad, esta dio como resultado que la Corona española no había procedido en tal sentido.¹⁴⁵ La situación no se resolvió y, por el contrario, entre los años 1876 y 1877, el asunto de Patos comenzó a vincularse con la cuestión de límites entre Venezuela y la Guayana Británica. Recordamos que a partir de 1876 el presidente, general Antonio Guzmán Blanco, giró instrucciones a su ministro de Relaciones Exteriores, Eduardo Calcaño, para que se dirigiera al conde Derby, secretario de Relaciones Exteriores de S. M. Británica, y expusiera los títulos que respaldaban a Venezuela para reclamar como límite oriental con la Guayana Británica la margen izquierda del río Esequibo.¹⁴⁶

Los incidentes continuaron. En agosto de 1902, los ingleses izaron su bandera en Patos y el Gobierno venezolano protestó de inmediato. En nota del 8 de agosto de 1904, lo hizo el Gobierno británico por la inclusión del islote en la jurisdicción del Territorio Colón, según decreto de 27 de mayo de este año. En 1936 Gran Bretaña inició las discusiones con Venezuela para delimitar el lecho submarino de Paria. La demarcación de la plataforma continental se hizo coincidir con la cuestión de la isla de Patos.

El 26 de febrero de 1942 se puso fin a la larga controversia sobre el dominio de la isla cuando se firmó en Caracas el Tratado sobre la isla de Patos, cuyo artículo primero dice:

Su Majestad el Rey renuncia en favor de los Estados Unidos de Venezuela al título y a todos los derechos de soberanía sobre la Isla de Patos, y transfiere a los Estados Unidos de Venezuela el título y todos los derechos de soberanía sobre dicha isla que en lo sucesivo será considerada como parte del territorio de Venezuela.¹⁴⁷

De manera simultánea se firmó el Tratado sobre las Áreas Submarinas en el Golfo de Paria.

En ejercicio de su soberanía, y para regularizar la pesca y evitar más incidentes, Venezuela suscribió el 26 de noviembre de 1985 con Trinidad y Tobago

145 Sobre este punto véase Caracciolo Parra Pérez, *Mariño y la Independencia de Venezuela*, Vol. I., El Libertador de Oriente. Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1954. Jesse Noel, *Trinidad, provincia de Venezuela*. Academia Nacional de la Historia, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, n° 109, Caracas, 1972. Josefina Pérez Aparicio, *Pérdida de la isla de Trinidad*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, n° CLXV, Sevilla, 1966. Isidro Morales Paúl, ob. cit., 33.

146 Véase MRE, Colección Fronteras, vol.6, *Historia Oficial de la discusión entre Venezuela y la Gran Bretaña sobre sus Límites en la Guayana*, Caracas, 1981, 42-43.

147 Tratado sobre la isla de Patos suscrito en Caracas entre Venezuela y Gran Bretaña el 26 de febrero de 1942, MRE, *Tratados públicos y acuerdos internacionales de Venezuela*, Vol. VI, Tipografía Americana, Caracas, 1942, 717-718.

(nación independiente desde 1962) un acuerdo pesquero con una duración de dos años contados a partir del 17 de mayo ese año. Dicho acuerdo estuvo vigente hasta 1995, habiendo sido pactadas reuniones para renegociarlo. En 1990 (28 de octubre) se creó la Comisión para la Prevención e Investigación de Incidentes Pesqueros, presidida por el director general sectorial de Fronteras del Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela, encargada de velar por el cumplimiento del acuerdo pesquero.

En fecha posterior (25 de octubre de 1990) se firmó el Tratado definitivo entre Venezuela y Trinidad y Tobago sobre Áreas Marinas en el Golfo de Paria. Fue ratificado el 6 de noviembre de ese año.¹⁴⁸

La delimitación entre las dos naciones tiene implicaciones importantes por las actividades de las industrias petroleras y pesqueras, ya que ambos países han otorgado concesiones petroleras y han explorado el subsuelo en función de las líneas de delimitación.

Debido a que dicho tratado es de particular interés para garantizar nuestra libre salida al Atlántico y por su vinculación con los espacios marítimos de la Zona en Reclamación, le hemos dedicado un capítulo aparte.

148 Isidro Morales Paúl, *La delimitación de áreas marinas y submarinas entre Venezuela y Trinidad & Tobago*, ob. cit., 171-178.

XI. La Venezuela Republicana y la defensa de sus espacios marítimos

A partir de 1811, el naciente Estado soberano de Venezuela reconoció como territorios propios los que tuvo la Capitanía General de Venezuela hasta 1810. Todos los actos ejercidos por las autoridades españolas en las Indias “se hacían en nombre de la Corona de Castilla, en tierra o en el mar. La Corona delegaba sus poderes en las diversas autoridades y de esta delegación surgieron las distintas jurisdicciones: política, administrativa, militar, judicial, marítima; etc.”¹⁴⁹ Las otrora provincias dependientes de la Corona castellana “asumieron todos los derechos que hasta entonces habían correspondido al Soberano [al Rey], y por consiguiente hicieron valer en su favor la jurisdicción ejercida antes por las autoridades españolas en virtud de la delegación recibida de aquel”.¹⁵⁰

La doctrina que se conoce como *uti possidetis* de 1810, fundamentada en el reconocimiento de los límites administrativos coloniales, partiendo de una tácita aceptación de este principio por todas las antiguas colonias españolas, se inició con las instrucciones dadas por Simón Bolívar a los plenipotenciarios Joaquín Mosquera y Miguel Santa María enviados en 1821 a los gobiernos del sur (Perú, Chile y Buenos Aires) y México, respectivamente, en las que pedía que las partes se comprometieran a no entrar en negociación alguna con el Gobierno español sino sobre la base de la integridad de sus respectivos territorios como estaban demarcados en 1810.

Este principio se aplicó por vez primera en el Tratado Preliminar de Alianza y Confederación entre Venezuela y Cundinamarca, firmado en Santa Fe de Bogotá el 28 de mayo de 1810 por José Cortés de Madariaga por Venezuela y Jorge Tadeo Lozano por Cundinamarca.

El *uti possidetis juris* tomó en consideración el título jurídico y prescindió de la posesión efectiva u ocupación del territorio. De allí la importancia de conocer con la mayor exactitud posible los términos, de las entidades territoriales de la Colonia y sus espacios marítimos, en los que le correspondía ejercer su soberanía.

El Gobierno nacional, heredero de la experiencia de la Compañía Guipuzcoana combatiendo el contrabando, del Corso Real y de la avalancha de corsarios

149 Pablo Ojer, *El golfo de Venezuela. Una síntesis histórica*, ob. cit., 143.

150 Ídem. Ver: J. M. Ots Capdequi, *El Estado español en las Indias*, Fondo de Cultura Económica, México, 1965, 17.

extranjeros que llegaron a nuestras costas una vez finalizada la guerra angloestadounidense de 1812-1815, se abocó al apresamiento y detención de embarcaciones nacionales y extranjeras.¹⁵¹

Durante la Guerra de Independencia, entre 1816-1823, la fuerza corsaria se convirtió en una marina nacional Republicana. Se construyeron embarcaciones menores en la isla de Margarita y en el Orinoco. En 1819, la escuadra patriota dominaba nuestra gran arteria fluvial y se crearon las Cortes del Almirantazgo, institución clave para el desarrollo de la fuerza naval y la autorización, organización y control del corso. La historia naval de Venezuela, formando parte de la República de Colombia, tiene su máxima expresión el 24 de julio de 1823, cuando se alcanza la victoria en la batalla naval de Maracaibo y, poco después, la toma de Puerto Cabello por el general José Antonio Páez, lo que selló la independencia de España.¹⁵²

Es larga la lista de apresamientos y detenciones de embarcaciones en el golfo de Venezuela entre 1833 y 1912.¹⁵³ Pero en esta ocasión solo nos detendremos en uno de estos actos soberanos, realizado en diciembre de 1854 en el sector centro-oriental del mar Caribe, específicamente en Isla de Aves y que trajo grandes beneficios para Venezuela.

XI.1. El conflicto con Holanda por Isla de Aves

La Isla de Aves, a 15° 40' 33" de latitud norte y 63° 36' 27" de longitud oeste, representa el territorio más septentrional de la actual República Bolivariana de Venezuela. Situada en el sector centro-oriental del mar Caribe, Isla de Aves, punto emergente de la prominencia de Aves, forma parte de la cadena insular de las Antillas menores, la cual incluye 25 grandes islas y otras de menor tamaño, que forman una curva de unas 500 millas de largo entre Trinidad y Puerto Rico.

Al formar parte del distrito otorgado a la Audiencia de Santo Domingo en las Indias Occidentales, el cual abarcaba “todas las Islas de Barlovento, y de la Costa de Tierra firme, y en ellas las Governaciones de Venezuela, Nueva Andalucía, el Rio de la hacha, que es de la Governacion de Santa Marta; y de la Guayana, ó Provincia del Dorado...”, fue del dominio de los reyes españoles.¹⁵⁴

151 Sobre la presencia de corsarios extranjeros entre 1816-1823 y la creación de la Corte de Almirantazgo para reglamentar la práctica del corso, véase: José G. Maita Ruiz, *Poder naval de la República de Colombia 1823-1830*, Trabajo de Grado para optar al título de Doctor en Historia, Universidad Central de Venezuela, Caracas, abril de 2018, 136-150.

152 Ídem.

153 Véase Pablo Ojer, *El golfo de Venezuela*, ob. cit., 423-432.

154 Ley Primera, título quince, libro segundo de la *Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias*, mandadas a imprimir por el Rey Carlos II. Fueron impresas en Madrid por Julián de Paredes en el año 1681. El texto utilizado corresponde a una edición facsimilar hecha en Madrid por Ediciones Cultura Hispánica, Año de 1973.

Isla de Aves figura en la cartografía histórica de los siglos XV y XVI. Ejemplo de ello es el *Americae sive Quatre orbis partis nova et exactissima descriptio*, de Diego Gutiérrez (1562), y el *Dibujo de todas las costas de la parte austral de América...*, de Arnoldo Florentino de Sangren (1599), para solo citar dos mapas del siglo XVI. Durante el siglo XVIII, Isla de Aves quedó bajo la soberanía de la Real Compañía de Caracas.

A mediados del siglo XIX fue objeto de un particular interés por los gobiernos de los Países Bajos y de los Estados Unidos de Norteamérica. El interés descansó fundamentalmente en el guano que había en la isla, recurso utilizado entonces como fertilizante. La fuente principal de guano era controlada por Perú, bajo estrictas reglamentaciones y como un monopolio gubernamental. En tal sentido, se trató de romper dicho monopolio buscando depósitos de guano en el Caribe.

En 1854, comerciantes y especuladores de Boston pertenecientes a compañías guaneras desembarcaron en la isla. Fue a ellos a quienes desalojó la tripulación de la goleta de guerra *General Falcón*, al mando del capitán Manuel del Cotarro. El día 13 de diciembre, el capitán Domingo Díaz llevó a tierra el grupo de desembarco. El teniente primero Nicolás Pereira estuvo a cargo del resto de la partida de desembarco, “la cual consistía de diez soldados armados con mosquetes e incluía un cañón con munición”.¹⁵⁵

El capitán Díaz preparó un permiso para que los estadounidenses continuaran una operación limitada de extracción de guano y luego, una vez establecido un puesto militar de resguardo, regresó a la *General Falcón*, dejando al teniente Pereira y a diez hombres convertidos en una guarnición, “la cual complementaban las fuerzas de los Estados Unidos, según se obligaron por el permiso [artillería y armamento que estos aceptaron colocar bajo disposición y bandera venezolana]”.¹⁵⁶

El reclamo norteamericano tuvo inicialmente un origen privado, cuyo objetivo fundamental fue la indemnización a las compañías guaneras desalojadas de la isla por el Gobierno venezolano. A partir de 1856, el reclamo se orientó hacia el plano jurídico-político, con el objeto de apoderarse de la isla.

Holanda reclamó la isla como suya a partir de 1854. El cónsul general de los Países Bajos en Caracas, Lansberge, llegó a pedir este año a nuestro Gobierno que no ejecutara actos de autoridad o soberanía en ella.¹⁵⁷ En febrero de 1856, cuando

155 Harris, W. I, *Las reclamaciones de la Isla de Aves*, Universidad Central de Venezuela, Caracas, 1968, 19.

156 Harris, W. I, *Las reclamaciones de la Isla de Aves*, ob. cit., 23.

157 Hermann González Oropeza, S.J. y Manuel Donís Ríos, *Historia de las fronteras de Venezuela*, Cuadernos Lagoven, Caracas, 1989, 170.

Lansberge se ausenta definitivamente a Curazao, se presentó en el puerto de La Guaira una escuadra holandesa conminatoria.¹⁵⁸

Venezuela había respondido enérgicamente el año anterior (17-1-1855) haciendo valer sus derechos sobre la isla, pero la situación se complicó con las aspiraciones norteamericanas, e incluso no faltaron las pretensiones británicas. Holanda amenazó veladamente con el uso de la fuerza para lograr la evacuación de la isla, mientras que Venezuela veía con esperanza la posibilidad de someter la disputa a una Corte Internacional.

El 5 de agosto de 1857 se firmó un acuerdo mediante el cual se sometía el conflicto de Isla de Aves al arbitramiento de una potencia amiga. En enero de 1860, el cónsul holandés se dirigió a la cancillería venezolana para proponer a España como árbitro en el conflicto, lo cual fue aceptado por nuestro país. Cinco años después, el 30 de junio de 1865, la reina Isabel II de España dio a conocer el laudo, favorable a Venezuela: “[...] que la propiedad de la Isla en cuestión corresponde a la República de Venezuela”; de esta manera, se reconoce nuestra soberanía sobre tan importante posición insular en el Caribe.¹⁵⁹ En 1882, el Gobierno nacional incorporó Isla de Aves al Territorio Colón.¹⁶⁰

El 11 de agosto de 1904, un cuerpo de oficiales y marinos desembarcó del crucero británico *Tribune* en Isla de Aves y realizaron ejercicios de tiro. El Gobierno venezolano presentó una nota de protesta al ministro residente de la Gran Bretaña el 1° de septiembre de ese mismo año “calificando la presencia del buque de guerra, sin la previa autorización, como trasgresión de la ley venezolana” y el desembarco y hecho subsiguiente como una “violación del territorio del Estado”. El Gobierno británico respondió —nota de 19 de octubre— “que los actos realizados por las autoridades navales [quienes] hallaron inhabitada la isla y sin indicación alguna de la soberanía de Venezuela, se ejecutaron por una mala inteligencia, y sin intención de violar los derechos de la República de Venezuela”, agregando que no se le podía hacer responsable del incidente “en vista de que el Laudo de 1865 no se les dio a conocer”.¹⁶¹

La presencia venezolana en Isla de Aves se incrementó hacia la segunda mitad del siglo XX. Lo atestiguan las visitas periódicas de unidades de la Armada

158 Daniel de Barandiarán, *El Laudo Español de 1865 sobre la Isla de Aves*, Universidad Católica del Táchira, San Cristóbal, 1989, 34.

159 Sobre Isla de Aves véase: Juan Raúl Gil, *Los conflictos de soberanía sobre Isla de Aves*, Academia Nacional de la Historia, Estudios, Monografías y Ensayos, n° 27, Caracas, 1983; y Daniel de Barandiarán, ob. cit. Véase borrador o minuta final del Laudo en este último texto, páginas 198-201.

160 *Leyes y Decretos Reglamentarios de los Estados Unidos de Venezuela*, T. XVII, Caracas, 1944, 115.

