

**UNIVERSIDAD NACIONAL EXPERIMENTAL
MARÍTIMA DEL CARIBE**



LA ESCUELA NÁUTICA DE 1811 Y SU TIEMPO



ALEXI MARCANO ESCORIHUELA

ALEXI MARCANO ESCORIHUELA

LA ESCUELA NÁUTICA DE 1811 Y
SU TIEMPO

Depósito Legal: If90520119002761

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN pág. 7

CAPÍTULO I Antecedentes pág. 9

- Los indígenas marinos venezolanos pág. 9
- La Escuela Náutica de Sagres pág. 10
- Los españoles en territorio venezolano pág. 12
- La Escuela de Pilotos Vizcaínos en Cádiz pág. 14
- La Casa de Contratación pág. 14
- El Consejo Real y Supremo de Indias pág. 15
- La formación de los pilotos para navegar a las Indias pág. 17
- El primer transporte marítimo venezolano en el período colonial pág. 22
- La Universidad de los Mareantes pág. 24
- La conquista y colonización del territorio histórico venezolano pág. 26
- El Cabildo pág. 27
- Los primeros puertos en el período colonial pág. 28
- La fundación del puerto de Maracaibo pág. 29
- La fundación de Caracas y sus puertos, Caraballeda y La Guaira pág. 29
- El primer buque construido en La Guaira pág. 36
- El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla pág. 38
- La educación en la colonia pág. 41
- Las primeras décadas del siglo XVIII pág. 42
- La Inquisición pág. 44

CAPÍTULO II Génesis pág. 47

- La integración del territorio histórico venezolano pág. 47
- El Real Consulado de Caracas pág. 50
- El Instituto Asturiano de Náutica y Mineralogía pág. 56
- La educación y la navegación de cabotaje en el ocaso del siglo XVIII pág. 57
- Los albores del siglo XIX pág. 59
- Propuesta para establecer una Escuela Náutica en el año 1802 pág. 61
- El Apostadero de Marina pág. 68
- La libertad de Comercio pág. 69
- La invasión de Napoleón a la península Ibérica pág. 69
- La conjura de los Mantuanos pág. 70
- Los buques americanos en La Guaira pág. 71
- Solicitud para fundar una Escuela Náutica en el año 1809 pág. 73

CAPÍTULO III Zarpe pág. 79

- Caracas antes de la Independencia pág. 79
- Las Autoridades Municipales antes del 19 de Abril de 1810 pág. 82
- El 19 de abril de 1810 pág. 84
- El bloqueo naval a los puertos venezolanos pág. 85
- Petición para crear una Escuela Náutica en La Guaira en 1810 pág. 92
- Los comisionados para estudiar plan para crear la Escuela Náutica pág. 97
- El Consulado autorizó el plan para establecer la Escuela Náutica pág. 103
- La Junta Suprema ratificó creación de la Escuela Náutica pág. 105
- El Congreso Constituyente de 1811 pág. 108
- La Escuela Pública de primeras letras en Caracas pág. 109
- El Consulado aprobó la compra de equipos para la Escuela Náutica pág. 111
- El Consulado planteó el inicio de la Escuela Náutica para el 1° de Julio de 1811 pág. 113
- El Ejecutivo determinó la apertura de la Escuela Náutica pág. 118
- Aviso de comienzo de actividades en la Escuela Náutica pág. 121
- Plan de estudios de la Escuela Náutica pág. 123

CAPÍTULO IV Navegación y naufragio pág. 129

- La Gazeta de Caracas pág. 129
- La Imprenta de Juan Baillío pág. 133
- La Guaira pág. 137
- Don Gerardo Patrullo pág. 140
- Solicitud de dinero para gastos de la Escuela Náutica pág. 141
- Los exámenes en la Escuela Náutica pág. 143
- El Pago a los maestros de la Escuela Náutica, diciembre de 1811 pág. 145
- La navegación de la Escuela Náutica, julio de 1811 a marzo de 1812 pág. 147
- Cancelación de las mensualidades a los maestros en marzo de 1812 pág. 151
- El naufragio de la Escuela Náutica pág. 153
- Los equipos recuperados de las ruinas de la Escuela Náutica en abril de 1812 pág. 153
- Búsqueda de los materiales de la Escuela Náutica en Puerto Cabello pág. 157
- Entrega de un teodolito al Consulado de Caracas el 9 de noviembre de 1813 pág. 160
- La Escuela Náutica de La Guaira pág. 162
- Reseña Histórica de la Escuela Náutica de 1811 pág. 162
- Conmemoración de la Escuela Náutica el 1 de julio de cada año pág. 164
- El Manifiesto de Simón Bolívar pág. 165

FUENTES pág. 166

*Dedicado a Delia, Mirian, Roxana, Mirlexis
y Alexis con inmenso amor*

ENSEÑAR CIENCIAS EXACTAS Y NATURALES, PARA CRIAR DIESTROS
PILOTOS Y HÁBILES MARINEROS
(Gaspar Melchor de Jovellanos).

INTRODUCCIÓN

La Escuela Náutica de 1811 es la primera institución educativa que se conoce en la historiografía venezolana, destinada a la formación de Pilotos para navegar en los buques mercantes venezolanos. Su fundador fue el Real Consulado a través de su Junta de Gobierno, con el apoyo de la Junta Suprema de Caracas de 1810 y luego el Supremo Ejecutivo de 1811. Sus inicios se remontan a la solicitud, en mayo de 1802, de Francisco Javier de Longa, segundo Cónsul del Consulado, en representación de los comerciantes marítimos, para que se instalara una Escuela Náutica en la ciudad de Caracas para la ilustración de la juventud. Este primer intento no se hizo realidad por falta de fondos en el Consulado. Posteriormente se realizó otra petición al Consulado en 1809, por el Capitán General Vicente Emparan con el apoyo del Comandante del Apostadero de Marina de Puerto Cabello, Capitán Juan Tíscar, a fin de crear una Escuela Náutica similar a las fundadas por los consulados españoles, para formar los marinos mercantes que navegaban a las Indias. No se encontró en las Actas del Real Consulado qué sucedió con esa demanda.

En septiembre de 1810, dos pilotos del Apostadero de Marina de Puerto Cabello realizaron un escrito ante la Junta Suprema de Caracas, para que se les permitiera establecer una Escuela Náutica en La Guaira; la Junta Suprema remitió la comunicación al Consulado, que tenía varios expedientes de otras solicitudes. El Consulado nombró dos comisionados para que realizaran un plan con la finalidad de instalar una Escuela Náutica en La Guaira, y aprobó el plan presentado, remitiéndolo luego a la Junta Suprema, que lo ratificó y ordenó su ejecución. El 1° de julio de 1811 zarpó la Escuela Náutica; su navegación se realizó hasta el 26 de marzo de 1812 cuando naufragó a causa de un terremoto que destruyó la vivienda donde funcionaba, finalizando así ese primer período de educación en las artes de la navegación marítima.

La presente investigación comenzó en noviembre del 2008, por la inquietud de conocer la historia de la Escuela Náutica de 1811. El trabajo se inició con una revisión de las fuentes existentes en la Biblioteca de la Universidad Marítima del Caribe, luego las pesquisas se extendieron al ámbito externo de la Universidad y se consultaron las diferentes bibliotecas y archivos de las siguientes instituciones: Archivo General de la Nación, Academia Nacional de la Historia, Alcaldía de Caracas, Biblioteca Nacional, Banco Central de Venezuela, Palacio de Miraflores, Asamblea Nacional, Palacio Arzobispal, Casa de Estudios de la Historia de Venezuela Lorenzo A. Mendoza Quintero y Ministerio del Poder Popular para la Educación.

En todas estas pesquisas aparece el Real Consulado de Caracas como promotor de la Escuela Náutica; en el Archivo General de la Nación se encontraron los documentos de esta institución, los cuales fueron fotografiados, estudiados y analizados en conjunto con otros documentos y libros relacionados con la investigación. Esta indagación está caracterizada

por el rigor en los datos históricos y el privilegio a la cita textual; de esta manera se logró producir la presente historia de la Escuela Náutica de 1811.

En el primer capítulo del presente libro, se narran de una manera sucinta los hechos que anteceden a la fundación de la Escuela Náutica, como son las Escuelas Náuticas en Portugal y España en los siglos XIII y XIV, la exploración y conquista de los territorios de nuestros aborígenes, las instituciones españolas para el dominio e implantación de la fe católica, la Casa de Contratación y el Consejo de Indias.

En el segundo capítulo, se relata de qué forma se integró el territorio histórico venezolano, la Intendencia de Ejército y Real Hacienda, Capitanía General de Venezuela, Real Audiencia, Real Consulado de Caracas, el Arzobispado y las primeras solicitudes para establecer una Escuela Náutica similar a las creadas por los consulados españoles.

En el tercer capítulo, se comenta el zarpe de la Escuela Náutica, petición, estudio y realización del proyecto para instalar la Escuela Náutica en La Guaira y comienzo de sus actividades el 1° de julio de 1811.

En el capítulo cuarto y último, se describe la navegación y naufragio de la Escuela Náutica, su funcionamiento durante ocho meses y veintiséis días, su naufragio por la destrucción de la vivienda que la albergaba, a causa del terremoto del 26 de marzo de 1812, la recuperación de equipos de la escuela y el manifiesto de Simón Bolívar sobre el motivo de la caída de la Primera República.

Al final de esta investigación de varios años, es grato expresar agradecimientos a las personas que me dieron su mayor colaboración, me permito señalar a las siguientes personas: Licenciada Berkis Cordero y el profesor Carlos Ramírez de la Universidad Marítima del Caribe, Licenciado Jorge Berrueta del Archivo General de la Nación y por último cabe destacar un reconocimiento especial al Presidente Hugo Chávez Frías, por ser el fundador de la Universidad Marítima del Caribe.

Este libro es dedicado a todos los venezolanos y venezolanas consagrados a los estudios y a las faenas marítimas y a todo el pueblo venezolano en estos años de revolución. Es agradable recordar lo escrito por el historiador Ramón J. Velásquez en su libro “Memorias del siglo XX”:

Satisfecho me sentiré si estas páginas despertaran interés por el conocimiento del proceso histórico venezolano en algún joven, estudiante, trabajador o inmigrante. Para los doctos en la materia, están los otros libros. (Velásquez, José Ramón: Memorias del siglo XX).

CAPÍTULO I

Antecedentes

Los indígenas marinos venezolanos

Antes de la llegada de los españoles a estas tierras, los indígenas Caribe dominaban gran parte de la zona costera venezolana como lo escriben Sanoja y Vargas:

El valle de Caracas y en general la costa central de Venezuela formaba parte del territorio de la nación Caribe desde el siglo XII de la era. (...) El siglo XII coincide también con la consolidación de la hegemonía caribe en la costa centro-oriental y en la cuenca del río Orinoco. (Sanoja, Mario. Vargas, Iraida: El agua y el poder: Caracas y la formación del Estado colonial Caraqueño 1567-1700).

Los Caribes navegaron por toda la costa y ríos venezolanos; estos son nuestros antepasados marinos y son los que ofrecen la máxima resistencia a la invasión europea. Es el caso de los Waraos, Motilones, Arawacos, y Guaiqueríes, que fueron conocidos como los fenicios del Mar Caribe, por sus habilidades para navegar por el mar y llegar a las islas antillanas como Curazao, Bonaire, Aruba, Margarita, Trinidad, Granada y otras.

El historiador Morón escribe de los indígenas Caribes lo siguiente:

Un rasgo de la nación Caribe es el relativo a su atrevimiento en la navegación. Surcó este pueblo los mares y los ríos, penetrando todo el interior del país, así como plantó su señorío por gran parte de la costa. (...) La condición marinera se unió al afán de intercambio comercial, basado no en un puro trueque de utensilios, sino en una valoración de los mismos y, por tanto, en un régimen monetario incipiente. Un elemento imprescindible para llevar a cabo esta actividad como es natural fueron las embarcaciones: piraguas, canoas y balsas. Una piragua era capaz algunas veces hasta para cincuenta hombres, y las canoas se usaban hasta para un solo remero. Estas, las canoas, se fabricaban de un solo tronco de árbol. (Morón, Guillermo: Historia de Venezuela, tomo I).

También es grato recordar lo escrito por el historiador Briceño Iragorry en referencia a los indígenas Caribes:

Los caribes preferían el litoral con sus salinas y los grandes ríos, donde marinos se dedicaban a la pesca y a la fabricación de canoas y piraguas para sus audaces aventuras marítimas. (Briceño Iragorry, Mario: Tapices de Historia Patria).

Los indígenas aprendieron el arte de navegar con la práctica diaria, adquirieron conocimiento de las costas, ríos y lagos, de día se orientaban con el sol y de noche con las estrellas, usaban diversas embarcaciones como canoas y piraguas movidas a remos, desconocían la vela y los instrumentos de ayuda a la navegación. Ésta disciplina de la navegación fue transmitida de generación en generación por la misma actividad marinera.

La profesora Vannini de Gerulewicz narra la vida de los indígenas Waraos de la forma siguiente:

Para sobrevivir en el delta, prosigue Botoboto con gran compenetración, es necesaria una comprensión completa y a la vez detallada del medio ambiente. Debemos dominar la red de los grandes ríos del Orinoco, distinguir los caños no funcionales o de escasa corriente, memorizar todos los atajos y cañitos. Además, tenemos que familiarizarnos con la ubicación de los morichales, temichales y macanales, con el hábitat y comportamiento de los animales, con las diferentes especies de peces, con la calidad y época de maduración de los frutos silvestres (...) pero hay otras cosas que aún no domino, por ejemplo las constelaciones y los astros ¿y la navegación, y la fabricación de canoas, cómo las aprendiste, Botoboto? Más que todo con la práctica. Desde pequeño aprendí a reconocer y ubicar los árboles apropiados: los bisi y los habe, de tronco rojo y de tronco blanco, ambos selváticos. Hay épocas especiales para tumbarlos y para cortarlos y tratarlos. La fabricación de una canoa es un proceso largo, que requiere precisión y exactitud. Para un especialista en hacer canoas, la cuestión no está en tumbar el tronco apropiado, sino que es mucho más compleja: hay que esperar el momento propicio en que la madre de la selva, dauarani otorgue el permiso y en que el guardián del árbol, arotu, esté listo para transformarse en canoa (...) pocos conocen hoy en día la manufactura de las curiaras tradicionales. Se construyen de un solo árbol, antiguamente usando hachas de piedra, actualmente con herramientas de metal obtenidas de los criollos, para ahuecar la parte central del tronco. Después que el tronco ha sido moldeado, se le perforan pequeños agujeros en la parte exterior para asegurarse de que no se haya ahuecado más de lo conveniente y resulte en un casco demasiado delgado. Cuando el vaciado ha llegado hasta las perforaciones, se ha logrado el espesor apropiado del casco y se detiene el proceso de ahuecamiento. Por fin, se tapan los agujeros con tapones de madera. Sin embargo, es necesario que quien la lance al agua, sepa detectar los peligrosos bajos, los anegadizos, las arenas movedizas que pueden tragársela sin remedio, a veces junto con el canoero (...) con mi curiara surco las aguas del Orinoco, sigo las corrientes, penetro en los caños más escondidos, lucho con los caudales y los remolinos, puedo navegar días enteros, tocar las poblaciones de los criollos, las islas del Caribe. ¿Cuáles poblaciones? Barrancas, Barranquilla, Tucupita, Paria. ¿Y cuáles islas? Trinidad, Margarita, Curazao, Tobago. Sabes, Telio, no hay sino quince kilómetros de aquí a Trinidad. ¿Vas sólo? Siempre solo. Me gusta navegar por nuestros ríos caños y por nuestros dos mares, en soledad, sentir que supero los peligros, que domino el mar. (Vannini de Gerulewicz, Marisa: El Chamán de los Cunaguaros. Viaje por el mundo indígena venezolano).

La Escuela Náutica de Sagres

Los árabes dominaron la Península Ibérica durante muchos siglos. Los reinos españoles realizaron una guerra de reconquista que duró siete siglos, el mar es dominado por los musulmanes y los españoles necesitan dominarlo, para poder expulsar a los árabes. Los reinos españoles forman una poderosa marina y con los adelantos náuticos, los castellanos logran dominar el mar. En el año 1248 se recuperó Sevilla y un grupo de vizcaínos fundan una Escuela de Pilotos para la formación de marinos. No se conoce el destino de ésta escuela.

En el siglo XIII, el Rey Alfonso X de Castilla y León, mejor conocido como Don Alfonso el sabio, publicó sus tablas astronómicas o alfonsíes, donde proporciona un esbozo de uso práctico para el cálculo de las posiciones del sol, la luna y los planetas, en concordancia con la geografía de Claudio Tolomeo, geógrafo, astrónomo, matemático, que describe el mundo de su época, utilizando un sistema de latitud y longitud. Estos conocimientos son utilizados por los navegantes españoles, portugueses y otros europeos en sus aventuras de invasión a América.

En el siglo XIII, en Portugal gobernó el Rey Juan I, quien tuvo un hijo que fue a la guerra al norte de África en embarcaciones portuguesas. Este personaje será conocido con el nombre de Enrique el Navegante, por su experiencia como marino y sus grandes conocimientos en el arte de navegar. Enrique el Navegante en el año 1417, construyó cerca del cabo de San Vicente en la localidad de Sagres al sur de Portugal un castillo, un observatorio y un astillero donde instaló un centro de investigaciones astronómicas, construcción naval, estudios del oficio de la navegación y otros conocimientos referentes al mar. En estas instalaciones se reunían los mejores navegantes, astrónomos, constructores navales, cartógrafos, cosmógrafos, peritos navales italianos y otros grandes sabios del mar, como el cartógrafo mallorquín Jehuda Cresques creador del Atlas Catalán. Este centro de estudios del mar fue conocido por muchos como la Escuela Náutica de Sagres.

En el centro de estudios de Sagres se mejoró la carabela, que era un velero pesquero y fue transformado en una embarcación para realizar navegaciones por todas las costas de África, se le incorporó la vela latina para navegar en bolina o contra los vientos, se mejoró el astrolabio, la brújula, el cuadrante, las cartas de navegación y otros instrumentos usados en la navegación de esa época, además se estudiaban los vientos y las corrientes. Al morir Enrique el Navegante, su sobrino el Infante Don Fernando, continuó los estudios marítimos para la expansión portuguesa hacia occidente. El historiador Fariña dice lo siguiente del Infante Enrique:

El Infante termina un Tratado de Astronomía y en el lugar que ocupará después el faro, ha establecido un observatorio. Acuden a la “Vila do Infante” peritos navales italianos, cartógrafos judíos de Mallorca, muy famosos entonces, y navegantes de diversas nacionalidades. Se llevan a cabo las obras de un astillero y se construyen algunas naves proyectadas con una técnica orientada a lograr las máximas condiciones de flotabilidad y velocidad para ser utilizadas en largas navegaciones, especialmente en travesías oceánicas. (Fariñas, F: Historia de la navegación).

Los españoles en territorio venezolano

En el mes de mayo del año de 1453, los turcos otomanos conquistan la ciudad de Constantinopla, centro del imperio romano de oriente o bizantino, continuación del imperio romano que se negaba a morir después de mil años. Con esta conquista turca desaparece el imperio bizantino. Continuó la guerra y los turcos conquistaron los dominios de Venecia en el Egeo y el Adriático. Si a estas conquistas turcas sumamos la de los mamelucos islamistas que dominaban Egipto, Siria y Chipre, quedando así completamente bloqueada la ruta comercial de Europa al oriente y en especial a la India. Las especies que se importaban a Europa occidental como son azúcar, seda, algodón, y otros, dejaron de fluir a los consumidores occidentales. Todo esto originó en los europeos la necesidad de buscar nuevas rutas hacía el oriente, los españoles irían hacía el occidente a través del Atlántico hasta llegar a América, en el año 1492 con Cristóbal Colón y los portugueses dieron la vuelta al África bordeando sus costas, hasta llegar al Índico y la India, en el año 1497 con Vasco da Gama.

Los reinos de Castilla y Aragón lograron llegar a América con Cristóbal Colón y éste descubrimiento es interpretado como un galardón otorgado por Dios a los reyes, por su triunfo frente a los herejes árabes. La conquista y poblamiento de los territorios americanos fue una guerra santa para imponer la fe cristiana a los aborígenes herejes. Este derecho se lo otorgó el Papa Alejandro VI por dos bulas otorgadas en el año 1493, donde los Reyes Católicos recibieron del Pontífice la soberanía de las tierras descubiertas y la obligación de evangelizar a los aborígenes habitantes de esas tierras. Entre otras cosas la Bula de Alejandro VI dice:

Lo que mas, entre todas las obras, agrada á la divina Magestad, i nuestro coracon desea, es, que la Fé Catolica i Religión Christiana sea exaltada, mayormente en nuestros tiempos; i que en toda parte sea ampliada i dilatada, i se procure la salvación de las almas, i las bárbaras naciones sean deprimidas, i reducida á essa mesma Fé. (Cortés, Santos Rodulfo: *Antología Documental de Venezuela*).

Cristóbal Colón en el año de 1498 comenzó a planificar su tercer viaje a las Indias. Se le presentaron grandes dificultades para conseguir financiamiento y marinos para esa aventura marítima. Los resultados económicos de sus viajes anteriores no retornaron al reinado las riquezas esperadas, la gente regresó enferma y contando aventuras de muchos riesgos y pobreza de esas islas descubiertas.

Para conocer esa realidad es ilustrativo leer lo escrito por el profesor Gerendas:

Algunos nobles, religiosos y otras personas influyentes habían regresado de aquellas lejanas islas salvándose milagrosamente de morir de hambre o de enfermedad, y pintaron un panorama muy oscuro sobre todo aquello (...) por otra parte, ya eran de público conocimiento aquellas provisiones que autorizaban la partida de delincuentes hacia las islas (...) algunas personas comenzaban a temer que el nuevo mundo se volvería un lugar peligroso, refugio de asesinos y bandoleros, donde reinaría la impunidad y la inseguridad. Algunos hasta creían que era un castigo ser enviado a las Indias. Por ello, entre los que no se arriesgaban a ir para allá, estaba la mayoría de familias reacias a

abandonar el terruño: letrados, gente pudiente y en general los más estables. Entre los que se iban había muchos aventureros, necesitados, solteros, personas que no tenían nada que perder, gente de bajo nivel cultural y hasta peligrosos delincuentes. (Gerendas, Alejandro: Historia de Venezuela narrada año por año 1410-1640).

El profesor Herrera Luque refiere ese tercer viaje de la forma siguiente:

Nadie quiere embarcarse para el tercer viaje. A pesar de la autorización para proveerse de quinientos hombres, a duras penas logra reunir doscientos. Y de éstos, la casi totalidad son presidiarios. (Herrera Luque, Francisco: Los viajeros de Indias).

En su tercer viaje, Cristóbal Colón en el año de 1498 llegó a tierras venezolanas, a la ensenada de Macuro, en el actual Estado Sucre, luego navega a través de las islas de Margarita, Cubagua, Coche, posteriormente se descubren los ostrales en esas islas, y también en las islas de Los Testigos y en el Cabo de la Vela.

El historiador Salcedo Bastardo escribe lo sucedido durante los primeros cincuenta años luego de la llegada de los españoles:

Los primeros cincuenta años de Venezuela son años de costa; el interior es todavía reserva e incógnita a la cual se vacila en penetrar. Una raza nueva, síntesis de síntesis, surge paulatinamente y acomete establecer aquí su morada. (Salcedo Bastardo, José Luis: Historia Fundamental de Venezuela).

El indígena marino en esos años sufrió todas las calamidades de la invasión española, muerte por asesinato, enfermedades y esclavitud; para sobrevivir huyó al interior de las provincias, dejando así el dominio de las costas venezolanas a los invasores.

Para conocer lo ocurrido a los indígenas con la llegada de los españoles a estas tierras americanas, se puede citar al historiador Boza, que escribe lo siguiente:

Los indígenas, que pasan a tomar el puesto de ocupantes ilegítimos de territorios españoles, son considerados como humanos disminuidos, irracionales, sujetos sometibles a tutela y adoctrinamiento. (Boza, Guillermo: Estructura y cambio en Venezuela colonial).

El historiador Morón escribe lo siguiente sobre el trato dado por los españoles a los aborígenes:

La guerra de exterminio fue cruel, y el tratamiento de inferioridad que los protectores dieron al aborigen hasta hace poco resultó inoperante. Si aquélla destruyó con alevosía, el Protectorado fue ocasión de envilecimiento. (Morón, Guillermo: Historia de Venezuela, tomo I).

La Escuela de Pilotos Vizcaínos en Cádiz.

En el año 1500 se funda la Escuela de Pilotos Vizcaínos en Cádiz, la cual fue reconocida por Real Cédula de los Reyes Católicos. El historiador español Cervera dice de este colegio lo siguiente:

La enseñanza náutica, de tan acusada tradición española, se cursaba en el Colegio de Pilotos Vizcaínos, establecido en Cádiz, con sus ordenanzas y privilegios confirmados por Real Cédula que expidieron los Reyes Católicos en Sevilla el 18 de marzo de 1500. Consta en dicho documento publicado por Fernández Navarrete en su “Disertación sobre Historia de la Náutica”, que dichos pilotos tenían además de capilla privada en la iglesia de Santa Cruz, un cónsul para la jurisdicción y casos que ocurriesen en lo tocante al oficio de marear y administración de las carracas y galeras, o lo que es decir, una auténtica regulación administrativa del oficio. (Cervera Pery, José: La Marina Mercante Española).

La Casa de Contratación

Los Reyes de España para ejercer un control de todas las actividades comerciales y de navegación a las Indias, erigen la Casa de Contratación en enero del año 1503, la cual posee amplia jurisdicción en lo civil y criminal, como en todo lo referente a las Indias. Los buques, las mercancías y las personas que viajen a las Indias deben ser aprobados por esta Casa de Contratación; cobró los impuestos, combatió el contrabando y realizó las evaluaciones de los marinos que realizaron la carrera (navegación) a las Indias. La Casa de Contratación nombró a Américo Vespucio piloto mayor, por su experiencia en la navegación a las Indias y su dedicación al estudio de la cosmografía y la ciencia de la navegación, aunque su profesión original fue la de comerciante; él fue responsable en conjunto con los Cosmógrafos de la Casa y otros Pilotos de las Indias de efectuar los exámenes a los aspirantes a pilotos de la carrera a las Indias.

El profesor Gerendas escribe sobre el origen de la Casa de Contratación:

Los antecedentes de la Casa de Contratación datan de 1495, cuando una cantidad de funcionarios del Rey se movían alrededor de una casa o almacén de bastimentos que se había habilitado en los locales del Alcázar de Sevilla, para reunir pertrechos de toda Andalucía o depositar la parte del Rey de la carga de las expediciones que regresaban desde las Indias. (Gerendas Kiss, Alejandro: Historia de Venezuela narrada año por año 1410-1640).

En la recopilación de las leyes de Indias se observa la estructura de la Casa de Contratación:

Recopilación de las Leyes de las Indias. Libro Nono. Título Primero. De la Real Audiencia y Casa de Contratación, que reside en Sevilla.

Ley Primera. Que la Casa de Contratación de las Indias refida en Sevilla.

Haviendo los Señores Reyes Católicos D. Fernando, y Doña Ifabel, nueftros gloriofos progenitores, fundado la Casa de Contratación de las Indias en la Ciudad de Sevilla, por eftablecer, y perpetuar el comercio de eftos con aquellos Reynos, de que há

refultado muy buenos efectos: Es nueftra voluntad, ordenamos y mandamos, que la dicha Cafá efté, y refida, como aora refide, en la dicha Ciudad, en el Alcázar viejo, y quarto, que dizen de los Almirantes, con edificio proporcionado á la calidad del exercicio, y negociacion, bueno, llano, y durable.

Ley ij. Que en la Cafá de Contratación de Sevilla haya un Prefidente, tres Iuezes Oficiales, Teforero, Contador, y Factor, tres Iuezes Letrados, un Fifcal, y todos hagan el juramento, que fe ordena. (Rodulfo Cortes, Santos: Recopilación Leyes de Indias)

El Consejo Real y Supremo de Indias

En 1524 se funda el Consejo Real y Supremo de Indias al cual quedó subordinada la Casa de Contratación, y poseía potestades legislativas, judiciales y fiscales; fue tribunal de apelación de la Casa de Contratación y controlaba las finanzas y el comercio a las Indias.

El sociólogo Boza escribe lo siguiente del Consejo de Indias:

El Consejo de Indias, fundado en 1524, constituyó, bajo la autoridad de la Corona, el centro de acción política imperial. Sus funciones abarcaron el campo legislativo, ejecutivo y judicial. Estuvo encargado de la toma de decisión, tanto con respecto a casos particulares en relación a los cuales se tomaban decisiones ad hoc, como con respecto a cuestiones más generales en referencia a las cuales se establecían normas y principios más abstractos, aplicables a múltiples situaciones. El Consejo fue encargado de implementar la ejecución de estas decisiones, de supervisar su cumplimiento y de dirimir los litigios que surgieran al respecto. (Boza, Guillermo: Estructura y cambio en Venezuela colonial).

Funcionarios de la Casa de Contratación en Sevilla

RECOPILACION DE LAS LEYES DE LAS INDIAS. LIBRO NONO. TITULO PRIMERO.

DE LA REAL AVDIENCIA, Y CASA DE CONTRATA-
cion, que reside en Sevilla.

¶ Ley primera. Que la Casa de Contratacion de las Indias reside en Sevilla.

En Ferná
do Quin
to, y Do
ña Isabel
en Atca-
la a 10
de Enero
y a 8.
de Junio
de 1503
El Empe-
rador D.
Carlos y
el Prin-
cipe G.
en Monçó
de Ara-
gon a 11
de Agos-
to de
1513
Ord. 1.
D. Carlos
Segundo
y la R. G.



AVIENDO los señores Reyes Catolicos D. Fernando, y Doña Isabel, nuestros gloriosos progenitores, fundado la Casa de Contratacion de las Indias en la Ciudad de Sevilla, por establecer, y perpetuar el comercio destos con aquellos Reynos, de que há resultado muy buenos efectos. Es nuestra voluntad, ordenamos y mandamos, que la dicha Casa esté, y resida, como agora reside, en la dicha Ciudad, en el Alcaçar viejo, y quarto, que dicen de los Almirantes, con edificio proporcionado á la calidad del exercicio, y negociacion, bueno, llano, y durable.

¶ Ley ij. Que en la Casa de Contratacion de Sevilla haya vn Presidente, tres Iuezes Oficiales, Tesorero, Contador, y Factor, tres Iuezes Letrados, vn Fiscal, y todos hagan el juramento, que se ordena.

MANDAMOS, Que en la Casa de Contratacion de Sevilla haya, y residan, vn Presidente, tres Iuezes Oficiales nuestros, que sean Tesorero, Contador, y Factor, los quales tengan obligacion á vivir, y morar dentro de la dicha Casa en los aposentos, que por los de nuestro Consejo de Indias les fueren señalados: y q̄ afsimifmo haya otros tres Iuezes Letrados de numero, y vn Fiscal, y los demás Ministros, y Oficiales, que por las leyes de este libro se declara: y juren los dichos Presidente, y Iuezes en forma de derecho, antes de ser recevidos al vfo, y exercicio de sus officios, que guardarán el servicio de Dios nuestro Señor, y las ordenanças,

El Empe-
rador D.
Carlos y
el Prin-
cipe G.
Ord. 2.
de la Casa
de
D. Felipe
Segundo
en Ma-
drid a 13
de Enero
de 1514
D. Carlos
Segundo
y la R. G.

le.

La formación de los Pilotos para navegar a las Indias

Los aspirantes a Pilotos de las Indias debían cumplir con los siguientes requisitos: ser de los reinos de Castilla, Aragón y Navarra, prohibido por las leyes de Indias los extranjeros, ser mayores de veinticuatro años, de buenas costumbres y buen juicio, no blasfemo ni jugador, sin vicio notable, tener seis años navegando hacia las Indias, poseer sus propios instrumentos para la navegación, presentar cuatro testigos, por lo menos dos que hayan navegado con el aspirante y hacer la solicitud a través de la Universidad de los Mareantes; cualquier Piloto de otra región del reino debe presentar una prueba en la Casa de Contratación para revalidar el título y poder navegar a las Indias. El Rey Felipe II en el año 1567 decretó una ley que obligó a los aspirantes a Pilotos a cursar por dos meses en la Casa de Contratación, las cátedras de cosmografía y el arte de navegar. De esta ley se deduce el funcionamiento de una Escuela Náutica para formar Pilotos para las Indias.

En las leyes de Indias se lee lo siguiente referente a la formación de los Pilotos:

Ley primera. Que en la Casa de Contratación de Sevilla haya Piloto mayor, que provea por edictos, conforme á esta ley.

Ley ij. Que el Piloto mayor no pueda enseñar el arte de navegación.

Ley iij. Que el Piloto mayor no haga instrumentos, ni lo venda á los pilotos de la carrera.

Ley xij. Que no basta estar examinado el Piloto en otras partes para ser admitido en la carrera.

Ley xiiij. Que los Pilotos y Maestres sean naturales de estos Reynos.

Ley xv. Que para examen de Pilotos y Maestres, naturales, ó extranjeros, procedan las qualidades de esta ley.

Ley xvj. Que los que huvieren de ser examinados de Pilotos den información de los contenidos en esta ley.

Porque Las principales calidades que ha de probar el que quifiere fer Piloto para fer admitido á examen, son, naturaleza de estos Reynos de Castilla, Aragon, y Navarra, mayor de veinte y quatro años, de buenas costumbres, y buen juicio, no blasfemo, ni jurador, ni el que tuviere vicio notable, que haya navegado por espacio de seis años á nueftras Indias, que es hombre diligente, y folicito, y que el testigo, que depufiere le encomendaria fu Navio: todo lo qual pruebe con quatro testigos, que los dos por lo menos sean Pilotos, que hayan navegado con él, y para la probança de naturaleza no fea menester esta vltima calidad. (Leyes de Indias: Libro IX, Título XXIII Título Veinte y tres. Del Piloto mayor y cosmógrafos, Arraezes de Barcos de carga y su examen).

En los buques de la Armada, La Capitana y La Almiranta, que daban protección a las flotas de buques mercantes que hacían los viajes a las Indias, fue obligatorio embarcar

dos Pilotos para que realizaran la navegación segura a las nuevas tierras; estaban obligados a llevar un diario de navegación que luego era entregado a la Casa de Contratación para su estudio y custodia. El Piloto mayor y los Pilotos de las Indias tenían una serie de prerrogativas equivalentes a la de los artilleros de la Armada; sus jueces fueron el Presidente de la Casa de Contratación y demás jueces de la Casa.