161 Ministerio de Relaciones Exteriores, *Estados Unidos*, carpeta gris 233-1. En Daniel de Barandiarán, ob. cit., 37-38.

y de cadetes de la Escuela Naval de Venezuela desde 1951. En 1970 fue a la isla en el T-12, barco presidencial, una expedición en la que estuvieron presentes representantes del Ministerio de Minas e Hidrocarburos, de Obras Públicas, Universidad Simón Bolívar y la Comandancia General de la Marina. Se hicieron observaciones geofísicas, geológicas y biológicas. Otra expedición se llevó a cabo al año siguiente, en la que participaron el Ministerio de Minas e Hidrocarburos, Agricultura y Cría, Universidad Simón Bolívar, la Universidad de Oriente y el Caribbean Research Institute de las Islas Vírgenes.

Diversas expediciones visitaron Isla de Aves en los años 1972 y 1973. El 2 de junio de 1978 se creó la Base Científico Naval Simón Bolívar, adscrita a la Armada por intermedio de la Dirección de Hidrografía y Navegación. Hasta la fecha, la Armada presta la guardia y custodia permanente a dicha instalación y asegura la soberanía venezolana en esta isla.

No perdamos de vista que Isla de Aves es territorio insular venezolano y genera más de 150.000 km² de Zona Económica Exclusiva y de Mar Patrimonial.

XI.2. El Territorio Colón

La Ley de Resguardos Marítimos del 18 de noviembre de 1856 dedicó particular importancia a las islas ordenándose a los guardacostas que registraran constantemente todos los puertos no habilitados, las bahías, fondeaderos, ensenadas, islas desiertas, ríos y lagos.¹⁶²

A fin de garantizar un mejor control y administración de las islas venezolanas, el general Antonio Guzmán Blanco, por decreto del 22 de agosto de 1871 creó el Territorio Federal Colón, que incluyó todo el antemural de islas —agrupó 15 islas e islotes—, exceptuando Margarita y Coche, que forman el actual estado Nueva Esparta conjuntamente con Cubagua. Su capital fue Gran Roque y tuvo una superficie de 419,24 km².¹⁶³

El memorial que originó el decreto del Territorio Colón fue dirigido al presidente Guzmán Blanco en marzo de 1871 por el general Andrés A. Level, quien recogió, mediante transcripción *in extenso*, un escrito de su padre fechado en 1852 y elevado al ministro de lo Interior y Justicia. En el escrito se concibe a las islas extranjeras situadas frente a las costas venezolanas como una especie de *escuadra* permanente estacionada frente al país, señalando el descuido de Venezue-

162 Decreto de José Tadeo Monagas, Presidente de Venezuela, *Ley de Resguardos Marítimos del 18 de noviembre de 1856*, Artículo 5. https://books.google.com>about >Decretos_ del poder ejecutivo expedidos en 1856-Venezuela.

163 Decreto de 22 de agosto de 1871 declarando territorio federal con el nombre de Colon á varias islas y sujetándolo á régimen especial. En *Leyes y decretos de Venezuela 1870-1873*, Academia de Ciencias Políticas y Sociales, Serie República de Venezuela, 5, Caracas, 1983, 116-117.

la, en contraposición con la importancia que las potencias atribuyen al dominio de las islas marítimas.¹⁶⁴

La nueva entidad marítima, el Territorio Colón, estuvo sujeta a un régimen especial dependiente del Ejecutivo federal. El decreto perseguía darle cierta unidad político-administrativa. Dicho territorio estaría bajo la autoridad de un gobernador civil y militar, quien tendría a su disposición “uno de los buques de guerra de la Nación para que recorra las islas,¹⁶⁵ escoja la que sea más adecuada para su residencia y dicte provisionalmente las medidas que crea necesarias, dando cuenta de todo al Ejecutivo”.¹⁶⁶

El historiador Pablo Ojer, ampliamente citado en este trabajo, llamó la atención sobre un punto relevante al crearse el Territorio Colón. Al incluirse en su ámbito territorial el archipiélago de Los Monjes:

[...] se tenía en cuenta la conveniencia de vigilar las costas, y en particular las de Maracaibo, según se expresaba [en] el Informe que dio origen a este decreto, informe elevado por Andrés E. Level en marzo de 1871. Recogiendo otro memorándum de su padre del mismo nombre, fechado en 1852, se expresa sobre la que llama “cordillera de islas” frente a las costas de Venezuela: “providencialmente colocadas al frente de su litoral, y como dispuestas en adjudicación a cada una de las provincias que dicen a él: Los Monjes a Maracaibo como en guarda de nuestra frontera por esa parte...”. Fue precisamente esa la función que desempeñaron Los Monjes como expresaba el Plenipotenciario Castelli en 1856, y de ahí la frecuencia con que era el archipiélago visitado por la marina venezolana en relación con la vigilancia de la entrada al Golfo [de Venezuela].¹⁶⁷

Los habitantes del Territorio Colón se dedicaron básicamente a la actividad pesquera y a la explotación del guano y de la sal. La abundancia del guano en algunas islas originó la conversión de su explotación en monopolio del Estado por acuerdo de fecha 31 de septiembre de 1871.

En 1881, la población del Territorio Colón había descendido a 137 habitantes y luego a 43 para 1888. En mayo de 1907 se le anexó la isla de Coche, por lo que pasó a formar el Territorio parte de la sección oriental del Distrito Federal. El Territorio Federal Colón se dividió en dos municipios: el oriental, con capital en San Pedro de Coche, y el occidental, capital Gran Roque. El 31 de agosto de 1907, Cipriano Castro dispuso que el Municipio Oriental pasara a formar parte

164 Pablo Ojer, *El golfo de Venezuela. Una síntesis histórica*, ob. cit., 586.

165 A pesar de sus serias limitaciones presupuestarias, el Gobierno venezolano dedicó atención a la incorporación de unidades navales, inicialmente guardacostas para vigilar los espacios marítimos en el Caribe. A partir de 1863-1901 se registran, de acuerdo con la fuente consultada, algunos vapores de guerra, goletas y transportes. Véase: Hadelis Jiménez López, *Cronología de la Armada*, Editorial Tecnocolor, Caracas, 2002.

166 *Leyes y decretos de Venezuela 1870-1873*, ob. cit., 117.

167 Pablo Ojer, *El golfo de Venezuela. Una síntesis histórica*, ob. cit., 460.

de la Sección Oriental del Distrito Federal, y que el Municipio Occidental, de la Sección Oeste.¹⁶⁸

El Territorio Colón desapareció el 4 de agosto de 1909 al crearse las Dependencias Federales de Altamar y las islas pasaron a depender del Ejecutivo federal para su gobierno y administración. En 1977, el ingeniero José Curiel, exministro de Obras Públicas durante el gobierno de Rafael Caldera, propuso la creación de un nuevo Territorio Federal, aparte de los existentes Amazonas y Delta Amacuro: el Territorio Caribe. Estaría integrado por las islas venezolanas en el Caribe —para la fecha, formaban las Dependencias Federales y se regían por la Ley Orgánica de 12 de julio de 1938—, exceptuando las integrantes del estado Nueva Esparta, con una superficie aproximada de 120 km² y una población superior a los 1.000 habitantes. El territorio formaría un arco de más de 1.500 km de longitud, desde las cercanías de Puerto Rico y Guadalupe al noreste, Trinidad al este y Colombia al oeste.¹⁶⁹

La propuesta se elevó a Proyecto de Ley, pero no prosperó.

168 *Leyes y decretos de Venezuela*, 1907, n° 30, Academia de Ciencias Políticas y Sociales, Caracas, 1992, 150.

169 Véase: República de Venezuela. Cámara de Diputados. Secretaría. *Exposición de motivos y Proyecto de Ley que crea el Territorio Federal Archipiélago Caribe*, Caracas, 10 de julio de 1978.

XII. El Bloqueo de 1902. La soberanía vulnerada y mancillada

El 9 de diciembre de 1902, barcos de guerra de Inglaterra y Alemania iniciaron el bloqueo de las costas venezolanas con el objetivo de obligar a nuestro país a cancelar la deuda pública externa con ellos contraída.¹⁷⁰ Italia se sumó el 16 de diciembre. El comandante de la flota conjunta declaró formalmente el bloqueo el 20 de diciembre y la situación se prolongó hasta febrero de 1903, cuando se firmaron los protocolos de Washington, por los cuales los coaligados aceptaron iniciar el arreglo del problema.

Destacamos que Estados Unidos de Norteamérica autorizó la agresión contra Venezuela. Acordadas Gran Bretaña y Alemania acerca de la expedición que emprenderían contra nuestro país, el embajador británico en Washington, cumpliendo instrucciones de su Gobierno, se entrevistó con John Hay, secretario de Estado del presidente Teodoro Roosevelt, para manifestarle los propósitos ingleses. En la comunicación que el embajador remitió producto de la conversación con el funcionario estadounidense a su Gobierno, leemos lo siguiente:

Su Excelencia me dijo en respuesta, que el Gobierno de los Estados Unidos, aun cuando lamenta que las potencias europeas hagan uso de la fuerza contra repúblicas centro o suramericanas, no puede hacer objeción a que adopten medidas para obtener reparación por agravios sufridos por sus súbditos, con tal que no se tenga en vista ninguna adquisición de territorio.¹⁷¹

170 La deuda reclamada por los países acreedores (particulares estadounidenses, Italia, Francia, Inglaterra y Alemania) ascendía a 161.376.685 bolívares, cuando en realidad sumaba 19.405.702 bolívares. Ver: Federico Brito Figueroa, *Temas y ensayos de historia social venezolana*, Fondo Editorial Lola de Fuenmayor, Caracas, 1985, 327.

En dos ocasiones anteriores Venezuela había sufrido un bloqueo en sus costas. El primero ocurrió en 1856 por parte de Holanda y a este episodio nos referimos en el capítulo de este trabajo dedicado a la reclamación de Isla de Aves. El segundo bloqueo fue en 1858, cuando los franceses y británicos protestaron porque el presidente de República, general José Tadeo Monagas, renunció el 15 de marzo de ese año ante la llegada del general Julián Castro al poder y se asiló en la Legación francesa. Apenas instalado el nuevo Gobierno, se produjeron disturbios frente a la representación diplomática francesa. Buques de guerra franceses e ingleses presentaron un ultimátum desde La Guaira. Luego de una tensa situación, el 27 de agosto, y gracias a la intervención del general Carlos Soublette se produjo el convenio que puso fin al conflicto. Véase Manuel Rodríguez Campos: "Bloqueos", *Diccionario de historia de Venezuela*, Fundación Polar, Caracas, 1997, 463 464.

171 Ramón J. Velásquez, *La caída del Liberalismo Amarillo. Tiempo y drama de Antonio Paredes*, Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, 76, Caracas, 1977, 295.

Así que el “hermano mayor” dejó de lado la Doctrina Monroe y ya conocemos la única condición que exigió. Era necesario dar un escarmiento a Cipriano Castro por menospreciar de manera terca la importancia de la solvencia de su Gobierno en reconocer y pagar a tiempo la deuda externa contraída por su administración. Estados Unidos era un país exportador de capitales por la vía de inversiones y préstamos, “y no podía interferir entre sus iguales, pues ello sería el equivalente de consagrar la impunidad del deudor moroso, creando una situación que luego podría revertir en su contra”.¹⁷² Además, los estadounidenses eran los principales acreedores.

De acuerdo con el criterio de la llamada justicia internacional prevaleciente para comienzos del siglo XX:

[...] las reclamaciones contra Venezuela justificaban una operación punitiva, situación que podía ser aprovechada por los financistas germanos para aumentar su poder económico sobre la nación venezolana, y por la marina imperial para establecer una base militar en las costas venezolanas, sin ofender la Doctrina Monroe.¹⁷³

Por su parte, la Gran Bretaña:

[...] decide cooperar con Alemania en el “affaire” venezolano como resultado directo de las bases generales de su política exterior para el período 1901-1902 que eran: tratar de establecer con las grandes potencias acuerdos en casos concretos y bien delimitados que pudieran demostrar efectivamente la necesidad de acuerdos más amplios. Los problemas del gobierno venezolano con varias potencias europeas auspiciaban esta posición británica.¹⁷⁴

El Gobierno italiano, a través de su ministro de Relaciones Exteriores, M. Prinetti:

[...] indicó claramente que el proceder de Italia en el “caso venezolano” tenía objetivos de mayor trascendencia que la sola satisfacción de supuestos abusos de las autoridades venezolanas contra súbditos italianos y sus propiedades. Para Prinetti la coerción de las potencias europeas era una excelente ocasión para demostrar a los “degenerados estados” latinoamericanos que no podían protegerse bajo la égida de la Doctrina Monroe, mostrarles a las “insubordinadas repúblicas suramericanas” que el brazo de la “justicia” europea aún podía cruzar el Atlántico y llegar a castigar sus “crímenes”.¹⁷⁵

172 Manuel Rodríguez Campos, *Venezuela 1902: la crisis fiscal y el bloqueo*, Fondo Editorial de Humanidades y Educación, Universidad Central de Venezuela, Caracas, 1983, 212-213.

173 *Documentos británicos relacionados con el bloqueo de las costas venezolanas*, Instituto Autónomo Biblioteca Nacional, Fundación para el Rescate del Acervo Documental venezolano (FUNRES), Caracas, 1982, 22.

174 *Documentos británicos relacionados con el bloqueo de las costas venezolanas*, ob. cit., 23.

175 *Ibidem*, 24.

Veamos los hechos. El 8 de diciembre de 1902 llegó al puerto de La Guaira el *Viñeta*. Al día siguiente, el almirante británico Douglas, jefe de la flota coa- ligada, dio la orden de atacar y apoderarse de la marina venezolana: el *23 de Mayo*, el *Totumo*, el *General Crespo*, el *Zamora*, el *Zumbador* y el *Margarita*, en realidad “yates convertidos en naves de guerra; transportes desvencijados, casi inútiles; buques para la navegación de cabotaje, goletas”.¹⁷⁶ La acción es rápida, no hay resistencia. ¿Cómo combatir, aparte de la sorpresa y la imponente mole de los barcos y su impresionante poder de fuego, con los buques de las escuadras alemana e inglesa?:

[...] Al *Margarita* les rompen las máquinas; el *Totumo*, el *Zamora*, el *Zumbador* son botín de guerra. El *General Crespo* y el *Totumo* son echados a pique. Tropas de infantería de marina desembarcan con el pretexto de ir a La Guaira en busca de los cónsules de Alemania e Inglaterra.¹⁷⁷

La alocución del presidente Cipriano Castro se produjo en la tarde de ese mismo día y fue un llamado a la conciencia nacional, calificando la acción violenta de Inglaterra y Alemania como un hecho insólito, “sin posible justificación; un hecho bárbaro, que atenta contra los más elementales principios del Derecho de Gentes; como un hecho innoble porque era el producto del contubernio inmoral de la fuerza y la alevosía”.¹⁷⁸ La frase inicial de la proclama se sigue repitiendo en nuestros días: *La planta insolente del extranjero ha profanado el suelo sagrado de la Patria* y en aquel entonces produjo una enorme reacción patriótica en todos los sectores de la vida nacional, que le permitió a Castro dar un vuelco a su política interior y acercarse a los grupos opositores, cansados de tres años de mal gobierno.

El 13 de diciembre, los comandos Montgomery y Sheder de *Charybdis* y el *Viñeta* atacaron Puerto Cabello. El primero abrió sus fuegos contra el castillo San Felipe y el segundo contra el fortín Solano. Los agresores se llevaron como botín de guerra las campanas y los viejos cañones de bronce. Al declararse oficialmente el bloqueo el 20 de diciembre, los agresores dividieron el litoral venezolano en dos sectores: las costas orientales, desde La Guaira hasta el Delta del Orinoco, quedaron para los ingleses con sus cruceros, un destructor y un cañonero. Los alemanes se encargaron del occidente, desde Puerto Cabello a Maracaibo, con seis cruceros y un cañonero. Pero unos y otros miraron con interés el sector oriental: Inglaterra mantenía su aspiración de dominar las bocas del Orinoco, mientras que los germanos aspiraban a hacer de Margarita una base alemana en el Caribe.

176 Ramón J. Velásquez, *La caída del Liberalismo Amarillo. Tiempo y drama de Antonio Paredes*, ob. cit., 299.

177 Ídem.

178 Ídem.

El 17 de enero de 1903, el *Panther* alemán trató de atravesar la barra del lago de Maracaibo y atacó la fortaleza de San Carlos, pero su comandante, el general Jorge Bello, se decidió a resistir y durante ocho horas los carcomidos cañoncitos de la fortaleza respondieron a los disparos de la nave alemana. Este gesto valiente se conoció en Washington, París y Londres, y multiplicó las censuras contra la actitud germana en el Caribe.

Tres días antes, el Gobierno venezolano, forzado al uso de un mediador a fin de solucionar el conflicto, delegó finalmente en el representante de Estados Unidos, el ministro Bowen, la firma de los protocolos que pondrían fin al bloqueo. A instancias de Bowen, el asunto fue sometido a la Corte Internacional de La Haya, donde Venezuela fue condenada a pagar el 30 % de sus ingresos aduanales hasta cancelar la deuda.

La soberbia imperialista había humillado a Venezuela, “demostrando una vez más cuán fácil resultaba vulnerar la soberanía de un país débil cuando y como a las potencias se les antojase hacerlo”.¹⁷⁹

179 Manuel Rodríguez Campos, *Venezuela 1902: la crisis fiscal y el bloqueo*, Fondo Editorial de Humanidades y Educación, Universidad Central de Venezuela, Caracas, 1983, 227.

XIII. Venezuela y su mar durante la II Guerra Mundial

Entre 1939 y 1945 Venezuela siguió ejerciendo su jurisdicción y soberanía sobre sus espacios marítimos en el Caribe. En todos los casos —exploraciones, visitas de barcos, incidentes bélicos y cooperación militar y naval con otros países— se reconoció la soberanía venezolana.

A manera de ejemplo: a comienzos de 1940 cuatro destructores estadounidenses visitaron el golfo de Venezuela, producto de un permiso solicitado por la Embajada de Estados Unidos al Gobierno nacional, para que estas unidades pudieran entrar en nuestras aguas territoriales en misión de entrenamiento.¹⁸⁰

A mediados de ese año (11 de junio) se produjo un incidente serio cuando el buque mercante italiano *Alabama* se refugió en aguas del golfo de Venezuela huyendo del buque de guerra francés *Barfleur*, el cual disparó y dañó al referido mercante haciéndolo derivar y encallar en la Barra. El hecho ocasionó la nota de protesta venezolana (n° 1.152 de 17 de junio de 1940) firmada por el canciller Esteban Gil Borges.¹⁸¹

Pero el 15 de febrero de 1942 el buque cisterna venezolano *Monagas*, que zarpó de Maracaibo con destino a Aruba, fue torpedeado e incendiado por un submarino alemán cuando se encontraba en pleno saco, pereciendo tres miembros de la tripulación. Venezuela protestó enérgicamente ante el Gobierno alemán (notas de la Cancillería n° 80 y n° 81 de 24 de febrero de 1942) indicando que el hundimiento se había producido en aguas venezolanas, en la zona militar bajo la jurisdicción del Comando de la Armada Nacional.¹⁸²

En este mismo año, Venezuela firmó un Acuerdo de Cooperación Militar, Naval y Aéreo con Estados Unidos de Norteamérica para “mejorar las previsiones relativas a la defensa del hemisferio occidental”.¹⁸³ También un acuerdo con Holanda sobre la defensa de las Antillas, traducido en la protección especial las refinерías de Aruba y Curazao, y sus rutas marítimas.¹⁸⁴

180 Véase Pablo Ojer, *El golfo de Venezuela*, ob. cit., 466-467.

181 *Ibidem*, 467.

182 *Ibidem*, 468-469.

183 *Ibid*, 469

184 *Ibid*, 470-471

En fecha reciente (febrero de 2011), la Armada Bolivariana de Venezuela publicó un libro titulado *Venezuela y la Segunda Guerra Mundial 1939-1945*, cuyo compilador es el CN Luis Farage Dangel, que con el debido rigor académico demuestra por vez primera cómo:

[...] frente a las costas venezolanas, hubo una actividad naval y militar mucho más compleja e intensa de lo que hasta ahora se tiene plasmado en nuestra historia contemporánea, habiendo sido el mar, costas y territorio venezolano, velado escenario de acciones de espionaje e importantes operaciones navales entre las potencias extranjeras enfrentadas en la Batalla del Atlántico.¹⁸⁵

Cobra particular importancia la llamada *Operación Neuland*, programada por el almirante Dönitz para interrumpir el tráfico de petróleo proveniente del área del Caribe a los aliados. No ahondaremos en detalles; pero, por ocurrir en aguas venezolanas, sí nos detendremos en uno de esos enfrentamientos navales.

Fue protagonizado por el CC Ralph Kapintzki en julio de 1943, al mando del submarino *U-615*. Refiere el CN Luis Farage que el 28 de julio Kapintzki:

[...] hundió al tanquero holandés *Rosalía* a 25 millas al nor-este de Adícora, localidad del estado Falcón. Luego de varios ataques frustrados, Kapintzki recibió la orden de regresar a su base, pero el 5 de agosto, su submarino fue detectado y atacado por seis aviones y un destructor norteamericano. Durante 2 días, el *U-615* se batió con sus atacantes en un cruento enfrentamiento aeronaval a tan solo 12 millas náuticas, al noroeste de La Blanquilla. Con el fuego de sus baterías antiaéreas logró derribar a un avión atacante y averiar a otros dos.

El intrépido comandante alemán fue mortalmente herido en la acción, pero su tripulación continuó combatiendo hasta que el *U-615* zozobrara en la madrugada del 7 de agosto, tras haber protagonizado en aguas venezolanas, *una épica batalla que fue única en un mundo en guerra*, tal como la calificó el historiador naval Gaylord Kelshall.¹⁸⁶

En julio de 1944 se retiraron de aguas venezolanas los dos últimos submarinos alemanes. Al mes siguiente, el último *U-Boot* abandonó el Caribe y así finalizó la *Operación Neuland*. En el balance final figura que 29 de los submarinos alemanes e italianos que incursionaron en la zona de guerra caribeña operaron en mar venezolano en 35 incursiones; de los 400 barcos comerciales y otros 56 seriamente averiados, 69 lo fueron en mar venezolano.¹⁸⁷

185 Armada Bolivariana de Venezuela, *Venezuela y la Segunda Guerra Mundial 1939-1945*, Compilador CN Luis Farage Dangel, Caracas, 2011, 251.

186 Armada Bolivariana de Venezuela, *Venezuela y la Segunda Guerra Mundial 1939-1945*, ob. cit., 265.

187 *Ibidem*, 267-268.

XIV. Las fronteras marítimas de Venezuela-Colombia (1945-2022)

Los acontecimientos de la Segunda Guerra Mundial impusieron un cambio en el ritmo de la historia de la frontera colombo-venezolana. Los éxitos del Eje en Europa, la presencia de posesiones holandesas frente a nuestras costas (Aruba, Curazao y Bonaire), la crucial posición estratégica del Canal de Panamá tan cercana a ambas naciones y los inmensos recursos petroleros del lago de Maracaibo, muy probablemente fueron visualizados por el Gobierno venezolano para precipitar un arreglo de límites con Colombia como objetivo fundamental. Se añaden las declaraciones del presidente, general en jefe Eleazar López Contreras, quien desde 1939 había subrayado en sus mensajes públicos y diplomáticos la necesidad de conseguir dicho arreglo.¹⁸⁸ Y, no menos importante, la presión estadounidense para que las controversias territoriales se resolvieran mediante el proceso de conciliación y arbitraje.¹⁸⁹

Finalmente, el general López Contreras estaba convencido de nuestra debilidad militar ante Colombia. El historiador José Manuel Briceño Monzillo publicó unas declaraciones del doctor Enrique Tejera, quien fuera miembro del gabinete del general, en las que este:

[...] poco antes de la firma del Tratado [...] convocó de urgencia al Gabinete para informar de la situación fronteriza que era realmente crítica, y nuestro país no está preparado para una confrontación bélica por no tener fuerzas militares suficientes; Colombia era superior en todos los aspectos a Venezuela; el Tratado había que firmarlo bajo presión, y en consecuencia era preciso buscar la reconciliación y la diplomacia pacífica.¹⁹⁰

Luego de varias negociaciones se llegó al Tratado de Fronteras y Navegación de los Ríos Comunes entre Venezuela y Colombia (5 de abril de 1941), perjudicial para los intereses venezolanos en todos los sectores que refiere. El artículo 1º estableció que “todas las diferencias sobre materia de límites quedan terminadas”.

188 Hermann González Oropeza, S.J., y Manuel Donís Ríos, *Historia de las fronteras de Venezuela*, ob. cit., 153-155.

189 Tomás Polanco alcántara, *El General de Tres Soles, Biografía del General Eleazar López Contreras*, Editorial Arte, Caracas, 1985, 227.

190 José Manuel Briceño Monzillo, *Venezuela y sus fronteras con Colombia*, Universidad de Los Andes, Mérida, Venezuela, 1995, 74-75.

No obstante, a partir de 1949 Colombia se propuso penetrar el golfo de Venezuela y dos años después Los Monjes fueron incluidos como suyos en la revista oficial colombiana *Territorios Nacionales*.

Detengámonos en este archipiélago, verdadero centinela del golfo de Venezuela. Compartimos la opinión de del historiador Pablo Ojer, quien fuera eximio defensor de la territorialidad venezolana, cuando al referirse al Golfo expresó:

En el principio fue el mar [...] Así debía comenzar la Historia de Venezuela por su libro de Génesis y Evangelio de su formación territorial, porque el mar fue protagonista en la constitución de la provincia nuclear en el proceso formativo de la unidad de las provincias, en la definitiva liberación de los vínculos coloniales, y en la conformación como nuevo Estado, coincidente con la disolución de la Gran Colombia.¹⁹¹

El archipiélago de Los Monjes se encuentra ubicado entre los 12° 22' 00"-12° 22' 20" de latitud norte y 70° 53' 40" de longitud oeste, a unos 35 km del cabo Chichivacoa en la península de la Guajira y a 80 km al oeste de Punta Macolla en la península de Paraguaná. Los Monjes están conformados por nueve islas agrupadas de la siguiente forma: Monjes del Norte: seis islas; Monjes del Sur: dos islas; Monjes del Este: una isla.

Según diversos autores, Los Monjes recibieron su nombre debido al albor color de sus islas, lo cual recordó a los viajeros el hábito de los miembros de una orden religiosa masculina monástica. En realidad, la blancura proviene del fosfato procedente del guano que cubre las rocas y que ha sido depositado desde tiempos remotos por innumerables aves marinas.

Emplazados en el extremo occidental de la entrada al golfo de Venezuela, lugar por donde sale la mayoría de nuestras exportaciones de petróleo, Los Monjes aportan el 10 % de la pesca nacional y son el fondeadero de los buques adscritos a la capitanía de puerto de Las Piedras (estado Falcón). Pero la importancia del archipiélago pasa por otra lectura: estas islas generan derechos de participación de mar territorial y plataforma continental, de acuerdo con la Convención sobre la Plataforma Continental aprobada en la Conferencia Marítima de Ginebra de 1958.

Los Monjes tienen derecho a 12 millas náuticas contadas a partir de partir de la línea de baja marea, más 3 millas de mar patrimonial o zona contigua; pero Los Monjes del Sur se hallan a 19,2 millas de la costa de la Guajira colombiana, lo que obliga a Venezuela y Colombia a llegar a un acuerdo para establecer una línea media.

191 Pablo Ojer, *Sumario histórico del golfo de Venezuela*, ob. cit., 5.

Los Monjes representan la avanzada occidental de Venezuela sobre el mar Caribe y generan una amplia porción de zona exclusiva que limita con la República Dominicana por el Tratado de 1979.

Venezuela siempre mantuvo su presencia en este archipiélago, descubierto casi con seguridad por Alonso de Ojeda, Juan de la Cosa y Américo Vespucio en 1499.¹⁹² Recordemos que desde 1528, mediante la capitulación otorgada a los Welser, Los Monjes quedaron adscritos a la a la provincia de Venezuela y la situación no cambió durante el periodo colonial. Entre los apresamientos hechos por la Compañía Guipuzcoana referimos, solo a manera de ejemplo, el apresamiento de la balandra holandesa *La Susana*, perteneciente a Curazao, en junio de 1741;¹⁹³ y el desalojo efectuado en 1855 por la goleta de guerra *Monagas* de los norteamericanos que estaban explotando guano en el archipiélago.¹⁹⁴

No obstante, en 1856 se produjo un incidente cuando el Gobierno neogranadino firmó un contrato con el norteamericano John Sidney Thraser para que explotara, colonizara y aprovechara sus islas deshabitadas en el Caribe, en las que figuraban Los Monjes. Los plenipotenciarios venezolanos en Bogotá, general Carlos L. Castelli y J. G. protestaron y el Gobierno del vecino país rectificó y explicó que la inclusión de Los Monjes dentro de su territorio insular se debió a una errata de imprenta; se trataba de “Los Mangles” y no de Los Monjes.¹⁹⁵

A partir de 1864, las constituciones de los Estados Unidos de Venezuela asentaron la acción directa del Ejecutivo federal sobre las islas caribeñas. Ejemplo de ellos fue el contrato de 3 de junio de 1910 para explorar “los criaderos de perlas, nácar, ámbar, coral y esponjas en los mares y costas occidentales de la República”; y otro de fecha 20 de agosto del mismo año “otorgando la explotación de fertilizantes naturales en los terrenos baldíos de las islas e islotes venezolanos del Caribe”.¹⁹⁶

Y en la Constitución de 19 de junio de 1914 se estableció que “las islas pertenecientes a la Unión Venezolana en el mar de las Antillas, dependen

192 Los Monjes se fijaron en la cartografía americana en fecha temprana. Véase el Planisferio de Pesaro (1502'1503). En *Raccolta di Ministero Della Publica Istruzione*, Roma, 1892. Documenti e Studi. R. Commissione Colombina. Parte IV, vol. II. Publicado en Hermann González Oropeza, S.J., ob. cit., Lamina IV. En cuanto a documentos impresos se refiere la primera mención de Los Monjes data de 1518 y corresponde a la *Suma de geografía* del bachiller Martín Fernández de Enciso, compañero de expedición de Alonso de Ojeda y Juan de la Cosa.

193 Pablo Ojer, *El golfo de Venezuela. Una síntesis histórica*, ob. cit., 164.

194 *Ibidem*, 441.

195 *Ídem*.

196 Hermann González Oropeza, S.J., *Archipiélago “Los Monjes”*, 5-6.

directamente del Ejecutivo Federal para su Gobierno y Administración, hasta tanto sean pobladas y puedan constituir uno o más Territorios”.¹⁹⁷

En 1925 se otorgó a las islas venezolanas, exceptuando la de Margarita, el nombre de Dependencias Federales. Y en el texto constitucional de 1928 se le anexaron a Margarita las islas de Coche y Cubagua para formar el estado Nueva Esparta.