En las Leyes de Indias se lee:

Ley xxxv. Que en cada Navio de Armada, y en la Capitana, y Almiranta de Flota vayan dos Pilotos.

Ley xxxvj. Que al Piloto mayor de Sevilla, y Pilotos de la Carrera de Indias fe les guarden las preeminencias que fe declara.

Ley xxxvij. Que los Pilotos, y Maefres hagan diarios de fus viajes, y los Generales los compelan à ello.
(Leyes de Indias: *Libro IX. Título XXIII*).

Piloto Mayor y Cosmógrafos de la Casa de Contratación

Libro IX. Título XXIII.

Título Veinte y tres Del Piloto mayor , y Cosmógrafos, y de los demás Pilotos de la Carrera de Indias, y Arrazes de Barcos de carga, y su examen.

Ley primera. Que en la Casa de Contratacion de Sevilla haya Piloto mayor, que se provea por edictos, conforme à esta ley.

D. Felipe Segundo en S. Lorenzo à 16 de Septiembre de 1555



ORDENAMOS , Y mandamos, que el oficio de Piloto mayor de la Casa de Contratacion de Sevilla, se provea en la persona que mas conviniere para el ministerio : y que quando vacare, el Presidente, y Iuezes de la Casa hagan poner edictos, y publicar, que se ha de proveer en el mas benemerito, con el termino que pareciere proporcionado à la distancia de los Puertos, y partes, que se acostumbra: y los opositores acudan à la Casa, y en concurso sean examinados por los Cosmógrafos, y los que parecieren mas convenientes, nombrados por la Casa, y à proposito para el examen: y que de los opositores que examinaren escojan tres, los mas habiles, y experimentados en el Arte de la navegacion, y envíen el nombramiento de ellos à nuestro Consejo de Indias, para que Nos elijamos el que nos pareciere.

Ley ij. Que el Piloto mayor no pueda enseñar el Arte de navegacion.

MANDAMOS, Que el Piloto mayor no pueda enseñar las reglas, uso de los instrumentos, y Arte de navegar, pena de que el Piloto, ó Maestre que lo aprendiere del dicho Piloto mayor, no pueda ser examinado en aquellos dos años, y el Piloto mayor que la enseñare incurra en diez ducados de pena, aplicados al Denunciador, Camara, y Iuez que lo sentenciare.

El Emperador D. Carlos y el Principe G. Ord. 130 de la Casa. D. Felipe Segundo en el Parlamento el 4. de Diciembre de 1555

Ley iij. Que el Piloto mayor no haga instrumentos, ni los venda à los Pilotos de la Carrera.

EL Piloto mayor no ha de hazer para los Pilotos, que se han de examinar, Cartas de marear, ni otros ningunos instrumentos, ni vender él los que hizieren otros, pena de pagar, con el doblo, lo que así le dieren por ellos: y permitimos, que los pueda hazer para sí, ó para vender fuera de la Ciudad de Sevilla: y asimismo, que pueda hazer, y vender Mapas, y Globos, y los otros instrumentos de que los Maestres, y Pilotos no usan en su navegacion.

El Emperador, y Principe Ord. 131

Requisitos para ser Pilotos de buques que navegaron a las Indias

Del Piloto mayor, y Cosmografos.

dichos, y executen lo que pareciere mas conveniente, y necessario.

¶ Ley xiiij. Que no baste estar examinado el Piloto en otras partes para ser admitido en la Carrera.

Los mismos
Ord. 135

NINGUN Piloto, aunque sea examinado en otras partes, se admita á la navegacion de la Carrera de Indias, si no fuere examinado primero, y aprobado conforme á lo resuelto por las leyes de este titulo, y calidades que se requieren.

¶ Ley xiiij. Que los Pilotos, y Maestres sean naturales de estos Reynos.

El Emperador D. Carlos Ord. 1. de Valladolid á 2. de Agosto de 1517 D. Felipe Segundo en Madrid á 22 de Octubre de 1576

EL Que se huviere de examinar de Piloto ha de ser natural de estos Reynos de Castilla, Aragon, y Navarra: y ningun estrangero sea admitido, ni se le despache titulo de Piloto, ni Maestre para las Indias, ni se le ha de permitir que navegue á ellas, ni tener carta de marear, ni pintura, ni descripcion de las Indias, ni por otro alguno le ha de ser dada, ni vendida sin nuestra especial licencia.

El Emperador D. Carlos III á 11 de Diciembre de 1764 en Monzon á 2. de Agosto de 1747 D. Felipe Segundo en Madrid á 9. de Noviembre, y 7. de Diciembre de 1761 y á 22. de Octubre de 1576

¶ Ley xv. Que para examen de Pilotos, y Maestres, naturales, ò estrangeros, precedan las calidades de esta ley.

EL Piloto mayor, y Cosmografos de la Casa no examinen Piloto, ni Maestre, si no presentare primero testimonio signado de Escrivano publico, por donde conste de la vezindad en estos Reynos, y si lo quisiere probar por testigos, presente, y dé informacion ante el

Presidente, y Iuezes de la Casa, con testigos bastantes, y con estos recaudos acuda ante el Piloto mayor, y Cosmografos, para ser admitido á examen; y si no fuere natural de estos Reynos de Castilla, Aragon, y Navarra, y verificare que es casado, y tiene en ellos su muger, y morada, y si fuere soltero, tuviere vezindad por el tiempo necessario para poder tratar, y contratar en las Indias, sea admitido á examen, y siendo á proposito desele despacho.

¶ Ley xvj. Que los que huvieren de ser examinados de Pilotos den informacion de lo contenido en esta ley.

PORQUE Las principales calidades que ha de probar el que quisiere ser Piloto, para ser admitido á examen, son, naturaleza de estos Reynos de Castilla, Aragon, y Navarra, mayor de veinte y quatro años, de buenas costumbres, y buen juicio, no blasfemo, ni jurador, ni el que tuviere vicio notable, que haya navegado por espacio de seis años á nuestras Indias, que es hombre diligente, y solícito, y que el testigo, que depusiere le encomendaria su Navio: todo lo qual pruebe con quatro testigos, que los dos por lo menos sean Pilotos, que hayan navegado con él, y para la probança de naturaleza no sea menester esta vltima calidad.

El Emperador D. Carlos y el Principe G. Ord. 119 de la Casa. D. Felipe Segundo en Madrid á 11 de Noviembre de 1566

Obligación de embarcar Pilotos en los buques de la Armada

Libro IX. Título XXIII.

habiles, y de mayor experiencia, que se hallaren, para que con Nos consultado por nuestro Consejo de Camara, y Junta de Guerra de Indias, proveamos al que fuere nuestra voluntad.

¶ Ley xxxv. Que en cada Navio de Armada, y en la Capitana, y Almiranta de Flota vayan dos Pilotos.

El Emperador D. Carlos
Ord. de 1727
D. Felipe Segundo
en Madrid á 5 de Febrero de 1772
en S. Lorenzo á 4 de Abril de 1787
D. Felipe Tercero
en Madrid á 12 de Marzo de 1608
D. Carlos Segundo
en esta Real Copilación

MANDAMOS, Que en cada vna de las Naos Capitana, y Almiranta de Galeones, Capitana, y Almiranta de Flotas, y en cada vno de los Galeones de Armada vayan vn Piloto principal, y otro acompañado, que sirva de Consejero, y vn Maestre, el qual tenga en la navegacion la pericia, y sabiduria conveniente, y substituya por muerte, enfermedad, ó impossibilidad de los dos, que así conviene al buen regimiento, y seguridad de los Vageles, guardando en la asignacion, y paga de sus sueldos lo que se acostumbra, y en todos los demás Navios, Caravelas, y otras embarcaciones de gavia, ó cubierta vaya vn Piloto examinado, y aprobado, y el Maestre lleve Carta de marear, Astrolabio, y Quadrante, para que los Marineros se instruyan en el Arte de la navegacion.

¶ Ley xxxvj. Que al Piloto mayor de Sevilla, y Pilotos de la Carrera de Indias se les guarden las preeminencias que se declara.

D. Felipe IV. en Madrid á 19 de Mayo de 1635
en Aranjuez á 19 de Abril de 1643

ES Nuestra voluntad, y mandamos, que las preeminencias concedidas al Artillero mayor, y á los demás Artilleros de las Arma-

das, y Flotas, examinados, y aprobados, se guarden al Piloto mayor, y á los demás Pilotos de la Carrera de Indias, sin faltar en cosa alguna. Y ordenamos á los Presidentes, y Gobernadores, y Oidores de nuestras Chancillerias, y Audiencias, Alcaldes, y Alguaziles de nuestra Casa, y Corte, y Chancillerias, y al Asistente de Sevilla, y Alcaldes de Quadra, y otras qualesquier Justicias, y Iuezes de estos nuestros Reynos, y Señorios de Castilla, que les guarden, y hagan guardar las gracias, mercedes, franquezas, libertades, y exempciones, preeminencias, y prerrogativas, expressadas en las leyes 26. y 37. tit. 22. deste libro, y las demás, que de esto tratan, como se mandan guardar á los dichos Artilleros, con las penas, y apercivimientos alli contenidos, y que de sus causas no puedan conocer otros Iuezes, sino el Presidente, y los de la Casa de Contratacion.

¶ Ley xxxvij. Que los Pilotos, y Maestres hagan diarios de sus vsages, y los Generales los compelan á ello.

MANDAMOS A los Pilotos, y Maestres de la Carrera de Indias, que en cada viage vayan haciendo descripcion, y diario de todo lo que sucediere en él, assentando los dias en que salieren, y entraren en los Puertos, derrotas, y rumbos por donde navegaren cada dia, los vientos de Mar, y Tierra, que llevaren, las calmas, tempestades, y huracanes, que sobrevinieren, las Corrientes, Recalas, Islas, Arrecifes, Baxos, Escollos, y Topaderos,

D. Felipe Segundo
en Madrid á 27 de Febrero de 1775
y á 14 de Marzo del.

y

El primer transporte marítimo venezolano en el período colonial

El historiador Morón relata lo siguiente de Nueva Cádiz:

Sin embargo, sólo después de la pacificación hecha por Jácome Castellón en las costas cumanas y de la definitiva construcción de la fortaleza de Cumaná en la boca del río llamado hoy Manzanares, pudo prosperar Cubagua y establecer una población en regla. No cabe duda de que la formación de la ciudad, como tal, comienza en 1520-1522. (Morón, Guillermo: Historia de Venezuela. Tomo I).

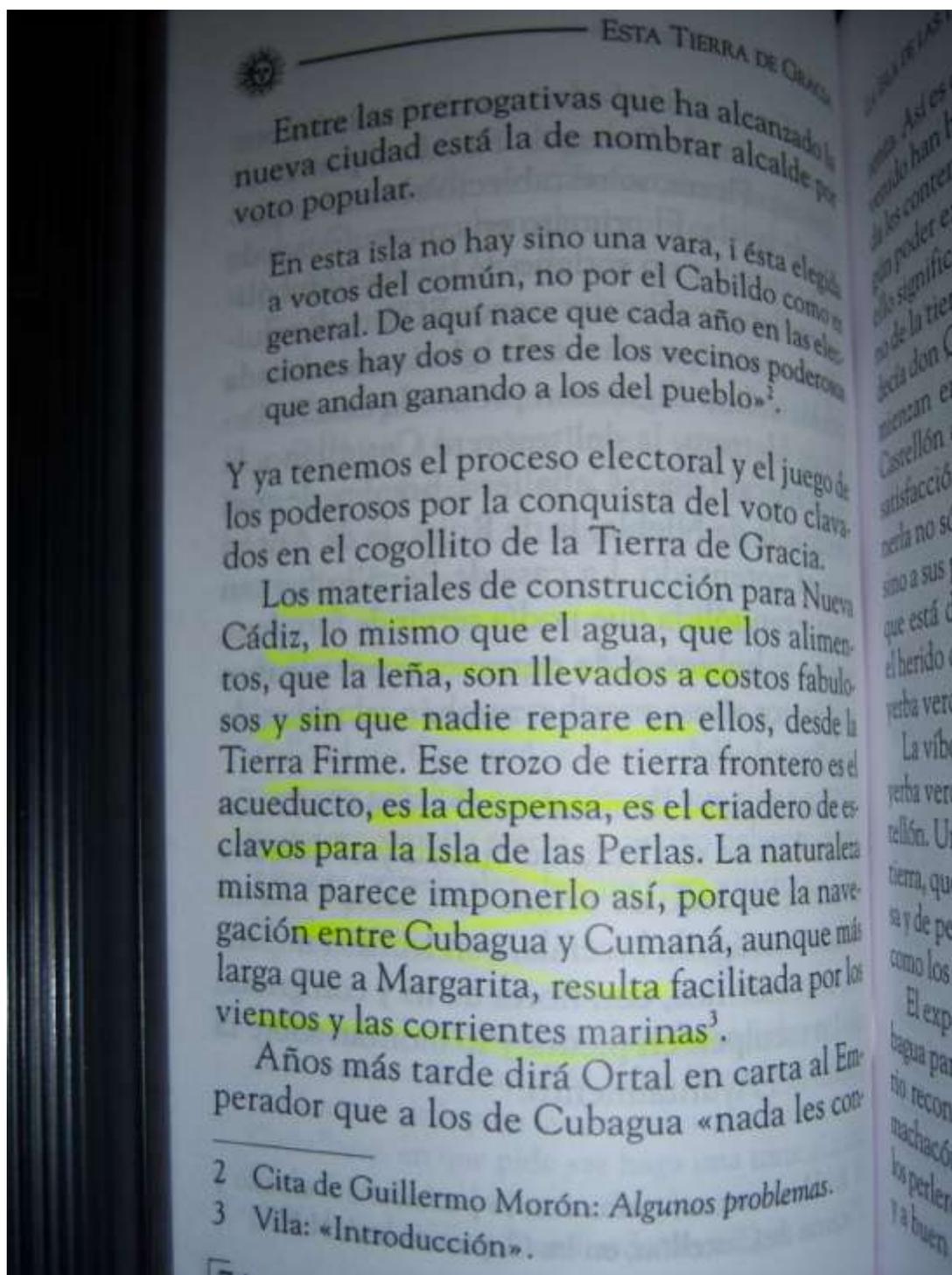
En 1527 se fundó la ciudad de Nueva Cádiz en Cubagua, se le da el derecho de usar el escudo de Carlos V y el privilegio de elegir alcaldes por el voto popular; los conquistadores enriquecidos con el comercio de las perlas dominan el poder local o Ayuntamiento a través de la elección popular.

La isla de Cubagua no posee recursos para la vida humana, todo se debe traer de otras regiones como lo narra Pardo:

Los materiales de construcción para Nueva Cádiz, lo mismo que el agua, que los alimentos, que la leña, son llevados a costos fabulosos y sin que nadie repare en ellos, desde la tierra firme. Ese trozo de tierra frontero es el acueducto, la despensa, es el criadero de esclavos para la isla de las perlas. La naturaleza misma parece imponerlo así, porque la navegación entre Cubagua y Cumaná, aunque más larga que a Margarita, resulta facilitada por los vientos y las corrientes marinas. (Pardo, Isaac: Tierra de gracias).

Analizando lo anterior, se deduce que el primer transporte marítimo realizado en el territorio histórico venezolano comenzó en el periodo comprendido entre 1520-1522, con el transporte de agua del río Manzanares y alimentos a Cubagua realizados en pequeñas embarcaciones, como la canoa, la balandra, la goleta y otros veleros construidos en esta región, y fueron sus marinos, indígenas guaiqueríes, mestizos, negros y españoles.

Primer transporte marítimo venezolano en el período colonial



La Universidad de los Mareantes

La Universidad de los Mareantes fue un gremio conformado por dueños de navíos, pilotos, maestros, contramaestres, guardianes, marineros y grumetes; su finalidad fue defender los derechos y privilegios de sus miembros. Por Real Cédula de 1608 se debe dar a la Universidad de los Mareantes real y medio por cada tonelada de carga que se embarque para las Indias. Felipe III emitió una cédula en 1619, indicando que era obligatorio solicitar a la Universidad de los Mareantes, los Pilotos para embarcar a las Indias en buques mercantes y de la Armada. En la universidad se daban cursos para los aspirantes a Pilotos para las Indias, que luego presentaban las pruebas para obtener la certificación de Piloto en la Casa de Contratación.

En las Leyes de Indias se lee:

Ley primera. Que la Vniverfidad de Mareantes fe conferve como aora.

Ley ij. Que fe pidan à la Vniversidad de los Mareantes Pilotos para las Armadas, y Flotas, y todos fe regiftren.

Ley iij. Que de los Naos que fueren à las Indias fe cobre à real y medio por tonelada para la Vniversidad de los Mareantes.

Ley iiij. Que los Maeftres, que tuvieren vifita para Indias, prefenten certificacion de haver pagado el real y medio por tonelada.

(Leyes de Indias: Libro IX. Título XXV).

Cabe mencionar que el vocablo universidad, proviene de la edad media y era definido como un gremio corporativo en busca y defensa de privilegios para sus miembros. Ejemplo: la universidad de zapateros, herreros. La acepción actual de centro de altos estudios conformado por estudiantes y maestros fue posterior, como lo escribe el profesor Cárdenas Colménter:

La palabra universidad se refería a la asociación de personas movidas por un fin común, y como se aplicaba a las diferentes corporaciones: de artesanos, barberos, comerciantes, estudiantes, maestros, etc. no se usaba sola sino acompañada de un genitivo para precisar a qué gremio se refería. Pocos años después los papas Honorio III (1219) y Alejandro IV (1255) usaron la denominación universitas studii (universidad de estudio) para designar la comunidad de maestros y estudiantes. (Cárdenas Colménter, Antonio Luis: El concepto de Universidad. Origen y evolución).

La Universidad de los Mareantes

Libro IX. Titulo XXV.

Titulo veinte y cinco. De la Vniversidad de Mareantes, y de los Marineros, y Pa- ges de Naos.

¶ Ley primera. Que la Vniversidad de Mareantes se conserve como aora.

D. Carlos Segundo en esta Re copilació



A Vniversidad de Mareantes, formada de los dueños de Navios, Pilotos, Maestres, Contra- maestres, Gu

ardianes, Marineros, y Grumetes, es nuestra voluntad, y mandamos, que se conserve en la Ciudad de Sevilla, conforme á su fundacion, y se le guarden las preeminencias concedidas por los señores Reyes nuestros gloriosos progenitores, y por Nos: y en quanto á las elecciones de Mayordomos, y Diputados se observe la costumbre de que las hagan los dueños, y Pilotos de Navios, examinados, segun aora se practica.

¶ Ley ij. Que se pidan á la Vniversidad de los Mareantes Pilotos para las Armadas, y Flotas, y todos se registren.

D. Felipe Tercero en Madrid á 11 de Diciembre de 1519

EL Presidente, y Iuezes de la Casa, y los Generales, y los demás Ministros, á cuyo cargo fuere el despacho de las Armadas, y Flotas, pidan á los Diputados de la Vniversidad de Mareantes, los Pilotos que huvieren menester para servir en los Vageles de ellas, y habiendose informado de su bondad, é inteli-

gencia, elijan de los propuestos á los que fueren mas á proposito para los viages, que se huvieren de hazer. Y mandamos, que en la dicha Vniversidad se registren todos los que se examinaren para la Carrera de Indias, y no sean recevidos para servir en ella los que no estuvieren alistados por los Diputados.

¶ Ley iij. Que de los Naos que fueren á las Indias se cobre á real y medio por tonelada para la Vniversidad de los Mareantes.

PORQUE La media soldada, que se havia aplicado para gastos de la Vniversidad de los Mareantes de Sevilla se cobrava con mucha dificultad. Mandamos, que en su lugar se cobre real y medio por tonelada de todos los Navios que fueren á las Indias, de Sevilla, Cadiz, é Islas de Canaria, conforme á la concesion, que para cobrar la dicha media soldada tiene aquella Vniversidad.

El mismo en Sevilla á 19 de Julio de 1608

¶ Ley iiij. Que los Maestres, que tuvierén visita para Indias, presenten certificacion de haver pagado el real y medio por tonelada.

LOS Maestres de Navios, que tuvierén visita para ir á las Indias, tienen obligacion de satisfacer los registros en la Casa de Contratacion, y los cargos de las visitas passadas, y sacar certificacion, y también de que no deven nada á la Ave-

El mismo en Madrid á 17 de Junio de 1614

ria,

La conquista y colonización del territorio histórico venezolano

Coro se fundó en 1527; fue la primera ciudad en tierra firme, comenzando la penetración y conquista de toda la provincia de Venezuela y su colonización, con la llegada de los Welser en 1528, por un convenio celebrado entre los banqueros alemanes y el Rey Carlos I de España (Emperador Carlos V de Alemania), para la explotación y gobierno de la provincia de Venezuela. La concesión comprendió las tierras desde Maracapaná al oriente de Venezuela hasta el cabo de la vela en el occidente; no se estableció límite hacia el sur. Entre los privilegios, se le permitía introducir negros esclavos para trabajar en las minas y la tierra. Los alemanes no cumplieron con lo estipulado en el contrato y en el año 1546 se le suspendieron los privilegios del contrato.

En la segunda mitad del siglo XVI, comenzó el poblamiento de las provincias venezolanas que luego formaron el territorio de Venezuela; los conquistadores no encontraron los metales preciosos que buscaban y comenzaron a realizar actividades agrícolas y pecuarias para su sustento y poblamiento.

El poblamiento comenzó de una manera sistemática en el año de 1545, cuando el licenciado Juan Pérez de Tolosa organiza el repartimiento de tierras y la encomienda de los indígenas, que viene a ser la formación original de la primitiva estructura de la economía venezolana. La encomienda es un régimen en el cual el indígena queda bajo la tutela de un español para que le enseñe la fe cristiana y las costumbres europeas; a cambio, el español se beneficia de su trabajo.

Los indígenas fueron sometidos a la esclavitud por los conquistadores y ayudados por los religiosos como lo menciona Brito Figueroa:

Las misiones religiosas colaboraron activamente en la captura de indígenas que, de hecho y de derecho, integraban una categoría social en la que coexistían las condiciones de servidumbre y las reminiscencias esclavistas. (Brito Figueroa, Federico: *Historia económica y social de Venezuela*).

Por mandato del Rey en el año de 1687 se terminó el régimen de las encomiendas de tributación en servicio, donde el indígena trabajaba para el conquistador y fue sustituida por la modalidad de tributación en dinero o su equivalente en especies, donde el indígena debe pagar al tesoro real un tributo. Los conquistadores utilizaron a los indígenas como una mercancía para obtener ganancias de manera fácil ya que no encontraban el oro necesario para satisfacer sus ansias de riqueza.

El historiador Arcila Farías, expresa sobre el maltrato de los conquistadores a los indígenas lo siguiente:

En líneas generales, puede decirse que la población indígena en Venezuela fue sometida a una rigurosa práctica de exterminio por parte de los conquistadores y mercaderes que organizaron una serie de expediciones para capturar a los nativos y conducirlos como rico botín de guerra a la isla La Española o a la propia península. Este trato inhumano hacia el indio se explica por la resistencia opuesta por los aguerridos

Caribes, esparcidos en la costa venezolana, desde Paria hasta Borburata, y por la fiebre del oro de los conquistadores. (Arcila Farías, Eduardo: El régimen de la encomienda en Venezuela).

Este comentario confirma la resistencia de nuestros aborígenes marinos a la invasión europea. Los nacientes terratenientes venezolanos se opusieron a este mandato del Rey que prohibió la encomienda de servicio, alegando que los indios liberados andaban de vagos, que del ocio que tienen se conviertan en ladrones y se juntaban con los negros cimarrones para delinquir, y se podían unir a los enemigos de España que infestan las costas de ésta provincia. La encomienda fue suprimida por la Junta Suprema de Caracas que asume el gobierno el 19 de abril de 1810.

El Cabildo

Los conquistadores trajeron a estas tierras sus instituciones, siendo la más antigua el Ayuntamiento o Cabildo para regir sus villas y ciudades. Los primeros Ayuntamientos establecidos en el territorio histórico venezolano fueron los siguientes: Nueva Cádiz (Cubagua) en 1527, Coro en 1528 y El Tocuyo en 1545. Ejercían funciones políticas y sociales para responder por la seguridad e intereses de los vecinos. Entre sus funciones estuvieron el mantenimiento de las buenas costumbres, el aprovisionamiento de alimentos a sus vecinos, administrar los ejidos, hacer repartimiento de tierras y control de las aguas, y otras responsabilidades para beneficio de sus vecinos. Los cargos eran electivos entre los vecinos propietarios con renta y oficio conocido; pasado el tiempo, los cargos se convirtieron en venales (ofrecidos en venta al mejor postor).

El historiador Siso escribe de los Cabildos lo siguiente:

Los Conquistadores, bien fuera siguiendo las instrucciones de los Reyes de España. O bien imitando las corporaciones municipales que regían las <comunidades> de donde ellos habían sido vecinos, instituían sus Ayuntamientos en las ciudades que fundaban. El gobierno español instituyó, pues, en Venezuela, un régimen político municipal idéntico al que regía en las poblaciones del Reino de Castilla. (Siso, Carlos: La formación del pueblo venezolano).

Por otra parte, la Profesora Quintero escribe lo siguiente referente al Cabildo de Caracas en el período colonial:

El interés primordial de los mantuanos y en eso fueron particularmente diligentes los Rodríguez del Toro, era beneficiarse de las prerrogativas y ventajas que se derivaban de pertenecer y controlar el organismo capitular. Desde el Cabildo, los nobles caraqueños se ocuparon de solicitar y obtener todo tipo de privilegios en la comercialización del cacao ya que su gran mayoría, los regidores eran cosecheros de este producto. También desde el Cabildo los mantuanos caraqueños fueron particularmente activos en sus reparos y controversias contra la Compañía Guipuzcoana, en la obtención de diferentes beneficios comerciales y en su oposición y rechazo a cualquier medida que pudiese afectar sus intereses o prerrogativas fuesen estas económicas, políticas o sociales. En la práctica ejercían el poder como una oligarquía, beneficiándose directamente del control que

alcanzaron sobre el organismo gubernativo de la ciudad. (Quintero, Inés: El último marqués).

Los primeros puertos en el período colonial

En el siglo XVI el Emperador Carlos V estableció los primeros mandatos para la construcción de puertos en las Indias, donde se norma todo lo referente al abrigo, fondo y defensa, y así contribuir con el asentamiento de poblaciones y su desarrollo económico.

A partir de la tercera década del siglo XVI, comenzaron a crearse diversos puertos en las costas de las provincias venezolanas como son Gibraltar, Moporo y Zamora en el lago de Maracaibo, Coro, Borburata, Caraballeda, La Guaira, Nueva Cádiz en Cubagua, Pampatar en Margarita, Cumaná, Puerto España en Trinidad, Angostura en el río Orinoco y otros pequeños puertos a lo largo de las costas y ríos. Se generó un tráfico marítimo entre estos puertos con diversos bajeles como las piraguas, canoas, goletas, saetías, balandras y bergantines, transportando pasajeros, productos agrícolas y mercancías.

El puerto de Borburata fue fundado en 1548 por Juan de Villegas, era el más importante de la provincia de Venezuela hasta finales del siglo XVI; está situado cerca de Puerto Cabello. De este puerto se hacían navegaciones a Margarita para llevar productos agropecuarios y oro de las minas de Burías, retornaban con productos traídos de España. Borburata es un puerto que tiene permiso para exportar e importar mercancías a la metrópoli, es abandonado en 1570 por los frecuentes ataques de los piratas y corsarios que navegaban por el mar Caribe; su población se desplazó a Valencia y Caracas.

La versión de Oviedo y Baños del puerto de Borburata es la siguiente:

Las descomodidades que experimentaban los vecinos de la Borburata con lo poco saludable del país, y los continuos sustos que padecían de las invasiones de corsarios, por la poca defensa de su puerto, los tenía tan descontentos, y deseosos de mudar su vecindad, que aunque el gobernador don Pedro Ponce, teniendo noticia de la intención con que se hallaban les había prohibido con penas, y amenazas el que la ejecutasen; mediado el año de sesenta y ocho se determinaron á desamparar la ciudad, y dejándola despoblada se pasaron unos á vivir á Valencia, y otros, que fueron lo más, en piraguas, y canoas se vinieron á Caracas á incorporar con Lozada. (Oviedo y Baños, José: Historia de la Conquista y Población de la Provincia de Venezuela).

Las actividades portuarias de Borburata fueron prósperas y queda demostrado cuando en la primera reunión de cabildos de nuestros pobladores en el año de 1559 en la ciudad de Nueva Segovia de Barquisimeto, donde asistieron representantes de Barquisimeto, Coro, el Tocuyo, Borburata, Valencia y Trujillo, deciden pedirle al Rey permiso para que naveguen dos buques de España a este puerto con mercancías.

El escritor Rodríguez escribe lo concerniente a esta solicitud:

Los asambleítas eligieron a Sancho Briceño procurador de Venezuela ante la corte de España y el sagaz negociador obtuvo importantes franquicias y mercedes a favor de la

naciente colonia(...) El permiso para traer dos buques pequeños, con mercancía para el puerto de Borburata, que era el puerto más importante de la provincia de Venezuela o Caracas para esa época. (Rodríguez, Manuel Alfredo: El Capitolio de Caracas).

La fundación del puerto de Maracaibo

En el año de 1568 el conquistador Alonso Pacheco en el puerto de Moporo a orillas del lago de Maracaibo, construyó dos veleros y navegó por el lago por tres años luchando con los aborígenes Saparas, Quiriquires, Atilés y Toas, hasta lograr su sometimiento y posterior fundación de la ciudad de Nueva Zamora con su puerto, hoy Maracaibo, en el año de 1571. Luego en el año 1591 se creó el puerto de Gibraltar para llevar los productos de la zona andina a Cartagena y traer productos de ese puerto; los piratas y corsarios atacaban este puerto frecuentemente. Todo esto es referido por Andrés Bello en su obra “Resumen de Historia de Venezuela”. En la actualidad el puerto de Moporo no existe, en su defecto hay un pueblo, con 200 habitantes para el año 2007. El puerto de Gibraltar aún se encuentra operativo.

La fundación de Caracas y sus puertos, Caraballeda y La Guaira

Santiago de León de Caracas fue fundada en 1567 por Diego de Losada, necesitando un puerto cercano para establecer comunicaciones marítimas, funda el puerto de Caraballeda. Oviedo y Baños escribió como fue la fundación de Caraballeda:

Losada conociendo que para la conservación, y crecimiento de su nueva ciudad de Santiago era preciso, y conveniente hacer otra población en las orillas del mar, que sirviendo de puerto, y abrigo a las embarcaciones del comercio, facilitase las conveniencias del trato, de que su mayor aumento, se determinó á ponerla en planta, y buscando el sitio más acomodado para su fundación, bajó personalmente á la costa, llevando consigo sesenta hombres; y habiendo asentado paces con los caciques mamacuri, guaícamacuto, y los demás circunvecinos, (que escarmentados de la rota recibida se la ofrecieron voluntarios) pareciéndole el lugar más a propósito el mismo donde Fajardo tuvo fundado el collado, distante siete leguas de la ciudad de Santiago, el día ocho de septiembre del año de quinientos y sesenta y ocho pobló en él una ciudad, (a) que intituló nuestra señora de Caravalleda. (Oviedo y Baños, José: Historia de la Conquista y Población de la Provincia de Venezuela).

Herrera Luque dice lo siguiente de la conquista de Caracas:

La conquista de Caracas se sedimenta con la sangre de los indígenas asesinados por los españoles, es el caso del conquistador Francisco Fajardo hijo de una cacica guaíqueríe de nombre Isabel y el español Fajardo la cual muere en la conquista de Caracas, el cacique paisana le propone a Fajardo un armisticio, Fajardo finge aceptarlo. Cuando el cacique paisana entra a la choza de Fajardo es apresado y ahorcado junto a diez indígenas que lo acompañaban. Por su parte Diego de Lozada empala veinticuatro caciques mariches y realiza una emboscada donde mueren cuarenta y nueve indígenas. (Herrera Luque, Francisco: Los viajeros de Indias).

Uslar Pietri escribe lo siguiente en referencia al exterminio de los indígenas:

Los grandes caciques heroicos de la conquista de Caracas: Paramaconi tenaz, Sorocaima de la mutilada mano cortada con desprecio, Tamanaco, despedazado a dentelladas pero no vencido y Guaicaipuro que arde entre el incendio como un halcón de fuego. (Uslar Pietri, Arturo: *Medio Milenio de Venezuela*).

Caraballeda fue el primer puerto de Caracas, donde tomó el cargo de gobernador Juan Pimentel en el año 1576, y gobernó desde Caracas hasta el año de 1583, cuando fue sustituido por el gobernador José Rojas. El nuevo gobernador trató de controlar el cabildo de Caraballeda imponiendo nuevos regidores. La población no aceptó el cambio y abandonaron Caraballeda en el año 1587, mudándose algunos a La Guaira y otros a Caracas; desde ese momento se comenzó a utilizar el puerto de La Guaira. Su fundación fue posterior por el gobernador Diego de Osorio en el año 1589, fue un puerto autorizado para la importación y exportación de productos a España (puerto de registro). El lugar para realizar obras civiles y de defensas en el puerto, lo seleccionó el conquistador y regidor perpetuo de Caracas Garcí González de Silva en el año 1603, cumpliendo instrucciones del Cabildo de Caracas. En esta elección prevaleció la cercanía a Caracas, sobre sus condiciones naturales negativas como refugio para las embarcaciones; la distancia es de cuatro leguas en mula de carga o a pie, el viaje es de cuatro a cinco horas, menor que a cualquier otro sitio de la costa.

Juan Pimentel fue el primer gobernador de la provincia de Venezuela que ejerció desde la ciudad de Caracas en detrimento de Coro, alegando que era un valle recorrido por varios ríos, mejores condiciones para la defensa contra piratas y corsarios por encontrarse el Guaraira Repano (nombre indígena del cerro el Ávila), entre el mar y la ciudad, clima favorable para las personas y las actividades agropecuarias.

Gil Fortoul escribe de la Provincia de Caracas del siglo XVI el siguiente informe enviado al Rey por el Gobernador Juan Pimentel:

Relación geográfica y descripción de la provincia de Caracas y Gobernación de Venezuela” (1572 a 1585): “el edificio de las casas desta ciudad a sido y es de madera palos hincados y cubiertas de paja las más que ay agora en esta ciudad de Santiago son de tapias sin alto ninguno y cubiertas de cogollos de cañas de dos u tres años a esta parte se a comencado a labrar tres u cuatros casas de piedra y ladrillo y cal y tapería con sus altos cubiertos de teja son rrazonables y están acabadas la yglesia y tres casas desta manera y los materiales los ay aquí en nuetra de Caravalleda todas sus casas pajizas con palos hincados no ay tapería. (Fortoul, José Gil: *Historia Constitucional de Venezuela*).

Los viajes marítimos desde Caraballeda son narrados así:

Se realizan viajes de Caraballeda a Margarita y Cumaná para llevar harina de trigo, hamaca, maíz, carne, tocinos y traer mercaderías europeas, y sal de Araya, se usaron canoas y pequeños veleros que eran tripulados por marinos margariteños, cumaneses e indígenas guaiqueríes. El viaje de ida duraba 10 días y el retorno 3 días. (Academia Nacional de la Historia: *Boletín n°85*).

Continuando con la narración de Gil Fortoul se lee:

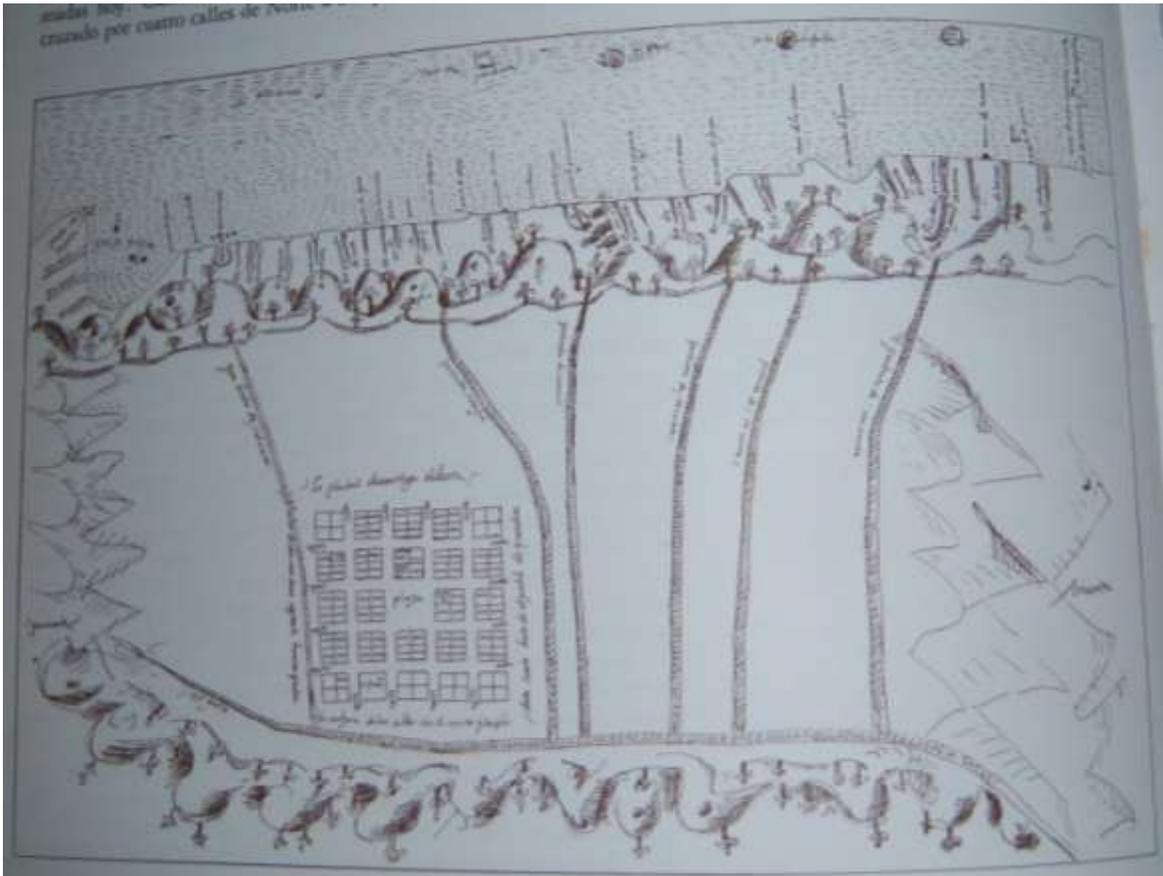
El gobernador Pimentel fijó en Caracas la capital de la provincia de Venezuela (1576), no tenía la ciudad más de 2.000 habitantes: españoles, indios, mestizos, mulatos y negros esclavos. Lento progreso desde que Fajardo estableció allí un hato y ranchería para mantener a sus tropas y desde que Rodríguez Suárez y Lozada le dieron a sus campamentos el nombre de ciudad, con alguna organización civil, reparto de tierras y encomienda de indios(...)los cronistas, antiguos y modernos, que distinguen a Rodríguez Suárez como fundador y a Lozada como solamente reedificador, no paran mientes en que las humildes casas de pajas levantadas por el primero, y luego abandonadas en la guerra con los indios, apenas eran más población que la ranchería de Fajardo. Por algo se ha venido a través de los siglos prefiriendo a Lozada: fue mayor capitán, más culto que los otros y en realidad pobló, escasamente pero de un modo definitivo, a Santiago de León de Caracas. (Fortoul, José Gil: Historia Constitucional de Venezuela).

Caracas en la segunda mitad del siglo XVII, la población alcanzó a 6.000 almas, en el siglo XVIII subió a 17.000, y en 1809 llega a 32.585 según Gil Fortoul.

El Gobernador Juan de Pimentel (1576-1583) trazó el primer plano de Caracas, tomando en cuenta algunas recomendaciones de las Leyes de Indias. El trazado es sencillo y práctico, está conformado por plaza, calles y solares; la ciudad está limitada por el norte por el Guaraira Repano, el sur por el río Guaire, el este por la quebrada de Catuche de donde se tomaba el agua para la ciudad, el oeste por la quebrada de Caruata. Gasparini, Posani describen el plano de Pimentel así:

El plano de la Caracas de 1578 hecho por el gobernador Pimentel, once años después de la fundación, es verdadero prototipo de esa disposición simple y ortogonal y, además, el documento más antiguo de nuestro origen urbano. El área urbana correspondiente al primer plano, se reducía al cuadrado inscrito entre las esquinas llamadas hoy: Cuartel Viejo, Abanico, Doctor Díaz y Gorda y estaba cruzado por cuatro calles de Norte a Sur y otras cuatro de este a Oeste. La ciudad resultaba así dividida en veinticinco manzanas de las cuales la del centro era la Plaza Mayor. Las manzanas destinadas a la construcción de casas aparecen divididas en cuatro solares iguales pero esa distribución inicial no duró largo tiempo porque las hubieran resultado demasiado grandes y muy costosas en relación a los recursos económicos de sus propietarios. Ya para el siglo XVIII, ninguna casa ocupa la cuarta parte de una manzana. En el mismo plano, no se indican construcciones en las manzanas de los cuatros ángulos de la ciudad y las que la limitaban por el Sur, exceptuando la asignada a los Franciscanos quienes habían comenzado la construcción del convento bajo la dirección de su fundador, fray Alonso Vidal. La superficie de la Plaza Mayor, hoy Plaza Bolívar, es menor a la de las manzanas y demuestra que no intervino ninguna intención de lograr dimensiones ambiciosas. La Plaza Mayor en nada difiere en cuanto a tamaño, a otras plazas de ciudades y pueblos del interior; más bien existen algunas de mayor amplitud que la caraqueña. (Gasparini, Graciano. Posani, Juan Pedro: Caracas a través de su arquitectura)

Primer plano de la ciudad de Caracas realizado por el gobernador Juan de Pimentel en el año 1578



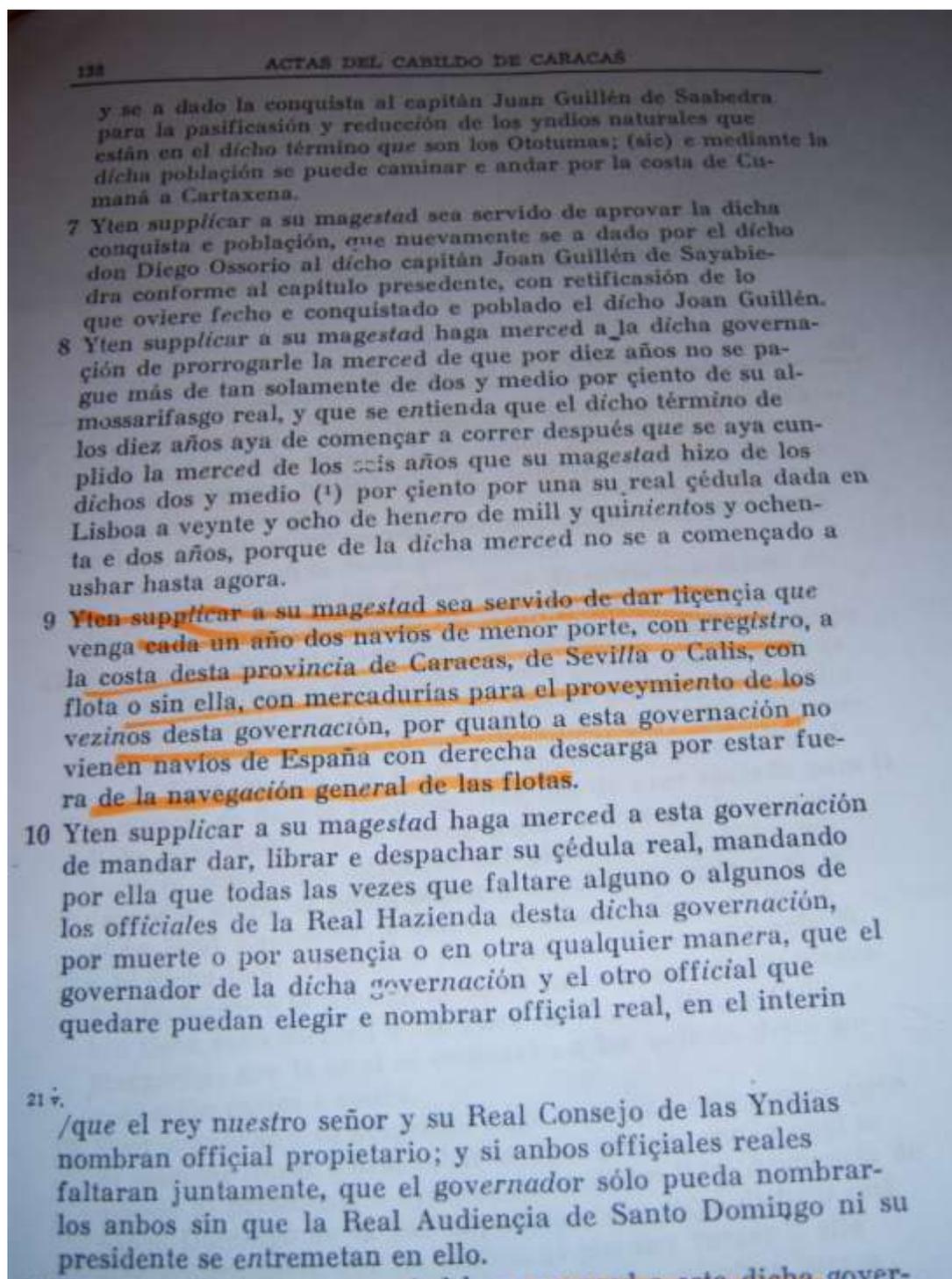
El historiador. Brito Figueroa dice lo siguiente de las exportaciones e importaciones desde los puertos venezolanos en el siglo XVI:

*En el siglo XVI las exportaciones venezolanas se reducían a pequeñas partidas de oro que esporádicamente salían por Borburata y La Guaira, esclavos indios, perlas, maíz y especies vegetales de uso medicinal; el intercambio directo con la metrópoli era materialmente inexistente; en dos décadas, de 1564 a 1584, arribaron solamente tres naves procedentes de Sevilla: una, en 1564 con mercaderías valuadas en 2.375 pesos, que llegó a Borburata; la segunda en 1579, que toco tierra venezolana en Caraballeda, con apenas un cargamento de 335 pesos, y la tercera, en 1584, que arribó a La Guaira con productos manufacturados valorados en 1.800 pesos. (Brito Figueroa, Federico: *La Estructura Económica de Venezuela Colonial*).*

Caracas en las últimas décadas del siglo XVI tuvo un avance en la agricultura, logrando el crecimiento del poder adquisitivo en la población y necesitaba exportar sus excedentes agrícolas e importar mercadería de la península. Para satisfacer estas necesidades, el Cabildo de Caracas decidió pedir al Rey el permiso para que permitiera la navegación de dos embarcaciones anualmente de Sevilla a La Guaira. Para realizar estas diligencias ante la corona, viajó a la metrópoli Simón de Bolívar, Procurador General y Primer Regidor Perpetuo de Caracas. Es el primero de la familia de Simón Bolívar que arribó de Santo Domingo a la provincia de Venezuela con el gobernador Diego de Osorio en 1589. La información del viaje de Bolívar queda confirmado por la siguiente Acta del Cabildo de Caracas:

*Yten supplicar a su magestad sea servido de dar liçençia que venga cada un año dos navios de menor porte, con rregistro, a la costa desta provincia de Caracas, de Sevilla o Calis, con flota o sin ella, con mercaderías para el proveymiento de los vezinos desta governación, por quanto a esta governación no vienen navíos de España con derecha descarga por estar fuera de la navegación general de las flotas. (Consejo Municipal de Caracas: *Actas del Cabildo de Caracas*, tomo I del año 1590).*

Solicitud de licencia para que dos navíos viajen a la provincia de Venezuela en el año 1590



El permiso lo otorgó el Rey el 12 de octubre del año 1590, de acuerdo a lo escrito en las Actas del Cabildo de Caracas:

El Rey. Mis jueces oficiales de Sevilla y mis jueces oficiales de Cádiz: Simón de Volívar, en nombre y como procurador general de la provincia de Benensuela, me a echo relación que por no ir a la dicha provincia navíos de derecha descarga, anssí por nose poder consumir en sus pequeñas poblaciones tantas mercaderías como las que se cargan en navío de maior porte como por no poder sufrir las costas las pequeñas ganancias de aquella contratación, se provehen de acarreo con maior carestía, suplicándome que, atento a ello, mandase dar licencia y hisiese merced a la dicha provincia de que cada año pudiesen hir de estos reynos allá dos navíos de menor portte con flota o sin ella, con marcaduras basttimentos y cosas necesarias para los vesinos de la dicha provincia sin ser obligados a llevar en ellos maestros ni pilotos examinados ni el altillería que manda la ordenanza. Y aviéndoseme consultado por los de mi consejo de las Yndias, tuve por bien de mandar dar esta mi cédula, por la qual os mando deis a la perzona que tubiere poder de los vezinos y moradores de la dicha provincia de venezuela rejistro y el despacho que combenga para que por tiempo de seis años primeros siguientes, desde el día de la data de esta mi cédula en adelante, puedan despacharse para yr allá, cada uno de los dichos seys años, desde la dicha ciudad de Sevilla o bahía de Cádiz dos navíos de menor porte con las dichas cosa, con que no sean prohibidas e que aian de salir en conserva de las flotas que fueren a la provincia de Tierra Firme. (Consejo Municipal de Caracas: Actas del Cabildo de Caracas, tomo I del año 1590).

No es de extrañar la mala ortografía de éste documento del Ayuntamiento, como lo refiere el profesor Oramas:

En esa época hasta en las gradas del trono, los grandes señores por lo general hablaban mal y escribían peor cuando sabían escribir. En países de otras lenguas, Inglaterra, Francia, Alemania sucedía lo propio. (Oramas, Luis R: Fundación de la Ciudad de Caracas).

Existen en las actas del Cabildo de Caracas, varias peticiones para el uso de ese derecho de traer dos navíos de España con carga; no se conoce si arribó algún buque al Puerto de La Guaira en el uso de este derecho otorgado por el Rey.

Durante el gobierno de Diego de Osorio continuó el tráfico marítimo entre el puerto de La Guaira y Margarita con indígenas y negros esclavos como lo refiere el historiador Bernardo Núñez:

Canoas de negros pertenecientes a los vecinos de Caracas sacaban perlas en Margarita y Cubagua, y se proveían de maíz en la ciudad o su costa (...) la iglesia mayor estaba inconclusa. En cabildo de 22 de junio de 1592, presidido por el gobernador Diego de Osorio, se dispone encargar una imagen de Santiago por medio de Hernando Sanz, vecino de la ciudad, que iba a España con su navío San Benito y solicitaba permiso para traer mercancías. A cambio de esta gracia y merced, Sanz quedaba obligado a traer una imagen del bienaventurado. (Bernardo Núñez, Enrique: La Ciudad de los techos rojos).

En el año de 1602 el nuevo gobernador de la provincia de Venezuela es Alonso Suárez del Castillo, e informó al Rey entre otras cosas lo siguiente:

Entre otros desórdenes encuentra que los encomenderos con pretexto de enviar sus piraguas a Margarita y Cumaná iban a tratar rescates con piratas enemigos, ingleses, escoceses, y flamencos. Los bogas indios morían de tan duro trabajo en aquellas travesías. Suárez del Castillo prohíbe se envíen piraguas sin licencias, por el gran daño y perjuicio de los naturales. (Bernardo Núñez, Enrique: Argumentos, Actas del Cabildo de Caracas tomo II).

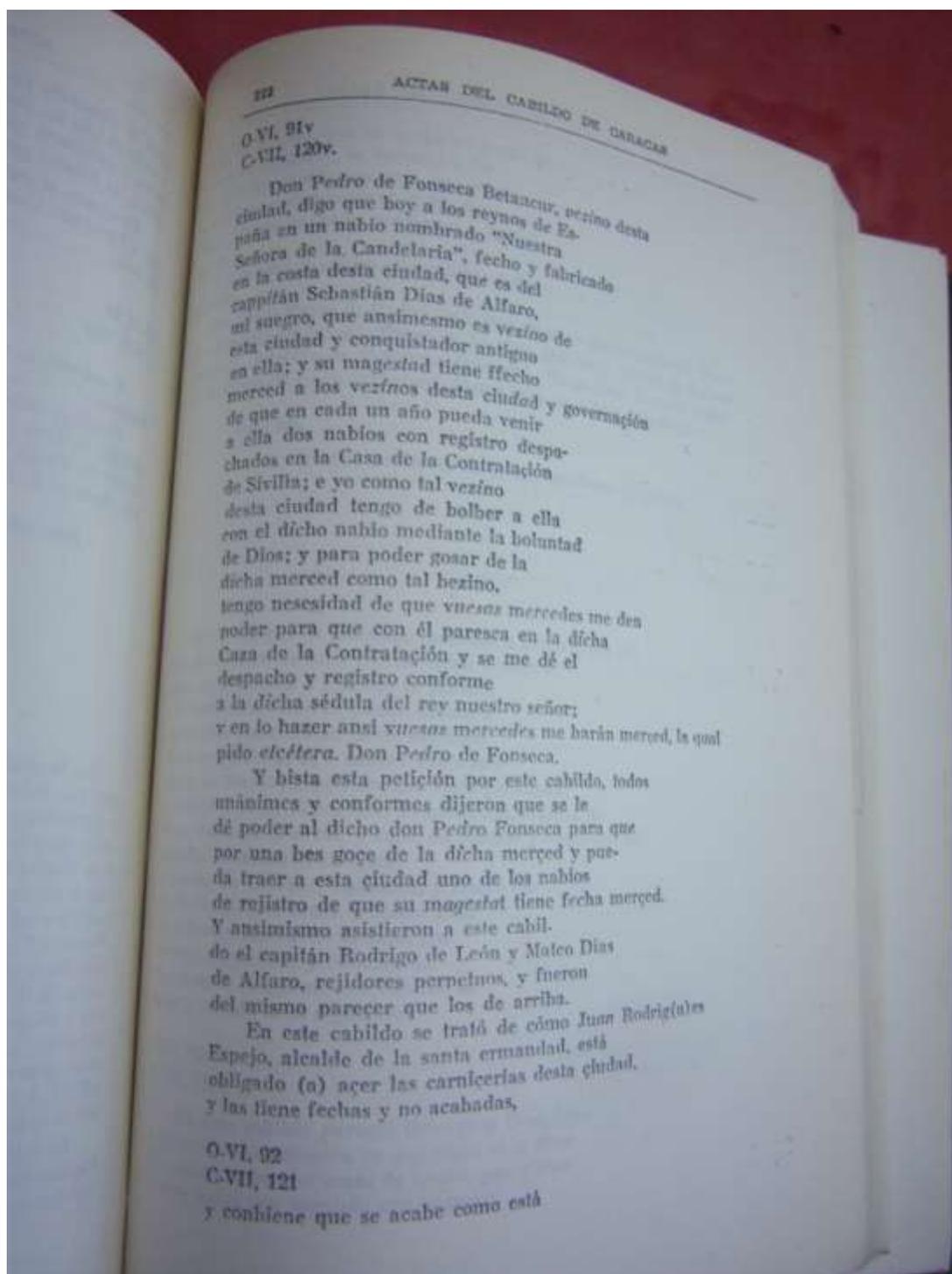
El primer buque construido en La Guaira

La primera información de la construcción de una embarcación para viajar a España data del año 1604 cuando el señor Pedro de Fonseca Betancur pidió al cabildo el permiso para viajar con un pequeño navío construido en La Guaira que es del capitán Sebastián Días de Alfaro y que lleva por nombre “Nuestra Señora de la Candelaria”, haciendo uso del privilegio otorgado por el Rey en 1590 para que dos pequeños navíos naveguen a la provincia de Venezuela, llevando y trayendo mercancías de la metrópoli.

En información dada por Bernardo Núñez el navío Nuestra Señora de la Candelaria nunca viajó o no regresó de España, como indica su escrito ya referido:

Parece que el navío de Pedro Fonseca no llegó a salir o no regresó, pues dos años más tarde, a 27 de junio de 1605 el regidor perpetuo Rodrigo de León, mayordomo de fábrica de la iglesia de esta ciudad manifiesta, que aunque se ha dado poder a algunas personas hace tres años que no viene a esta ciudad navío de registro. Los vecinos se hallan en gran necesidad de las cosas de España. (Bernardo Núñez, Enrique: Argumentos, Actas del Cabildo de Caracas. Tomo II).

El primer buque construido en La Guaira el velero “Nuestra Señora de la Candelaria”



El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla

El Seminario de los niños desamparados de la ciudad de Sevilla fue una institución creada a finales del siglo XVI; su objetivo fue recoger los niños huérfanos de los marinos que realizaban la navegación a las Indias y los niños desamparados de Sevilla, para criarlos y enseñarles el arte de la marinería. Por mandato de las leyes de Indias, a los bajeles que navegaban a las Indias les era obligatorio embarcar a estos aprendices de marinos para aplicar los conocimientos adquiridos en el Seminario.

En las leyes de Indias se refiere lo siguiente de este Seminario:

Ley xxvj. Que un año fi, y otro no, fe dè visita à la Nao que fe nombrafe por el Seminario de los Defamparados de Sevilla.

Si Tuviere efecto en algun tiempo el Seminario de los niños Defamparados de la Ciudad de Sevilla, cuyo motivo, é infituito es recogerlos, criarlos, y enfeñarlos en el Arte de la marineria. Mandamos al Prefidente, y Juezes de la Caja de Contratacion, que ordenen, y provean, que en vn viage de Flota fe admita, y dé vifita á la Nao que fuere nombrada por el dicho Seminario: y el viage figuiente no goze de efa gracia, y privilegio y efte acabado, buelva alternadamente á nombrar, y de efa fuerte, vn año fi, y otro nó, vfe defta merced perpetuamente, fiendo las dichas Naos de la bondad, y fortaleza conveniente, y teniendo las demás calidades que deven tener las Naos de privilegio. (Leyes de Indias: Libro IX. Título XXX).

En el año de 1681 por Real Cédula del Rey Carlos II se fundó el Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla, y su principal función era formar como marinos a los hijos de los marinos muertos en su carrera a las Indias. El Colegio es administrado por la Universidad de los Mareantes. Los buques que realizaban viajes a las Indias debían pagar un impuesto para el mantenimiento de este seminario. La Compañía Guipuzcoana de Caracas pagó este tributo hasta su eliminación en el reglamento del libre comercio del año de 1778; la compañía también pagaba un tributo a la Universidad de Mareantes como lo indica Garmendia Arruebarrena en su libro “La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y su contribución a Sevilla”.

La profesora García Garralón escribe del Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla lo siguiente:

El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847) fue una institución fuertemente vinculada al entramado de la carrera de Indias, que se propuso cumplir un doble objetivo, por un lado, caritativo-asistencial, encaminado a la recogida de niños pobres y huérfanos y por otro de paliación de la crónica escasez de gente de mar, y más concretamente, de Pilotos, sufrida por las flotas y navíos de la carrera de Indias.

El colegio de San Telmo dispuso de un cupo de 150 plazas para ser ocupadas por niños entre 8 y 14 años de edad, de nacionalidad española, pobres y huérfanos. Una vez aceptado al aspirante a plaza, el colegio ofrecía al alumnado un modelo docente de carácter mixto, en el que un período de formación teórica en las aulas sevillanas era

seguido de una fase de instrucción práctica, en la que los muchachos salían a navegar para ejecutar conocimientos adquiridos.

*Entre los años 1787 y 1810 el colegio de San Telmo de Sevilla desarrolló un modelo de educación paralela al de los huérfanos, aceptando el ingreso de jóvenes procedentes de la nobleza sevillana (porcionistas) a cambio del pago de una pensión. Este proyecto consiguió materializar el criterio ilustrado de instruir a la nobleza sevillana, aunque con escaso éxito. El número de solicitudes no cubrió las expectativas albergadas y, aunque estos jóvenes nobles recibían prácticamente la misma formación en matemáticas y navegación que los huérfanos, ninguno de aquellos hidalgos, hijos de condes, marqueses o caballeros de la Orden de San Juan se embarcó ni ejerció profesiones relacionadas con el mar. La mayoría abandonó el centro antes de completar su formación. (García Garralón, Marta: *La administración del Colegio de San Telmo de Sevilla*).*

En el Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla estudiaron los maestros de la Escuela Náutica de 1811, Vicente Parrado y Pedro Iglecias.

Seminario de los desamparados de Sevilla para estudiar las artes de la navegación

Libro IX Titulo XXX

porque no ha de entrar mas de vna en cada viage.

Ley xxvj. Que vn año sí, y otro no, se dé visita à la Nao que se nombra por el Seminario de los Desamparados de Sevilla.

D. Felipe
Quinto
añi á 17
de No-
viembre
de 1622

SI Tuviere efecto en algun tiempo el Seminario de los niños Desamparados de la Ciudad de Sevilla, cuyo motivo, é instituto es recogerlos, criarlos, y enseñarlos en el Arte de la marineria. Mandamos al Presidente, y Iuezes de la Casa de Contratacion, que ordenen, y provean, que en vn viage de Flota se admita, y dé visita à la Nao que fuere nombrada por el dicho Seminario: y el viage siguiente no goze de esta gracia, y privilegio, y este acabado, buelva alternadamente à nombrar, y de esta suerte, vn año sí, y otro nó, vfe desta merced perpetuamente, siendo las dichas Naos de la bondad, y fortaleza conueniente, y teniendo las demás calidades que deven tener las Naos de privilegio. Y declaramos, que estas Naos son de las que tenemos reservadas para hazer merced de vna de ellas en cada Flota, y el año que fuere esta dicha Nao no admitan, ni dén visita à otra ninguna de las que tuviere privilegio, porque ella sola ha de ir en el viage que le toca.

Ley xxvij. Que en el tomar Navios à sueldo la Casa de Sevilla, guarde lo que esta ley ordena.

QVANDO El Presidente, y Iuezes de la Casa de Contratacion tomaren à sueldo algunos Navios para Armadas, que se formaren por orden nuestra, provean, que los Maestres hagan à su costa toda la calafateria de cintas abaxo, y arriba, y cubiertas, y que las portañuelas, planchas, y xaretas (si los Navios no anduvieren à sueldo seis meses) se paguen à nuestra costa, y si huvieren servido à sueldo seis meses cumplidos, ó mas, sea à costa de los Maestres: y si la obra se hiziere à nuestra costa, estén advertidos de cobrar la madera, y materiales que se huvieren puesto, y los Maestres lo buelvan, y entreguen, ó paguen su justo valor.

D. Fel. 1.
Segundo
y 1.º Prin-
cesa O.
en Valla-
dolid. 219
de Julio
de 1557
y à 19
de Fe-
brero de
1559
El mismo
añi á 14
de Enero
de 1568

Ley xxviii. Que se pague el sueldo de las Naos que se eligieren de Armada, y Flota, conforme à su arqueamiento.

MANDAMOS Al Presidente, y Iuezes de la Casa, que enteramente paguen el sueldo de las Naos que recibieren para servir en Armadas, y Flotas, segun las toneladas que cada vna tuviere, conforme à su arqueamiento, y à lo dispuesto por las leyes de el titulo 28. de este libro, y provean, que para este efecto se haga con toda justificacion.

D. Felipe
Tercero
en S. Lo-
rreño á 10
de Ocho-
bre de
1611

.

Ley

La educación en la colonia

La educación venezolana en los siglos XVI y XVII fue muy escasa; lo poco que se conoce es que fue muchas veces la impartida por religiosos dominicos y franciscanos, en conventos regados por el territorio venezolano. La primera escuela en Caracas es la creada por Luis de Cárdenas en julio de 1591, cuando se ofreció a enseñar a los niños y dar lecciones gratis a los huérfanos; el Cabildo le da una casa y un pago. Luego en 1594 Simón de Basauri fundó por su cuenta una escuela para enseñar a leer y escribir; el Cabildo le otorgó veinte pesos de oro fino por año, según información tomada del libro del profesor Caracciolo Parra León, “*La instrucción en Caracas 1567-1725*.”

El historiador Gil Fortoul refiere lo siguiente de la educación en el siglo XVI:

*Era escasa y elemental la instrucción que recibían. En 1591 sólo existía una escuela primaria, servida por Luis Cárdenas Saavedra, para quien el ayuntamiento mandó a recoger entre los vecinos una contribución anual de cincuenta pesos. Al año siguiente obtiene Bolívar en la corte la creación de un preceptorado de gramática castellana, y se elige para dar la clase a Juan de Arteaga, asignándole los cincuenta pesos de Saavedra con treinta más. En el propio año obtiene también Bolívar el real permiso para fundar un seminario. (Gil Fortoul, José: *Historia Constitucional de Venezuela*).*

El permiso otorgado a Bolívar para fundar un seminario - el Seminario Santa Rosa de Lima - es el origen de la Universidad Central de Venezuela que es fundada en el siglo XVIII.

La opinión de Bernardo Núñez en referencia a la educación en ese período es:

*En esta época se encuentran en las calles de Caracas dos maestros de primera enseñanza: Luis de Cárdenas Saavedra y Simón de Basauri. En mayo de 1591, el cabildo comisiona al alcalde Alonso Díaz Moreno y al regidor Lorenzo Martínez para recoger limosna hasta de cincuenta ducados de a ocho reales por año para ayuda de Saavedra, quien se compromete a enseñar de balde a los muchachos huérfanos de padre y madre. En enero de 1594, Simón Basauri abre escuela para enseñar a leer, escribir y contar, y como la mitad de los muchachos no tienen con qué pagarle, y les enseña por amor de dios, acude al cabildo a que se le señale salario, pues, de otro modo se verá obligado a dejar el oficio. Y el cabildo le señala veinte pesos de oro fino por año, los cuales se le pagarán, no habiendo otra cosa, del estanco de vino. (Bernardo Núñez, Enrique: *La ciudad de los techos rojos*).*

La educación en este período la asumen los ayuntamientos y las comunidades religiosas sin ayuda ni control de la metrópoli.

En el siglo XVIII se funda el Seminario de Santa Rosa de Lima en Caracas; en 1721 el rey Felipe V lo elevó a la categoría de Real y Pontificia Universidad de Caracas.

La opinión de la Universidad de Caracas durante la colonia y el amanecer del siglo XIX de Gil Fortoul fue:

La Real y Pontificia Universidad de Caracas fue foco de las ideas más conservadoras de la colonia, y aun entrando ya el siglo XIX y hasta la víspera de declararse la independencia, predominaba en ella un espíritu enteramente opuesto al de todo el mundo civilizado. (Gil Fortoul, José: Historia Constitucional de Venezuela).

No se ha conseguido ningún tipo de información de estudios de náutica en los tiempos de la colonia en el territorio histórico venezolano. Los marinos de las provincias se forman por la enseñanza diaria de nuestros aborígenes a bordo de sus canoas y el embarque en buques españoles, holandeses y en la actividad cotidiana en los pequeños veleros que realizaron navegación entre los puertos de las provincias venezolanas, y la navegación de altura con el Virreinato de Nueva España (México), Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo, Cartagena, Curazao, Trinidad, San Tomas, Martinica y otras islas de las Antillas.

Con la llegada de la compañía Guipuzcoana y su Corso y Resguardo Marítimo en el siglo XVIII, se embarcaron en sus buques muchos venezolanos para aportar sus conocimientos en la navegación de cabotaje. Los indígenas marinos realizan actividades de pilotos prácticos en los ríos como el Orinoco y en la barra del lago de Maracaibo y adquieren a la vez conocimientos de la navegación de altura.

En el libro IX, título XIII, de las Leyes de Indias, se permite que puedan navegar en las embarcaciones españolas que realizan viajes de los reinos españoles a las Indias a personas naturales de las Indias, siempre y cuando se desembarquen en su lugar de origen; también se permitía el embarque de dos negros esclavos para realizar trabajos a bordo.

Las embarcaciones holandesas que operaban en el mar Caribe, contaban con tripulaciones de varias nacionalidades. El capitán era holandés, igual que algunos oficiales, el resto de la tripulación la conformaban, franceses, italianos, ingleses, indios guaiqueríes, cumaneses y hasta españoles. Se infiere que los venezolanos embarcados en estas naves adquirieron experiencia en el arte de navegar por los mares de las Indias. Existió la tolerancia religiosa en los buques holandeses donde convivían judíos, protestantes y cristianos.

Las primeras décadas del siglo XVIII

Comenzando el siglo XVIII murió el Rey de España Carlos II, y lo sucedió Felipe V de la Casa de los Borbones, nieto de Luis XIV de Francia, terminando así el mandato de la Casa de Austria o de los Habsburgo. Es tan grave la situación económica de España que Carlos II antes de morir, solicitó al Papa un subsidio para desalojar a los ingleses que habían invadido la región del Darién en Panamá; el subsidio no es usado por España por abandono del Darién por los ingleses. Comenzó la guerra de Sucesión por el reinado de España que no es aceptado por Inglaterra y otras potencias; esta guerra se extiende de 1701 a 1713. Todos estos problemas afectan el tráfico marítimo entre la metrópoli y las provincias venezolanas; la Casa de Contratación suspende los viajes de naves sin escolta y aun la misma flota a tierra firme y Nueva España.