Por su cercanía a la costa de la Guajira y la existencia probable de yacimientos petroleros en el área, Colombia alegó derechos sobre Los Monjes, desde 1934, incorporándolos en publicaciones oficiales: “Pertenecen también a Colombia las islas y cayos llamados Monjes y todas las demás, islotes, cayos, morros y bancos que se hayan [*sic*] próximos a las costas.”¹⁹⁸

En 1952 casi se produjo un conflicto bélico cuando la fragata colombiana *Almirante Padilla* ancló en Los Monjes del Norte y efectuó disparos de artillería contra las islas. Venezuela respondió enérgicamente y envió varias corbetas, entre ellas la *Constitución*, bajo el comando del capitán de fragata Luis Delgado Leal y de manera simultánea, aviones F-47 *Thunderbol* de la FAV despegaron del aeropuerto *Grano de Oro* de Maracaibo y realizaron intensos patrullajes de fronteras. Luego se ordenó la ocupación militar del archipiélago, que se llevó a cabo entre el 8 y 15 de septiembre, cuando las tropas que estaban “en las corbetas, en trajes de combate, en una difícil operación de comando porque había mar de leva, desembarcan en Los Monjes del Sur”.¹⁹⁹

El 22 de noviembre de este mismo año, Colombia emitió su Nota Diplomática (GM-542) reconociendo nuestra soberanía sobre Los Monjes y asentó que Venezuela venía ejerciendo jurisdicción sobre el archipiélago en relación con la vigilancia del golfo de Venezuela.²⁰⁰

Posteriormente, el general Ruiz Novoa, exministro de Defensa de Colombia, expresó que esta decisión “fue tomada debido a la presión de una amenaza de intervención militar hecha directamente por el entonces Embajador de Venezuela, señor Pietro, ante el propio presidente de la República, doctor

197 *Constitución de los Estados Unidos de Venezuela de 1914*. En Allan Brewer Carías (Estudio preliminar), Coedición de la Universidad Católica del Táchira, Instituto de Estudios de Administración Local y del Centro de Estudios Constitucionales, Madrid, 1985, 644.

198 Ministerio de Relaciones Exteriores, Oficina de Longitudes y Fronteras. *Límites de la República de Colombia*, Editorial Central, Bogotá, 1934. Esta obra se reeditó en 1944 y se reprodujo el mismo texto con la variante de añadir “Los” a la palabra Monje.

199 Rafael Schwartz, *Los Monjes: conflicto entre Venezuela y Colombia*. Caracas, 1987, 41

200 Pablo Ojer, *El golfo de Venezuela. Una síntesis histórica*, ob. cit., 472.

Urdaneta Arbeláez”.²⁰¹ Una argumentación que desconoció una vez más los títulos venezolanos sobre el archipiélago que se remontan a la época colonial.

En 1953, al año siguiente del incidente con la fragata *Almirante Padilla*, el buque de la Armada venezolana *Felipe Larrazábal* detuvo en Los Monjes al yate *Xarifa*, perteneciente al Instituto Internacional de Exploraciones Submarinas, con sede en el principado de Liechtenstein. Fue conducido al puerto de La Guaira y, aunque se pudo comprobar que no tenía autorización para navegar en aguas venezolanas, fue luego puesto en libertad.²⁰²

En 1965, el Gobierno venezolano manifestó su deseo de estudiar con Colombia la delimitación submarina en el golfo de Venezuela, situación que fue oficializada en la Declaración de Sochagota (9 de agosto de 1969) en la que ambos países acordaron proseguir las conversaciones, a fin de buscar una solución justa y equitativa para delimitar las áreas marinas y submarinas.

La Comisión Mixta encargada de iniciar las conversaciones exploratorias en torno a la posición de cada país sobre la delimitación del mar territorial y de la plataforma continental al noroeste del golfo de Venezuela, se instaló el 9 de octubre de 1967. En marzo de 1968 el Gobierno venezolano logró congelar la acción colombiana conducente a la entrega de concesiones petroleras a empresas transnacionales en el área.

Venezuela dejó constancia en esta oportunidad del ejercicio de su soberanía al sur del paralelo de Castilletes y de su posición en la mesa de negociaciones de que las conversaciones deberían limitarse al área ubicada al norte del paralelo mencionado, y donde se encuentra el archipiélago venezolano de Los Monjes, cual centinela, a la entrada al golfo y frente a la costa colombiana de la Guajira.

La primera protesta colombiana por algún acto de jurisdicción marítima de Venezuela en el golfo en toda su historia ocurrió en 1970, cuando el vecino país introdujo su nave *Aventurera* en aguas venezolanas, la cual fue atrapada por nuestro patrullero *Calamar* y conducida al puerto de Guaraná (Paraguaná).²⁰³

Colombia protestó y alegó que el hecho había tenido lugar en aguas internacionales, pero la respuesta de la Cancillería venezolana fue energética y clara:

La nave *La Aventurera* fue en efecto interceptada por el buque patrullero de las fuerzas navales venezolanas *Calamar* por encontrarse dedicada a actividades de pesca, sin autorización de las autoridades venezolanas, que siempre

201 Opinión del general Ruiz Novoa publicada en la *Revista Cromos*. Bogotá, 14 de junio de 1971. En Hermann González Oropeza, S.J., *Archipiélago “Los Monjes”*, 4.

202 *Ibidem*, 472 y 473.

203 Pablo Ojer, *Sumario histórico del golfo de Venezuela*, ob. cit., 137.

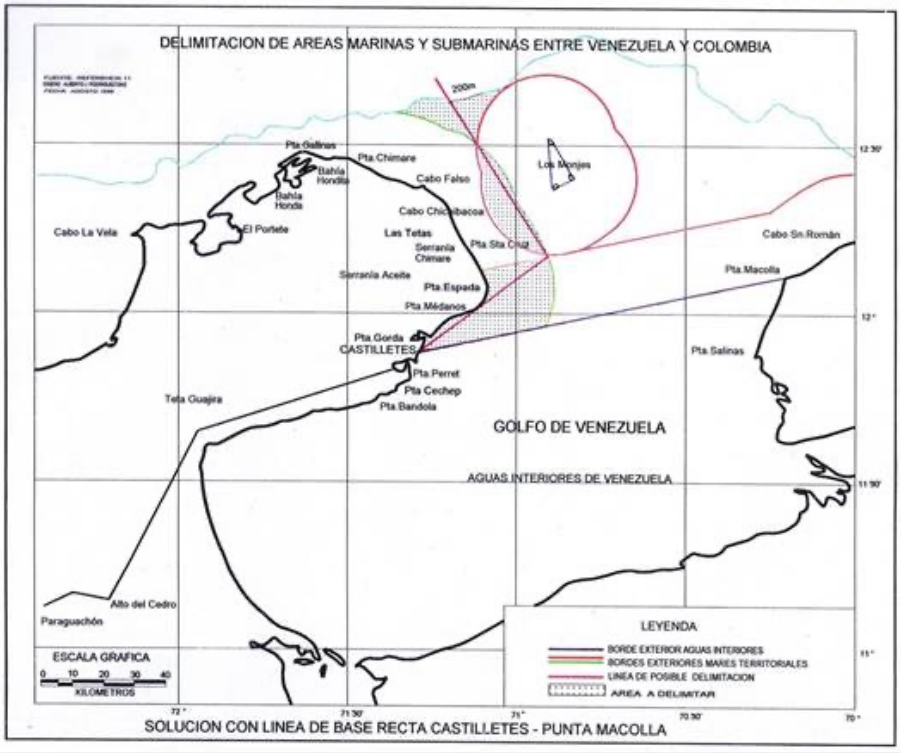
han estado bajo su jurisdicción. Por otra parte, la Cancillería venezolana desea también aclarar que debe haberse deslizado algún mal entendido en las referidas notas de la Cancillería colombiana, por cuanto el Gobierno de Venezuela en ninguna oportunidad ha reconocido derecho a las embarcaciones colombianas, ni a las de ninguna otra nacionalidad, para pescar en el interior del golfo de Venezuela sin la autorización de las autoridades venezolanas. En efecto, desde tiempo inmemorial ha sido Venezuela el país que ha ejercido la pesca de modo exclusivo en las aguas interiores del golfo de Venezuela. Si antes del caso *La Aventurera*, Venezuela no había interceptado en esas aguas embarcaciones con bandera extranjera, había sido porque nunca habían penetrado en dichas aguas naves de otras naciones para ejecutar, sin autorización de las autoridades venezolanas, actividades de pesca.²⁰⁴

Una vez superado este incidente provocado por Colombia al mes siguiente de la primera reunión celebrada en Caracas el 8 de junio de 1970 para conversar sobre áreas marinas y submarinas entre los dos países, las conversaciones continuaron en Roma entre 1971 y 1973, pero sin llegarse a acuerdo alguno.

Ante la propuesta colombiana de adoptar el sistema de la línea media como instrumento de demarcación en el golfo de Venezuela, el Gobierno venezolano fijó su posición (19-1-71) al respecto: una línea divisoria entre la costa colombiana de la Guajira y el archipiélago venezolano de Los Monjes, combinada con una línea de demarcación que sigue la dirección de la frontera terrestre, por ser aguas tradicional e históricamente venezolanas las comprendidas entre las costas venezolanas de Paraguaná y la Guajira. Venezuela mantiene esta línea hasta hoy día y se conoce como la línea del Status Quo (véase la figura 4).

204 Nota presentada por el Encargado de Negocios ad interim, Dr. Luis Rodríguez Malaspina, el 3 de septiembre. En Pablo Ojer, *El golfo de Venezuela. Una síntesis histórica*, ob. cit., 473-474.

Figura 4. Delimitación de áreas marinas y submarinas entre Venezuela y Colombia



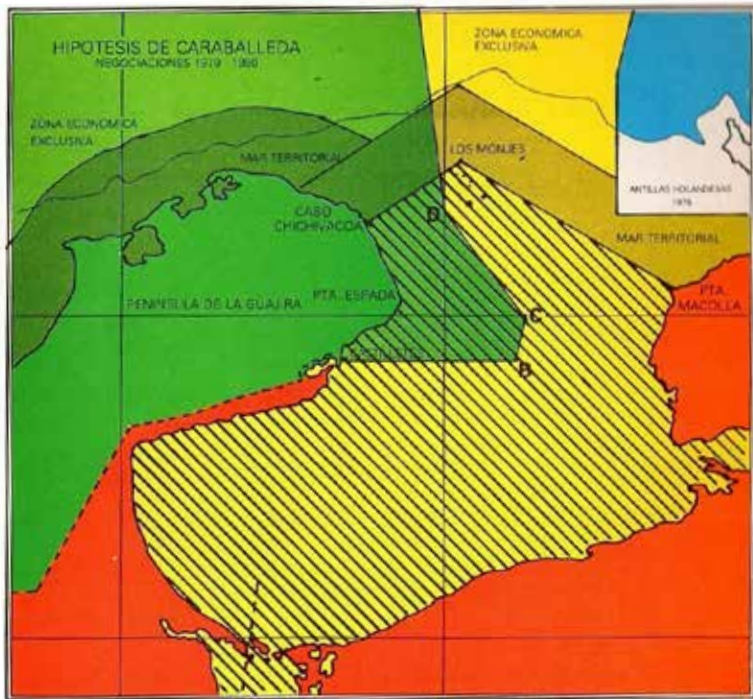
Fuente: Referencia 11. Diseño Alberto J. Rodríguez Díaz.

En 1974, las Cancillerías de ambas naciones sostuvieron diversos intercambios de opinión sin mayores avances. El 29 de julio de 1975, en la reunión de Santa Marta, el presidente de Colombia propuso a su homólogo venezolano el cierre del golfo de Venezuela como bahía histórica común, la división del golfo en forma proporcional a las costas de cada país en el golfo, un condominio de ambas naciones en el golfo, la aceptación de Castilletes para la determinación de la soberanía de ambos países, y la explotación conjunta por empresas mixtas en aquellas zonas que constituyeran mar territorial de Venezuela y Colombia.

Venezuela rechazó tal proposición y planteó la separación del problema de la delimitación de áreas marinas y submarinas del de la explotación conjunta de los eventuales recursos petroleros existentes en el golfo. Las conversaciones se reanudaron en 1979, cuando ambos gobiernos firmaron el 27 de julio de ese año en Caraballeda el *modus operandi* que regiría dichas conversaciones.

Fue así como se celebraron seis rondas de negociaciones entre el 4 de octubre de 1979 y el 18 de octubre de 1980, alternándose estas en Medellín, Puerto La Cruz, Cali, Puerto Ordaz, Cartagena y Caraballeda. Los trabajos concluyeron con la llamada Hipótesis de Caraballeda (véase la figura 5).

Figura 5. Hipótesis de Caraballeda



Fuente: Jorge Mario Eastman y Marco Gerardo Monroy Cabra. *El diferendo colombo-venezolano*.²⁰⁵

El 21 de octubre, el presidente Luis Herrera Campins entregó a los medios de comunicación social la documentación correspondiente, con el propósito de iniciar el proceso de consulta nacional prometido por él en la búsqueda de un consenso para adoptar o no el proyecto. Sin embargo, este fue rechazado por los diversos sectores de la opinión nacional.

Copiamos parte del texto enviado al presidente Luis Herrera Campins por la Academia Nacional de la Historia, atendiendo la invitación que este le hiciera para opinar sobre el proyecto de Convenio entre Venezuela y Colombia:

A. Los vínculos históricos existentes entre Venezuela y Colombia obligan a cuidar muy especialmente que la relación entre ambos países esté regida por Conve-

205 Jorge Mario Eastman y Marco Gerardo Monroy Cabra. *El diferendo colombo-venezolano*, 142. Editorial La Oveja Negra Ltda., Bogotá, Colombia, 1987, 142.

nios oportunos, equitativos y jurídicamente correctos. De lo contrario se corre el peligro de crear situaciones negativas que pueden entorpecer la armonía entre los dos pueblos que fue siempre el ideal de Simón Bolívar, el Libertador.

B. Se observa que en el texto del Proyecto, en ningún caso se menciona que las operaciones de delimitación van a efectuarse dentro de la zona conocida geográficamente como el golfo de Venezuela, denominación tradicional, históricamente inobjetable, cuya omisión no parece justificada.

C. La Academia se permite señalar, como criterio general, que el fijar por convenios bilaterales las líneas externas de nuestras aguas interiores, en zonas que no corresponden a la delimitación en proyecto, es contrario a los principios fundamentales que rigen el ejercicio de nuestra soberanía, y que de ser necesarias tales líneas, ellas deben ser establecidas en decisiones unilaterales y soberanas de Venezuela.

D. Observa la Academia que no aparece en ninguno de los documentos sometidos a su estudio explicación que justifique por qué se pretende establecer sobre el llamado Paralelo de Castilletes el tramo uno determinado en el Artículo 1° del Proyecto, siendo así que en otras oportunidades Venezuela ha sostenido que ese tramo inicial de la delimitación debe seguir la dirección de la frontera terrestre.

E. No compartimos el criterio de los negociadores de que el Proyecto consolida la plena soberanía de Venezuela [...] Tampoco compartimos la aseveración de los señores negociadores acerca de que el Proyecto “*contiene el máximun que es posible obtener en negociaciones*”, ya que tal declaratoria indicaría la admisión de la insuficiencia de los títulos de Venezuela para obtener una delimitación más favorable.

F. Considera la Academia improcedente que en el Artículo 3° se establezca el paso inocente de buques de guerra y otros buques oficiales de Colombia por aguas interiores de Venezuela. No satisface el criterio de la reciprocidad que señala ese artículo, ya que las condiciones geográficas de la zona hacen innecesario que los barcos venezolanos pasen por zonas colombianas, mientras que las zonas venezolanas se prestan por sus características propias al frecuente tránsito de buques de otros países.