En esos tiempos por varios años no llegaron buques de España a Venezuela, afectando la vida colonial como sabiamente lo describe el historiador Arcila Farías:

*Las repercusiones del nuevo conflicto debían ser profundas, y trajeron a Venezuela años de una gran miseria, agravada, como se verá más adelante, por el descenso de la producción agrícola a un punto tal en que faltaron los productos más ordinarios que siempre abundaron, como el maíz, la caraota y la yuca para la fabricación del casabe. (Arcila Farías, Eduardo: *Economía colonial de Venezuela*).*

Con la llegada de los borbones al reinado de España con Felipe V, se fundó una empresa naviera con el nombre de Compañía Real de Guinea en agosto de 1701, y el Rey Felipe V celebró un contrato con la Compañía de Guinea para el transporte y venta de 48.000 negros de las colonias francesas a estas provincias en un período de diez años; en esta empresa tenían intereses Felipe V y su abuelo el rey Luis XIV de Francia.

La guerra de Sucesión perturbó el transporte marítimo a las Indias y la empresa Real de Guinea representa un alivio para las colonias, ya que transportó de contrabando mercadería europea a las Indias, y productos de las Indias a Europa. La compañía concluye sus operaciones al terminar la guerra de Sucesión en 1713; la sucedió una empresa conformada por ingleses y españoles de acuerdo al tratado de Utrecht para el transporte de negros a las Indias y el permiso de un buque con mercadería europea denominado de registro; con este buque los ingleses contrabandearon mercancías y productos de Europa a las Indias y de las Indias a Europa.

La Compañía Guipuzcoana fue fundada por Felipe V en 1728; es una reacción para combatir el contrabando y controlar el comercio del cacao y otros productos de estas tierras y colocar la mercancía de la metrópoli en las provincias del territorio histórico venezolano. Fue la explotación de las provincias usando una empresa privada, como realizaron los holandeses para explotar sus colonias. Por real cédula, se permitió embarcar tripulantes de estas provincias, siempre y cuando se desembarcaren en su lugar de origen. Se infiere que muchos venezolanos aprendieron el arte de navegar en los buques mercantes de la Guipuzcoana y en su Resguardo Marítimo, la empresa comienza a perder privilegios cuando se implanta el libre comercio por parte del Rey Carlos III en 1778; luego en 1784, se fusionó con la Real Compañía de Filipinas y sus activos son vendidos al Real Consulado en 1808.

La opinión del historiador Salcedo Bastardo sobre la compañía es la siguiente:

*Desde el punto de vista de las relaciones económicas, la Real Compañía Guipuzcoana profundiza la dependencia colonial buscando el beneficio egoísta de los capitales metropolitanos, al servicio de los cuales pone toda su eficiente organización. Su marcada tendencia al monocultivo hace vulnerables los fundamentos de nuestra economía. (Salcedo Bastardo José Luis: *Historia Fundamental de Venezuela*).*

La vida de los marinos del siglo XVIII fue bastante precaria y de muchos riesgos. De su vida en tierra y a bordo de los buques mercantes, el Profesor Pineda escribe lo siguiente:

Los marineros representan uno de los grupos sociales más elusivos en la historia moderna de la humanidad, por la facilidad para movilizarse entre puertos con mayor

frecuencia que otro tipo de habitantes de las ciudades, y por la predisposición a cambiar de oficio. Sus azarosas vidas eran cortas y morían muy jóvenes. Su pobreza y baja categoría social impedían dejar registros de su modo de vida en las listas de impuestos, transacciones comerciales o bienes raíces. El marinero del siglo XVIII, como protagonista colectivo en la historia, es un hombre desconocido, problemas característicos de las marinas europeas, cuyos salarios a veces no variaban en más de un siglo. (Vivas Pineda, Gerardo: La aventura naval de la compañía Guipuzcoana de Caracas).

Muchos de estos marinos vascos se quedaron en Venezuela luego que la empresa dejó de operar en 1784.

La Inquisición

La Inquisición española fue una institución establecida para certificar la pureza de la religión católica; perseguían la herejía y demás delitos contra la fe y su origen fue en el Medioevo. El primitivo tribunal fue creado por el Papa Gregorio IX en el año 1231, implantado en España por los reyes católicos y luego pasa a las colonias americanas. El avance del protestantismo alarma al clero romano, y en el año 1542, el Papa Pablo III constituyó la Congregación de la Inquisición llamada también Santo Oficio. El Papa Pablo IV ordenó al Santo Oficio redactar una lista con todos los nombres de los libros más peligrosos para la fe, llamado “Índice de Libros Prohibidos”, luego varias universidades redactan índices similares; como ejemplo La Soborna, Salamanca y otras. Estas cantidades de índices fueron acumulados en un libro llamado “Los Índices de Quiroga”. Las órdenes eclesiásticas de los Dominicos y los Franciscanos son las defensoras de la Iglesia y las encargadas del cumplimiento de las penas contra los herejes.

El historiador Fernando Báez dice de la inquisición:

En España, la palabra Inquisición adquirió un nuevo matiz. En 1474, el rey Fernando V y la reina Isabel I pidieron permiso al papa y pudieron crear un capítulo de la Inquisición en las tierras de España. Desde entonces, se persiguió a los árabes y a los judíos. Quienes no se convirtieron, fueron ejecutados. La llegada de Felipe II al poder en España instaló un verdadero aparato de censura católica. El duque de Alba, ejecutor de sus medidas, ahorcó a autores y editores. (Báez, Fernando: El saqueo cultural de América Latina).

Desde los tiempos del Rey Felipe II los buques deben ser inspeccionados a la arribada y salida a navegar, por un funcionario del Santo Oficio, pagado por el armador para verificar que no transportaba libros prohibidos de acuerdo al Índice de Quiroga.

El historiador Stanley Turberville dice de la Inquisición:

La Inquisición utilizaba agentes para inspeccionar las librerías y aun las bibliotecas particulares. Pero donde más vigilancia había era en los puertos de mar y en la frontera francesa. No sólo se examinaban los paquetes de libros, sino toda clase de mercadería (...) A la llegada de un barco al puerto, su tripulación, pasajeros y mercaderías tenían que ser examinados por un comisionado de la Inquisición. Estas visitas

de navíos eran molestas, imponían demoras y gastos, pues el agente cobraba por sus servicios. (...) El estado aprobó plenamente el sistema inquisitorial de protección al pueblo contra el veneno de la literatura nociva, y sus propias leyes de imprenta fueron excesivamente drásticas. (Stanley turberville, Arthur: La inquisición española).

En la Constitución de diciembre de 1811 se prohibió la Inquisición; los realistas la restablecen con la llegada de Monteverde, prohibida nuevamente luego de la Independencia.

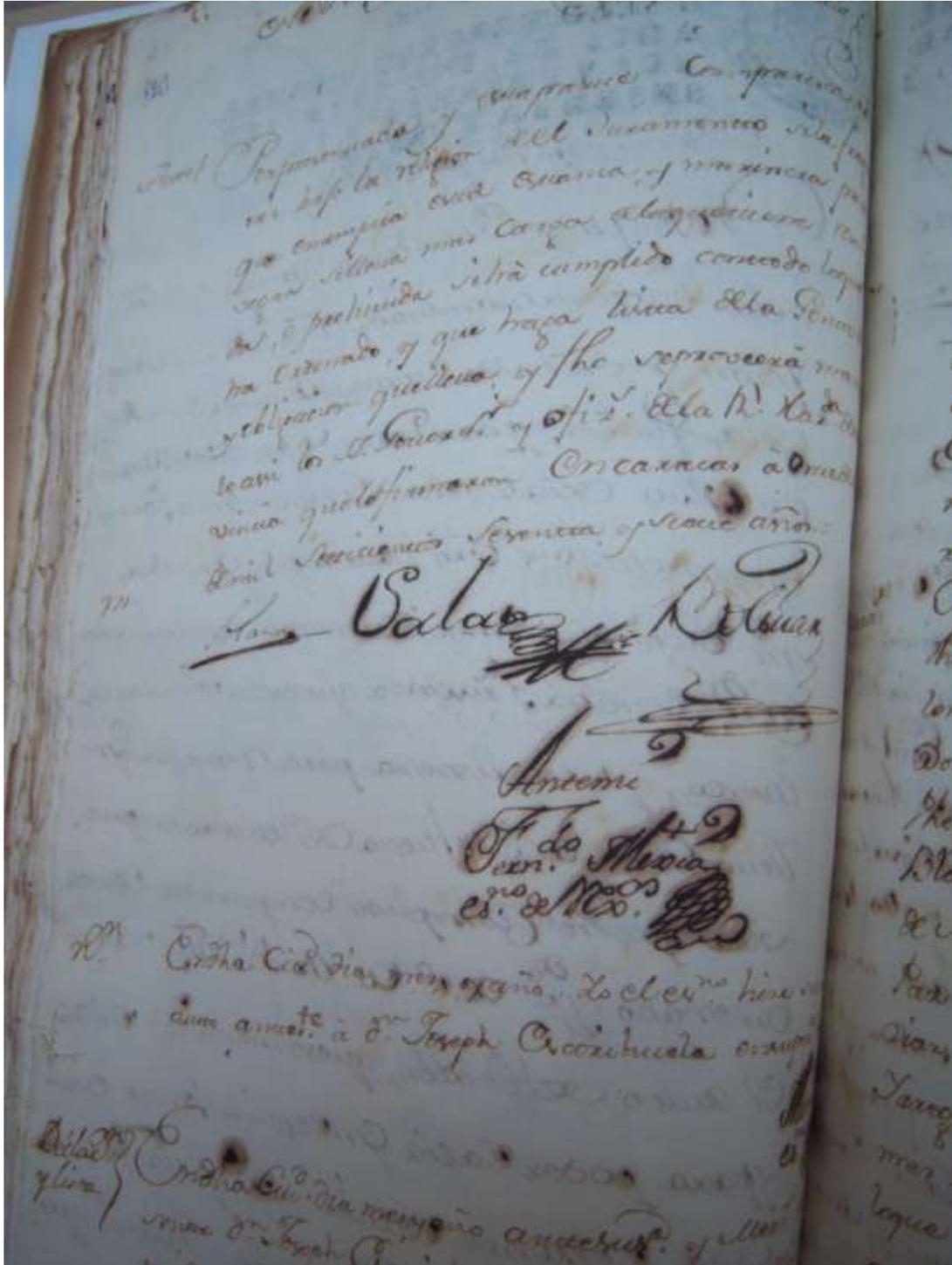
La Inquisición no cesó de funcionar durante la guerra de Independencia. Después de la derrota de los patriotas en La Puerta en 1814, caen en manos de los realistas una serie de documentos reunidos por Bolívar para crear una Biblioteca Pública. Estos hechos los refiere Pérez Vila de la siguiente manera:

En marzo de 1817 el comisario del Santo Oficio mandará a quemar 691 tomos de obras diversas, que una vez estuvieron a punto de constituir el núcleo de la biblioteca pública de Caracas, en plena guerra a muerte. (Pérez Vila, Manuel: Una biblioteca pública en plena guerra a muerte).

En el documento adjunto depositado en el Archivo General de la Nación -La Colonia-, se lee el juramento que hace el Capitán y dueño de la Fragata Asumpción José Escorihuela, indicando que la fragata está estanca y marinera para navegar, que no lleva más carga de la permitida, ni carga prohibida (libros registrados en el Índice Quiroga), que posee una lista de la gente y sus obligaciones a bordo, firma el Capitán y los funcionarios reales. Mil setecientos sesenta y siete.

Por presentada y.....comparezca y jura bajo la religión del juramento si la fragata que enuncpia esta estanca y marinera para navegar si lleva mas carga de la que tiene registrada o prohibida si ha cumplido con todo lo que ha ordenado y que haga lista de la gente de mar y obligación que lleva y dicho se proveera manifestarlo así los SS.....y oficiales reales, de esta provincia que lo firmaron en Caracas á.....mil setecientos sesenta y siete años. (Archivo General de la Nación: La Colonia. Gobernación y Capitanía general: Expedientes. 1767-1777, tomo III, folio 57).

Juramento del Capitán José Escorihuela de la Fragata Asumpción



CAPÍTULO II

Génesis

Integración del territorio histórico venezolano

Con la compañía Guipuzcoana comenzó el proceso de integración marítima, cuando por Real Cédula de 1742 se le dieron prerrogativas para combatir el contrabando por el mar, ríos y lagos de las provincias de Maracaibo, Caracas, Cumaná, Margarita, Trinidad y Guayana; se nombra un juez conservador para conocer todo lo referente a los conflictos marítimos. El juez conservador fue el gobernador de la provincia de Venezuela o Caracas.

La integración venezolana continuó con la instauración de la Intendencia de Ejército y Real Hacienda, por la Real Cédula expedida por Carlos III el 8 de diciembre de 1776. Fue una institución de origen francés; se había implantado en Castilla y La Habana. Con la Intendencia se busca una mayor eficiencia en la recaudación de las rentas destinadas para sostener las fuerzas militares de las provincias para la defensa de los ataques de potencias enemigas de España, como Inglaterra, Francia y Holanda; además, tenía otras obligaciones como son las de fomentar la población, la agricultura y el comercio. La Intendencia ejerció control en las provincias de Venezuela, Cumaná, Guayana y Maracaibo y las islas de Trinidad y Margarita.

Salcedo Bastardo indica las funciones del Intendente:

El poder del Intendente cubre, principalmente, la materia de Hacienda, la cual incluye comercio, puertos, tributos, agricultura y adjudicación de tierras a los indios, administración de las misiones, venta de tierras reales. También le corresponde lo contencioso-mercantil: el fomento agrícola; la persecución del contrabando; el asiento del tabaco. En estos asuntos, el intendente no tiene otro superior que el Rey en su Supremo Consejo de Indias.

En el Intendente reside una autoridad muy concreta que se ejerce sobre el comercio y la agricultura, y tiene que ver con cuantas personas se dediquen a estas actividades, cualquiera que sea su rango y el lugar donde vivan: oriente u occidente, norte, centro o sur del país.

*En la esfera militar su injerencia es grande: todo lo atinente a sueldo de oficiales y soldados, transporte, fortificaciones, suministro de víveres y municiones, almacenes militares, hospitales, etc. (Salcedo Bastardo, José Luis: *Historia Fundamental de Venezuela*).*

En la Real Cédula del 8 de septiembre de 1777, emitida por Carlos III, se erigió la Capitanía General de Venezuela, que unió en un solo territorio lo militar y lo político, a las provincias controladas por la Intendencia de Ejército y Real Hacienda, dejando así de

dependen éstas del Virreinato de Nueva Granada. Las seis provincias quedaron bajo un sólo mando militar representado por el Capitán General; lo político queda en manos de los gobernadores de las provincias.

Entre otras cosas la Real Cédula dice:

El Rey (...), Por tanto para evitar estos y los mayores que se ocasionarían en el caso de una invasión; he tenido á bien resolver la absoluta separación de las mencionadas Provincias de Cumaná, Guayana y Maracaibo, é islas de Trinidad y Margarita, del Vireynato y Capitanía General del Nuevo Reyno de Granada, y agregarlas en lo gubernativo y militar á la Capitanía General de Venezuela, del mismo modo que lo están, por lo respectivo al manejo de mi Real Hacienda, á la nueva Intendencia erijida en dicha Provincia, y ciudad de Caracas, su capital. (Cortés, Santos Rodulfo: Antología Documental de Venezuela).

Por Real Cédula del 13 de julio de 1786, se creó la Real Audiencia de Caracas como tribunal superior, con jurisdicción sobre las provincias que conformaban la Capitanía General de Venezuela; estuvo integrada por un Decano Regente, tres Oidores y un Fiscal:

En la Gran Enciclopedia de Venezuela se lee lo concerniente a la Audiencia:

Esa iniciativa fue una respuesta administrativa y una política de sagacidad para preservar a la Capitanía General de Venezuela de una presunta desintegración por la imprevista solicitud que hizo el Cabildo, Justicia y Regimiento de la ciudad de Maracaibo sobre que su majestad se dignase reintegrar su provincia al Virreinato de Santa Fe. (Gran Enciclopedia de Venezuela).

En la cédula que estableció la Real Audiencia de Caracas entre otras cosas se lee:

Y para evitar los perjuicios que se originan a los habitantes de dichas Provincias de Maracaibo, la de Cumaná, Guayana, Margarita e Isla de Trinidad, comprendidas en la misma Capitanía General, de recurrir por apelación de sus negocios a la Audiencia pretorial de Santo Domingo, ha resuelto el Rey crear otra en Caracas, compuesta por ahora, por un decano Regente, tres Oidores y un Fiscal. (Cortés, Santos Rodulfo: Antología Documental de Venezuela).

La siguiente imagen muestra un dibujo representativo de un mapa de la época de la Gran Capitanía de Venezuela del año 1777, extraída del libro de Manuel Nunes Dias, El Real Consulado de Caracas. (1793-1810).

Gran Capitanía General de Venezuela en el año 1777



Real Consulado de Caracas

En España durante el siglo XIII surgieron unas instituciones para buscar y proteger los privilegios de los comerciantes en general; esas instituciones acumularon atribuciones gremiales y fueron denominadas como los Consulados. Su origen es el Consulado del Mar, que apareció en el mar Mediterráneo en el siglo XII. Para practicar la función de comerciante era obligatorio estar inscrito en el Consulado. Estos comerciantes integrarán luego la burguesía comercial y marítima conformada por negociantes, banqueros, prestamistas y armadores, en los puertos españoles y sus colonias. En el siglo XIX desaparecen los consulados y son sustituidos por los tribunales mercantiles y las cámaras de comercio.

El rey Carlos III el 12 de octubre de 1778 por Real Cédula, instituyó el “Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España e Indias”, y en su artículo 53 entre otras cosas se lee:

Que en todos los Puertos habilitados de España donde no huviere Consulados de Comercio, se formen ahora con arreglo a las leyes de Castilla e Indias... para que... se dediquen a fomentar la Agricultura y también a estender y aumentar... la navegación a mis Dominios de América. (Dias, Manuel Nunes: *El Real Consulado de Caracas. 1793-1810*).

El Intendente José de Ábalos fue sustituido por Francisco de Saavedra en 1783; Saavedra era un político de mentalidad abierta, cónsona con la de los pensadores españoles de la corte de Carlos III. Estando en Caracas, percibe las inquietudes de los terratenientes y los comerciantes por sus problemas económicos y estando todos en conocimiento del Reglamento de Libre Comercio, deciden iniciar un proceso para crear un Consulado de acuerdo al artículo 53 del referido reglamento, y el Intendente Francisco Saavedra envía una carta al rey en mayo de 1785, donde expuso los motivos de la necesidad de constituir un Consulado para promover y proteger el comercio de las provincias que conforman la Capitanía General de Venezuela.

El historiador Dias escribe entre otras cosas lo siguiente, referente a la creación del Consulado:

En el proceso del aparecimiento histórico del Real Consulado de Caracas, el Intendente Saavedra figura como eslabón entre las fuerzas económicas regionales y la corona. Impulsado por los terratenientes y por el rico gremio de mercaderes, reconociendo las ventajas que de la institución consular traería para la provincia, Saavedra se transformó en el medianero, admirable defensor de las aspiraciones criollas ante el trono. (Dias, Manuel Nunes: *El Real Consulado de Caracas. 1793-1810*).

Arcila Farías presenta un extracto de las razones mostradas por el Intendente Saavedra al Rey para crear el Consulado y son las siguientes:

1) Una sola persona, el intendente, no bastaba para atender a los múltiples requerimientos del comercio, que había cobrado una gran extensión;

2) *Conciliar los intereses de los americanos y de los europeos, de los mercaderes y de los hacendados, debiéndose a este funcionario tan útil pensamiento;*

3) *Proporcionar a los nativos un instrumento propio para laborar por su felicidad y por la prosperidad de la provincia;*

4) *Dar solución inmediata a los pleitos mercantiles sin las dilaciones de los tribunales ordinarios;*

5) *Poner freno a las vejaciones y abusos de las autoridades, como también a los excesos de los particulares, mediante un organismo colegiado que pusiese a salvo la responsabilidad individual;*

6) *Para combatir el contrabando, pues al colocar la autoridad mercantil en manos de los nativos, éstos se convertirían en sus más celosos guardianes y no tolerarían más un tráfico que lesionaba sus propios intereses;*

7) *Crear un organismo deliberativo que propusiera a la corona las medidas que considerase más útiles para el fomento del comercio, de la agricultura y de la prosperidad general de la provincia. (Arcila Farías, Eduardo: *Economía Colonial de Venezuela*).*

La burguesía marítima y comercial en conjunto con los mantuanos, organizó las ordenanzas para el Consulado, utilizando como modelo, las ordenanzas de los Consulados de Sevilla, Málaga y Bilbao; adaptaron esas ordenanzas a sus intereses como se lee en lo escrito por Arcila Farías:

*Las Ordenanzas del Consulado de Caracas fueron compuestas por los caraqueños, a los que se facultó para redactar su propio estatuto consular. No era, pues, una ley impuesta desde arriba, sino surgida del propio seno de las clases económicamente, más poderosas de la colonia. (Arcila Farías, Eduardo: *Economía colonial de Venezuela*).*

Francisco Saavedra en 1791 entregó el cargo de Intendente a Esteban Fernández de León y se trasladó a Madrid con el cargo de Ministro de Estado de Carlos IV. Estando en ese cargo, escribió una carta al Presidente de la Mesa de Consulados encargada del estudio de los proyectos de Consulados para las provincias americanas, informando cómo se realizaba el transporte marítimo en la Provincia de Caracas con las colonias extranjeras, información dada por Arcila Farías y dice:

*Se hace en barcos muy pequeños. Rarísimos de ellos llegan a cincuenta toneladas. Pero especialmente el tráfico de Curazao a donde se llevan tasajos, menestras, verduras, maíz y otros objetos de corta consideración por su valor; pero muy útiles para el fomento de la agricultura, se ejecuta en lanchas, en botes y aun en canoas, porque aquellos mares son muy tranquilos. (Arcila Farías, Eduardo: *Economía colonial de Venezuela*).*

En 1793 por Real Cédula expedida en Aranjuez, se creó el Real Consulado de Caracas; su jurisdicción abarcó las provincias que conformaban la Capitanía General de Venezuela.

El Consulado estaba constituido por un tribunal mercantil integrado por un Prior y dos Cónsules, su función: impartir justicia en las controversias mercantiles en forma breve, y por una Junta de Gobierno formada por su Presidente, el Intendente, el Prior, los dos Cónsules, nueve Consiliarios y el Síndico. Sus funciones eran el fomento y protección del comercio, las actividades agropecuarias, las comunicaciones terrestres, los puertos y la navegación. Estos funcionarios eran elegidos por los miembros del Consulado; los empleados del Consulado fueron el Secretario, el Contador y un Tesorero.

El Real Consulado asumió el control de los principales puertos que controlaba la Intendencia; a saber estos puertos son: Angostura, Puerto España en Trinidad, Pampatar, Cumaná, La Guaira, Puerto Cabello, La Vela de Coro y Maracaibo. Estos puertos, exceptuando el de La Guaira, poseían un diputado que con dos comerciantes, realizaban labores de tribunal mercantil.

Entre las reglas que regulan las actividades marítimas del Consulado tenemos las siguientes:

I

Este Consulado se compondrá de un Prior, dos Cónsules, nueve Consiliarios, y un Síndico, todos con sus respectivos Tenientes; un Secretario, un Contador, y un Tesorero. Su instituto será la más breve y fácil administración de justicia en los pleitos mercantiles y en la protección y fomento del comercio en todos sus ramos.

II

La administración de justicia estará a cargo del Tribunal que solo se compondrá del Prior y Cónsules, y conocerá privativamente de todos los pleitos y diferencias que ocurran entre comerciantes ó mercaderes, sus compañeros y factores, sobre sus negociaciones de comercio, ventas, cambios, seguros, cuentas de compañía, fletamentos de naos, factorías, y demás de que conoce y debe conocer el Consulado de Bilbao.

XXI

Además del Tribunal de justicia habrá una Junta, que se compondrá del Prior, Cónsules, Consiliarios y Síndico, ó sus respectivos Tenientes, con el Secretario, el Contador y el Tesorero, y servirán de Porteros en ella los que sean del Tribunal.

XXII

La protección y fomento del comercio será el cargo principal de esta Junta, y cumplirá con él procurando por todo los medios posibles el adelantamiento de la agricultura, la mejora en el cultivo y beneficio de los frutos, (...) y me hará presente lo que considere digno de mi real noticia, proponiéndome las providencias que le dicte su zelo en beneficio de la agricultura, industria y comercio del país.

XXIII

Encargo especialmente á la Junta que tome desde luego en consideración la necesidad de construir buenos caminos desde la Guaira á Caracas desde esta Capital á los valles de Aragua, y desde Puerto Cabello á Valencia, (...) y que tenga también presente el beneficio que resultará de limpiar el puerto de la Guayra y concluir su muelle, en

términos que puedan hacerse las cargas y descargas sin riesgo de averías; y también de poner y conservar corriente la navegación de los ríos que brindan fácil salida á los frutos, como el Tuy y Yaracuy, y los que por la espalda de la Provincia van á desembarcar en el Orinoco.

XXIV

Si pareciere á la Junta necesario poner algunos repuestos de anclas, cables y demás aparejos en los puertos de su distrito, para socorro de las embarcaciones que peligran en ellos, me lo hará presente, con el método que piense observar en el acopio, conservación y administración de dichos efectos, indemnización de sus gastos, y demás que conduzca á la completa inteligencia del proyecto; y esperará mi resolución.

XXXI

*Será fondo de Consulado el derecho que le concedo de avería y el producto de todas las multas y penas pecuniarias que imponga el Tribunal, sus Diputados, ó los Jueces de Alzadas. Por derechos de avería podrá cobrar uno por ciento sobre el valor de todos los géneros, frutos y efectos comerciables que se extraigan é introduzcan por mar en todos los puertos de su distrito, pertenezcan al comercio de América ó al de Europa. (Cortés, Santos Rodulfo: *Antología Documental de Venezuela*).*

El fondo de avería es un impuesto autorizado por Real Cédula que constituyó el Consulado en junio de 1793; su monto era del 1% del valor de todas las mercancías y productos agropecuarios que entren o salgan de los puertos bajo control. Estos fondos eran utilizados por el Consulado para mejora de los puertos, dragado de ríos, mantenimiento de las lanchas y pilotos de la barra de Maracaibo y puertos del Consulado, las comunicaciones terrestres, fomento de las actividades agropecuarias, fomento de actividades de formación de recursos humanos para mejorar las actividades comerciales y del agro. Ejemplo, cuando trató de fundar una academia de Matemáticas, instalar una imprenta y la creación de la Escuela Náutica, como lo indica Leal Ildefonso en su discurso de entrada a la Academia Nacional de la Historia en 1971.

En la Real Orden del 20 de octubre de 1794 el Supremo Consejo de Indias limitó la jurisdicción del Consulado y dice entre otras cosas:

*La jurisdicción se limitaba a fomentar, proteger e ilustrar; representar al Rey lo que pareciese más útil, e invertir en aquellos fines los fondos de que había sido dotado. (Arcilas Farías, Eduardo: *Economía Colonial de Venezuela*).*

La atribución del Real Consulado de ilustrar, es un sinónimo de instruir, enseñar, educar. Es la base legal para crear la Escuela Náutica de 1811, con el objetivo de coadyuvar al desarrollo de la navegación que es una de las actividades del Real Consulado.

El historiador Dias dice del Consulado:

Además, debía constituirse el consulado con hacendados que poseyesen por lo menos treinta mil pesos en heredades, propiedades agrícolas o bienes raíces; con comerciantes que tuviesen igual valor en inmuebles o en capital de comercio, comerciantes

*al mayor; y por comerciantes que tuviesen la mitad de aquella cantidad, esto es, que poseyesen por lo menos 15 mil pesos aplicados al negocio mercantil, comerciantes al menor. Todos debían ser mayores de edad, naturales de los dominios de España o naturalizados, avecindados en Caracas o en otras partes de la Capitanía General de Venezuela. Se les exigía, además, buena fama, costumbres y crédito, inteligentes en materia de agricultura y comercio, y de distinguida extracción que exigen los empleados de la República. Ambas clases, la de los hacendados y la de los comerciantes, eran igualmente poderosas, ricas y muy reverenciadas en ultramar, constituían los señoríos y la élite de la colonia. (Dias, Manuel Nunes: *El Real Consulado de Caracas. 1793-1810*).*

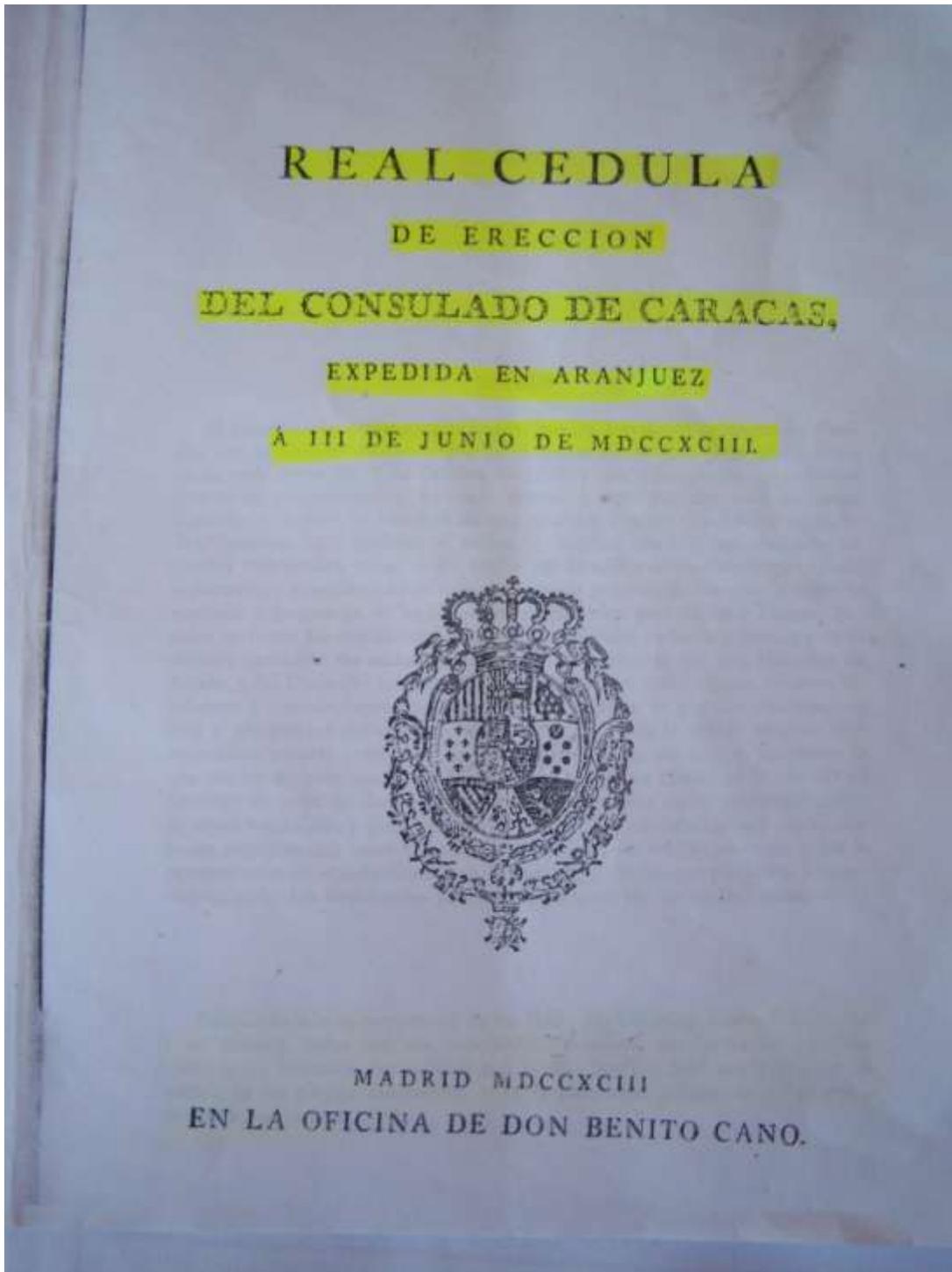
Francisco Depons, ciudadano francés, visita las provincias venezolanas comenzando el siglo XIX; entre los años 1801 y 1804 escribe un libro publicado en Paris en 1806, donde describe sus habitantes, economía, costumbres, y dice de los hacendados lo siguiente:

Principalmente y de ordinario residen en las ciudades, donde todo propietario tiene su casa y su familia. El ajuar, el número de criados, los gastos, en una palabra, se disponen de acuerdo con el producto de la hacienda, pero no dejan de calcular éste al tipo del año más fértil y abundante. Por consiguiente, sólo por excepción, las entradas son mayores que los gastos, y en vez de economizar para mejorar el cultivo, se cargan de deudas, y las achacan al mal tiempo y a deficiencias de las leyes, cuando sólo se debe a la falta de orden de los hacendados.

El hacendado que una vez al año visita sus haciendas, está satisfecho de haberse ocupado bastante de sus intereses. A menudo, ni siquiera se ha enterado de los trabajos que se practican en su finca.

*La administración de las haciendas de Tierra Firme se confía a negros o a mulatos, rara vez a isleños blancos; pero nunca a criollos, porque éstos prefieren el ocio de los claustros, el atractivo de las charreteras o el laberinto de los tribunales a los nobles trabajos del campo. (Depons, Francisco: *Viaje a la parte oriental de Tierra Firme en la América Meridional*).*

Real Cédula que constituyó el Real Consulado de Caracas



El tribunal del Real Consulado del 3 de junio de 1793 fue conformado por las siguientes personas: Prior: Conde de Tovar, (Hacendado), 1º Cónsul: Juan José Mintegui, (Comerciante), 2º Cónsul: Nicolás del Toro, (Hacendado) y Secretario: Antonio Soublette. El tribunal del Consulado de 1811, cuando se funda la Escuela Náutica, estaba conformado por los siguientes funcionarios: Prior: Juan Esteban de Echezuría, (Comerciante), 1º Cónsul José María Ustáriz (Comerciante), 2º Cónsul Miguel del Toro, (Hacendado) y Secretario Antonio Soublette.

En la Constitución Federal de los Estados de Venezuela, aprobada el 21 diciembre de 1811, el Real Consulado no aparece como institución del nuevo estado, ya que contradice el espíritu confederativo de la Constitución. A pesar de este mandato constitucional, el Consulado continúa en sus funciones hasta que por ley de julio de 1824, se crea un tribunal de comercio en cada una de las capitales de los departamentos y provincias, similar al derogado Consulado, tomando en cuenta las ordenanzas del consulado de Bilbao.

El Instituto Asturiano de Náutica y Mineralogía

El progreso de los europeos en el siglo XVIII, es logrado por la explotación de las colonias de América, África y Asia y así se lee: en la “Gran Enciclopedia de Venezuela”:

Cabe destacar que el mundo industrial y el auge de Europa, en general, fueron posibles gracias a las fuentes de metales preciosos, materias primas y mano de obra aportadas por las regiones de América, Asia y África sometidas al dominio colonial y saqueadas con impunidad por un capitalismo expansivo y voraz. (Gran Enciclopedia de Venezuela, tomo 3).

Este siglo es llamado el siglo de las luces o de la ilustración. Los enciclopedistas Denis Diderot y Jean D’Alembert, entre otros, publicaron en Francia a mediados de ese siglo, la Gran Enciclopedia de las Artes y de las Ciencias, en donde se difundieron las corrientes tecno científicas, políticas y filosóficas más avanzadas de la época; algunos integrantes del Real Consulado de Caracas conocieron esta enciclopedia y estaban identificados con las ideas de los ilustrados españoles, Conde de Campomanes, Gaspar Melchor de Jovellanos y Benito Jerónimo Feijoo, que piden una conciliación de la cultura clásica y la enseñanza científica de inmediato provecho en la vida; estas son las ciencias y profesiones útiles para formar marinos, ingenieros, médicos, astrónomos y cosmógrafos.

José Gaspar Melchor de Jovellanos nació en Gijón, Asturias. Licenciado en derecho canónico, uno de los ilustrados españoles de finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX, propuso la explotación de las minas de carbón de Asturias y su transporte por carretera a Gijón, donde será transportado por los bajeles a otras regiones. Su plan fue instaurar un instituto con el fin de formar los mineros para trabajar en las minas y los Pilotos para operar los buques que transportaran el carbón a otras regiones. La Universidad de Oviedo se opuso a la creación del instituto, alegando su capacidad para realizar la enseñanza de los jóvenes en esas especialidades. Jovellanos alegó la incompatibilidad con lo que se debía enseñar en el instituto, ya que en la Universidad, el escolasticismo predominaba en su concepción de la pedagogía y logró que se fundara el Instituto

Asturiano de Náutica y Mineralogía, en Gijón, en una casa propiedad de su hermano Francisco, que fue su primer director; las clases comenzaron en enero de 1794.

En el Instituto Asturiano de Náutica y Mineralogía estudió José Tomás Boves, el primer caudillo de la democracia venezolana, según señalamiento de Juan Vicente González en su libro “Biografía de José Félix Ribas”. Boves estudió en el período comprendido de enero de 1794 a 1798, graduándose de pilotín. Uslar Pietri escribe lo siguiente de Boves:

Cuando llega a los albores de la adolescencia, la madre decide que ha de ser piloto, carrera que no desagrada del todo al joven Bobes. Tiene apenas once años cuando entra en el recién inaugurado “Real Instituto Asturiano”. Forma parte del grupo de los primeros 60 alumnos. Era un 7 de enero de 1794. Sus estudios de “pilotín” duran cuatro años, los dos primeros los pasa en una especie de preparatoria entrando realmente a cursar náutica en 1796, estudios éstos que termina en 1798, a los dieciséis años de edad. (Uslar Pietri, Juan: Historia de la rebelión popular de 1814).

La educación y la navegación de cabotaje en el ocaso del siglo XVIII

La educación en las provincias venezolanas a finales del siglo XVIII presentaba un cuadro desolador. El historiador Leal dice de la educación en Margarita, lo siguiente:

El gobernador José de Matos en cumplimiento de los deberes de su cargo, visitó la isla de Margarita en julio de 1766 y llegó a la siguiente conclusión “...se requería la fundación de estudios de latinidad, teología y filosofía en los dos conventos de los dominicos, y un maestro de leer, escribir y contar, con 125 pesos de sueldo anual y una casita para el maestro que tenga su escuela que costaría de trescientos a cuatrocientos pesos. (Leal, Ildefonso: Nuevas crónicas de Historia de Venezuela).

Analizando lo antes indicado, se deduce que en Margarita no existía para ese momento, ninguna escuela para enseñar a leer, escribir y contar a los niños margariteños.

Leal dice de los maestros de Caracas:

Por lo común, el cargo de maestro era solicitado y ejercido en Caracas y en el resto de América hispánica por barberos, zapateros, músicos, artesanos o milicianos fracasados, gente en fin que abandonan esas ocupaciones ya por su avanzada edad o por parecerles poco lucrativas, o porque querían probar mejor suerte en la enseñanza de la cartilla. Prueba elocuente de esto, es lo que informaba en 1786 al Cabildo de Caracas, el maestro José María de Buñuelos: Da lástima decía ver las escasas escuelas de formalidad que hay en una ciudad tan ilustre y populosa como Caracas; pues todas las demás se reducen a barberías, zapaterías, peluquerías y otras tiendas de oficios mecánicos, incompatibles con un ministerio de la primera atención de todas las repúblicas. Y en 1794, don Simón Rodríguez señalaba que la enseñanza primaria de Caracas no tiene la estimación que merece, pocos conocen su utilidad, todos se consideran aptos para desempeñar el magisterio y muchos estimaban que cualquier libro, cualquier pluma, tintero o papel que un niño lleva a la escuela, es suficiente para recibir la instrucción primaria. Las escuelas

de Caracas en vísperas de la Independencia, según Rodríguez funcionaban en completa anarquía. (Leal, Ildefonso: Nuevas crónicas de Historia de Venezuela).

El historiador Leal en su discurso en la Academia Nacional de la Historia en 1971, por motivo de su ingreso como miembro de número, expuso lo siguiente:

Ya en la segunda mitad del siglo XVIII, la enseñanza en Venezuela comienza a liberarse del patrón escolástico. En lugar de la teología y del derecho, se reclama el aprendizaje de ciencias y oficios útiles, en vez del latín, se exige que la instrucción se imparta en castellano, y en sustitución de la filosofía aristotélica tomística, se pide la divulgación de las doctrinas de Descartes, Condillac, Newton, etc. Hasta el Real Consulado de Caracas llega este nuevo fermento ideológico, pues sus miembros se ocupan aunque sin éxito, de fundar en 1790 una Academia de Matemáticas, de leer el diccionario de agricultura, del abate Rozier y de erigir en el puerto de La Guaira una Escuela Náutica. (Leal, Ildefonso: Discurso de ingreso como miembro de número de la Academia Nacional de la Historia, 1971).

En la navegación de cabotaje finalizando el siglo XVIII, los indígenas marinos ya tenían mucha usanza en el arte de la navegación, como queda demostrado por el siguiente relato de Humboldt de su navegación de Cumaná a La Guaira a finales del mes de noviembre de 1799:

El barco que nos condujo de Cumaná a La Guaira era uno de los que hacen el comercio entre las costas y las islas Antillas. Por ese trayecto se paga 120 pesos disponiendo del barco entero. Tienen estos treinta pies de largo y no más de tres pies de altura en la borda; no tiene cubierta, y su carga es por lo general de doscientos cincuenta quintales, aunque la mar sea muy agitada desde el cabo Codera hasta La Guaira, y aunque el barco lleve una enorme vela triangular bastante peligrosa para las ráfagas que salen de las gargantas de las montañas, no hay ejemplo desde hace treinta años, de que alguno de estos barcos se haya ido a pique en el trayecto de Cumaná a las costas de Caracas. Tal es la habilidad de los pilotos guaiqueríos, que los naufragios son rarísimos aun en los frecuentes viajes que hacen de Cumaná a Guadalupe o a las islas danesas, rodeadas de rompientes. Estas navegaciones de 120 a 150 leguas por la mar libre, perdida la vista de las costas, se ejecutaban en barcos descubiertos, al modo de los antiguos, sin observación de la altura meridiana del sol, sin cartas de marear, casi siempre sin brújula. El piloto indio se dirige de noche por la estrella polar, y de día por el giro del sol y por el viento, que él supone poco variable. (Humboldt, Alejandro: Viaje a las regiones Equinocciales del Nuevo Continente).

Estas palabras escritas por Humboldt, contradicen el mal concepto de los conquistadores cuando consideraban a los indígenas, humanos disminuidos e irracionales; por el contrario, el indígena marino demuestra conocimientos, vivencias, hábitos en el arte de navegar por la costa venezolana y las islas del mar Caribe.

Albores del siglo XIX

En la primera década del siglo XIX, en la Capitanía General de Venezuela se efectuó un tráfico marítimo que comunicaba las diferentes provincias que luego serían el actual territorio nacional; existió una gran cantidad de puertos a lo largo de la franja costera, Gibraltar y Maracaibo en el lago de Maracaibo, La Vela de Coro, Borburata, Puerto Cabello, La Guaira, Barcelona, Cumaná, Pampatar, en la isla de Margarita, Angostura en el río Orinoco y muchos puertos pequeños en el lago de Maracaibo, en la franja costera de las provincias y en los ríos navegables, como el río Yaracuy, Tuy, Catatumbo, Neverí, Apure, Orinoco y otros. Todos estos puertos en su gran mayoría, no poseían ningún tipo de instalaciones portuarias; eran los lugares más favorables desde el punto de vista geográfico para que llegaran las embarcaciones y realizaran las actividades de embarque y desembarque de pasajeros, carga y descarga de mercancías. En general, no existió ningún tipo de camino que permitiera pasar una carreta. Se utilizaba mucho la mula como medio de transporte. La comunicación entre Caracas y La Guaira se hacía a través de varias trochas o senderos, por donde pasaban las mulas y otros animales. Las personas realizaban el viaje a pie o en mula, burro o caballo; los más privilegiados usaban un palanquín, que era una silla llevada a hombro por cuatro esclavos a través de la montaña. Se construían pequeñas embarcaciones como la canoa, barcaza, balandra, goleta, y otros tipos de veleros.

Entre los marinos venezolanos de esta época se encontraba el futuro general en jefe de los ejércitos de la República, Manuel Piar, el cual era propietario y capitán de varios bajeles que realizaban viajes entre las provincias venezolanas y las Antillas. Herrera Luque sobre esto escribe de Piar:

El día en que compró su tercera barca carguera, con las que comerciaba a todo lo largo del litoral venezolano. Poseía un airoso velero de treinta pies de eslora, al que Brión, por hacerlo rabiarse, llamaba goleta grande (...) sin objetivos comerciales definidos, ya que sólo le interesaba andar y vivir sobre los caminos del mar, su vida, como la del holandés errante, se transformó en un incesante navegar. De Curazao iba a La Guaira; de allí a Cumaná. Luego de pasar tres días zarpaba hacia Trinidad y Barbados, donde tenía amigos de sus tiempos de estudio en aquellas islas. Uno de sus sitios preferidos era Granada (...) a veces se detenía en San Thomas, Puerto Rico y la Habana y finalmente en Santo Domingo. (Herrera Luque, Francisco: Manuel Piar caudillo de dos colores).

La población venezolana comenzando el siglo XIX, podría haber alcanzado unos 780.000 habitantes de acuerdo a Alejandro Humboldt, conformados por blancos peninsulares, canarios, criollos, pardos, indios y negros. Según lo indicado en la Gran Enciclopedia de Venezuela, las principales ciudades eran Caracas con 39.000 habitantes, Maracaibo con 20.000 habitantes, Cumaná con 11.300 habitantes, Barcelona con 10.200 habitantes; la expectativa de vida del venezolano era de 30 años muy similar a la de los ingleses y franceses que era de 34 años.

Las condiciones de las vías terrestres que comunicaban Caracas con Cumaná comenzando el siglo XIX eran desastrosas. Eran caminos creados por los indígenas a través de los años y antes de la llegada de los europeos, se necesitaban hasta nueve días para ir de

Caracas a Cumaná; fue el mismo camino usado por Bolívar y la población de Caracas en el año de 1814, huyendo de las tropas de Boves. El medio de transporte más usado fue la mula; en el verano estos caminos desaparecían bajo las aguas. Humboldt confirmó esta apreciación cuando dice:

La vía terrestre de Cumaná a Nueva Barcelona, y de aquí a Caracas, está más o menos en el mismo estado que antes del descubrimiento de América. Es preciso luchar con los obstáculos que oponen un terreno fangoso, bloques de peñas esparcidos y la fuerza de la vegetación: Hay que dormir a la intemperie, pasar los valles del Unare, del Tuy y del Capaya, atravesar torrentes que crecen rápidamente a causa de la proximidad de las montañas. (Humboldt, Alejandro: Viaje a las regiones Equinocciales del Nuevo Continente).

Sobre la ciudad de Barcelona en la época del gobernador de la provincia de Cumaná, brigadier don Vicente Emparan en la primera década del siglo XIX, escribe Leal que no existió una escuela pública de primeras letras, como se lee en el siguiente relato:

Pero lo más doloroso y sensible es, que no hay una escuela pública de primeras letras, y pasan los padres de familia por la incomparable pena de que sus hijos aprendan a leer y a escribir imperfectamente, porque las instrucciones las toman los niños de cualquiera, que por favor, se dedica a darlas. No hay una clase de latinidad ni de moral, y este es el origen de que un pueblo tan numeroso se encuentre con tan pocos operarios ni con personas de conocimientos regulares, al paso que la juventud abunda de talentos. Y los pocos que se han logrado, es porque sus padres han tenido proporciones de enviarlos a Caracas y sostenerlos en aquella universidad, cuya conducta no siguen todos aunque tengan los mismos medios, temerosos del extravío, a que los exponen fuera de casa. (Leal, Ildefonso: Nuevas crónicas de Historia de Venezuela).

La ciudad de Cumaná en 1807 presentaba la misma situación que Barcelona, Leal escribió lo siguiente:

Esta ciudad no tiene ningún establecimiento público para la educación de la juventud. En tal estado de cosas, es de sorprenderse encontrar algunos conocimientos entre sus habitantes (...).es raro que se les envíe a Europa para su educación. Los más ricos la reciben en Caracas, y la mayoría en casa de maestros de escuelas donde aprenden gramática castellana, cálculo, primeros elementos de geometría, dibujo, un poco de latín y música. (...) Tienen por lo general inclinación por los negocios. Unos ejercen las artes mecánicas, otros el comercio. Sienten gran gusto por la navegación. Van a comerciar a las colonias de las naciones vecinas, y por su actividad y economía hacen con pequeños capitales ganancias considerables. (Leal, Ildefonso: Nuevas crónicas de Historia de Venezuela).

Este comentario de Leal manifiesta la inclinación de los orientales por la navegación, la cual aprendieron de los marinos indígenas y mestizos, así como las prácticas cotidianas de la navegación por las Antillas y las costas venezolanas.

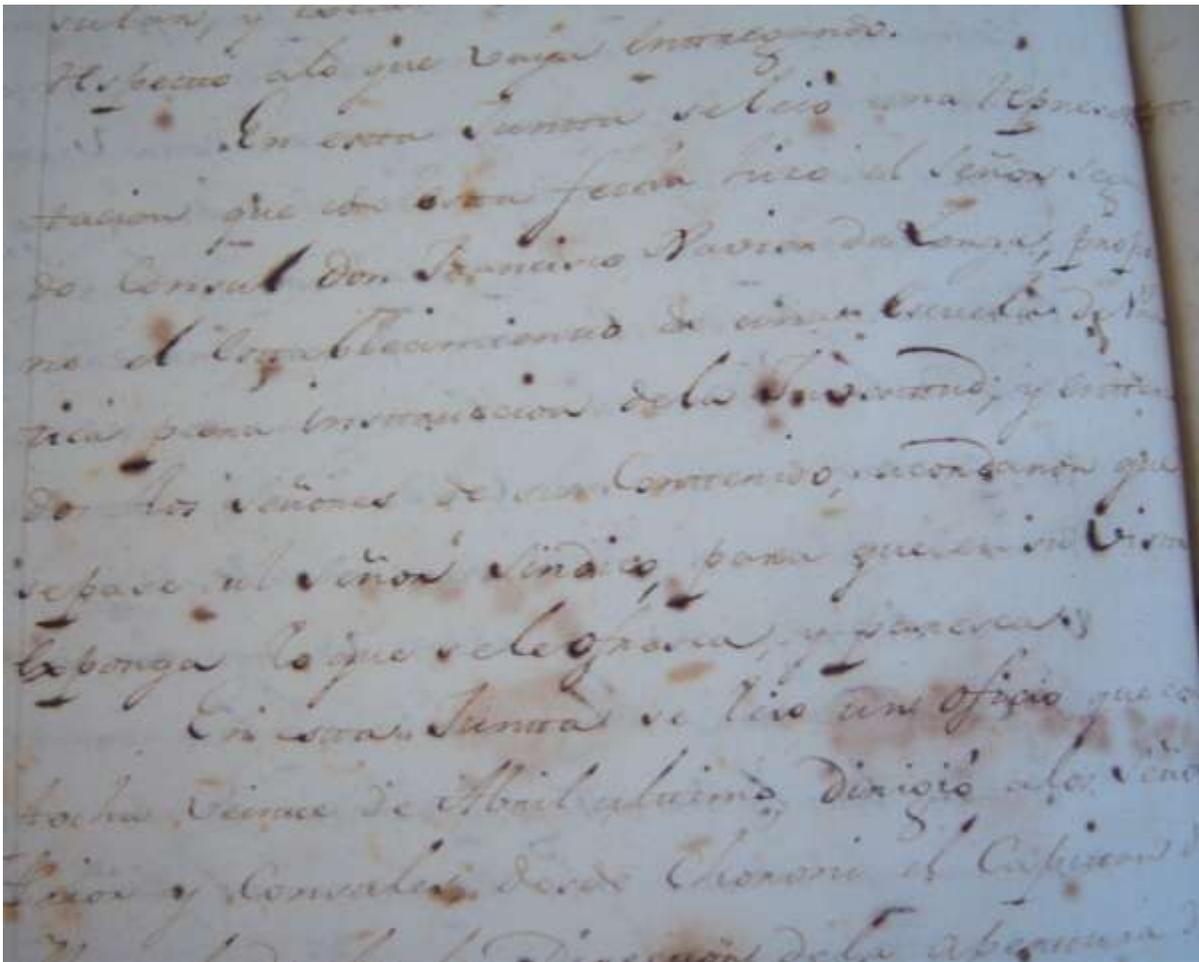
Propuesta para establecer una Escuela Náutica en el año 1802

El imperio español en la primera década del siglo XIX navegaba por un mar de tormentas; es el caso de sus frecuentes guerras con Inglaterra. En la guerra de 1797 a 1802 se pierde la isla de Trinidad que fue una provincia venezolana y pasó al poder de los ingleses. Se logró una corta paz y comenzó otra guerra con los ingleses que va de 1804 hasta 1808 cuando terminó la guerra y comenzó otra, esta vez unidos con los ingleses contra los franceses que habían invadido a España.

En la Junta de Gobierno del Consulado del 10 de mayo del año de 1802, el Segundo Cónsul del Real Consulado de Caracas Francisco Javier de Longa planteó que se estudiara la posibilidad de fundar una Escuela Náutica en esta ciudad para ilustrar a la juventud. En las Actas del Consulado se lee la petición de Longa:

En esta Junta se leió una representación que con esta fecha hizo el señor segundo Cónsul Don Francisco Javier de Longa donde propone el establecimiento de una Escuela Náutica para instrucción de la juventud, y enterados los señores de su contenido, acordaron se pase al señor Síndico para que en si exponga lo que se le ofrezca y parezca. (Archivo General de la Nación: Tomo 2528. Archivo Nacional. La Colonia. Real Consulado. Actas 1801-1803, volumen 102, folio 79).

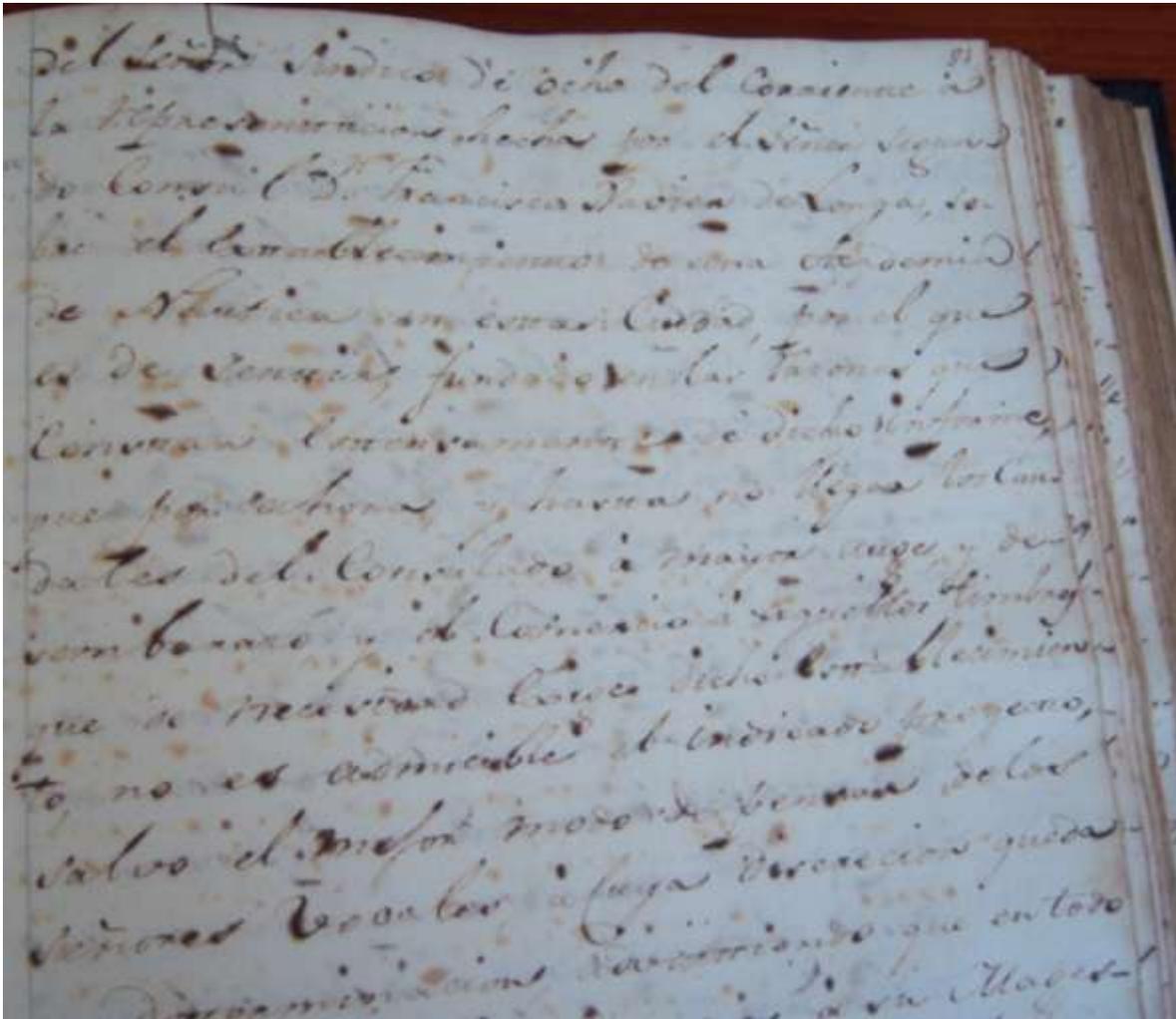
Francisco Javier de Longa propuso crear una Escuela Náutica el 10 de mayo de 1802



En reunión de la Junta de Gobierno del Real Consulado de fecha 11 de junio de 1802, se discutió el informe presentado por el Síndico en respuesta a la propuesta del Segundo Cónsul Javier de Longa para instaurar una Escuela Náutica, y propuso no fundar la Escuela Náutica por no tener suficientes fondos el Consulado. La Junta acordó aprobar lo indicado por el Síndico e informar al Rey este acuerdo. En las Actas del Real Consulado se lee lo acordado por la Junta:

Del señor Síndico de ocho del corriente a la representación hecha por el señor segundo Cónsul Don Francisco Javier de Longa, sobre el establecimiento de una Academia de Náutica en esta ciudad, por el que es de sentido fundado en las razones que consta en los vasamentos de dicho informe que por ahora y hasta no llegar los caudales del Consulado a mayor auge y desembarazo y el comercio a aquellos (...), que de necesidad cargue dicho establecimiento, no es admisible el indicado proyecto salvo el mejor modo de pensar de los señores vocales á cuya discreción queda su determinación asumiendo que en todo caso se debe dar cuenta a su magestad para que siendo de su real agrado lo apruebe y mande, y culminado el asunto con toda la atención que exigen cosas tan interesantes y conociendo la Junta lo solido de los fundamentos con que apoya el señor Síndico su informe para oponerse al citado establecimiento, se acordó que se suspenda por ahora. (Archivo General de la Nación: Tomo 2528. Archivo Nacional. La Colonia. Real Consulado. Actas 1801-1803, volumen 102, folio 91).

Junta de Gobierno del Real Consulado acordó no fundar la Escuela Náutica



Continuación del acuerdo de la Junta de Gobierno del Real Consulado

que de mérito...
no es admisible el indicado...
salvo el mejor modo de...
Señor Vocablo a cuya discreción queda...
su determinación...
cuyo se debe dar cuenta a su Magestad...
tad, para que...
do lo apruebe y mande, y le comencado el...
desempeño con toda la...
lora tan...
ta, lo salido...
labora el Señor Vindico...
oboncare al Ciudadano...
de que ve...
... el Oficio

El 23 de julio de 1786, Francisco Javier de Longa aparece como comerciante en un cuadro elaborado por Manuel Nunes Dias en su libro “El Real Consulado de Caracas”; dicha referencia se muestra en la próxima imagen. Fue Consiliario de la primera Junta de Gobierno del Consulado, elegido segundo Cónsul en 1795 y 1796, primer Cónsul en 1797, segundo Cónsul en 1802, primer Cónsul en 1803, Consiliario en 1810. Longa representó los intereses de la burguesía marítima, que necesitaba formar los pilotos para navegar en los bajeles que realizaban viajes a la metrópoli y evitar así el envío de jóvenes a España a estudiar Náutica.

Por comentar algunos ejemplos de venezolanos que realizaron estudios en ciencias náuticas en España, se puede citar a Felipe Santiago Esteves, que estudió Náutica y pilotaje entre los años 1795-1799, regresó a la provincia y se dedicó a la navegación comercial, luego pasó a luchar en la guerra de Independencia. Otro caso, es el de José Tomás Machado, que estudió Ciencias Matemáticas y Náuticas también en España y en 1810 en Angostura abrazó la causa de la revolución (Fundación Polar: *Diccionario de Historia de Venezuela tomo II*).

2º Cónsul Francisco Javier de Longa fue funcionario del Real Consulado de Caracas

278 PUNTES PARA LA HISTORIA COLONIAL DE VENEZUELA

PRIORES Y CONSULES DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA
MERCANTIL (1793-1810)

C A R G O S

AÑOS	PRIOR	1er. CONSUL	2º CONSUL	ANOTACIONES
1793	Conde de Tovar	Juan José Mintegui	Nicolás del Toro	Nombrados por Carlos IV
1794	Conde de Tovar	Juan José Mintegui	Nicolás del Toro	
1795	Conde de Tovar	Juan José Mintegui	<u>Francisco Javier de Longa</u>	Instauración del régimen electoral
1796	Conde de Tovar	Juan José Mintegui	<u>Francisco Javier de Longa</u>	(27-10-1795)
1797	Juan José de Echenique	<u>Francisco Javier de Longa</u>	Francisco de Zulueta	Juan Bernardo Larrain (Suplente del 2º Cónsul en ejercicio).
1798	Juan José de Echenique	Francisco de Zulueta	José Joaquín de Ansa	J. B. Larrain (Suplente del
1799	Juan Javier Mijares de Solórzano	José Joaquín de Ansa	Fernando Key Muñoz	1er. Cónsul en ejercicio).
1800	Juan Javier Mijares de Solórzano	Fernando Key Muñoz	Nicolás del Toro	<u>Miguel I. Sanz</u> (Suplente del Prior en ejercicio)
1801	Vicente Linares	Nicolás del Toro	Pedro Ignacio Aguerrevere	
1802	Vicente Linares	Pedro Ignacio Aguerrevere	<u>Francisco Javier de Longa</u>	Gabriel de Ponte (Suplente del 2º Cónsul en ejercicio)

El Apostadero de Marina

En el año de 1804, el Rey fundó el Apostadero de Marina de Puerto Cabello que dependía del Ministerio de Marina de España, sustituyendo el Resguardo Marítimo que dependía del Capitán General y del Intendente. Llegó en mayo de ese año a Puerto Cabello el comandante del Apostadero el Brigadier de la Real Armada Agustín de Figueroa con el bergantín Argos y el balaúx Zeloso. Figueroa le dirigió una comunicación al Capitán General Guevara Vazconcelos diciendo:

Ayer he dado fondo en este Puerto con solo los buques bergantín Argos y Balaux Zeloso, de los que su Majestad ha destinado para formar el Apostadero y Guardacostas de la Provincia y costas de Venezuela, cuyo encargo se ha dignado confiarme: y lo aviso a V.S. para su inteligencia y que me comunique sus ordenes y para el total desempeño de mi obligación. (Archivo General de la Nación: Gobernación y Capitanía General, tomo, CXLIV, 1804).

Los buques del Apostadero fueron construidos en Pasaje, España, por Real Orden que fue expedida en San Ildefonso el 10 de agosto de 1800. El costo de los buques fue pagado por la Real Hacienda y ayudado con aportes del impuesto de avería del Real Consulado de Caracas como el historiador Nunes Dias dice:

*Vale la pena destacar, además, la sangría del fondo consular en cierta cantidad para ayudar a la Real Hacienda a adquirir y mantener dos bergantines artillados con 20 cañones para escoltar los “registros” hasta España en una época en que los ladrones de mar operaban libremente en la amplitud oceánica. (Nunes Dias, Manuel: *El Real Consulado de Caracas. 1793-1810*).*

En 1809 la metrópoli ordenó el regreso a España de estos buques con los oficiales navales del Apostadero de Puerto Cabello, para reforzar a la Real Armada en su lucha contra Napoleón. La Junta de Gobierno del Real Consulado se opuso a esta orden, alegando que esos buques fueron comprados con recursos del impuesto de avería perteneciente a los comerciantes y hacendados; el Capitán General Vicente Emparan aceptó ese alegato, quedándose los buques en Venezuela; los militares regresaron a España en buques mercantes.

La libertad de Comercio

El bloqueo naval de los ingleses a la costa venezolana por la guerra entre los años 1804-1808 fue muy intenso, a causa de que la flota de guerra española no estaba en capacidad de enfrentarse a la flota inglesa; no tenía suficientes buques por las siguientes razones: primero, habían suspendido desde 1778 la construcción de buques de guerra por falta de recursos económicos y segundo, la pérdida de buques de guerra en la batalla naval de San Vicente en 1801 y Trafalgar en 1805. Francisco de Miranda en 1806 fracasó en su intento de invadir a Venezuela y dos de sus goletas fueron apresadas por los bergantines Argos y Zeloso del Apostadero de Marina de Puerto Cabello. Los hacendados y comerciantes ayudaban económicamente al Capitán General Manuel Guevara y Vasconcelos y al Intendente Juan Vicente de Arce en su guerra contra Miranda. Los

mantuanos y comerciantes a través del Ayuntamiento de Caracas y el Real Consulado manifestaron al Capitán General y al Intendente las grandes pérdidas económicas ocasionadas por el bloqueo de los ingleses y la fracasada invasión de Miranda y obtienen de las autoridades la libertad de comercio con países amigos y neutrales en junio de 1806, llegando así a los puertos venezolanos los buques americanos, daneses, suecos y holandeses. Posteriormente, la metrópoli permitió la libertad de comercio.

Lucena Salmoral comenta la libertad de comercio así:

Los gastos de defensa habían consumido los fondos del erario y a mediados de 1806 el Capitán General volvió a solicitar ayuda económica al Intendente para el sostenimiento de las milicias porque estaba convencido de que Miranda intentaría otra invasión después de la experiencia de abril. Arce argumentó que no había dinero al no haber comercio y que la única forma de obtenerlo era abrir Venezuela a los buques de las naciones amigas y neutrales. Don Manuel Guevara de Vasconcelos comprendió que era la única solución posible. Convocó una Junta de Gobierno el 25 de junio en la que se decidió otorgar la citada libertad. El tema estaba en el ambiente, pues también el 25 de junio el Ayuntamiento de Caracas y el Consulado habían solicitado lo mismo. (Lucena Salmoral, Manuel: Características del comercio exterior de la provincia de Caracas durante el sexenio revolucionario. 1807-1812).

Don Manuel Guevara de Vasconcelos murió en octubre de 1807 y fue sustituido por Juan de Casas, que en común acuerdo con el Intendente Vicente de Arce, continuó el comercio con los buques de las naciones amigas y neutrales.

La invasión de Napoleón a la península Ibérica

Napoleón Bonaparte decretó un bloqueo marítimo a Inglaterra, Portugal no cerró sus puertos a los buques ingleses y a finales de 1807, Napoleón decidió la invasión de Portugal y obtuvo el permiso del Rey de España Carlos IV para pasar las tropas francesas por los caminos españoles. La familia real portuguesa huyó a Brasil para evitar su captura por los franceses, que invadieron todo el país.

En el mes de marzo de 1808 sucedieron varios acontecimientos en España como la revuelta en Aranjuez, cuando el favorito de la reina, Manuel Godoy, fue obligado a dimitir y es preso, luego sustituido por Francisco Saavedra, que fue Intendente en Venezuela en el período 1783-1791. El Rey Carlos IV fue forzado a abdicar a favor de su hijo el Príncipe de Asturias, siendo el nuevo Rey de España, acogiendo el nombre de Fernando VII. La opinión de Napoleón Bonaparte de España era desfavorable como lo escribe el escritor Gallo:

País de monjes y curas, que precisa una revolución. La corona de España ha pertenecido desde Luis XIV a la familia que reinaba en Francia, añade, es por lo tanto, uno de los hermosos legados del gran Rey. Y el emperador ha de recibir su herencia completa; no debe ni puede renunciar a ninguna parcela. (Gallo, Max: Napoleón).

Napoleón Bonaparte en mayo, reunió a la familia real española en la ciudad francesa de Bayona, donde logró que Fernando VII abdicara a favor de su padre Carlos IV y a su vez, este abdicara a favor de José Bonaparte, hermano mayor de Napoleón. Desde este momento, los reyes de España quedan detenidos en Francia y José Bonaparte, Rey de España. En mayo de 1808, el pueblo de Madrid se rebeló contra Napoleón y es fuertemente reprimido, luego se formaron las Juntas de Gobierno en varias regiones de España y una Junta Central Gubernativa en Sevilla para defender al Rey depuesto. A partir de estos hechos, España e Inglaterra firmaron la paz, tropas inglesas entraron a España y comenzó la guerra contra Francia.