G. Considera la Academia que las normas del Artículo 4° significan una alteración de la situación legal e histórica nacional en materia de exploración y explotación de hidrocarburos, la cual fue creando paulatinamente la conciencia nacional de que los hidrocarburos en territorio venezolano son propiedad del Estado venezolano y su aprovechamiento debe ser también íntegro para el Estado venezolano.²⁰⁶

Al no obtenerse el consenso nacional, el Gobierno venezolano decidió no suscribir la llamada Hipótesis de Caraballeda, se suspendieron las conversaciones

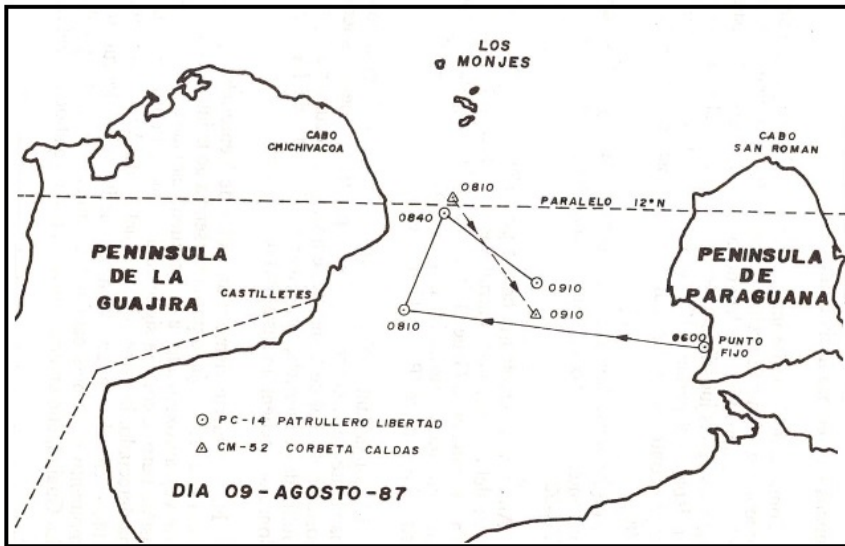
206 La Academia de la Historia y el Proyecto del Tratado Colombo-Venezolano. En *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, Edición Centenaria, n° 379, T. XCV, julio-septiembre 2012, Caracas, 112-113.

directas y el asunto quedó bajo la conducción de los respectivos gobiernos hasta tanto se iniciara un nuevo proceso de entendimiento.

En junio de 1985, en la Declaración del Arauca, los presidentes de ambas naciones reiteraron su propósito de perseverar en los esfuerzos por resolver, mediante soluciones justas y equitativas, los asuntos relativos a la delimitación de áreas marinas y submarinas en el golfo de Venezuela.

Pero el 9 de agosto de 1987 Colombia colocó una nave de guerra, la corbeta *Caldas*, en aguas del golfo de Venezuela, “al este de la línea del Status Quo, la línea de Prolongación de la Frontera Terrestre, y más al sur y por debajo de la línea Castilletes-Punta salinas”²⁰⁷ (véase la figura 6).

Figura 6. Ubicación de la corbeta *Caldas*



Fuente: CF. Alfredo Castañeda Giral. *El día que iba a lanzar el misil*.

La corbeta colombiana fue interceptada por el patrullero *Libertad*. La *Caldas* se negó a salir del área, lo que provocó la pronta respuesta de unidades de la Armada y Aviación venezolanas. Aviones F-16 efectuaron vuelos rasantes sobre la embarcación colombiana, la cual se fondeó entre punta Castilletes y punta Médano en aguas venezolanas, pero al exigírsele retirarse responde que ahora se encuentra en mar territorial colombiano y que es el patrullero venezolano el que

207 CA Ramiro Pérez Luciani, *Con Colombia ¡ya basta!*, Caracas, 1988, 473.

debe hacerlo. Siete horas después, la *Caldas* se retira hacia su puerto base en el cabo de la Vela.²⁰⁸

La *Caldas* regresó el día 11 y es detectada por la fragata *Brion*. Se ordena al patrullero *Independencia* a efectuar búsqueda cerca de la Guajira y al patrullero *Libertad* navegar al norte de esta península, dentro del mar territorial de Colombia, con la finalidad de detectar la presencia de más unidades colombianas en el área.²⁰⁹

Este hecho produjo una movilización y desplazamiento hacia el área de nuestras Fuerzas Armadas. Unidades navales y aéreas efectuaron un activo patrullaje y se tomaron medidas preventivas para defender las refinерías y otros lugares estratégicos en el caso de un ataque colombiano. El 15 de agosto, la *Caldas* fue relevada por la corbeta *Independiente*, pero ante la presión ejercida y casi en el límite del plazo fijado para que las unidades venezolanas procedieran a hundir la nave colombiana (17 de agosto), esta se retiró el día 18.²¹⁰

Luego de esta tensa situación, caracterizada por la firmeza del Gobierno venezolano, y como consecuencia del incidente, se enfriaron las relaciones entre los dos países.

En 1989, las relaciones mejoraron y se produjo la firma de la Declaración de Caracas, que sirvió para que los comisionados presidenciales de los dos gobiernos identificaran otros temas pendientes, además de las áreas marinas y submarinas. A partir de 1990 y hasta la fecha se han identificado los siguientes: integración, comercio, aspectos ecológicos, demográficos, ríos y cuencas, demarcación, seguridad y orden, narcotráfico, entre otros. Igualmente, se han producido varios acuerdos y las declaraciones de Ureña y de San Pedro Alejandrino.

No obstante, en lo que respecta a la delimitación de áreas marinas y submarinas en el golfo de Venezuela, Colombia declaró la nulidad de la Nota Diplomática de 1952 mediante fallo del Consejo de Estado de fecha 23 de octubre de 1992.²¹¹

¿Qué busca Colombia al anular la Nota de 1952? Desconocer la soberanía de Venezuela en el archipiélago, fortalecer su posición en el área y debilitar la posición de nuestro país en el diferendo sobre áreas marinas y submarinas en el golfo de Venezuela.

208 CF. Alfredo Castañeda Giral, *El día que iba a lanzar el misil*, José Agustín Catalá, editor, Centauro, Caracas, 1995, 47-55.

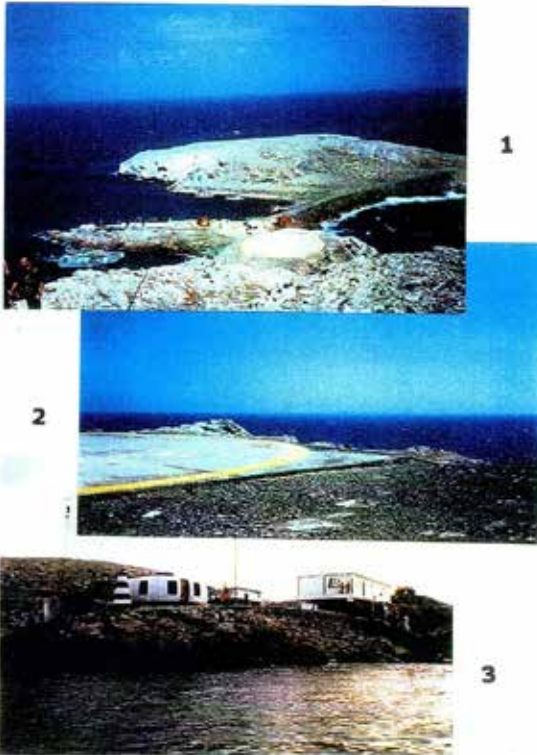
209 *Ibidem*, 68-69.

210 *Ibidem*, 70-74.

211 Enrique Gaviria Liévano, *Fallo del Consejo de Estado declarando la nulidad de las Notas de 1952*. Santa Fe de Bogotá D. C., 23 de octubre de 1992, Expediente n° 325, 396-404.

Venezuela sigue manteniendo su presencia activa en el archipiélago. El 22 de enero de 1999, bajo la presidencia del doctor Rafael Caldera, se unieron las dos islas que integran Los Monjes del Sur mediante una obra ejecutada por el entonces ministro del Ambiente y los Recursos Naturales Renovables con fondos aportados por Pdvsa, Edelca y la Armada (véase la figura 7).

Figura 7. Obras para integrar el archipiélago Los Monjes



1. Dique de escollera que unió al Monje grande del sur con el pequeño.
2. Heliporto.
3. Instalaciones

Fuente: Alberto Contra maestre Torres, *Archipiélago Los Monjes. Territorialidad*, Caracas, 2010.

XV. El Tratado con Trinidad y Tobago (1992)

El 18 de abril de 1990, Venezuela y Trinidad y Tobago firmaron un Tratado de Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas, que dejó sin efectos el Tratado de 1942. El tratado definitivo fue aprobado por Venezuela (Gaceta Oficial n° 34.588) el 6 de noviembre de 1990. Su ratificación se produjo el 23 de julio de 1991.²¹²

La delimitación entre las dos naciones tiene implicaciones importantes por las actividades de las industrias petrolera y pesquera, ya que ambos países han otorgado concesiones petroleras y explorado el subsuelo en función de las líneas de delimitación.

Se estableció en el tratado que las líneas de delimitación: son líneas geodésicas que se unen por coordenadas geográficas en las áreas marinas y submarinas en el mar Caribe, el golfo de Paria, la boca de Serpiente y la zona del Atlántico. Venezuela y Trinidad y Tobago “se reservan sus derechos en el borde exterior del margen continental, ubicado a 350 millas náuticas, contadas desde las respectivas líneas de base”. Venezuela ejerce sus derechos al este y al norte de dichas líneas y Trinidad y Tobago al sur²¹³ (véase la figura 8).

El tratado fue favorable para Venezuela:

[...] ya que definió los límites físicos superiores en el Atlántico, hasta alta mar y la zona internacional de los fondos marino, patrimonio común de la humanidad, asegurándose de esta forma una salida libre al Atlántico, frente a lo peor, en caso de una solución desfavorable de su controversia por los territorios del Esequibo.²¹⁴

En 1996, Venezuela estableció la frontera marítima del estado Delta Amacuro con una línea en Azimut 070 desde Punta Playa, que indica el área donde la Armada Nacional Bolivariana tiene el deber de patrullar nuestras aguas del Atlántico.

212 Ratificado por el Gobierno venezolano el 6 de noviembre de 1990. Véase Isidro Morales Paúl, *Las Delimitaciones de Áreas Marinas y Submarinas entre Venezuela y Trinidad & Tobago*. Caracas, 1993. 171-178.

213 Ídem.

214 Oscar José Márquez, *La Venezolanidad del Esequibo. Reclamación, desarrollo unilateral, nacionalidad de los esequibanos*, Caracas, 2002, 129.

Figura 8. Tratado Trinidad y Tobago-Venezuela (1990)



Fuente: Pablo Cohen Celis, *El Derecho del Mar y el Esequibo*, enero 2016.

En fecha posterior, la situación se complicó para Venezuela cuando Barbados, isla situada al noreste de Trinidad y Tobago, inició un proceso de arbitraje para delimitar sus fronteras. Barbados había firmado un acuerdo pesquero con Trinidad en 1990, pero no le hizo observaciones hasta el 14 de febrero de 2004. La motivó el no haber llegado a feliz término un nuevo acuerdo con su vecina (iniciado en el año 2000) y el haberse producido la detención de embarcaciones suyas en la isla de Tobago.²¹⁵

El 11 de abril de 2006, el Tribunal Arbitral del Derecho del Mar dictó sentencia y se establecieron los límites marítimos entre las partes. La decisión arbitral involucra los intereses de Venezuela al soslayar en el punto final n° 11 de la línea divisoria, la comprendida entre los puntos 21 y 22 del citado tratado. El punto 11 se convierte en un punto limítrofe trifinio entre Venezuela, Trinidad y Tobago y Barbados.²¹⁶

215 Ve. scielo.org/scielo.php?scrip=sci_arttext&pid=S1012-70892015000100002 Terra, versión impresa ISSN1012-7089 Yennybel Mirabal, Norma Valecillo Jaimes, “La delimitación de áreas marinas y submarinas entre Barbados y Trinidad-Tobago y, entre Guyana y Suriname, sobre los derechos de jurisdicción de Venezuela en el Océano Atlántico”, *Terra* vol.31 n° 49, Caracas, junio, 2015, 24.

216 *Ibíd.*, 28.

Pero el punto 11 puso términos a las aspiraciones de Trinidad y Tobago y Barbados para que el Tribunal Arbitral del Derecho del Mar “les reconociera derechos más allá de las 200 millas náuticas”. Ambos países solicitaron entre 2008-2009 ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de las Naciones Unidas extender el límite exterior de la plataforma continental más allá de las 200 millas náuticas.²¹⁷

Venezuela envió una nota diplomática al secretario general de Naciones Unidas, Ban Ki-moon, informándole que tiene derechos sobre la Plataforma Continental en el área “referida en el Resumen de Barbados como ‘Área Sur’, los cuales son exclusivos independientemente de su ocupación real o ficticia”. Agregó que las actuaciones de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental “no deberán prejuzgar los asuntos relativos a las fijaciones de los límites entre la República Bolivariana de Venezuela y sus Estados vecinos en el océano Atlántico”. Expresó, además, que Barbados no le consultó su presentación, a pesar de lo establecido en el Reglamento de la Comisión, y afirmó que se reservaba todos los derechos, “incluyendo realizar futuras objeciones u observaciones a la presentación de Barbados”.²¹⁸

La Comisión de Límites de la Plataforma Continental consideró que Venezuela no presentó objeciones formales a la presentación de Barbados y, en consecuencia, emitió sus recomendaciones el 15 de abril de 2010. El 5 de julio de 2011 Barbados consignó otra versión considerando las recomendaciones de la Comisión, pero Venezuela no se pronunció al respecto.²¹⁹

217 *Ibidem*, 29-30.

218 *Ibidem*, 31.

219 *Ibidem*, 31-32.

XVI. La salida de Venezuela al Atlántico y el Reclamo Esequibo

Mediante el Laudo de París del 3 de octubre de 1899, nuestro país fue despojado por el imperialismo británico de 159.000 km² correspondientes a nuestra frontera oriental. No nos detendremos en esta ocasión en una historia que data desde 1899 y llega hasta nuestros días, caracterizada por la lucha de Venezuela por recuperar ese territorio que legítimamente le corresponde y que formó parte de la Capitanía General en 1777 y luego de la República a partir de 1811.

En efecto, el territorio hasta la desembocadura del río Esequibo correspondió a la provincia de Guayana. Si bien a los corsarios del Orinoco les resultó imposible desalojar a los ingleses de Trinidad a partir de 1797, ellos siguieron incursionando, como lo venían haciendo de tiempo atrás, desde Angostura hacia el Esequibo-Demerara y Berbice, alarmando en grado sumo a los gobernantes ingleses que insistían en la necesidad de protección naval urgente. La situación llegó a tal punto que el 2 de enero de 1798:

[...] un cúter de 12 cañones y 109 hombres, y una goleta de 6 cañones y 68 hombres [...] se enfrentaban en acción con otros dos barcos armados ingleses que acababan de salir de Demerara. Los barcos de Orinoco forzaron la acción naval para decidirla a su favor con la captura del barco británico *George* que luego llevaron consigo a Angostura, donde fue declarado buena presa y detenidos los máximos ingleses que sobrevivieron.²²⁰

Sigamos con nuestro relato. Hito significativo del Reclamo Esequibo por Venezuela fue la firma del Acuerdo de Ginebra del 17 de febrero de 1966, por el cual los gobiernos de Gran Bretaña y de Guayana Británica, hoy República Cooperativa de Guyana, reconocieron la reclamación venezolana sobre dicho territorio, perdido mediante una sentencia arbitral que Venezuela consideró nula e írrita, producto de una componenda entre los jueces que integraron el Tribunal de Arbitraje en 1899. A partir del Acuerdo de Ginebra, Gran Bretaña, Guyana y

220 AGN, Colonia, Diversos, f. 71v. En Hermann González Oropeza, S.J., *Una historia de nuestra frontera oriental. Las colonias holandesas en Guayana "cambian de dueño"* (1795-1814), Academia Nacional de la Historia, Estudios, Monografías y Ensayos, 196, Caracas, 2014, 85.