El pueblo español luchó contra los franceses. El Rey Fernando VII vivió en Francia bajo la protección de Napoleón en el palacio de Valencay. Los ingleses hicieron intentos para liberarlo, pero el Rey los rechazó como lo escribe la historiadora Bohórquez:

De documentos oficiales franceses publicados en The Times el 7 de mayo de 1810. De acuerdo a estos documentos, el rey español no solamente se había negado a abandonar el palacio de Valencay, donde se encontraba confinado, sino que incluso había denunciado esta tentativa británica ante las autoridades francesas. (Bohórquez M, Carmen: Francisco de Miranda).

La conjura de los Mantuanos

En las provincias venezolanas se conocieron los hechos acaecidos en la metrópoli; los venezolanos manifestaron su rechazo a Napoleón y trataron de formar una junta similar a la de Sevilla. El 24 de noviembre de 1808, los mantuanos le presentaron al Capitán General Juan de Casa, un documento, solicitando la formación de una Junta de Gobierno, firmado por las siguientes personas: Conde Tovar, Marqués del Toro, José Félix Ribas, los hermanos Tovar, Antonio Fernández de León, y otros hacendados y comerciantes. El Regente interino de la Real Audiencia Joaquín de Mosquera y Figueroa, mandó a prisión a los firmantes y les abrió causa penal. Antonio Fernández de León fue enviado preso a España en diciembre de ese año. En el mes de abril de 1809, la Real Audiencia de Caracas emitió una sentencia absolutoria a favor de los implicados en los sucesos de noviembre de 1808, quedando todos liberados de responsabilidad penal. Antonio Fernández de León regresó de España con el título nobiliario de Marqués de Casa León.

El profesor López Bohórquez escribe lo siguiente de esta conjura:

La llamada conjuración de los mantuanos de Caracas de 1808 representa, en el contexto de las rebeliones, insurrecciones y motines pre-independentistas, la actitud política de la oligarquía criolla venezolana más vinculada con el movimiento separatista de Venezuela iniciado el 19 de abril de 1810, en tanto la mayoría de los involucrados fue la encargada de realizar, más adelante, la sustitución de las autoridades coloniales y la organización del Estado de la naciente República. (López Bohórquez, Alí Enrique: El rescate de la autoridad colonial en Venezuela).

Los Buques americanos en La Guaira

Las flotas mercantes inglesa y norteamericana dominaron el tráfico marítimo internacional de Venezuela, ocasionando la queja de los comerciantes venezolanos ante el Consulado, en un documento enviado al Real Consulado en marzo de 1809, donde el comandante militar y civil de La Guaira exteriorizó los perjuicios ocasionados al comercio y a la marina mercante nacional, por los buques americanos que llegaban a este puerto. En Acta del Real Consulado de fecha 10 de marzo de 1809 se lee:

En esta Junta se leyó un oficio que con fecha 2 del corriente dirigió a los Señores Prior y Cónsules el S. capitán General acompañado original el oficio del 16 de febrero anterior pasó á su Señoría el S. Comandante de la Guaira que también se leyó relativo al perjuicio que recibe el comercio y la marina mercante nacional con la admision en aquel puerto de los buques americanos que llegan en lastre que después de haber vendido sus cargamentos de comprar de víveres y efectos en las colonias amigas extranjeras, ó enemigas á fin de que este Real Consulado le exponga que se le ofrezca y se acordó visto pasarlo al Sindico para su estudio. (Archivo General de la Nación Actas del Real Consulado. La Colonia 1808-1813, tomo n° 2531).

Carta del comandante de La Guaira presentando quejas de los comerciantes de los perjuicios al comercio y a la marina mercante ocasionados por los buques americanos

En una Junta celebrada una R.^a M.^a expedida en Aranjuez a 11 de Mayo de 1808
 y comunicada al Sr. Teniente Gobernador y Consulado por el Sr. D. Juan de
 Saavedra Secretario de Estado del Despacho Universal de Hacienda e Indias
 por la q.^{ta} y acuse q.^{ta} se habia participado los terminos y condiciones
 especificas que se comunicaron a la Compañia del Muelle que era de la Compañia de Indias
 para q.^{ta} se procurase por todos los medios posibles disminuir el pago de
 la Compañia, en atencion a la urgente necesidad que tiene este por la cantidad
 de dinero que ha sufrido durante la guerra; y se acordó q.^{ta} se diese cumplimiento
 a lo que se acordó en el Sr. D. Juan de Saavedra, que se acuerde en el libro de cuentas
 de la Compañia y se archive el original.

En una Junta celebrada una R.^a M.^a que con fecha 2. del Cor.^{to} de Indias
 Sr. Teniente Gobernador y Consulado del Cap.^{to} General acompañando original de lo que se acordó
 en la Junta anterior para q.^{ta} se acordase al Comandante de la Marina, q.^{ta} tambien se acordó
 para q.^{ta} se acordase al Com.^{to} y la Marina mercante unanimes con la Compañia
 para q.^{ta} se acordase a los buques Americanos que llegan en la Compañia, que se acordase
 de haber estado en la Compañia, ya de armas como de viveres y otros en la
 Compañia para q.^{ta} se acordase a los enemigos, q.^{ta} se acordase a los buques
 que se acordase; y se acordó q.^{ta} se acordase.

Solicitud de creación de una Escuela Náutica en el año 1809

El Brigadier Vicente Emparan fue nombrado Capitán General y Vicente Basadre, Intendente de Ejército y Real Hacienda por la Junta Suprema de Sevilla y llegan acompañados por el Coronel Agustín García y el Coronel Fernando del Toro al puerto de La Guaira en marzo de 1809, como se lee en la Gazeta de Caracas:

Guaira, 17 de Marzo—Han arribado a este puerto con varios buques mercantes los navíos de S.M. el Leandro y San Ramón, y en ellos EL SR. CAPITAN GENERAL DE ESTAS PROVINCIAS Brigadier D. Vicente Emparan el SR. INTENDENTE D. Vicente Basadre, y los señores Coroneles Agustín García y D. Fernando del Toro. (Gazeta de Caracas: viernes 19 de mayo de 1809, tomo I, n° 40).

Vicente Emparan tomó posesión de su cargo de Capitán General el 19 de mayo de 1809, luego tomó posesión el Intendente Vicente Basadre. Emparan nombró al Coronel Fernando del Toro Inspector General de Milicias de la Capitanía General de Venezuela. El Coronel Fernando del Toro era hermano del Marqués del Toro, Coronel del batallón de las milicias disciplinadas de los valles de Aragua, acantonados en el cuartel de la Misericordia en Caracas.

Vicente Emparan, militar de origen vasco, hizo su carrera a bordo de buques de guerra; fue Gobernador de la Provincia de Cumaná entre 1792 y 1804, su mandato de corte liberal, fue motivo de frecuentes enfrentamientos con el Intendente Esteban Fernández de León. Sus ideas eran de poseer una marina mercante fuerte y el libre comercio para combatir el contrabando. Durante su gobierno desde mayo de 1809 hasta el 19 de abril de 1810, continuó con la política de sus antecesores de permitir el comercio con los buques de países amigos y neutrales, sin el consentimiento de las autoridades metropolitanas. Muy amigo del Comandante de las Milicias, Fernando del Toro, se acogió a la tesis del Real Consulado de no retornar el bergantín Argos y el balaux Zeloso a España. Es depuesto y expulsado de la Provincia de Caracas con otros funcionarios españoles luego de los sucesos del 19 de abril de 1810.

Bracho Palma escribe lo siguiente de Emparan:

*Como gobernador, Vicente Emparan fue eficiente y querido por la población, ésta había solicitado a la Corte que continuara al frente de Cumaná. Su concepto del dominio del mar partía del principio de la formación de una marina mercante poderosa, y la apertura comercial para evitar el desgaste de energía en la persecución del contrabando. (Bracho Palma, Jairo A: *La Defensa Marítima en la Capitanía General de Venezuela 1783-1813*).*

A finales de septiembre de 1809 llegó al puerto de La Guaira a bordo de la corbeta de S.M. la Paloma, el Capitán de Fragata Juan Tíscar, comandante del Apostadero de Marina de Puerto Cabello. En la Gazeta se lee:

En la corbeta de S.M. la Paloma han llegado á esta Provincia el Capitán de fragata D. Juan Tíscar, Comandante del Apostadero de Puerto Cabello; el Teniente de Fragata D.

Antonio Osorio, el Alférez de navío D. Joseph de Tíscar, y D. Francisco Sacanini en clase de Ministro, destinados al mismo Apostadero. (Gazeta de Caracas: viernes 29 de septiembre de 1809, tomo I, n°64).

En la Junta de Gobierno del Consulado del 10 de noviembre de 1809, se disertó un oficio de fecha 24 de octubre de 1809, del Capitán General Vicente Emparan, planteando la creación de una Escuela Náutica, con la ayuda del Capitán Juan Tíscar, Comandante del Apostadero de Marina de Puerto Cabello. En las Actas del Real Consulado se lee la solicitud del Capitán General y lo acordado por la Junta de Gobierno:

Art° 4to. Se leyó un oficio que con fecha veinte y quatro de Octubre último sugirió á los Señores Prior y Cónsules el S. Capitán General contraído á proponer el proyecto que se establezca una esqüela de Náutica; recomendando para el efecto al S.D. Juan Tíscar actual Comandante del Apostadero de Marina de Puerto Cabello, y ofreciendo ocurrir á S. por el Ministerio de Marina á fin de facilitar los auxilios necesarios para tan útil empresa, y se acordó se conteste a S. Señoría que habiendo dicho S. Comandante del Apostadero anteriormente á este Real Consulado en oficio de cinco del mismo Octubre contribuir con conocimientos a dicho establecimiento y este cuerpo penetrado de la utilidad y beneficios que deben resultar pidió a dicho Señor se sirviera comunicarle un plan de proyecto se estima conveniente esperar estos resultados para resolver en el asunto y que á S. Señoría las gracias por su celo y ofertas, asegurándole comunicarle los resultados que por su parte se sirva coadyuvar al logro de tan importante empresa. (Archivo General de la Nación Actas del Real Consulado. Colonia 1808-1813, tomo n° 2531, folio 79).

Capitán General presentó una propuesta para establecer una Escuela Náutica en octubre de 1809

terminación.

Art. 2.º Se leyó un of.º que con fha. veinte y quatro de Octubre último del
 año á los Señores Virrey y Consul, el S. Capitán general, con rumbo á proponer al S.º
 que se establezca una escuela de Náutica; recomendandop.º el efecto al S.º Juan Luis
 actual Comandante del Armador de Marina de S.º. Cabello, y ofreciendo servir á S.º. de
 por el Ministerio de Marina á fin de facilitar los auxilios necesarios q.º tan útil em-
 presa, y se acordó se contente á S.º. q.º habiendo S.º. el Comandante del Armador que
 anteriormente á este N.º. Comulado en of.º de cinco del mismo Octubre contribuyó con sus
 conocimientos á S.º. establecimiento, y este cuerpo penetrado de la utilidad y beneficio
 que debe resultar S.º. á S.º. Señor se sirviera comunicarle un plan del S.º.º.
 última convenientemente copiar este resultado para resolver en el asunto, y que se den
 á S.º. las gracias por sus celo y efectos, asegurándole comunicarle los resultados
 que por su parte se sirva coadyuvar al logro de tan importante empresa.

En la Junta de Gobierno del Consulado de fecha 20 de diciembre de 1809 se discutió un informe presentado por el Capitán Juan Tíscar y lo convenido por la Junta de Gobierno y se lee lo siguiente en las Actas del Real Consulado:

Artículo 6. Se leyó un oficio que con fecha veinte y tres de noviembre último dirigió á los Señores Prior y Cónsules el S. Comandante del Apostadero por el expone que la circunstancia de haber sido invadido Madrid por los franceses y hallarse ally el Deposito Hidrográfico fue causa de que en las Academias de Guardias Marinas variaren los métodos recurriendo á otros autores y que como en el plan de una esqüela Náutica que deve pasar á este cuerpo, en uno de los artículos mas asenciales el determinar los tratados que se han de seguir, se vé en la necesidad de consultar con el Director de Guardias Marinas de las tres academias, así este punto como otros de no menos importancia, para que el expresado plan tenga toda la perfección que los adelantamientos de las ciencias permiten aspirar hoy; y se acordó que la Junta queda enterada; que se le den las gracias, y se le diga que este Consulado espera que obtenidas que sean las noticias que ha pedido, se servirá proponerle el plan en los términos que indica. (Archivo General de la Nación: Actas del Real Consulado. Colonia 1808-1813, tomo n° 2531, folio 79).

Posterior a esta comunicación del Comandante del Apostadero, no se encontró ninguna otra información en las Actas del Real Consulado del referido proyecto para instalar una Escuela Náutica.

Junta de Gobierno del 20 de diciembre de 1809, artículo 6

rija á los Señores Virrey y Comisarios el Sr. Comandante del Apostadero, por el que se pide
 la manifestación de los inconvenientes que resultan de construir en la rada de la Guayra un
 muelle de Piedra, pidiendo que en aquel Apostadero no haya ningún oficial que
 tenga toda la experiencia que requiere el caso; pero que el Ingeniero Hidráulico
 D. Antonio Vaz del Departamento de Cadix, tiene toda la teoría y práctica necesaria
 para p.^o el desempeño de la obra, y que el Sr. Comandante de la rada acordará á consecuencia
 de lo que habiendo informado el Sr. Comandante que según el Sr. Vaz se hizo presente correspondiente
 á los Ingenieros del Excmo. la construcción de los muelles y no á los Hidráulicos por las
 diligencias, se acordó mandar este asunto para esta Junta, y que en ningún caso
 impida el Sr. Comandante de la rada que en el particular.
 Art.º 6.º Se lea un of.º que con fecha veinte y tres de Noviembre último di-
 rigió á los Señores Virrey y Comisarios el Sr. Comandante del Apostadero por el que expo-
 ne q. la circunstancia de haber sido invadido Madrid por los fran-

Continuación de la Junta de Gobierno del 20 de diciembre de 1809

como se hallare (allo el Depósito Hidrográfico, que causa de q^l en las Academias de
 Guardia Marina variaren las mareas aumentando á sus aguas, y que como en
 el plan de una cojieta científica que se da por a este Consejo, es uno de los artículos
 mas esenciales el determinar los métodos que se han de seguir, se vé en la necesidad
 de consultar con el Director de Guardia Marina de las tres academias, así este punto
 como con de un menor importancia, para q^d el expresado plan tenga toda la per-
 fección que en adelantamiento de las ciencias permiten aguirar hoy; y se acordó que la
 Junta queda enterada; que se le den las gracias, y se le diga q^d este Consulado espera
 que otrasidas que sean las noticias que ha pedido, se servirá proponerle el plan
 en los términos q^d indica.

At.º 7.º. Se leyó el informe q^d con of.º de hoy dió el S.º Comisario D.º Cortés
 Alachado en el expediente sobre el Derecho de la quebrada de Viriú en virtud de

CAPÍTULO III

Zarpe

Caracas antes de la Independencia

Caracas durante el período colonial incluyendo la Primera República, fue muy parecida a los pueblos de la provincia. Prevalcían la religión católica en todas las actividades de la ciudad, predominaban las construcciones religiosas como iglesias, conventos, ermitas; las celebraciones de fiestas religiosas se efectuaban durante todo el año, recordando los diferentes santos de acuerdo al calendario. Uslar Pietri escribe de la Caracas pre independencia, lo siguiente:

Caracas, durante la colonia, fue una ciudad triste, dormida, con poca actividad, como la mayor parte de las ciudades coloniales españolas. La religión controlaba los más pequeños detalles de la vida y todas las diversiones, si así pueden llamarse los entierros, las procesiones y las misas. (...) En los entierros se derrochaban toda la pompa de los ricos caraqueños; casi siempre se efectuaban de noche, y las cofradías acompañaban al difunto portando hachones y entonando oraciones. Los pobres tenían un entierro distinto. No eran aceptados dentro del templo, sino que debían permanecer a las puertas. (...) La gente pudiente llevaba una vida regalada, rodeados de negros esclavos y de comodidades. (...) El traje de los nobles, hasta finales del siglo XVIII, era elegante y rico. (...) En cambio, las clases desposeídas estaban trajeadas en harapos. Los esclavos que se fugaban de las haciendas de sus amos, desesperados por el mal trato recibido, eran reconocidos por el viejo traje que portaban. (Uslar Pietri, Juan: Historia Política de Venezuela).

El historiador Rojas comentó la vida del caraqueño de esa época así:

La vida caraqueña la sintetizaban, en pasadas épocas cuatro verbos que eran conjugados en todos sus tiempos; a saber: comer, dormir, rezar y pasear. El almuerzo se verificaba de ocho a nueve de la mañana; la comida de medio día a la una de la tarde; la siesta hasta las tres, y tras ésta la merienda: a los negocios se le concedían dos o más horas de la tarde, y según los paseos, visitas, etc, hasta las once o doce de la noche. A las siete de la noche casi todas las familias rezaban el rosario dirigido por el jefe de la familia, pues otras lo hacían a las tres de la tarde. (Rojas, Arístides: Orígenes venezolanos historia, tradiciones, crónicas y leyendas).

En la obra de Blanco y Azpurúa se dice lo siguiente de la población de Caracas:

Según las investigaciones de Humboldt, Roberto Semple y Manuel de Palacio en su "Compendio de las revoluciones de América" publicado en 1817, la población de la ciudad de Caracas en 1812, antes del terremoto del 26 de marzo era como de 50.000

almas. (Blanco, José Félix, y Azpurúa, Ramón: *Documentos para la historia de la vida pública del Libertador de Colombia, Perú y Bolivia, tomo III*).

Caracas en 1812, tenía una población de unos 50.000 habitantes. Las instituciones del gobierno de la provincia de Caracas se encontraban en esta ciudad. La Guaira era un pueblo sin Ayuntamiento que dependía del gobierno de Caracas, con una población aproximada de 3.700 habitantes y 4 comerciantes. La burguesía marítima en su gran mayoría residía en Caracas, conformada por 112 comerciantes: solamente bajaban al puerto para realizar sus negocios referentes a las actividades marítimas.

Para la conmemoración del Centenario del 19 de abril de 1810, el señor E. Mendoza elaboró un plano de la Caracas de 1810. Entre las principales casas de esa época identificamos las siguientes: la Casa del Real Consulado, que estuvo situada entre las esquinas de Veroes y San Mauricio (Santa Capilla), propiedad del Conde de Tovar y alquilada al Consulado. El Conde de Tovar vivía en la esquina de Carmelitas. El Capitán General y el Intendente vivieron en casas alquiladas entre las esquinas de Gradillas y Sociedad. La Imprenta de Juan Baillío se ubicaba en la esquina del Arzobispado. La Gazeta de Caracas de Torre a Veroes, se encontraba frente a la Posada del Ángel, donde se residenciaban personas del interior y capitanes de los buques fondeados en La Guaira, que visitaban a Caracas. La casa de Simón Bolívar estaba de San Jacinto a Traposos. La Sociedad Patriótica se reunía en la esquina de Sociedad, la Universidad de Caracas impartía clases al lado del Palacio Arzobispal. La Compañía Guipuzcoana administraba los buques desde la esquina de Carmelitas. El Conde de San Javier y el Conde de la Granja vivían en la esquina del Conde. El Marqués del Toro tenía su residencia en la esquina de Las Mercedes mientras que el Marqués de Mijares hacía lo mismo en la esquina de Maturín. El Ayuntamiento gobernaba desde la esquina de Principal y el Marqués de Casa León ubicó su casa entre las esquinas de Gradillas a Sociedad. La siguiente imagen muestra una foto del mencionado plano, extraída del libro de Graziano Gasparini/Juan Pedro Posani “Caracas a través de su arquitectura”.

Plano de Caracas del año 1810



Autoridades municipales antes del 19 de abril de 1810

Muchas de las personas que ocupaban cargos en el Ayuntamiento antes de los sucesos del 19 de abril, ocuparon cargos en la Junta Suprema de Caracas. Es el caso de los Alcaldes Ordinarios, Gobernadores de Primera y Segunda elección, José de la Llamozas, y Martín Tovar Ponte, que quedaron de Copresidentes de la Junta mientras que Lino de Clemente ocupó el puesto de Secretario de Guerra y Marina. Otros funcionarios del Ayuntamiento se encargaron de diferentes cargos en el Real Consulado a saber, Juan Esteban Echezuría, José Joaquín de Argos, Francisco de Aramburu, Martín de Baraciarte, entre otros. A continuación se muestra documento tomado de las Actas del Cabildo de Caracas, tomo II.

Autoridades Municipales antes del 19 de abril de 1810

1810	
MUNICIPALES	
Ayuntamiento Mosárqueco	
Gobernador y Capitán General:	Vicente Enparan.
Teniente de Gobernador:	José Vicente de Anca.
Alcaldes Ordinarios Gobernadores de Primera y Segunda Elección:	José de las Llamosas y Martín Tovar Ponte.
Alférez Real:	Feliciano Palacios.
Regidores:	Ludoro Antonio López Méndez, Rafael González, Valentín de Ribas, José María Blanco y Lando, Dionisio Palacios, Juan Ascario, Pablo Nicolás González, Silvestre Tovar Lando, Nicolás Anzola y José Hilario Mora.
Síndicos Procuradores Generales:	Lino de Clemente, Manuel María de las Casas y Juan Esteban de Echeburúa.
Escribano Real:	Fausto Viala.
Escribano de Cabildo:	Casiano de Benares.
Presidente:	Tribunal de Policía
Regidores Diputados:	Bartolomé Blandin.
Síndico Procurador Municipal:	José Joaquín de Argoa, Francisco Aramburu, Francisco González de Linares, Martín de Barciarte, Simón Ugarte, Félix Tovar, Pedro Machado, Francisco Ignacio Alvarado Serrano, Francisco Tovar, Luis de Ribas Pacheco, Rafael Castillo e Hilario Espinosa.
Alguacil Mayor:	Lorenzo López Méndez.
Fiel Ejecutor:	Rafael Paz del Castillo.
Asesor:	Félix Tovar.
Fiel de Abastos:	Jerónimo Windibexhel.
Alarife Mayor de Albañilería:	Agustín Monasterios, Antonio Marcelo de León y José Ruiz.
Alarife:	Juan Basilio Piñango.
Alcaldes de Aguas:	Francisco Torres.
Escribanos:	Antonio Marcelo de León y José Antonio Hernández Bello.
Porteros:	Carlos Cornejo, Agustín Hernández, Manuel Jacinto Ravelo, Pedro José Jiménez, Pablo Castrillo, Felipe Ascario, José Rafael Sabogal.
Barrendero:	José Marcelo Díaz, Marcelino Hernández Bello, Juan José Díaz y Juan José Hernández.
	Manuel Granda.

El 19 de abril de 1810

El 19 de abril de 1810, se dieron los primeros pasos para la revolución de Independencia, cuando por conspiración de los mantuanos se desconocen las instituciones españolas y son destituidos y expulsados al extranjero el Capitán General, el Intendente, los Oidores de la Real Audiencia y el auditor de Guerra. Los preparativos en la madrugada del 19 de abril según el profesor Acosta ocurrieron de la siguiente forma:

Los conspiradores acuerdan reunirse esa misma noche, a las tres de la madrugada, en la casa de uno de ellos, José Ángel Álamo, para ultimar los detalles de la operación.

Se reúnen, en efecto, a las tres de la madrugada, en casa de Álamo, y allí ultiman los detalles. Luego salen a poner en marcha el plan. Unos van a contactar a los conspiradores que no habían podido asistir a la reunión, para ponerlos al tanto de lo acordado; otros se dirigen a los cuarteles que están en la Casa de Misericordia para activar el plan militar, que es lo fundamental, ratificando el compromiso de los oficiales que están en la conspiración y precisando con ellos los detalles sobre la actuación de la tropa que debía estar presente en los actos previstos para esa mañana de jueves santo. Un tercer grupo, en fin, se dirige hacia los barrios de la ciudad para contactar a la gente del pueblo, invitándola a acudir desde temprano a la Plaza Mayor, donde se hallaban por supuesto la catedral y la sede del Cabildo, y dándole dinero a muchos para hacer efectiva la invitación.

*También movilizaron para acudir a la Plaza a sus propios dependientes y esclavos domésticos, lo que, tomando además en cuenta la presencia en ella de los curiosos usuales y de las numerosas personas asistentes a las ceremonias previstas por motivos meramente religiosos, garantizaba la reunión de una verdadera multitud. También acordaron diseminar entre esa multitud a varios de los comprometidos para que cuando llegara el momento de actuar gritaran las consignas pertinentes, llevando así a la improvisada masa a repetirlas. No queda duda, pues, de que, habiendo aprendido de los anteriores fracasos, en esta ocasión lo organizado por los conspiradores criollos era un plan bien orquestado. (Acosta, Vladimir: *Independencia y emancipación*).*

Se formó la Junta Suprema de Caracas, la cual asumió los poderes del Estado y fue conformada por veintitrés miembros; fueron sus Copresidentes los Alcaldes del Ayuntamiento de Caracas, el comerciante José de la Llamozas, y el hacendado Martín Tovar Ponte.

Llamozas de origen español había pertenecido al Consulado y se opuso a los hacendados en 1797 y 1798 que deseaban el comercio con los buques amigos y neutrales; es expulsado de la Junta Suprema a finales de 1810 por sospechas de estar a favor de los realistas. En los meses de junio y julio de 1812 promovió la rebelión de los esclavos en la región de Capaya contra “La República de los Mantuanos” como decía Juan Uslar Pietri en su libro “Historia Política de Venezuela”. En 1815 fue elegido Cónsul del Real Consulado. En ese mismo año, el Consulado compra la casa El Vínculo en la esquina de Las Gradillas, expropiada a Simón Bolívar y se instaló en ella.

Martín Tovar Ponte salió al exilio en 1814 a la isla danesa de San Thomas; regreso a la República en 1817 y fue nombrado por Simón Bolívar Prior del Consulado, creado en Angostura ese mismo año. Luego renunció al Consulado por no existir ninguna actividad comercial en esos tiempos de guerra independentista.

Algunos funcionarios del Consulado pasaron a formar parte de la Junta Suprema como Luis López Méndez, que era teniente del primer Cónsul y luego fue enviado, en comisión de la Junta Suprema, a Londres junto con Simón Bolívar. Feliciano Palacio, Consiliario del Real Consulado luego ejerció de vocal de la Junta Suprema de Caracas.

El Real consulado ofreció sus caudales a la Junta Suprema de Caracas como se lee en la siguiente Gazeta:

El Consulado ofreció por medio de su Prior, a nombre del comercio, todos los caudales del cuerpo y los de sus individuos. (Gazeta de Caracas: viernes 27 de abril de 1810, tomo II, n° 95).

Los funcionarios de la Junta Suprema en su mayoría fueron los blancos criollos poseedores de las riquezas de la provincia como lo refiere el sociólogo Vallenilla Lanz:

Ni en las Juntas Supremas de 1810 ni en los siguientes congresos constituyentes figuraron indios ni negros ni siquiera mulatos. Y los mismos mestizos se cuidaban mucho de proclamar su parentesco con los indígenas (...) la mayor gloria de Bolívar no consistió sólo en acabar con el predominio político de la metrópoli en todo el continente sino en triunfar sobre la inmensa mayoría de los criollos que se opusieron por todos los medios posibles al triunfo de la independencia. (Vallenilla Lanz, Laureano: Revista Cultura: agosto de 1930).

La Junta Suprema de Caracas tomó varias medidas para favorecer al pueblo como se lee en la Gazeta:

Decretó el Gobierno provisional que fuesen libres del derecho tiránico de alcabala todas las subsistencias, y objetos de necesarios consumo para que la conveniencia individual proveyese al abasto público tan ecencial en estas circunstancias. En seguida alzo á los Indios el tributo á que estaban sugetos, para que los primitivos propietarios de nuestro suelo gozasen antes que nadie de las ventajas de nuestra regeneración civil. (Gazeta de Caracas: viernes 27 de abril de 1810, tomo II, N° 95).

El bloqueo naval a los puertos venezolanos

El depuesto Intendente Vicente Basadre, propuso al Consejo de Regencia un bloqueo naval al puerto de La Guaira y Puerto Cabello, con el objetivo de interrumpir el comercio de importación y exportación de productos agropecuarios y mercancías y lograr en pocos meses el sometimiento de los rebeldes por penuria de su pueblo. El Intendente en comunicación a la Regencia escribió entre otras cosas lo siguiente:

En el caso de que se mantengan tenaces, y no quieran retroceder de su error, tampoco hay necesidad, de Escuadras, ni exercitos para someterlos. Un bloqueo riguroso, exacto, y bien desempeñado en la Guayra, y Puerto Cavello, compuesto en cada punto de una fragata de Guerra, un Bergantín, y una Balandra, Goleta o Paylebot que sirva de mosca, es suficiente para que se rindan por capitulación a los dos o tres meses; procediendo el correspondiente aviso, a los Puertos libres de la Península, a los de la América española, a la Inglaterra, y a los Estados Unidos, a fin de que no se expongan sus buques. (Instituto Panamericano de Geografía e Historia: el 19 de Abril de 1810).

El Consejo de Regencia de Cádiz al conocer los acontecimientos sucedidos el 19 de abril en Caracas, ordenó un bloqueo naval a la Provincia de Caracas a partir del primero de agosto de 1810, el cual es publicado en la Gazeta de Caracas y entre otras cosas se lee:

S.M há juzgado indispensable declarar como declara en estado de riguroso bloqueo la Provincia de Caracas mandando que ningún buque Nacional, ni extranjero pueda arribar a sus Puertos so pena de ser detenidos por los Cruceros y buques de S.M. ni que sea permitido a los comandantes ni jefes políticos ó militares de ningunas de las posesiones del Rey en sus dominios, habilitar buques, conceder permisos, ni patentes a ningún Barco con destino a La Guaira o a cualquier Puerto o ensenada de aquella Provincia mandando detener, confiscar y apoderarse de los que de ella salgan cualquiera que sea su dirección. (Gazeta de Caracas: martes 6 de noviembre de 1810, tomo I, n° 5).

El comisionado español encargado del bloqueo fue Antonio Ignacio Cortabarría, quien se trasladó de Cádiz a Puerto Rico en octubre de 1810. Al llegar a Puerto Rico, encontró presos a los comisionados de la Junta Suprema de Caracas, que fueron a Coro para tratar de convencerlos para que reconocieran a la Junta de Caracas. Estos fueron liberados y comenzó así Cortabarría una política de persuasión para que los patriotas depusieran su actitud de rebeldía y tomó la decisión de aplicar el bloqueo a partir de enero de 1811, si los rebeldes no reconocían a las autoridades españolas. Los caraqueños tomaron esta estrategia como una debilidad de la Regencia de Cádiz. La Junta, para demostrar que el bloqueo no era efectivo, publicó en la Gazeta de Caracas el movimiento de buques correspondiente al mes de octubre:

Caracas 26 de Noviembre. En todo el mes anterior han entrado en los Puertos de la Guaira y Cabello los siguientes buques -15 Españoles de los cuales han salido 4 para España.-13 Ingleses entre ellos 3 de Guerra: han hecho el Comercio entre Venezuela y Curazao por Puerto Cabello 6. Buques Españoles, y el de Cabotage entre todos los Puertos de la Provincia 42 barcos costeros de toda clase.

No es esta la apariencia de un País bloqueado; y la salida y entrada de Buques Españoles demuestra bastante que el bloqueo de Venezuela es un espantajo para ahuyentar los Comerciantes, y constituirnos en privaciones, que aunque las sufriésemos, influirían poco contra la firme resolución en que estamos de no reconocer á otro Soberano que á Fernando VII. (Gazeta de Caracas: martes 27 de noviembre de 1810, tomo I, n° 8).

La flota de guerra que fue usada para la incomunicación marítima, estuvo formada por la fragata Cornelia, la corbeta Príncipe, dos bergantines y una goleta; estos eran buques viejos y en mal estado. Lucena Salmoral escribe de esta flota lo siguiente:

La eficacia combativa de la flota de guerra española era mínima; se trataba de cinco buques antiguos y en mal estado. La corbeta Príncipe era, en realidad, una goleta que quedó anclada en Curazao cuando se produjo el movimiento caraqueño y que los británicos entregaron a los realistas después de mucha dudas. Peor aún era el estado de la fragata Cornelia; tuvo que enviarse urgentemente a la Habana en noviembre de 1811 para hacerle reparaciones. (Lucena Salmoral, Manuel: Características del comercio exterior de la Provincia de Caracas durante el sexenio revolucionario 1807-1812).

El bloqueo no afectó el comercio en el año de 1810, y el nuevo Regente de la Real Audiencia José Francisco Heredia indicó que esa medida fue desfavorable para la metrópoli ya que su aplicación exacerbó los ánimos de los patriotas contra España. El historiador Briceño Iragorry relata:

Aquella orden infausta, que puede llamarse el origen de todas las desgracias que nos aflijen, traía en sus mismas palabras el sello de la poca meditación que la produjo. No he podido conseguir una copia de ella, pero conservo muy viva la impresión que me causó al oírla publicar bajo el balcón de mi casa, y jamás olvido que una de las razones empleadas para combatir el hecho de Caracas era la imposibilidad de sostenerlo. (Briceño Iragorry, Mario: El Regente Heredia o la piedad heroica).

La navegación de buques hacia la metrópoli continuó durante el año 1810 y quedó comprobado con la noticia aparecida en la Gaceta de Caracas:

Caracas 10 de Octubre

Para demostrar que nuestras relaciones fraternales con la España no han sido interrumpidas, se publica la nómina de los Buques que desde mayo hasta la fecha han salido cargados con nuestros frutos para la península, y son los siguientes.