Venezuela se comprometieron a buscar “soluciones satisfactorias para el arreglo práctico de la controversia”.²²¹

Los años 1964-1970 fueron de una intensa actividad diplomática y política, dentro y fuera de Venezuela, empeñada en lograr la recuperación del Territorio Esequibo. Con la intención de reforzar la reclamación y robustecer la soberanía marítima en la zona, el Estado venezolano, bajo la presidencia del doctor Raúl Leoni, emitió el Decreto Presidencial n° 1.152 de 9 de julio de 1968 sobre mar territorial, por el que se trazó (Art. 1°) una línea de base recta “en el sector de costas comprendido entre la línea divisoria del río Esequibo y punta Araguapiche en el Territorio Federal Delta Amacuro [actual estado Delta Amacuro]”.²²²

En el Art. 2° del Decreto Presidencial se estableció que el mar territorial y la zona contigua que correspondían a Venezuela en el sector se medían “a partir de la línea de base recta donde ella ha sido trazada, y a partir de la línea de más baja marea en el resto de su extensión, con la salvedad expresada en el Artículo 4°”. El Art. 3° hizo expresa reserva de los derechos de soberanía de Venezuela sobre la zona de mar territorial, cuya restitución se reclama de Guyana, es decir, “la faja de tres millas de ancho a lo largo de las costas del territorio comprendidas entre la boca del río Esequibo y la boca del río Guainía, así como las aguas interiores en dicha zona delimitadas por la línea de base fijada en el presente decreto”. Finalmente, en el Art. 4° se estableció que la línea de base recta “correspondiente a la boca del Esequibo será la que se acuerde en su oportunidad, con el Estado vecino”.²²³

La línea se trazó entre los puntos señalados, sumándose nueve millas náuticas a las tres existentes previamente en ese territorio ocupado por Guyana. Venezuela fijó su mar territorial en doce millas náuticas [22 km y 224 m), incluyendo las aguas interiores delimitadas por el Decreto Presidencial. Como vemos, este documento contiene la reserva de derechos de Venezuela sobre tres millas de mar ocupado por Guyana (véase la figura 9).

221 Artículo I del Acuerdo de Ginebra. Véase el texto completo en: Ministerio de Relaciones Exteriores, *Reclamación de la Guayana Esequiba*, Documentos 1962-1966, Caracas, 1967, 61-64.

222 Isidro Morales Paúl, *La delimitación de áreas marinas y submarinas entre Venezuela y Trinidad & Tobago*, Caracas, 1993, 53.

223 Gaceta Oficial de la República de Venezuela, Año XCVI, Mes IX, n° 28.672, Caracas, martes 9 de julio de 1968.

Figura 9. Línea de base recta, Decreto Presidencial n° 1.152 (1968)



Fuente: Pablo Cohen Celis, *El Derecho del Mar y el Esequibo*, Enero de 2016.

Mediante el trazado de la línea de base recta se dio cumplimiento:

[...] al Artículo 2 de la Ley sobre Mar Territorial, Plataforma Continental, Protección de la Pesca y Espacio Aéreo y el Artículo 4 y siguientes de la Ley Aprobatoria de la Convención de Plataforma Continental que prevé el trazado de líneas de base rectas en los lugares donde las condiciones de las costas continentales e insulares lo requieran.²²⁴

Con el trazado de la línea de base recta, Venezuela se proyectó sobre su único litoral de mar abierto que posee y desde esta fachada litoral sobre la costa baja de Guyana, en un área estratégica de primer orden como es la desembocadura del Orinoco y la salida al Atlántico. Venezuela se abría hacia una proyección política y territorial en el Caribe oriental.

Sin duda alguna:

[...] el sector atlántico de Venezuela es fundamental para la geopolítica nacional al servir de contacto y salida con el sistema hidrográfico Orinoco-Apure, es la única opción geográfica de las rutas marítimas de Venezuela hacia los espacios

224 Véase: Isidro Morales Paúl, *La delimitación de áreas marinas y submarinas entre Venezuela y Trinidad & Tobago*, Caracas, 1993, 53.

oceánicos. Este sector atlántico, es la alternativa geográfica del Caribe, y se convierte, a su vez, en la salida vital de un sistema de navegación fluvial que integra a una gran región. Asimismo, la importancia del sector atlántico se debe, en buena medida, a los recursos petroleros existentes en el sector y a la localización de grandes yacimientos de gas, nódulos [de] manganeso, nódulos de hierro y demás metales de gran valor económico.²²⁵

Venezuela actuó en defensa de sus intereses fundamentales en una difícil zona geográfica: el complicado delta del Orinoco con sus innumerables caños y tierras anegadas; un Laudo (París, 3 de octubre de 1899) que otorgó carácter de ríos internacionales al Barima y al Amacuro que desaguan en la Boca Grande del Orinoco; y la concesión a Guyana por el mismo Laudo, en la misma costa, del control del canal de Morajuana, por el cual se interconecta fluvialmente la navegación de casi todo el litoral desde el Orinoco hasta el río Esequibo.

La decisión del presidente Leoni pretendió contrarrestar desde el punto geopolítico la ventaja que dio a Guyana la posesión efectiva del territorio en reclamación; y particularmente el carácter de ríos internacionales otorgados al Barima y al Amacuro por el Laudo de 1899.

Venezuela no firmó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (noviembre de 1994), pero esta no impone criterio alguno para la delimitación de mar territorial, plataforma continental o zona económica exclusiva entre Estados adyacentes. Pero, además, Venezuela ha mantenido y sostenido de manera invariable el criterio de que la delimitación de los espacios marinos y submarinos debe ser resuelta por acuerdo entre las partes.

Venezuela ejerce jurisdicción y soberanía sobre las áreas marinas y submarinas en el litoral del estado Delta Amacuro. No solo estableció la línea de base recta de acuerdo con el Decreto del 9 de julio de 1968, sino que por ley de fecha 3 de julio de 1978 estableció una zona económica exclusiva para todo su territorio costero e insular. Habría que sumar a estas actuaciones el Tratado de Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas con la República de Trinidad y Tobago de fecha 18 de abril de 1990.

Guyana respondió proyectándose en el Caribe con el objetivo de cercar a Venezuela, o al menos para que los países del área no se colocaran bajo su esfera de influencia. No era fácil, pues a Venezuela se le apreciaba por sus lazos de amistad, razones históricas y proximidad geográfica. De igual manera, el Gobierno guyanés trató de atraer a Brasil, país interesado en intercomunicar el noreste de

225 Yennybel Mirabal Montiel y Norma Valecillo Jaimes, La delimitación de áreas marinas y submarinas entre Barbados y Trinidad-Tobago y, entre Guyana y Surinán, sobre los derechos de jurisdicción de Venezuela en el Océano Atlántico, *Terra*, nueva etapa, vol. XXXI, n° 49, UCV, Caracas, 2015, 23.

su territorio con el Atlántico; y esto pasaba por la construcción de una carretera por la zona que reclamaba Venezuela.

Guyana promulgó en 1977 su propia Ley de Fronteras Marítimas, extendiendo la anchura de su mar territorial de tres a doce millas náuticas; estableció una zona de pesca hasta las 200 millas y definió su plataforma continental. La cancillería guyanesa fue:

[...] sumamente previsiva al tomar en cuenta los nuevos conceptos básicos del Derecho del Mar, como guía antes de que entrara en vigencia utilizándolos para elaborar su Ley de Límites Marítimos en 1977, buscando salvaguardar sus intereses y seguridad frente a las reclamaciones de Venezuela y Surinam.²²⁶

La cuestión limítrofe se trató en 1978 cuando el presidente Carlos Andrés Pérez viajó a Georgetown. No hubo comunicado oficial, pero la prensa nacional destacó como solución probable que Venezuela estaría dispuesta a aceptar una franja costera a fin de fortalecer su salida al Atlántico. El Gobierno guyanés rechazó la propuesta venezolana, así como la de una administración conjunta del territorio en disputa y ayuda financiera para el proyecto hidroeléctrico del río Mazaruni.

El Gobierno venezolano estuvo atento a estas decisiones y emitió la respuesta oficial correspondiente. Al año siguiente, por ley del 3 de julio de 1978, creó una zona económica exclusiva a lo largo de sus costas continentales e insulares.²²⁷

La jurisdicción y soberanía sobre las áreas marinas y submarinas en el litoral del estado Delta Amacuro le ha correspondido a la Armada Nacional. El Tratado de Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas con la República de Trinidad y Tobago de fecha 18 de abril de 1990 aseguró, como expresamos en líneas anteriores, una salida libre al océano Atlántico.

Mediante Decreto de la Zona Económica Exclusiva de fecha 23 de febrero de 1991, Guyana amplió su competencia en la zona de pesca. En 1996 se produjo la

226 Oscar J, Márquez, *El mar territorial y la Guayana Esequiba*, <http://laguayanaesequiba.blogspot.com/2011/09/la-guayana-esequiba-su-mar-territorial-26html>.

Recordamos que Surinam reclama a Guyana unos 15.600 km² al sureste de este país, en la región que Surinam llama “Tigri” y por Guyana “New River Triangle”. El río Corentín es el límite entre Guyana y Surinam, pero en su curso alto el Corentín se bifurca en dos ramas. Guyana sostiene que la rama oriental le corresponde, pero Surinam dice lo contrario. El llamado triángulo, objeto de la controversia, está formado por las dos ramas y el límite con Brasil. En 1962, Surinam planteó oficialmente su reclamación ante Guyana.

227 Gaceta Oficial n° 2.291 Extraordinaria, Año CV, Mes X, Caracas, 26 de julio de 1978. Advertimos que Venezuela no firmó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (noviembre de 1994), pero esta no impone criterio alguno para la delimitación de mar territorial, plataforma continental o zona económica exclusiva entre Estados adyacentes. La Convención mantuvo y ha sostenido de manera invariable el criterio de que la delimitación de los espacios marinos y submarinos debe ser resuelto por acuerdo entre las partes.

detención de embarcaciones en el espacio marítimo del Territorio Esequibo, pero también en aguas bajo jurisdicción venezolana, lo que originó la protesta oficial de la cancillería de fecha 29 de febrero de ese año.

Guyana otorgó concesiones a petroleras internacionales en áreas marinas y submarinas correspondientes a la Zona en Reclamación y al estado Delta Amacuro.²²⁸ Venezuela protestó el 15 de julio de 1999. Guyana decidió, de manera unilateral, fijar como límite occidental en dos de esos otorgamientos —Exxon y Century— la delimitación marítima vigente en el Tratado de Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas entre Venezuela y Trinidad, tratado que siempre ha considerado perjudicial a sus intereses.

Con esta acción pretendió colocar una barrera a la prolongación marítima del estado Delta Amacuro y su gran plataforma continental producto de los sedimentos arrastrados por el Orinoco.

Pasamos a otro punto que afecta los derechos de Venezuela en su salida al Atlántico, la reclamación del Territorio Esequibo y las áreas marinas y submarinas adyacentes.

En 2004 Surinam protestó por las labores de exploración petrolera en sus aguas fronterizas con Guyana por parte de la empresa canadiense CGX Energy, contratada por su vecina cuatro años antes. Ambos países decidieron acudir ante el Tribunal Internacional del Derecho del Mar y este dictó sentencia el 17 de septiembre de 2007. Para la construcción de la línea equidistante entre Guyana-Surinam, el laudo tomó como referencia dos puntos ubicados en la Zona en Reclamación, lo que afectó los intereses de Venezuela. El artículo 132 dice lo siguiente: “La longitud de la línea de costa de Guyana, según los cálculos de las coordenadas aproximadas de la frontera terminal terrestre con Venezuela con las coordenadas aproximadas de la desembocadura del río Corentyne”.²²⁹

Pero no existe una “frontera terminal terrestre con Venezuela”, ya que esta depende del arreglo práctico de la controversia según el Acuerdo de Ginebra. No obstante, Guyana alegó que la costa occidental del río Esequibo era reclamada por Venezuela, pero que esto no representaba una controversia territorial, lo que reafirma una vez más que el límite terrestre fue fijado por el Laudo de París de 1899. La aclaratoria guyanesa fue ratificada en el artículo 393 por el Tribunal del Derecho del Mar: “El Tribunal acepta los puntos base para las líneas de baja ma-

228 A partir de 1997 y hasta 2005 Guyana otorgó siete concesiones para la exploración de petróleo y gas costa fuera y en tierra firme. Entre las transnacionales petroleras figuran Repsol, Shell y Exxon Mobil.

229 Yennybel Mirabal Montiel y Norma Valecillo Jaimes, La delimitación de áreas marinas y submarinas entre Barbados y Trinidad-Tobago y, entre Guyana y Surinán, sobre los derechos de jurisdicción de Venezuela en el océano Atlántico, ob. Cit, 33.

rea de Surinam y Guyana provistos por las Partes, como relevantes para dibujar la línea de equidistancia más allá del mar territorial”.²³⁰

En septiembre de 2011, la canciller de Guyana, Carolyn Rodrigues Birkett, anunció que su país solicitaría a la Comisión de Límites de Plataforma Continental de la Organización de las Naciones Unidas en abril de 2012 la extensión de la plataforma continental en 150 millas náuticas, desde las 200 del límite de la zona económica exclusiva. Dijo haber conversado con Barbados, Surinam, Trinidad y Tobago, pero no con Venezuela.²³¹

La línea parte de Punta Playa y colide con la línea de proyección venezolana en su fachada atlántica. Existe un claro interés por el área marina y submarina adyacente al delta del Orinoco, aspirando Guyana a zonas que corresponden a la plataforma deltaica, que de concretarse, impedirían el acceso libre al Atlántico. No perdamos de vista que son dos aspectos distintos, aunque estrechamente relacionados, los que debemos atender frente a la ofensiva guyanesa: seguir en la búsqueda de soluciones satisfactorias para el arreglo práctico de la controversia; y hacer valer nuestros derechos marítimos en el litoral atlántico en virtud de la propia legislación existente, incluyendo el tratado firmado con Trinidad y Tobago, en el supuesto de que el arreglo territorial no contemple para Venezuela la zona comprendida entre punta Barima y la desembocadura del río Esequibo.

Guyana insiste en torpedear dicho Tratado, pero hay otra razón de peso: de acuerdo a la información suministrada por su propia agencia estatal de noticias (GINA) “la costa afuera de Guyana es considerada la segunda cuenca petrolera más atractiva en el mundo con un potencial de 15,2 millones de barriles de crudo”.²³²

El Gobierno protestó y manifestó su preocupación porque no se le informó previamente, desconociendo Guyana una vez más la reclamación y el Acuerdo de Ginebra. Pero no protestó otro asunto que puntualizó Guyana en el documento: “no hay disputas relevantes en la región correspondiente a esta presentación, relativa a los límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas náuticas”.²³³ La petición no considera la proyección marítima del estado Delta Amacuro y del Territorio Esequibo.

Guyana dijo haber informado al Gobierno venezolano sobre su decisión de extender su plataforma continental mediante nota diplomática de fecha 13

230 *Ibidem*, 35.

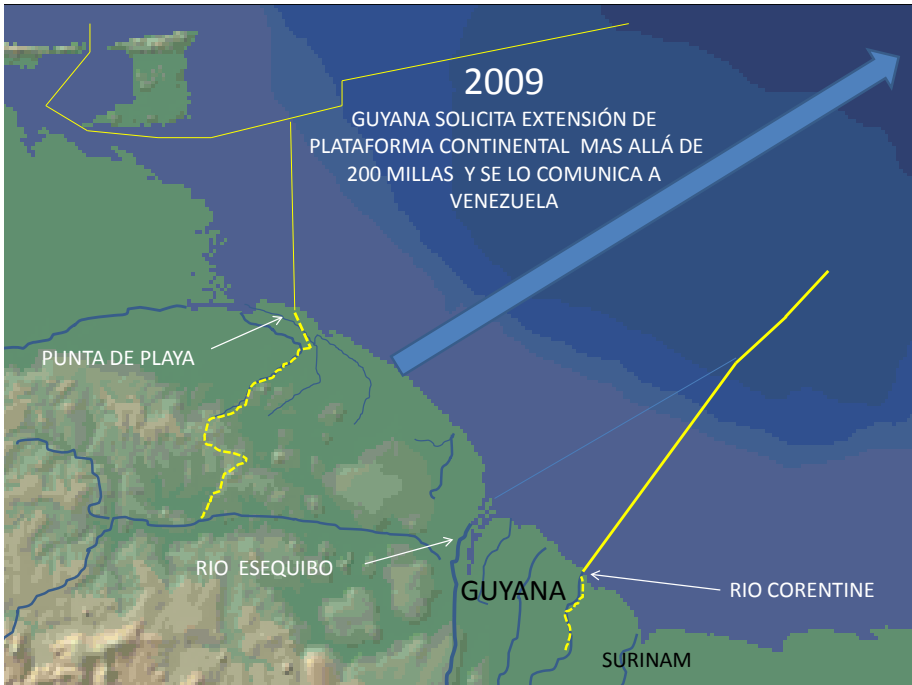
231 Informe de Guyana a la ONU sobre Plataforma Continental. Informe Académico sobre Fachada Atlántica de Venezuela, Elías Daniels. *El Nacional*, Mundo, 8, 19 de marzo de 2012.

232 *El Nacional*, Mundo, 9, 14 de septiembre de 2011.

233 *El Universal*, Política, 1-2, 26 de septiembre de 2011.

de mayo de 2009,²³⁴ pero la Cancillería aclaró que Georgetown “no informó previamente”²³⁵ (véase la figura 10).

Figura 10. Solicitud de Guyana de extensión de plataforma continental (2009)



Fuente: Pablo Cohen: *El Derecho del Mar y el Esequibo*, enero de 2016.

Luego del impasse interno que se produjo,²³⁶ los cancilleres de Venezuela y Guyana se reunieron en Puerto España el 30 de septiembre y analizaron de manera conjunta, con el buen oficiante Norman Girvan, la crisis ocasionada por la solicitud de Guyana. El encuentro fue anunciado previamente por el presidente Hugo Chávez. Luego de la reunión, los cancilleres emitieron una declaración conjunta en la que se comprometieron a seguir negociando sobre la delimitación de las “fronteras marítimas”.²³⁷

De nuevo, el tema sobre la reclamación del Esequibo se puso sobre el tapete el 10 de octubre de 2013 a raíz de la detención de la embarcación *Teknik Perdana* en

234 El día 28 de septiembre salió publicada en la prensa nacional una declaración de la canciller de Guyana, donde dijo que con fecha 13 de mayo de 2009 envió a la Embajada de Venezuela en Georgetown una nota diplomática donde se especificaban los datos de la solicitud de su gobierno de extender su Plataforma Continental.

235 *El Nacional*, Mundo, 11, 28 de septiembre de 2011.

236 *El Universal*, 1-1, 29 de septiembre de 2011.

237 *El Universal*, Mundo, 8, 1 de octubre de 2011.

latitud 10° 20' 30" norte, longitud 057° 30' 07" oeste por el patrullero oceánico *Yekuana* de la Armada Nacional Bolivariana, por estar realizando actividades ilícitas en el espacio marítimo correspondiente a la zona económica exclusiva venezolana.

El *Teknik Perdana* es un barco de exploración petrolera con bandera panameña y operado por la compañía estadounidense Anadarko Petroleum, que posee una licencia prospectiva petrolera para búsqueda de hidrocarburos en el bloque Roraima, costa afuera de Guyana. El buque venezolano le ordenó al *Teknik Perdana* incrementar la velocidad a siete nudos para navegar hacia la isla de Margarita, bajo arresto.²³⁸

El Gobierno de Guyana solicitó la inmediata liberación del *Teknik Perdana*, ya que, en su opinión, “ningún buque naval venezolano, los agentes de Venezuela, su Gobierno, ni cualquier otro Estado tiene la autoridad para ejecutar acciones en las aguas territoriales guyanesas, su plataforma continental o su zona económica exclusiva sin su expreso consentimiento”.²³⁹

Su homólogo venezolano expresó su más enérgica protesta por la situación planteada por las actividades de prospección científica y exploración de la plataforma continental y el lecho marino venezolano, realizadas por dicha embarcación, e invitó a la Cancillería guyanesa a que explicara de manera satisfactoria lo ocurrido.

El ministro de Ambiente de Guyana, Robert Persaud, confirmó que las transnacionales Esso y Anadarko “están participando activamente” en labores de exploración petrolera en el área marítima guyanesa. Según GINA, una de estas compañías “está a punto de tomar una decisión sobre la movilización de un equipo de perforación” para comenzar estas labores.²⁴⁰ Y el Tribunal 4° de Control dictó medidas cautelares al capitán, consistentes en prohibirle efectuar labores exploratorias y de investigación dentro del territorio venezolano²⁴¹ (véase la figura 11).

238 Elías R. Daniels H., El Evento del Buque RV Teknik Perdana y la Reclamación Esequiba, *Reflexiones* 2013, 3.

239 Ídem.

240 *El Universal*, Caracas, 30 de septiembre de 2013, 1-4.

241 Ministerio Público: <http://www.mp.gob.ve/web/guest/buscador/-/journalcontent/56/10136/3290336>

Figura 11. Presencia de buques en aguas del Territorio Esequibo



Fuente: Pablo Cohen Celis, *El Derecho del Mar y el Esequibo*, Enero de 2016

Las incursiones no cesaron. En noviembre de 2014 el buque *S/V Prospector* de bandera de las Bahamas fue interceptado por la Armada venezolana por llevar a cabo exploraciones sísmicas en la Zona en Reclamación. Y con fecha 23 de diciembre de 2018 Venezuela protestó por una nueva incursión, en esta ocasión en aguas de la proyección marítima del estado Delta Amacuro, de indudable soberanía venezolana. Se trató de dos buques de exploración sísmica: el *Ramfor*, de bandera panameña, y el *Delta Monarch*, de bandera trinitaria, contratados por la Exxon Mobil, que fueron interceptados por el patrullero oceánico *Kariña (PO-1)*. Los buques se retiraron de las aguas venezolanas y posteriormente el Gobierno nacional informó el hecho al secretario general de las Naciones Unidas, emitiendo la correspondiente nota de protesta a su homólogo guyanés.²⁴²

Regresamos al 2014. Para finales de este año (23 de diciembre) Guyana planteó mediante nota de prensa de su Cancillería emprender una acción judicial para dirimir el reclamo venezolano ante la Corte Internacional de Justicia, argumentando que los “buenos oficios” escogidos como medio de solución desde 1966 no habían dado resultados: “Han pasado más de 20 años desde el proceso de buenos

242 Mppre.gob.ve/2018/12/28gobierno-bolivariano-ptotesta-guyana/

oficios. Si en dos décadas no se tiene el progreso que quieres ver, hay que revisar otras opciones”.²⁴³

Y el 20 de febrero de 2015 el Gobierno guyanés hizo saber la partida de la plataforma “Deep Water Champion” desde su base en Louisiana hacia el bloque costa afuera Stabroek, donde la Exxon Mobil iniciaría los estudios geológicos y geofísicos para mediados de marzo. La trasnacional contó con todo el apoyo del gabinete guyanés.²⁴⁴

Guyana era optimista ante un descubrimiento de hidrocarburos de magnitud comercial que transformara su economía. La Exxon Mobil tenía pensado invertir cerca de 200 millones de dólares en el programa de perforación del campo Liza.²⁴⁵

Una nota verbal del Ministerio de Relaciones Exteriores (28 de febrero) advirtió al Gobierno venezolano que desistiera de tomar cualquier acción “que solo podría resultar en obstaculizar el desarrollo de Guyana y de su gente y que estaría en contravención del derecho Internacional”.²⁴⁶ La nota fue la respuesta a la comunicación de la cancillería venezolana dirigida al director de la filial guyanesa de Exxon Mobil, Jeff Simon, en la que el Gobierno se opuso al envío del equipo de exploración petrolera referido, e instó a la trasnacional, de manera formal y categórica, a evitar cualquier incursión en dicho espacio marítimo.²⁴⁷

El Gobierno venezolano rechazó las intenciones de la empresa “que busca quebrantar el cumplimiento de obligaciones bilaterales suscritas entre la República Cooperativa de Guyana y la República Bolivariana de Venezuela”. Ratificó que no existe delimitación marítima en la Zona en Reclamación; y la vigencia del Acuerdo de Ginebra. No puede en consecuencia la Exxon incursionar en tales espacios porque existe una disputa territorial internacional que afecta la extensión del área contratada. Cualquier acto que facilite actividades de exploración y explotación en este espacio marítimo no autorizadas por los países interesados es un acto nulo y contrario al derecho internacional.²⁴⁸

El 3 de marzo, la Cancillería emitió un comunicado en el que expresó su sorpresa por el “injusto” comunicado guyanés [de 28 de febrero] y se reservó las acciones diplomáticas para defender la soberanía nacional.²⁴⁹ Dos días después, el *Guyana Times* informó que la plataforma se hallaba en posición. La Exxon

243 *El Nacional*, Mundo, 6, Caracas, 30 de diciembre de 2014.

244 *El Nacional* web, 13 de marzo de 2015.

245 *Últimas Noticias*, 3 de marzo de 2015, 18.

246 *El Nacional* web, 2 de marzo de 2015.

247 Ídem.

248 Cancillería: Exxon Mobil realiza operaciones no autorizadas. *El Nacional* web, 7 de abril de 2015.

249 *El Mundo*, Opinión, 17 de marzo de 2015, 3.

Mobil se comunicó con el presidente Nicolás Maduro y le dijo que operaba el bloque con autorización de Guyana; y que “las disputas fronterizas son materia que deben resolver los gobiernos a través de discusiones bilaterales en foros internacionales apropiados para tal fin”.²⁵⁰

Venezuela exigió de nuevo a la Exxon (7 de abril) evitar operaciones de exploración o explotación en las aguas de la Zona en Reclamación.²⁵¹ Pero no se elevó carta alguna al Gobierno guyanés.

A comienzos de mayo la Exxon Mobil halló petróleo en el bloque Stabroek e informó que estaba evaluando su viabilidad comercial.²⁵² El día 20, la compañía reveló que el descubrimiento era significativo: más de 90 metros de reservas petrolíferas en areniscas en el bloque Stabroek, a 192 kilómetros de la costa. Su presidente, Stephen Greenlee, se sintió alentado por el resultado del primer pozo del bloque.²⁵³

El Gobierno nacional manifestó al nuevo presidente de Guyana, David Granger (elecciones del 11 de mayo de 2015) su voluntad de “abordar” a la luz del derecho internacional la controversia territorial pendiente. El día 25 de mayo ratificó sus derechos soberanos en el Esequibo y solicitó detener las exploraciones petrolíferas en sus aguas. En entrevista televisiva por el canal oficial, la Cancillería expresó que “mientras no exista una decisión sobre nuestro territorio, no pueden ser las aguas dispuestas para otros fines”.²⁵⁴

Dos días después, en un cambio de política sorpresivo, endureció su posición y decidió crear y activar cuatro “Zonas de Defensa Integral de las Áreas Marinas e Insulares” (Zodimain), a fin de iniciar operaciones de patrullaje y resguardos de estos espacios. La cuarta zona corresponde a la fachada atlántica e incluye la Zona en Reclamación. Las zonas estarán bajo la circunscripción de la Región Estratégica de Defensa Integral Marítima e Insular (Redimain)²⁵⁵ (véase la figura 12).

250 *El Nacional* web, 13 de marzo de 2015.

251 www.ultimasnoticias.com.ve, 8 de abril de 2015, 15. Y en *El Mundo, Economía y Negocios*, 8 de abril de 2015, 18.

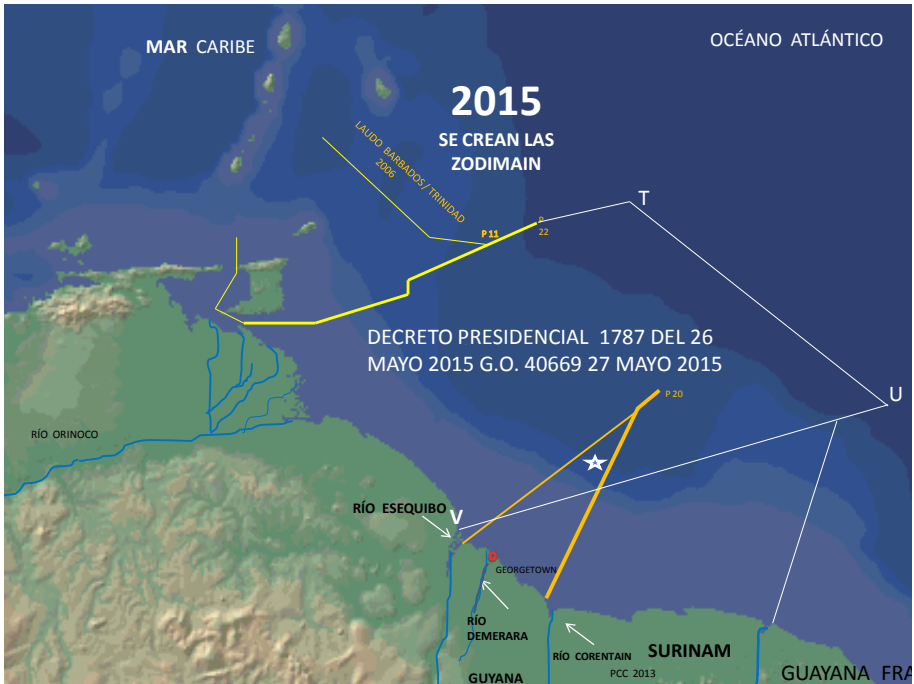
252 *El País*, www.ultimasnoticias.com.ve. 8 de mayo de 2015.

253 *Últimas Noticias*, 21 de mayo de 2015, 26.

254 *El Mundo, Economía y Negocios*, 25 de mayo de 2015, 12.

255 Véase el Decreto Presidencial n° 1787 en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, Año CXLII, Mes VIII, n° 40.669. Caracas, 27 de mayo de 2015. Sobre las razones de la emisión del Decreto 1787 véase: Cipriano Heredia, Cuidado con el decreto 1787 (caso Esequibo), *El Nacional* web, Caracas, 17 de junio de 2015.

Figura 12. Creación de las Zonas de Defensa Integral de las Áreas Marinas e Insulares



Fuente: Pablo Cohen Celis, *El Derecho del Mar y el Esequibo*, 2016

El día 7 de junio, el ministro Greenidge envió un comunicado donde respondió de forma enfática al decreto del presidente Maduro en estos términos:

1. Venezuela pretende anexarse espacios marítimos que no le corresponden, sin considerar la normativa internacional.
2. El decreto resulta violatorio del derecho internacional, “pues son estas leyes las que deben prevalecer sobre las ambiciones de un Estado más grande que persigue pisotear el derecho soberano de uno más pequeño de explotar sus recursos naturales”.
3. La frontera entre Guyana y Venezuela fue fijada en el Laudo de 1899 y ha sido reconocida por todas las naciones, incluso por Venezuela durante 60 años, habiendo esta participado en su demarcación en 1905.
4. El decreto rompe el Acuerdo de Ginebra de 1966.
5. Cualquier intento por aplicar este instrumento será “vigorosamente resistido por Guyana”.²⁵⁶

256 Véase: *La Razón*, 8 de junio de 2015. Véase: MonitorProdaVincii/9 de junio, 2015.

Afloró la política de Guyana de manejar la reclamación de acuerdo con su conveniencia externa e interna. Salió a relucir la lucha entre la poderosa Venezuela y la pequeña Guyana, y la fijación definitiva de la frontera por el Laudo de 1899. El pequeño país resistirá cualquier intento por aplicar el decreto y para ello cuenta con poderosos aliados: Cuba, los países del Caricom, Brasil, Colombia y los Estados Unidos de Norteamérica. Y lo más importante: encontró petróleo.