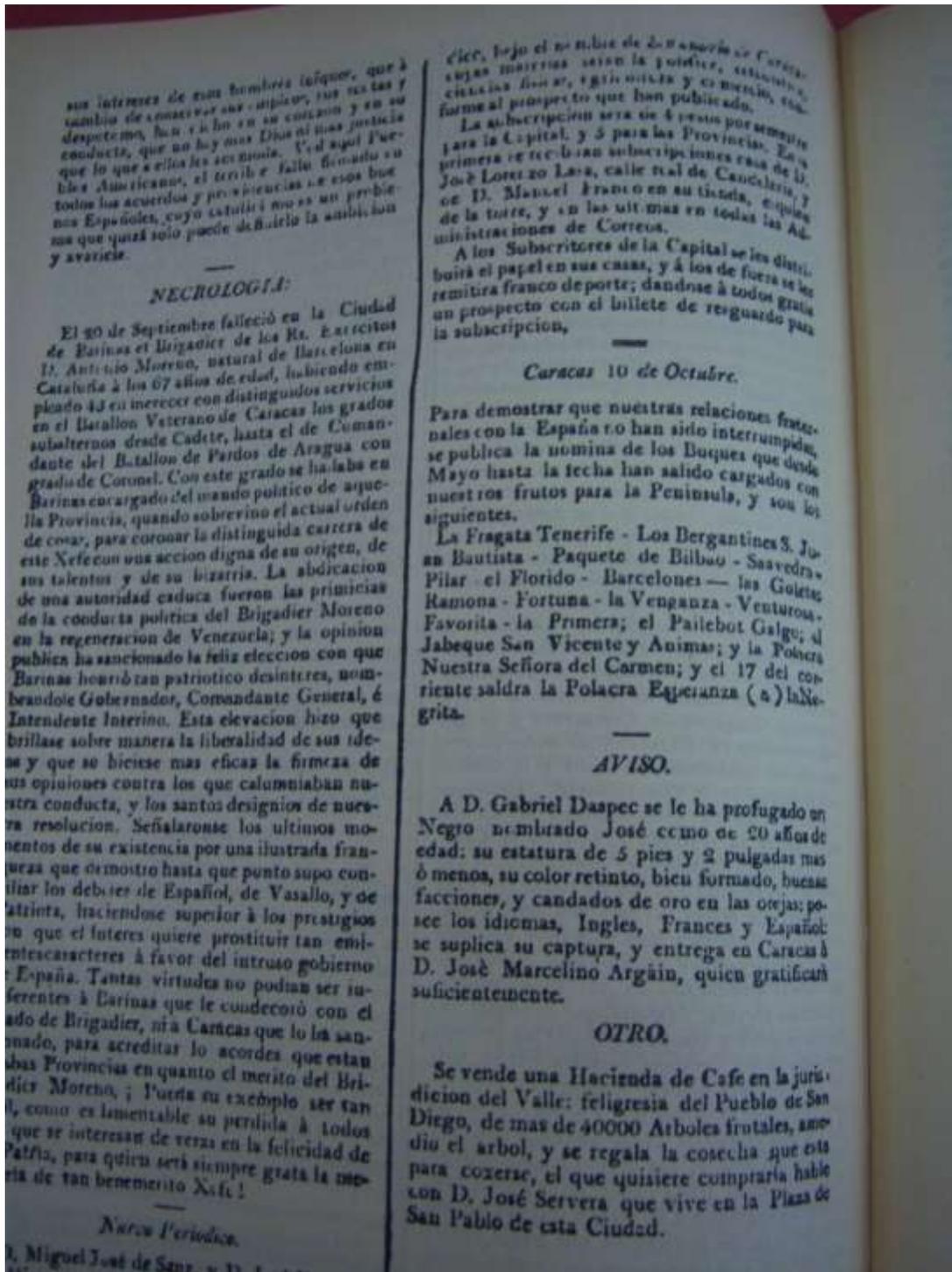
La Fragata Tenerife – Los Bergantines S. Juan Bautista – Paquete de Bilbao – Saavedra – Pilar – el Florido – Barcelones – las Goletas Ramona – Fortuna – la Venganza – Venturosa – Favorita – la Primera; el Pailebot Galgo; el Jabeque San Vicente y Animas; y la Polacra Nuestra Señora del Carmen; y el 17 del corriente saldrá la Polacra Esperanza (a) la Negrita. (Gazeta de Caracas: viernes 12 de octubre de 1810, tomo II, n° 124).

El bloqueo naval favoreció a los buques ingleses y norteamericanos que llegaron a dominar hasta el 59% y el 39% respectivamente del transporte marítimo en el período de la Primera República.

El asedio a los puertos venezolanos afectó a buques nacionales y de las colonias españolas.

Los ingleses y norteamericanos rechazaron el cerco marítimo, para eludir el aislamiento. Los ingleses no llegaban a puertos españoles; sus buques arribaban a Gibraltar al sur de España y la isla de Malta en el mar Mediterráneo con productos agrícolas venezolanos, retornando a Inglaterra para embarcar mercancías con destino a sus colonias en el Mar Caribe y a las provincias nacionales. Éste circuito marítimo fue dominado por la casa inglesa Watson-McLean y Cía., establecida en Caracas en 1810 por John Watson. Las naves estadounidenses continuaron su tráfico con estas provincias.

Buques españoles en el puerto de La Guaira durante el bloqueo naval



Petición para crear una Escuela de Náutica en La Guaira año 1810

La flota del Apostadero de Marina de Puerto Cabello y sus apostaderos secundarios en La Guaira, Maracaibo, Cumaná y Angostura, estaba conformada por los siguientes buques según el historiador Parra Pérez:

La marina se componía de tres bergantines, una goleta, algunas flecheras y cañoneras y varios transportes. (Parra Pérez, Caracciolo: Historia de la Primera República).

En referencia a los puertos de La Guaira, Puerto Cabello y la flota de buques mercantes que realizaban actividades de navegación de altura y cabotaje el historiador Salmoral menciona:

Puertos poco apropiados (el de La Guaira era malo y el de Cabello estaba muy lejos de la capital y era foco del contrabando) y una flota mercante que se limitaba a quince embarcaciones medianas (10 goletas, 2 bergantines y 3 balandras). Afortunadamente poseía un enjambre de guairos, faluchos, botes, piraguas y canoas que podían navegar hasta las islas cercanas donde los frutos eran recogidos por el flujo comercial internacional, que era el que en verdad lo movilizaba a través del Atlántico. (Lucena Salmoral, Manuel: Características del comercio exterior de la provincia de Caracas durante el sexenio revolucionario, 1807-1812).

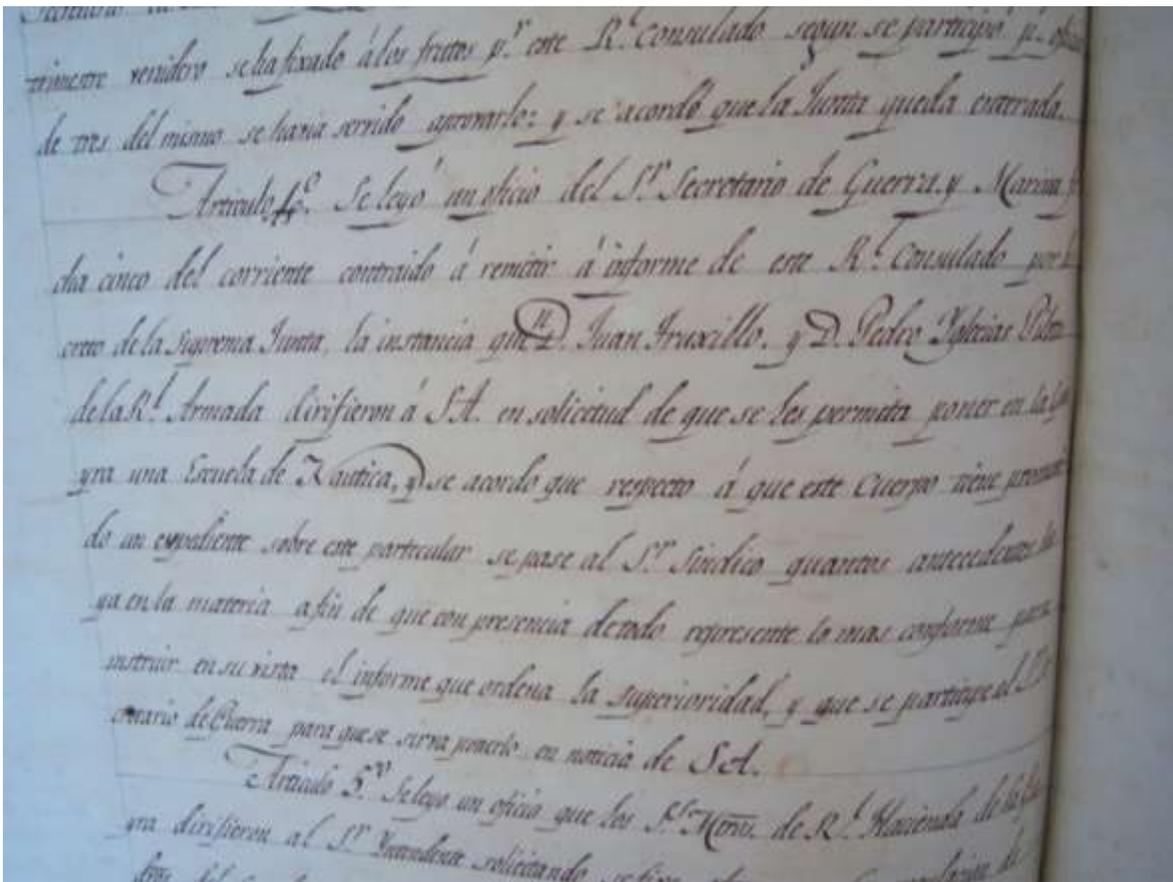
Puerto Cabello reconoció la Junta Suprema de Caracas el 22 de abril de 1810, el Apostadero de Marina fue dominado por los patriotas en mayo del mismo año, en La Guaira Juan Tíscar fue detenido y luego huyó a Coro, el bergantín Argos fue tomado por los patriotas en La Guaira y su nuevo comandante fue el Teniente de Navío Juan Antonio Mendoza. En Puerto Cabello, el Teniente de Navío Juan Martinena comandaba el balaux Zeloso y aceptó el mando de la Junta Suprema.

En la Junta de Gobierno del Consulado del 10 de septiembre de 1810 se estudió un oficio del Secretario de Guerra y Marina Capitán Lino de Clemente, donde informó que se recibió en la Junta Suprema una solicitud de los pilotos del Apostadero de Marina, Juan Truxillo y Pedro Iglecias para que les permitieran instalar una Escuela de Náutica en el Puerto de La Guaira, y se decidió pasarle el oficio al Síndico para su estudio y recomendaciones. Esta información se extrae de lo que se lee en las Actas del Real Consulado:

Artículo 4º. Se leyó un oficio del Señor Secretario de Guerra y Marina de fecha cinco del corriente contraído á remitir á informe de este Real Consulado por decreto de la Suprema Junta, la instancia que D. Juan Truxillo y D. Pedro Iglecias Pilotos de la Real Armada dirigieron á S.A. en solicitud de que se les permita poner en la Guayra una Escuela de Nautica, y se acordó que respecto á que este cuerpo tiene promovido un expediente sobre este particular, se pase al Sr Síndico cuantos antecedentes haya en la materia a fin de que con presencia de todos, represente lo mas conforme para construir en su vista el informe que ordena la superioridad, y que se participe el Sr Secretario de

Guerra para que se sirva ponerlo en noticia de S.A. (Archivo General de la Nación: Actas del Real Consulado. Colonia. 1809-1813, tomo 2531, folio 133).

Petición de los Pilotos del Apostadero de Puerto Cabello para establecer en La Guayra una Escuela de Nautica



En la Junta de Gobierno del 10 de octubre de 1810, se deliberó el informe presentado por el Síndico, concerniente a la solicitud de los pilotos Juan Truxillo y Pedro Iglecias para instalar una Escuela de Náutica en La Guayra, donde recomendó que se designaran dos personas con conocimientos y experiencias para que elaboraran un plan para fundar la Escuela Náutica. En las Actas del Real Consulado se lee el informe del Síndico:

Artículo 8°. Se leyó una representación del Señor Síndico por la que evacuando la vista que se le comunico de la solicitud que hicieron a la Suprema Junta Don Juan Pazqual Truxillo y Don Pedro Iglecias Pilotos de la Real Armada para que se le permitiese establecer una escuela Náutica que por orden de S.A. paso á informe de este Consulado el Señor Secretario de Marina y Guerra y con presencia de los expedientes promovidos sobre el mismo asunto en el año de mil ochocientos dos por el Consiliario Don Francisco Xavier de Longa y en el año nueve por el Señor comandante del apostadero: manifiesta el beneficio que deberá resultar de semejante establecimiento y execucion a costa del fondo de Averia como se practica en varios consulados de la península, informando asi a la Suprema Junta que se sirva aprobarlo precediendo, antes de este informe las ritualidades y adiciones bajo las quales debe establecerse esta tan importante esuela siendo una de ellas, y la final que se nombren dos sujetos de los mayores conocimientos y práctica en la materia que formen un plan y ordenanza para el gobierno de ella y se acordó que se execute como expone el Sr Síndico. (Archivo General de la Nación Actas del Real Consulado. Colonia. 1809-1813, tomo 2531, folio 138).

El Síndico recomendó que se designaran dos comisionados para erigir plan para fundar la Escuela Náutica

Artículo 3.º Se leyó una representación del Sr. Síndico por la q.º en virtud de la vista q.º se le comunicó de la solicitud q.º hicieron a la Suprema Junta D. Juan Lazcano Traxillo, y D. Felis Apolans Vilelas de la H.ª Armada para que se les permitiese establecer una escuela de Náutica, q.º por out.º de S.ª. pasó á informe de este Consulado el Sr. Secretario de Marina y Guerra, y con presencia de los expedientes promovidos sobre el mismo asunto en el año de mil ochocientos dos por el Sr. Conde D.º Juan Xavier de Ortega, y en el año de 1807 el Sr. Comandante del aparcadero: manifiesta el beneficio que devenir resultar de esta clase de establecim.º, y q.º este cuerpo debe procurarse á ponerlo en ejecución á costa del fisco de Arica como se practica en varios Consulados de la Península informándole así á la Junta para q.º se sirva aprobarlo precediendo, antes de este informe las diligencias y condiciones bajo las quales debe establecerse esta tan importante escuela siendo una de ellas, y la principal q.º se nombren dos sujetos de los mayores conocimientos y practica en la materia q.º formen un plan y ordenanza p.º Gobierno de ella y se acordó que se expedite como expone el Sr. Síndico.

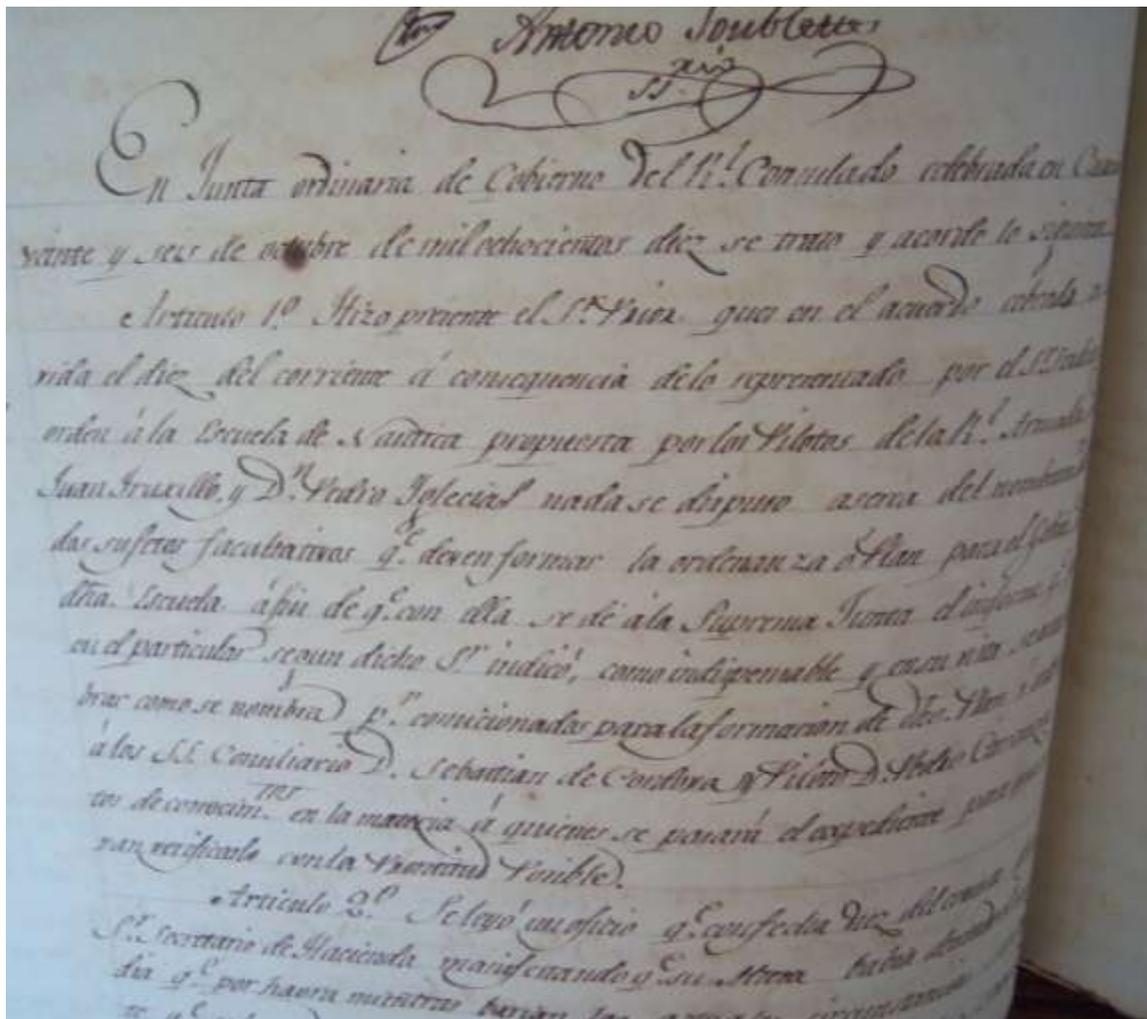
Los comisionados para estudiar el plan para crear la Escuela Náutica

En la Junta de Gobierno del Consulado de fecha 26 de octubre de 1810, se nombró al Consiliario Sebastián de Córdova y al Piloto Pedro Carranza, Comisionados para que elaboraran un plan para establecer la Escuela Náutica solicitada por los pilotos Juan Truxillo y Pedro Iglesias. En las Actas del Real Consulado se lee la decisión de la Junta:

En la Junta ordinaria de Gobierno del real Consulado celebrada en Caracas á veinte y seis de octubre de mil ochocientos diez se trato y acuerdo lo siguiente:

Artículo 1°. Hizo presente el Señor Prior que en el acuerdo celebrado en la havida el diez del corriente á consecuencia de lo representado por el Señor Síndico en orden á la Escuela de Nautica propuesta por los pilotos de la Real Armada Don Juan Truxillo y Don Pedro Iglecias nada se dispuso aserca del nombramiento de los dos sujetos facultativos que deven formar la ordenanza ó Plan para el gobierno de dicha Escuela á fin de que con ella se de a la Suprema Junta el informe que pide en el particular según dicho se indicó, como indispensable y en su vista se acordó nombrar como se nombra por comisionados para la formación de dicho plan y ordenanza a los SS Consiliario D. Sebastian de Cordova y Piloto D. Pedro Carranza sujetos de conocimientos en la materia á quienes se pasará el expediente para que se sirvan verificarlo con la prontitud posible. (Archivo General de la Nación: Actas del Real Consulado. Colonia. 1809-1813, tomo 2531, folio 142).

Junta de Gobierno nombró los comisionados Consiliario Sebastián de Córdova y al Piloto Pedro Carranza para que elaboren un plan para establecer una Escuela Náutica



Sebastián de Córdova era un comerciante de Puerto Cabello, negociador del Consulado para la compra de los activos de la desaparecida compañía Real Filipina (antigua Guipuzcoana); no asistió a la firma de los documentos en Madrid por enfermedad. Ocupó los siguientes cargos en el Consulado: Primer y Segundo Cónsul, tesorero interino, Consiliario y Comisionado del Consulado para la fundación y funcionamiento de la Escuela Náutica. A continuación se adjunta una imagen tomada del libro escrito por Dias Nunes “El Real Consulado de Caracas (1793-1810) que ratifica la mencionada información.

Comisionado Consiliario Sebastián de Córdova funcionario del Consulado

EL REAL CONSULADO DE CARACAS				279
AÑOS	PRIOR	1er. CONSUL	2º CONSUL	ANOTACIONES
1803	Martín Jerez de Aris- tigueta	Francisco Javier <u>de Longa</u>	Antonio Carvallo	
1804	Martín Jerez de Aris- tigueta	Antonio Carvallo	Luis José de Ri- vas y Tovar	
1805	José Vicen- te Galguera	Luis de Rivas y Tovar	Francisco Anto- nio Carrasco	Reforma electoral que amplió el priorato a un trienio y deter- minó que no hu- biese dos jueces de la clase de los comercian- tes.
1806	José Vicen- te Galguera	Francisco Anto- nio Carrasco	Tomás Rodríguez del Toro	José María Muro (Suplente del 2º Cónsul en ejer- cicio)
1807	José Vicen- te Galguera	José María Muro	<u>Sebastián de Cór- dova</u>	Domingo Ascanio (Suplente del
1808	Tte. Cor. Manuel Monserrate	<u>Sebastián de Cór- dova</u>	Antonio Carvallo	1er. Cónsul en ejercicio)
1809	Tte. Cor. Manuel Monserrate	Antonio Carvallo	José María Us- táriz	
1810	Juan Esteban de Echezutía	José María Us- táriz	Miguel del Toro	

Pedro Donato Carranza, Capitán y dueño de la Fragata San Joaquín y Santa Ana, en 1795 realizó un viaje de La Guayra a Cádiz de acuerdo por lo escrito por Nunes Dias en su libro “El Real Consulado de Caracas”. Fue contratista del Consulado efectuando reparaciones al muelle de La Guaira, contralor, comisionado por el Consulado para la fundación y funcionamiento de la Escuela Náutica. Documento adjunto tomado del libro escrito por Dias Nunes “El Real Consulado de Caracas (1793-1810).

Comisionado Piloto Pedro Donato Carranza Capitán de la Fragata San Joaquín y Santa Ana

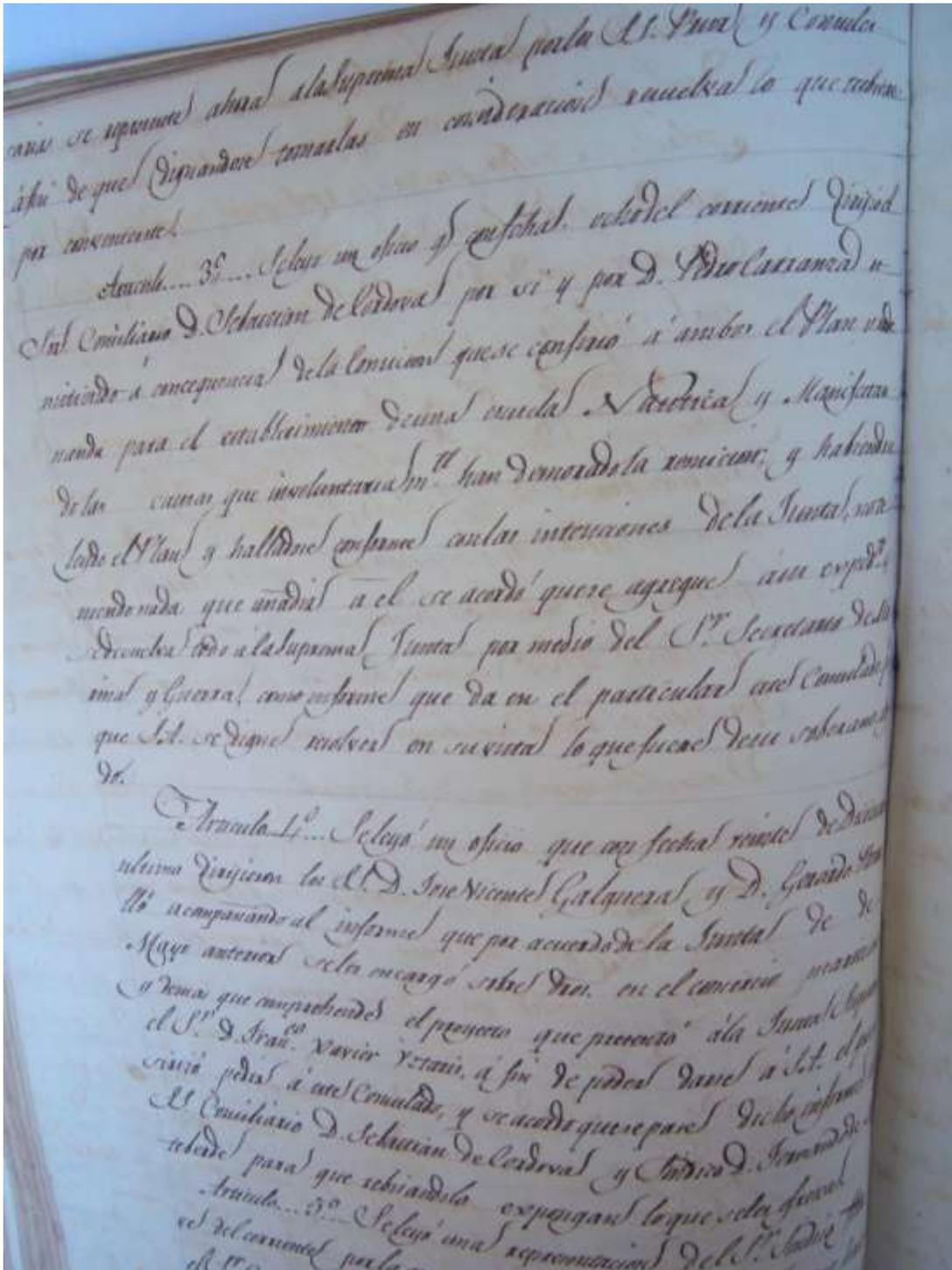
MOVIMIENTO DE NAVIOS (1795)						
Navios con registros de comercio libre						
Nº de orden de los navios	Tipos	Nombres	Capitanes	Dueños	Calendario de los navios	
					Salidas de La Guayra	Entradas en Cádiz
30	Bergantín	Jesús, María y José	Juan Antonio de Herrera	Francisco María de Herrera (Del comercio de las Canarias)		22-8-1795
31	Fragata	San Joaquín y Santa Ana	Pedro Donato Carranza	Pedro Donato Carranza	3-6-1795	17-8-1795
32	Polaca	San Jaime	Jaime Esteba	Jaime Esteba	13-3-1795	17-8-1795
33	Fragata	La Caraqueña	Francisco Xavier de Eguiguren	Francisco Xavier de Eguiguren	27-6-1795	17-8-1795
34	Fragata	Los Amigos	Mathías López	Mathías López	11-6-1795	10-8-1795
35	Bergantín	N. S. de la Candelaria	Cristóbal Maslan	José Benítez (Del Comercio de las Canarias)	6-4-1795	9-8-1795
36	Bergantín	La Amable María	Sebastián Laso de la Vega	Sebastián Laso de la Vega (Del Comercio de Málaga)	13-5-1795	1-8-1795
37	Bergantín	N. S. del Rosario y San José	Andrés de Meave	Andrés de Meave	13-5-1795	2-8-1795
38	Bergantín	El Príncipe Indiano	Juan de Guero	Juan de Guero	16-7-1795	5-10-1795

El Consulado autorizó el plan para establecer la Escuela Náutica

El 14 de enero de 1811, se reunió la Junta de Gobierno del Consulado donde se aprobó el proyecto presentado por los comisionados para instaurar una Escuela Náutica en La Guaira; luego se envió el plan a la Junta Suprema para su evaluación y decisión. En las Actas del Real Consulado se lee lo convenido por la Junta:

Artículo 3°. Se leyó un oficio que con fecha ocho del corriente dirigió el Señor Consiliario D Sebastián de Cordova por si y por D Pedro Carranza remitiendo á consecuencia de la comicion que se confirió á ambos el plan ordenado para el establecimiento de una escuela Nautica y manifestando las causas que involuntariamente han demorado la remicion; y habiéndose leydo el Plan y hallándose conforme con las intenciones de la junta, no teniendo nada que añadir a el se acordó que se agregue aun expediente y se devuelva todo a la Suprema Junta por medio del Señor Secretario de Marina y Guerra, como informe que da en el particular este Consulado y que S.A. se digne resolver en su junta lo que fuese de su soberano agrado. (Archivo General de la Nación: Actas-Real Consulado. Colonia 1808-1813, tomo n° 2531, folio 147).

Junta de Gobierno del Consulado aprobó proyecto presentado por los comisionados para establecer la Escuela Náutica



La Junta Suprema ratificó creación de la Escuela Náutica

En la Junta de Gobierno del Real Consulado del 28 de enero de 1811, se evaluó el oficio enviado por la Junta Suprema donde se aprobó lo acordado por la Junta de Gobierno próxima anterior. Por lo tanto la Junta de Gobierno ofició a los comisionados para que ejecutaran el proyecto para erigir la Escuela Náutica. En las Actas del Real Consulado se lee lo acordado por la Junta:

En Junta Ordinaria de Gobierno del Real Consulado celebrada en Caracas á 28 de Enero de 1811 se trató y acuerdo lo siguiente.

Artículo 1°. Se leyó un oficio que con fecha 21 del corriente dirigió el Sr Secretario de Marina y Guerra por el que se sirve hacer presente que la Suprema Junta en decreto de 19, había tenido a bien aprobar el plan propuesto por este Consulado para el establecimiento de una Esqüela Nautica, mandando que desde luego se ponga en execucion tan útil proyecto; que se libren las ordenes necesarias y se avise con anticipación por medio de dicho Señor de estar lista y pronta a hacerse la apertura de la esqüela para librar las ordenes al Señor Comandante de la Guayra para que preste los auxilios correspondientes, y se acordó su obediencia y á fin de que tenga debido cumplimiento se comisiona a los Señores Consiliario D. Sebastian de Cordova y Piloto Don Pedro Carranza para que con presencia del Plan que formaron, y se les pasava en copia, levanten el presupuesto con el costo que podrá tener este establecimiento en que deveran incluir el alquiler de la casa que elijan para la Esqüela, o el importe de la que se compre en caso que les parezca mas combeniente hacerlo asi encargándoseles que en uno y otro examinen la que llaman del Notario Garcia situada en el camino de Mayquetia, casi á igual distancia de este Pueblo y la Guaira, por estar entendido este cuerpo que su localidad es recomendable para el efecto, y para informen los sujetos que crean mas á propósito para Maestros con expresion de los estudios y conocimientos que posean procediendo en esto con la imparcialidad que exige la importancia del asunto y se espera de su honor y patriotismo dando en él, el lugar que se merezcan á Don Juan Pascual Truxillo y Don Pedro Iglecias, en consideración á que han sido los que en esta época promovieron por su solicitud tan útil establecimiento. (Archivo General de la Nación Actas-Real Consulado. Colonia 1808-1813, tomo N° 2531, folios 150 y 151).

Junta Suprema aprobó el 19 de enero de 1811 el proyecto presentado por el Consulado para crear la Escuela Náutica

de Vizcaya
 Antonio Sublesca
 En Junta Ordinaria de Gobierno del R. Cons. de
 lebrada en Caracas à 28. de Enero de 1811. se trató y acordó lo sig.
 Artic. 1.º se leyó en oficio que con fecha 21. del corr.º di-
 rigió el Sr. Secret.º de Marina y Guerra por el que se sirve
 hacer presente que la Suprema Junta en decreto de 19. havia tenido
 abien aprobar el plan propuesto por este Consulado para el estableci-
 miento de una Escuela Náutica, mandando que desde luego se ponga
 en execucion tal vital proyecto, que se libren las ordenes necesarias
 y se acise con anticipacion por medio de Dho. Señor de estar lista y
 pronta a hacerse la apertura de la escuela para librar las ordenes
 al Señor Comandante de la Guayra para que preste los auxilios
 correspondientes, y se acordó su obediencia y à fin de que con
 debido cumplimiento se comisiona a los Señores Consularios D. Juan
 de Cordova y Piloto D. Pedro Larranua para que con presencia
 del Plan que firmaron, y se les pasare en copia, letrados en
 prouocacion del caso que podrá tener este establecimiento

Junta de Gobierno del Consulado el 28 de enero de 1811

1811
en que deberian incluir el alquiler de la casa que elijan para la Escuela, o el importe de la que se compre en caso que les parezca mas conveniente hacer lo asi encargandoseles que en uno y otro examinen la que llaman Del Notario Garcia situada en el Camino de Maypuecia, casi à igual distancia de este Pueblo y la Guayra, por estar entendido este Cuerpo que su localidad es recomendable para el efecto, y para informar los sujetos que crian mas à proposito para Maestros con expresion de los estudios y conocimientos que posean procediendo en esto con la imparcialidad que exige la importancia del asunto y se espera de su honor y patrimonio dando en el lugar que se merezcan à D.^o Juan Pasqual Truxillo y D.^o Pedro Uzcias, en consideracion à que han sido los que en esta Epoca promovièron su solicitud tan val establecimiento.
1811
Se tuvo en oficio con fecha 29 del corriente

El Congreso Constituyente de 1811

El Supremo Congreso se instaló el 2 de marzo de 1811, la Junta Suprema declinó sus poderes en el mismo. Se nombró un Poder Ejecutivo constituido por un triunvirato que se rotó semanalmente y constituido por Cristóbal Mendoza, Juan de Escalona y Baltasar Padrón. Es nombrado Secretario de Guerra y Marina Miguel Sanz.

Se instaló el Congreso con 30 diputados elegidos por el pueblo, se constituyó una Junta Consultiva, sin voto deliberativo, y se creó una Alta Corte de Justicia. El Congreso dictó un reglamento provisional donde se establecieron las atribuciones de cada uno de los poderes, dándoles el tratamiento de Majestad a los miembros del Congreso, y el de Alteza al Poder Ejecutivo y la Alta Corte.

La ciudad de Caracas celebró con grandes manifestaciones la instalación del Congreso, el Consulado realzó la celebración engalanando su casa como lo indica Briceño Iragorry:

Sobre las ventanas se han colocado alegorías de la Agricultura, de las Artes, el Comercio y la Navegación, que son el instituto del Consulado. Encima de la puerta, inscritos en grandes letras, los siguientes versos:

*Al Congreso le ofrece el Consulado
Consagrar sus tareas sin mensura,
A las Artes, Comercio, Agricultura,
I Náutica, que están a su cuidado.*

Ochocientos vasos de varios colores iluminan el conjunto de la fachada. (Briceño Iragorry, Mario: Casa León y su Tiempo).

El Consulado fue cuestionado por los diputados de las otras provincias, denunciando un monopolio en el uso de los caudales que provenían del impuesto de avería a favor de la provincia de Caracas o Venezuela. El poder Ejecutivo comenzó a controlar sus caudales y sus funciones comerciales como lo indica Lucena Salmoral:

El poder Ejecutivo decidió prescindir del Consulado de Caracas y el 21 de marzo creó la Junta de Comercio, formada por cuatro miembros, que fue encargada de solucionar todos los asuntos relativos a dicho ramo. Dos días después, el 23, dio el golpe de gracia al consulado al emitir un decreto que prohibía a dicha institución usar sus propios fondos sin la aprobación expresa y previa de la Secretaría de Hacienda. (Lucena Salmoral, Manuel: Características del comercio exterior de la provincia de Caracas durante el sexenio revolucionario, 1807-1812).