Guyana anunció que acudiría al secretario general de la ONU para resolver la controversia con Venezuela. Greenidge señaló que se estaban tomando otras medidas “para asegurar que la soberanía y la integridad territorial de Guyana no se vean comprometidas en modo alguno y que nuestro derecho soberano a desarrollar este gran país esté libre de amenazas”.²⁵⁷

La prensa recogió el día 24 de junio un comunicado del presidente de Guyana, quien dijo haberse reunido con representantes de la Exxon Mobil para expresarle el respaldo de su gobierno en sus operaciones en un territorio “exclusivamente guyanés”. Informó que hablaría personalmente de la disputa territorial con los 15 países miembros del Caricom a celebrarse en Barbados entre el 2 y el 4 de julio. Insistió en que el reclamo venezolano era “un absurdo legal” y que representaba “la peor intromisión en la soberanía de Guyana” [...] “Es una afrenta a la nación que choca con el derecho marítimo interno” y que “va completamente en contra de la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar”.²⁵⁸

Venezuela no pertenece a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de la ONU por no suscribir la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, pero sí puede presentar sus alegatos ante terceros. De acuerdo con la Convención, la extensión de la Plataforma Continental no prejuzga la cuestión de la delimitación entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente. En otras palabras: un Estado no puede alegar este asunto para reclamar la titularidad de la zona en la negociación de límites con otro Estado.

No obstante, Venezuela pudiera ver afectados los derechos en el mar de la Zona en Reclamación y, en consecuencia, debe fijar su posición de manera pública y oportuna ante la Comisión de las Naciones Unidas y ante el Gobierno de Guyana.

El Gobierno decidió corregir el Decreto Presidencial 1787 (Zodimain) emitido el pasado 27 de mayo. En la Gaceta Oficial n° 40696 de 6 de julio se publicó el nuevo Decreto, n° 1859, en el que se suprimieron las coordenadas geográficas. El decreto fue recibido con beneplácito en algunos sectores, pero fuertemente criticado por otros. En este sentido, Rocío San Miguel, presidente de la ONG Control Ciudadano para la Seguridad y Defensa, señaló:

257 *El Nacional* web, AFP, Caracas, 10 de junio de 2015.

258 *El Nacional* web, Caracas, 24 de junio de 2015.

En este decreto el gobierno regresa a una posición dócil y tradicionalista. Este decreto no significa nada para los países fronterizos. Es inadmisibile que se haya eliminado lo relativo a la Zona en Reclamación y el Esequibo; ahora hay una simple compartimentación *[sic]* de espacios marítimos. El decreto representa un insulto a la Armada, que se ha fajado por décadas a hacer valer los espacios jurisdiccionales marítimos de la República que genera el territorio en reclamación.²⁵⁹

Mediante comunicado oficial de 30 de julio, la Cancillería rechazó categóricamente “las insolentes declaraciones de prensa” del canciller guyanés.²⁶⁰ Posteriormente, emitió una nota de protesta por el reglamento sobre zonas marítimas: “Dicho reglamento ubica el punto 1, que pretende establecer el extremo occidental de la línea de base correspondiente a la desembocadura del río Esequibo, en territorio venezolano sujeto a controversia conforme al Acuerdo de Ginebra de 1966”.²⁶¹

En la presentación ante la Asamblea Nacional de su país, Greenidge señaló que el reglamento permite a Guyana proteger su espacio marítimo contra actos de agresión como el del presidente venezolano, en alusión directa al Decreto 1859. No descartó una reunión entre Granger y Maduro, “en un foro apropiado y dentro de los márgenes de la ONU u otro organismo”, reseñó EFE, pero aclaró que por los momentos no existía un acuerdo formal de diálogo.²⁶²

Poco después, Jeff Simons anunció el lunes 3 de agosto que la Exxon Mobil tenía previsto efectuar nuevas operaciones en el Esequibo para comienzos de 2016. Señaló que la plataforma “Deepwater Champion” había finalizado su trabajo, pero: “Estamos pensando en volver el año que viene o tal vez antes, pero vamos a volver”.²⁶³

De acuerdo con la información suministrada por la agencia estatal guyanesa de noticias (GINA): “la costa afuera de Guyana es considerada la segunda cuenca petrolera más atractiva en el mundo con un potencial de 15,2 millones de barriles de crudo” (*El Nacional*, Mundo, 9, 14 de septiembre de 2011).

El 20 de enero, el Ministerio de Recursos Naturales de Guyana otorgó una licencia de exploración petrolera a las compañías Tullow Guyana y Eco Atlantic para el bloque Orinduik, de casi 2.000 km² en la Zona en Reclamación (véase la figura 13).

259 snederr@el-nacional.com. *El Nacional* web, Caracas, 8 de julio de 2015.

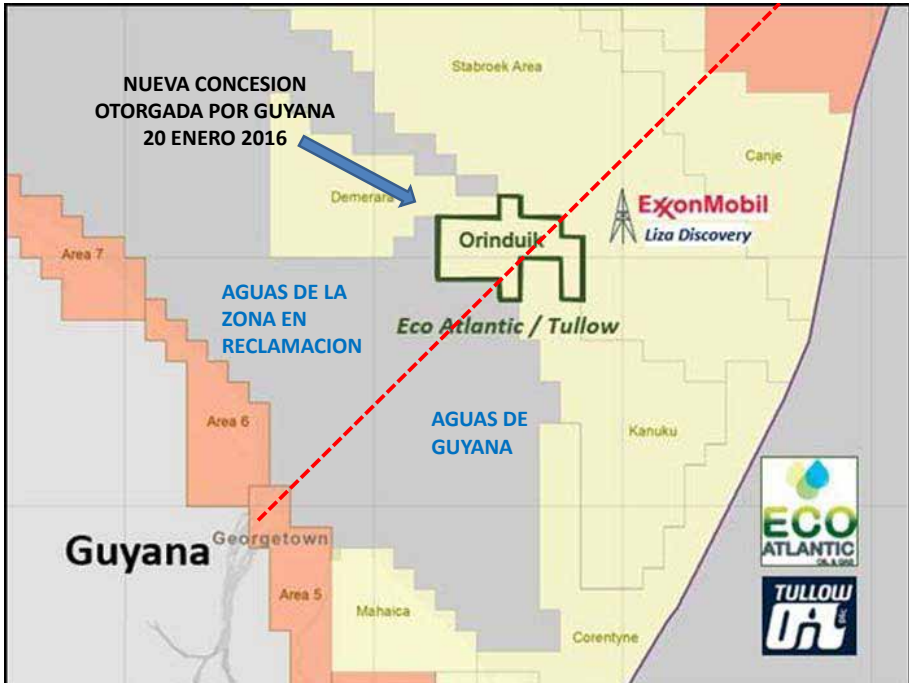
260 Comunicado Oficial, República Bolivariana de Venezuela, Ministerio del Poder Popular para Relaciones Exteriores, Caracas, 29 de julio de 2015.

261 ahinds@el-nacional.com. *El Nacional* web. Caracas, 1° de agosto de 2015.

262 Ídem.

263 *El Nuevo País*, Opinión, 4, Caracas, 4 de agosto de 2015. En *El Universal*, Caracas, 4 de agosto de 2015, 1-2. En *El Nacional* web. Caracas, 4 de agosto de 2015.

Figura 13. Licencia de exploración petrolera a las compañías Tullow Guyana y Eco Atlantic para el bloque Orinduik



Fuente: Pablo Cohen Celis, *El Derecho del Mar y el Esequibo*. Enero de 2016.

Las compañías eran socias en el acuerdo y este tendría una duración de 4 años, pero podía prolongarse hasta 10 años. La licitación fue firmada el 14 de enero por el ministro de Recursos Naturales guyanés Raphael Trotman, John McKenna por la Tullow Guyana y Colin Kinley por la Eco Atlantic²⁶⁴ (véase la figura 13).

En la figura 13 puede verse que una parte significativa del bloque Orinduik queda en las aguas de la Zona en Reclamación. Según estimaciones del Servicio Geológico de Estados Unidos pudieran existir allí “recursos prospectivos por el orden de 13,6 y 15,2 millardos de barriles de crudo liviano, y entre 32 y 42 billones de pies cúbicos de gas natural”²⁶⁵.

264 <https://www.conelmazodando.com.ve/alerta-guyana-da-licencia-de-explotacion-petrolera> Publicado el 20 de enero de 2016 a las 14:54

265 Declaración del Consejo Venezolano de Relaciones Internacionales (Covri) sobre la incoación unilateral de Guyana de una demanda contra Venezuela ante la Corte Internacional de Justicia para zanjar la controversia del Esequibo, Caracas 11 de abril de 2018, s/n pág.

El presidente del Consejo Venezolano de Relaciones Internacionales (Covri) advierte que los bloques otorgados por Guyana en áreas marinas y submarinas de la Zona en Reclamación muestran “la tesis marítima maximalista de Guyana que cerraría a Venezuela la salida oceánica contra el espíritu y letra del Acuerdo de Ginebra de 1966 y el Tratado de delimitación de Áreas Marinas y Submarinas firmado entre Venezuela y Trinidad y Tobago en 1990”.²⁶⁶

Guyana, como ya lo hemos expresado en páginas anteriores, mantiene un claro interés por el área marina y submarina adyacente al delta de nuestra gran arteria fluvial, aspirando a zonas que corresponden a la plataforma deltaica, que de concretarse, impedirían a Venezuela el libre acceso al Atlántico.

En el punto 33 de la Solicitud de Procedimientos Institucionales en el Tribunal Internacional de Justicia, contra Venezuela de 29 de marzo de 2018, Guyana sostiene que el Laudo arbitral de París de 1899 “otorgó a Venezuela toda la desembocadura del río Orinoco y la ribera de ambos lados. Venezuela trató esto como un éxito, porque la boca del Orinoco fue considerado por él como el territorio más importante en disputa. El 7 de octubre de 1899, cuatro días después de la emisión del laudo, el ministro venezolano en Londres, José Andrade, lo describió de la siguiente manera: “En verdad, la justicia brilló cuando, a pesar de todo, en la determinación de la frontera el dominio exclusivo del Orinoco nos fue otorgado, que es el objetivo principal que nos propusimos obtener a través del arbitraje...”.²⁶⁷

Y en el punto siguiente: “Tras perder su derecho a reclamar la desembocadura del río Orinoco, el Reino Unido recibió y aceptó lo que consideraba el territorio menos valioso del este extendiéndose al río Esequibo...”.²⁶⁸

La realidad: ¿se salvaron las bocas del Orinoco para Venezuela? ¿Poseían los británicos algún derecho sobre nuestra arteria fluvial? Solo con su pretensión expansionista sobre territorio venezolano representada en la segunda línea Schomburgk, estos se acercaron al Barima. Además, el Laudo de 1899 impuso a nuestro país la libertad de navegación del Barima y del Amacuro, incurriendo, dicho sea de paso, en *ultra petita* al sentenciar sobre asuntos que no eran inherentes a la decisión arbitral, como fue el otorgarles carácter internacional.

En cuanto a la opinión de nuestro ministro en Londres en 1899, José Andrade: “a pesar de todo, en la determinación de la frontera el dominio exclusivo

266 <https://vertice.news/exxon-convertir%C3%A1-a-guyana-en-el-nuevo-poder-petrolero-de-suram%C3%A9rica-el4a=33bdbb2>. Exxon convertirá a Guyana en el nuevo poder petrolero de Suramérica@verticenews Por Andrés Rojas Jiménez@arojasjimenez., 28 de marzo de 2017.

267 Manuel Donís Ríos, *El Esequibo es nuestro. Contestación a Guyana*, abediciones, colección Visión Venezuela, Konrad Adenauer Stiftung, Caracas, 2018, 69.

268 Manuel Donís Ríos, *El Esequibo es nuestro. Contestación a Guyana*, ob. cit., 70.

del Orinoco nos fue otorgado”, debe ser entendida como producto de su desesperación al conocer la decisión arbitral que injustamente arrebató a Venezuela 159.500 km² que legítimamente le pertenecían. Por tanto, no debe verse como una aceptación de una sentencia favorable a nuestro país como lo quiere hacer ver Guyana en su demanda ante la Corte Internacional de Justicia.

A manera de conclusión

En la actualidad, Venezuela posee 3.499 kilómetros de costas continentales, de las cuales 2.394 en el Caribe, 814 en el océano Atlántico y 291 en la Zona en Reclamación (Guayana Esequiba). Ese espacio marítimo abarca unos 670.000 km² —incluyendo la proyección marítima de la Guayana Esequiba— en virtud de la evolución que se inició en los años sesenta y concluyó en 1982 con la adopción de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

En virtud de la creación de la zona económica exclusiva en 1978, Venezuela tiene fronteras marítimas con 16 países. Enumerados de este a oeste son los siguientes: República Cooperativa de Guyana (pendiente la delimitación de áreas marinas y submarinas con Venezuela), Trinidad y Tobago, Granada (pendiente), San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía (pendiente), Martinica, Dominica (pendiente), Guadalupe, Monserrat (pendiente), San Cristóbal y Nieves (pendiente), Antillas Holandesas (San Eustaquio y Saba), Islas Vírgenes, Puerto Rico, Antillas Holandesas (Bonaire y Curazao), Aruba, República Dominicana y Colombia (pendiente).²⁶⁹

Queda pendiente la demarcación con Colombia de las áreas marinas y submarinas en el golfo de Venezuela; y la fachada atlántica en la Zona en Reclamación.

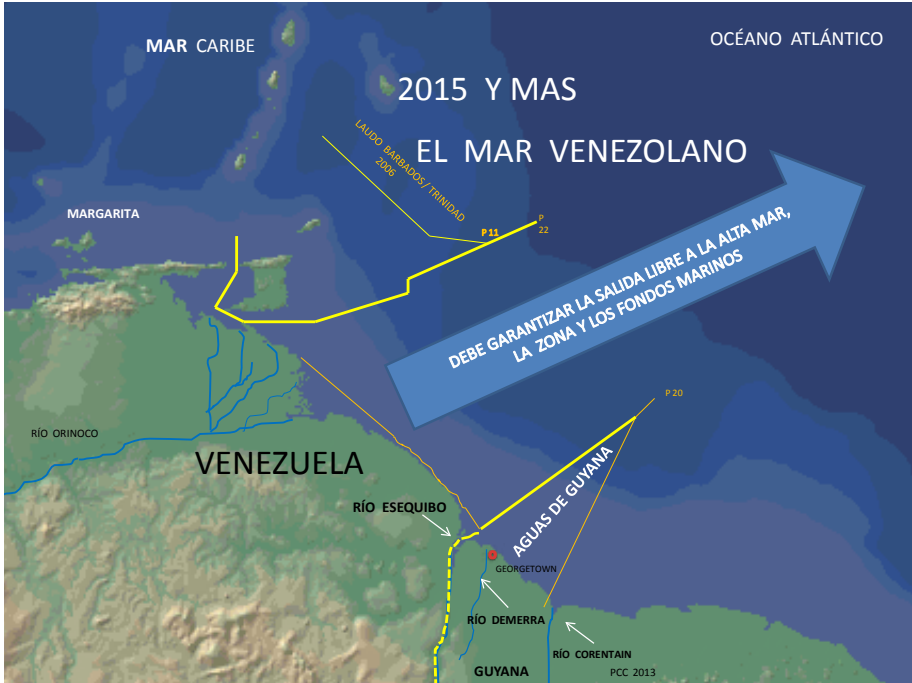
La delimitación de los espacios marinos y submarinos entre Venezuela y Guyana deben ser resueltos mediante acuerdo entre las partes, previa fijación de la frontera terrestre.

Venezuela ejerce soberanía sobre sus espacios marítimos en el Caribe y el Atlántico.

La salida al océano Atlántico es irrenunciable (véase la figura 14).

269 Véase: Angelia Jaffé, *La delimitación de las áreas marinas y submarinas venezolanas en el mar Caribe y océano Atlántico*, ob. cit., 92 y ss.

Figura 14. Salida de Venezuela al océano Atlántico



Fuente: Pablo Cohén Celis, *El Derecho del Mar y el Esequibo*. Enero de 2016.