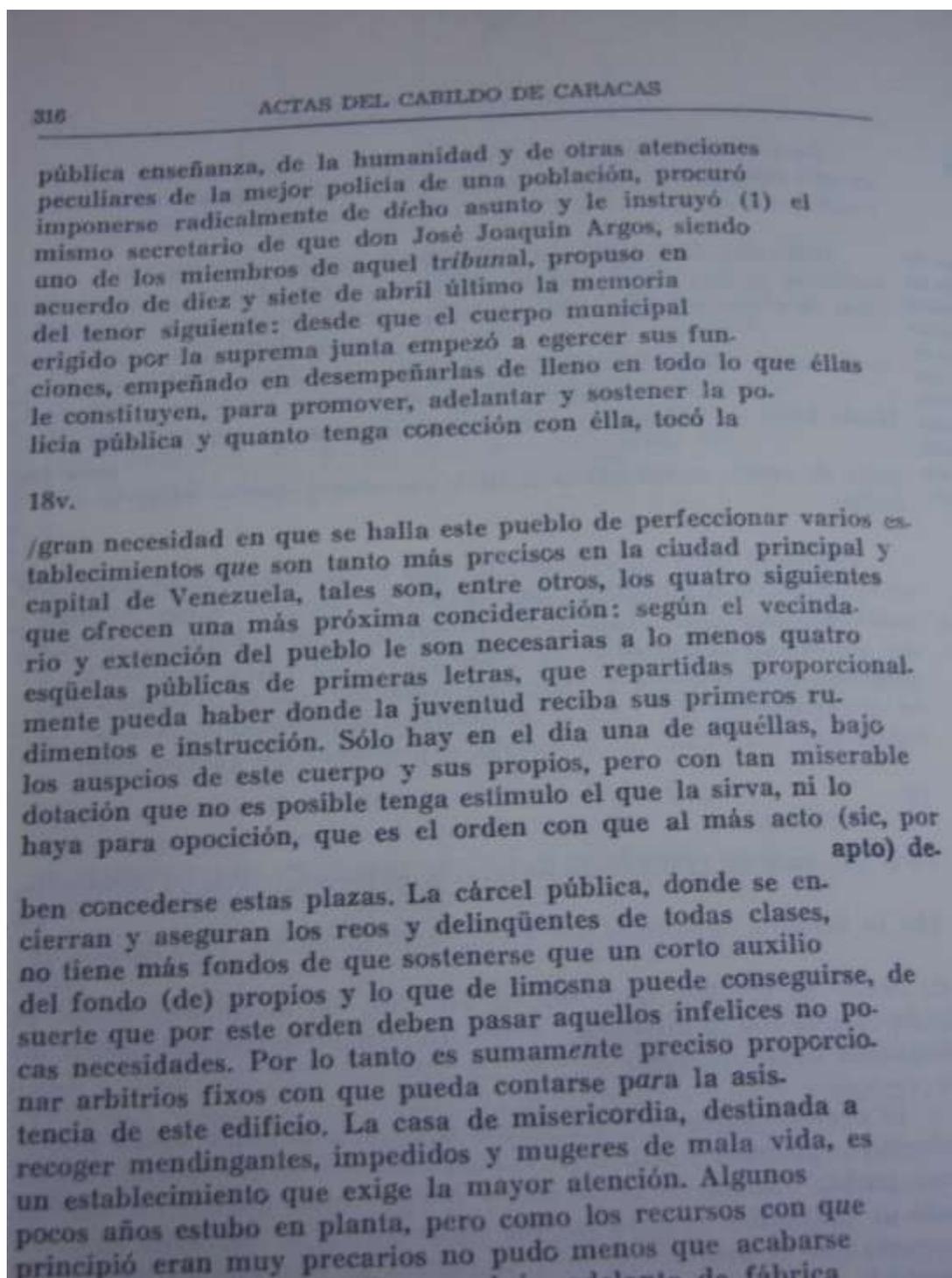
Estudiando las diversas actas del Real Consulado comprendidas desde 1811 a 1816, que están depositadas en el Archivo General de la Nación, se infiere que este control se ejerció únicamente durante la Primera y Segunda República. Monteverde y Bovés restablecieron la totalidad de las funciones al Consulado.

La Escuela Pública de primeras letras en Caracas

La educación básica en Caracas en el año 1811 era tan precaria como la de las otras provincias venezolanas. Los niños de las clases poseedoras de las riquezas y privilegios eran enviados a estudiar sus primeras letras a la Universidad de Caracas, donde se impartían estos conocimientos. Los niños desposeídos no tenían donde estudiar ya que el Cabildo de Caracas poseía una sola escuela pública que se encontraba en muy malas condiciones. Los miembros del Ayuntamiento se reunieron el 23 de septiembre de 1811, donde se analizó la situación de la educación primaria en Caracas y se acordó que se necesitaban cuatro nuevas escuelas que debían estar situadas en diferentes sitios de la ciudad, para satisfacer las necesidades de los niños pobres. En la Actas del Cabildo de Caracas se lee:

...tocó la gran necesidad en que se halla este pueblo de perfeccionar varios establecimientos que son tanto más precisos en la ciudad principal y capital de Venezuela, tales son, entre otros, los quatro siguientes que ofrecen una más próxima concideración: según el vecindario y extención del pueblo le son necesarias a lo menos quatro esqüelas públicas de primeras letras, que repartidas proporcionalmente pueda haber donde la juventud reciba sus primeros rudimentos e instrucción. Sólo hay en el día una de aquéllas, bajo los auspcios de este cuerpo y sus propios, pero con tan miserable dotación que no es posible tenga estímulo el que la sirva, ni lo haya para opocición, que es el orden con que al más acto (sic, por apto) deben concederse estas plazas. (Actas del Cabildo de Caracas: 17 de abril de 1811, volumen III).

La Escuela Pública de primeras letras en Caracas

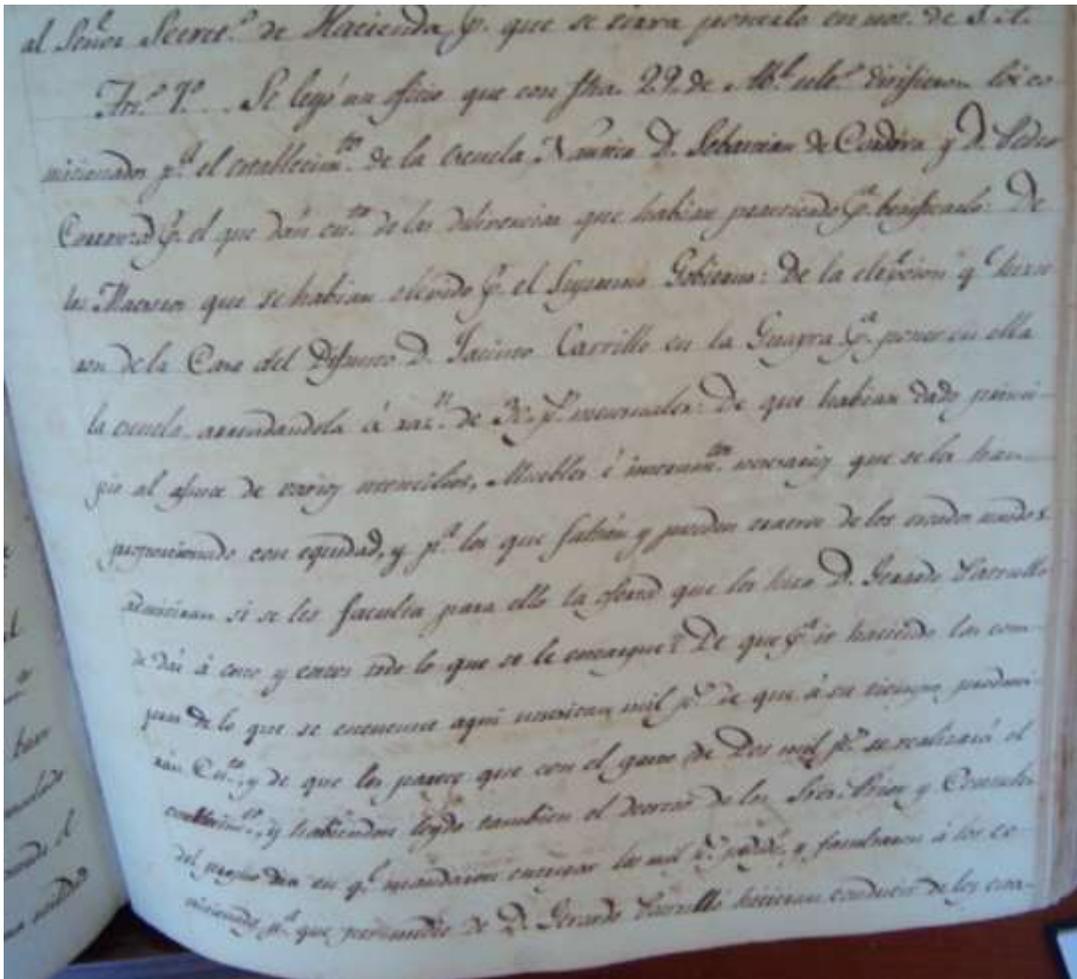


El Consulado aprobó la compra de equipos para la Escuela Náutica

En Junta de Gobierno del Consulado del 10 de mayo de 1811, fueron aprobadas todas las acciones de los comisionados para alquilar una casa y comprar los equipos para la Escuela Náutica, también se le aprobaron 1000 pesos para los gastos y la autorización para que Gerardo Patrullo comprara equipos en los Estados Unidos. En las Actas del Consulado se lee:

Artículo 7º. Se leyó un oficio que con fecha 29 de abril último dirigieron los comisionados para el establecimiento de la Escuela Náutica D. Sebastián de Córdova y D. Pedro Carranza por el que dan cuenta de las diligencias que habían practicado para beneficiarlo. De los maestros que se habían elegido por el Supremo Gobierno: De la elección que hicieron de la casa del difunto don Jacinto Carrillo en la Guaira para poner en ella la escuela, arrendándola á razón de 30 pesos mensuales: De que habían dado principio al ajuste de varios utensilios, muebles é instrumentos necesarios que se les han proporcionado con equidad, y para los que faltan y pueden traerse de los estados unidos admitirán si se les faculta para ello la oferta que les hizo D. Gerardo Patrullo de dar á costo y costos todo lo que se le encargue: De que para ir haciendo las compras de lo que se encuentre aquí necesitan mil pesos de que a su tiempo producirán cuenta; y de que les parece que con el gasto de dos mil pesos se realizará el establecimiento y habiéndose leydo también el decreto de los señores Prior y Cónsules del propio día en que mandaron entregar los mil pesos pedidos y facultaron a los comisionados para que por medio de D. Gerardo Patrullo hicieran conducir de los estados unidos por cuenta y riesgo de este Consulado los instrumentos y utensilios necesarios, se acordó aprobar como se aprueba lo ejecutado por dichos señores. (Archivo General de la Nación: Actas del Real Consulado. La Colonia. 1808-1813, tomo 2531, folio 169).

El Consulado aprobó comprar equipos para la Escuela Náutica



El Consulado planteó inicio de la Escuela Náutica para el 1° de julio de 1811

En la Junta de Gobierno del 10 de mayo de 1811, en el artículo 8°, se analizaron una serie de informaciones y recomendaciones de los comisionados para fundar una Escuela, Náutica, entre otros puntos proponen comenzar las actividades el 1° de julio del presente año, la Junta de Gobierno dio su consentimiento a todo lo planteado por los comisionados.

En el artículo 9°, informaron los comisionados que el Ejecutivo nombró al Alférez de Fragata D. Vicente Fernández Parrado primer maestro y al piloto D. Pedro Iglecias segundo maestro de la Escuela Náutica. La Junta quedó en cuenta de esta decisión del Ejecutivo.

En las Actas del Consulado se lee todo lo acontecido en la Junta de Gobierno del 10 de mayo de 1811:

Artículo. 8°. Dieron cuenta por medio de una representación D. Sebastián de Cordova y D. Pedro Carranza comisionados de este Consulado que llevan á efecto el establecimiento de una Escuela Nautica en la Guaira aprobado por el Supremo Gobierno de que los maestros nombrados por el Supremo poder Ejecutivo son; el Alférez de Fragata D. Pedro Fernando Parrado para primero y D. Pedro Iglecias para segundo, que los conocimientos que estos individuos poseen son los adquiridos en el Colegio Seminario de Sevilla y practicaron en los Buques de la Real Armada en que han navegado en la clase de Piloto: de que ofrecen enseñar todo lo que consta de la nota que les presentó dicho primer Maestro y acompañan á que se halla agregado un suplemento para la ordenanza ú Plan aprobado en que pide y parece á los Comisionados muy necesario un mozo ú portero para el aseo de la Escuela. De que la casa para la escuela que es la del difunto D. Jacinto Carrillo está alquilada en 30 pesos mensuales desde 1° del corriente y es la mas apropósito por su situación y acerca para el observatorio: De que no es fácil producir aun el cálculo del costo del establecimiento pero que muchos instrumentos se han pedido á los estados unidos pero que se están acopiando pesos, pero que sin embargo no pasará de dos mil pesos: De que el Maestro principal solicita el sueldo de 80 pesos mensuales para sí y 55 pesos para el segundo pero las razones que le expone en el oficio que incluyen: de la necesidad que hay de que se nombre en la Guayra un diputado que representando ally al Prior y Consules preceda los exámenes y sea el órgano por donde el Consulado se entienda en todas la consecuencias económicas, de las papeletas para la recepción de los jóvenes, y dicho encargo proponen á D. Martin de Iriarte por sus circunstancias públicas, y de que sin embargo de faltar algunos instrumentos han proporcionado todo lo necesario para que el día primero de junio próximo puedan los jóvenes entrar a instruirse presidiendo la correspondiente nota al Supremo Poder Ejecutivo a efecto de que digne mandar publicarlo en la forma que estime más conveniente, y habiéndose leydo igualmente el plan de los estudios que se obligan á enseñar dichos Maestros, el suplemento que propone se agregue al Plan ú ordenanza de la escuela ya aprobado, y el oficio en que manifiesta las razones por que solicita se le señale el sueldo de 80 pesos mensuales y el de 55 al segundo maestro en lugar de 60 y 45 que se les asignó en el Plan. En consecuencia estimando la Junta bastantemente extenso el Plan de las materias que ofrecen enseñar y capaces para formar no solo excelentes pilotos, sino también para suministrar á los jóvenes muchos conocimientos a fin de que puedan dedicarse á otras profesiones, y muy

útiles las advertencias ó suplemento que el maestro principal estima necesario se agregue al Plan ú ordenanza, se acordó que se pase una copia de ellas al Supremo Poder Ejecutivo, por medio del S Secretario de Marina con certificación de acuerdo para que si merecieren de S.A igual concepto, se digne aprobarlas y mandar poner en la Gaceta lo que sea suficiente para que el público se instrúa, y pueda tener efecto la apertura de la Escuela el 1° de Julio próximo, recomendando á S.A. la necesidad de que se prevenga al comandante de la Guayra y jueces de los pueblos inmediatos el que no impidan al Maestro executar las operaciones expresa en el artículo 6° de las advertencias. Que siendo muy conveniente y necesario el que este Consulado tenga en la Guayra un Diputado para los casos que se expresan en las advertencias, y proponen los Comisionados se nombre para tal á D. Martin de Iriarte a que se le participará detalladamente sus funciones con arreglo á lo que los Comisionados y Maestro principal indican: Que teniéndose en consideración las razones en que funda el Maestro principal D. Vicente Parrado la solicitud que hace por su oficio de 21 de Abril al Comisionado para que se le señale el sueldo de 80 pesos mensuales y el 55 al segundo Maestro, y pareciendo á esta Junta muy arreglada y justa, mayormente si se atiende á la penosa fatiga que toma sobre sí, y el que nunca es sobradamente, recompensado el que comunica sus conocimientos, se recomiende a S.A. esta instancia de que se acompañe copia á efecto de que se digne resolver lo que sea de su agrado. Que afín de que en la casa Escuela haya un hombre que con el titulo de mozo ú portero cuide de su aseo, y haga las diligencias que sean precisas y dispongan los Maestros baxo.....ordenes estará se solicite a los Comisionados un sargento ú soldado retirado ú otro vecino honrado que lo sirva con la gratificación de cien pesos anuales: y que obtenida que sea la aprobación de S.A. se comuniquen todo según corresponda á los comisionados, al Diputado y Maestros para su ejecución.

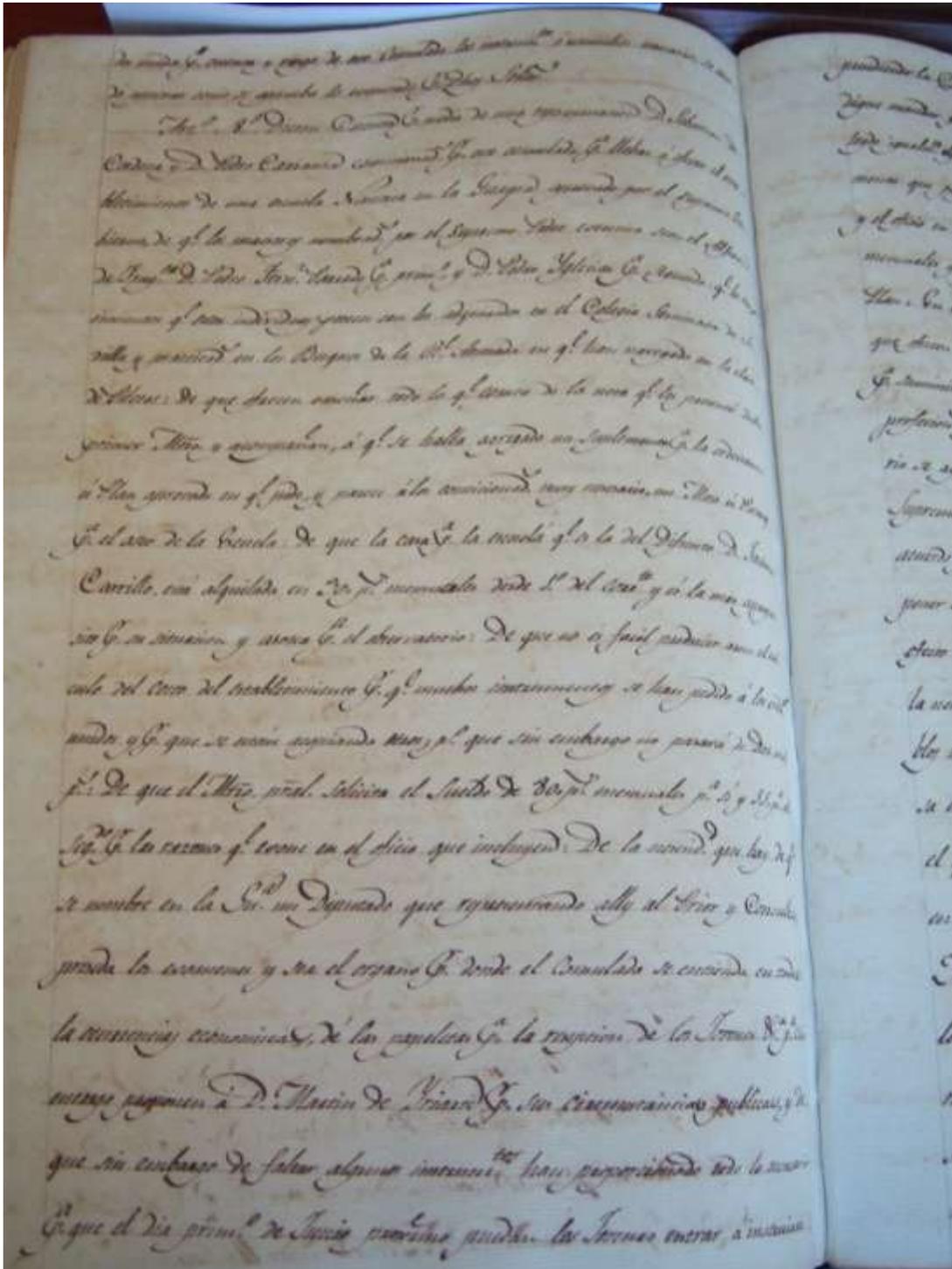
Articulo 9°. Se leyó un oficio que con fecha 6° del corriente dirigió el Señor Secretario de Marina participando que S.A. se había servido nombrar para primer Maestro de la Escuela de Náutica establecida en la Guayra al Alférez de Fragata D. Vicente Fernández Parrado y para Segundo á D. Pedro Iglecias destinado al Apostadero de Puerto Cabello, y se acordó que la Junta queda enterada, y que se agregue en copia al expediente de la materia para la debida constancia.

Con lo que se concluyó y firmaron los Señores Prior y Cónsules í Yo en presente secretario ante los demás Señores.

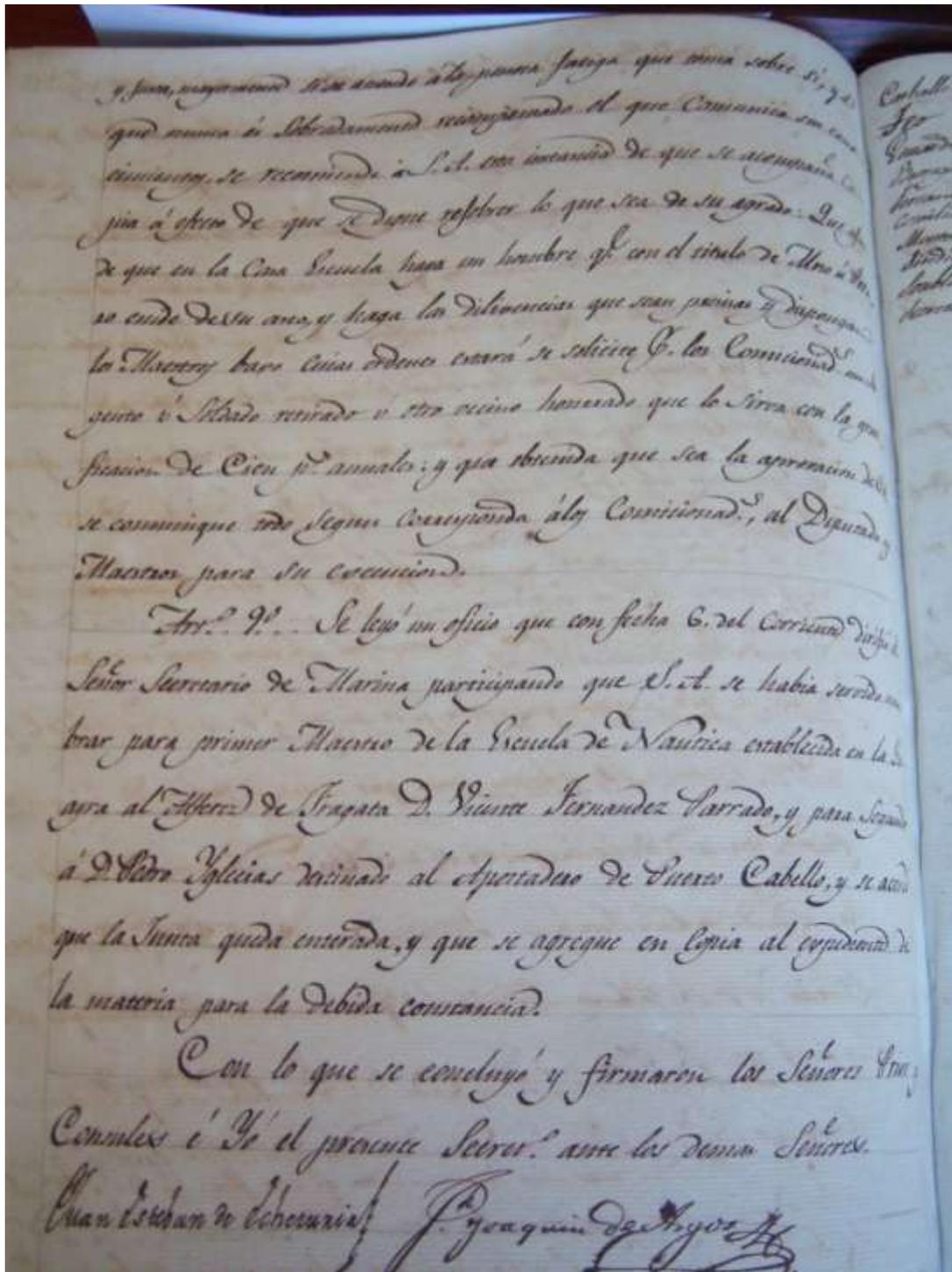
Juan Esteban Echezuria. Joaquín de Argos.

(Archivo General de la Nación: Actas del Real Consulado. La Colonia. 1808-1813, tomo 2531, folios 170 y 171).

Junta de Gobierno del Consulado el 10 de mayo de 1811, folio 170



Supremo Ejecutivo nombró los maestros para la Escuela Náutica, artículo 9°



El Ejecutivo determinó la apertura de la Escuela para el 1° de julio de 1811

En la Junta de Gobierno del Consulado del mes de junio de 1811, se recibió del Secretario de Guerra y Marina una comunicación oficial del Supremo Ejecutivo del 07 de junio, donde informó que fue aprobado todo lo indicado por la Junta de Gobierno del 10 de mayo pasado próximo, exceptuando que el diputado en La Guaira para la Escuela Náutica fuese el subdelegado Francisco Talavera y que se publicara todo lo acordado en la Gazeta. La Junta de Gobierno, tomando en cuenta lo decidido por el Supremo Ejecutivo y posteriormente por el Prior y Cónsules, resolvió se librasen los correspondientes oficios para comenzar las actividades en la Escuela Náutica el 1° de julio de 1811. En las Actas del Real Consulado en el artículo 2° se lee:

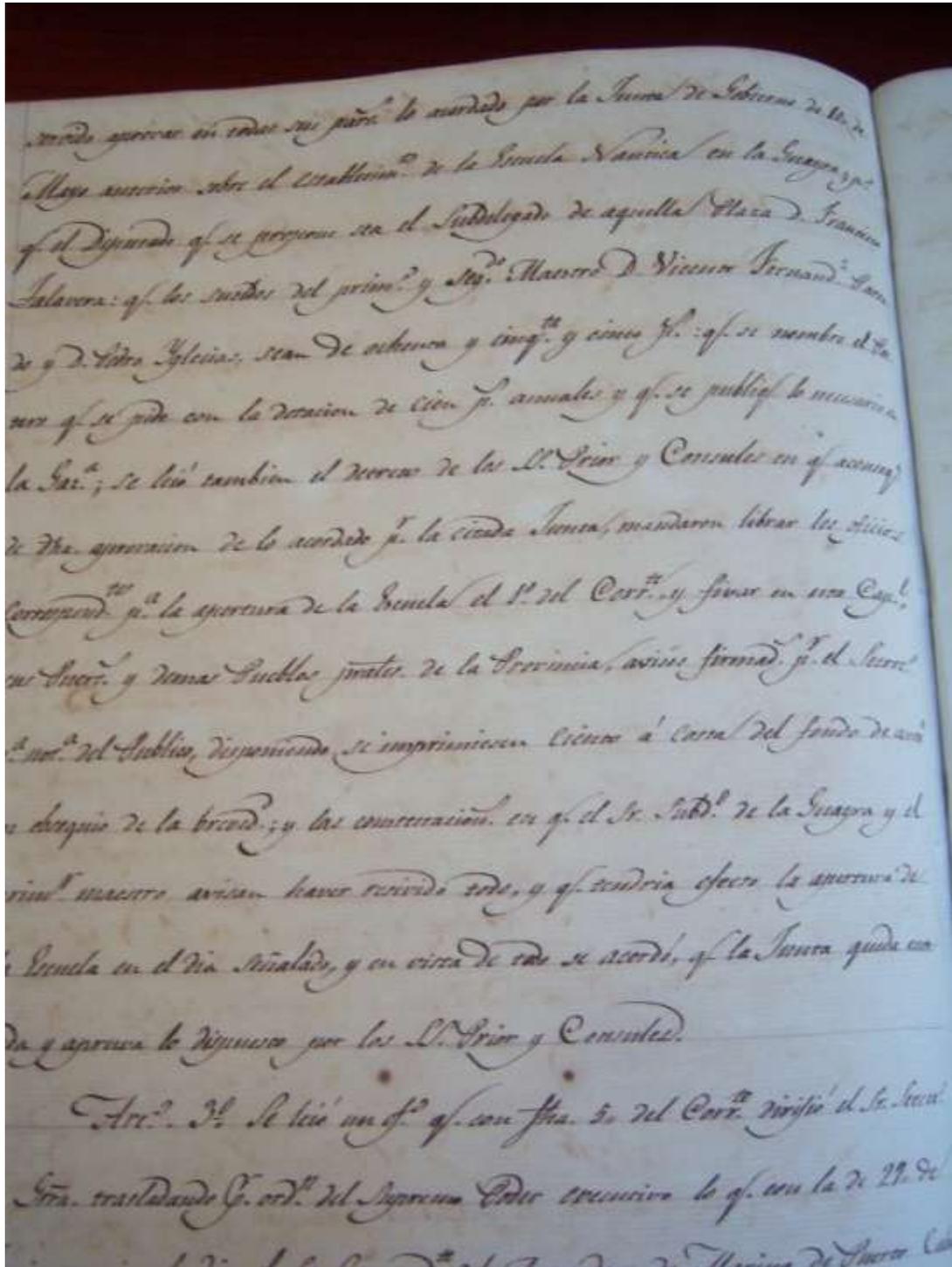
Artículo 2°. Se leyó un oficio que con fecha 7 de junio último dirigió el Sr. Secretario de Marina participando que S.A. en decreto de 1° del mismo se había servido aprobar en todas sus partes lo acordado por la Junta de Gobierno de 10 de mayo anterior sobre el establecimiento de la Escuela Náutica en La Guayra, pero que el Diputado que se propone sea el Subdelegado de aquella Plaza, D. Francisco Talavera; que los sueldos del primero y segundo maestro don Vicente Fernández Parrado y don Pedro Iglecias sean de ochenta y cincuenta y cinco pesos; que se nombre el portero que se pide con la dotación de cien pesos anuales y que se publique lo necesario en la Gazeta; se leyó también el decreto de los señores Prior y Cónsules en que a consecuencia de dicha aprobación de lo acordado por la citada Junta, mandaron librar los oficios correspondientes para la apertura de la Escuela el 1° del corriente y fixar en esta capital, sus puertos y demás pueblos principales de la Provincia, avisos firmados por el Secretario para noticia del público, disponiendo se imprimiesen ciento á costa del fondo de avería en obsequio de la brevedad; y las contestaciones en que el señor subdelegado de la Guayra y el primer Maestro avisan haber recibido todo, y que tendría efecto la apertura de la Escuela en el día señalado, y en vista de todo se acordó que la Junta queda enterada y aprueba lo dispuesto por los señores Prior y Cónsules. (Archivo General de la Nación: Actas del Real Consulado. La Colonia. 1808-1813, tomo 2531, folio 181).

Junta de Gobierno del Consulado el 10 de junio de 1811, artículo 2º

ven en Consejo, asegurando q. (De) tan plausible sujeción sea recibida p. todo en
 el punto q. corresponde y debe esperarse de los Patricios Señores q. en todas especies
 han manifestado y de su adhesión al Gobierno establecido, se acuerda q. la Junta que
 se celebrada, y convocada a la anticipación con q. los S. D. y Consules ma-
 nifestaron a S. A. sus Sentim. en asunto de tanta importancia, los ratifican para
 q. sea conmutada la satisfec. con q. está en el punto de tanta importancia de la
 ratificación.

Art. 2º. Se lee un oficio q. con fecha 2 de Junio del. Dijo el Sr.
 Secret. de Marina participando q. S. A. en decreto de 1º del mismo se había

Supremo Ejecutivo dio su conformidad para el comienzo de clase en la Escuela Náutica el 1° de julio de 1811



Aviso de apertura de la Escuela Náutica

En la reunión de la Junta de Gobierno del Consulado del 10 de junio de 1811, se recibió un oficio del Supremo Ejecutivo en donde, entre otras cosas, se ordenó publicar en la Gazeta de Caracas la apertura de la Escuela Náutica. Esta orden se cumplió y en la Gazeta de Caracas N° 57 de fecha 18 de junio de 1811, se publicó el Aviso Oficial donde se informó la apertura de la Escuela Náutica con dieciséis jóvenes. No se consiguió ninguna información de estos jóvenes en las actas del Real Consulado de los años 1810-1812. El contenido del aviso es el siguiente:

AVISOS OFICIALES.

El día 1° de Julio se abre en la Guayra la Escuela Náutica: son sus Maestros el 1° el Alférez de Fragata D. Vicente Parrado, y el 2° D. Pedro Maria Iglesia quienes enseñaran 16 Jóvenes de valde por ahora; y no llevarán por los que excedan más de 2 pesos mensuales á cada uno en: inteligencia que tanto estos como los demas disfrutarán de el asilo consular baxo cuya direccion se ha formado la Escuela.

En la instruccion se emplearán tres horas por la mañana y dos por la tarde. (Gazeta de Caracas: martes 13 de junio de 1811, tomo I, n° 37).

Aviso Oficial en la Gazeta de Caracas anunciando la apertura de la Escuela Náutica

GAZETA DE CARACAS.

quedó depositada en los decretos que se han Monarcas crearon para consubstanciar de las Cortes; pero esto nunció a esta institución: el Rey podrá, o hacer representar la nación por hombres de su facción, ó por una asamblea; pero semejante representación del pueblo, que es lo que constituye.

quantado estos defectos, para deducir la razón con que la mayor parte de los desconocidos las Cortes constituyentes, sino para hacer ver la necesidad de no permitir que se restre nosotros los abusos que pertenecen a la representación que forma nuestra constitución. Es necesario alentar contra las arrogancias que favorecen esta degeneración de la representación de ordenes, e independencia de alguno, y por ruina de la libertad. Nuestra ley débil para crecer que son enormes; y destruyas estos venales principios anteriores, que lapidada, y cuya destrucción ha sido inaccesible para siempre la misma.

AVISOS OFICIALES.

El día 1.º de Julio se abre en la Guayra la Escuela Náutica: son sus Maestros el 1.º el Alférez de Fragata D. Vicente Parrudo, y el 2.º D. Pedro María Iglesias, quienes enseñaran 16 Jóvenes de val de por ahora; y no llevaran por los que excedan mas de 2 pesos mensuales á cada uno en: inteligencia que tanto estos como los demás disfrutarán de el sueldo consular bazo cuya direccion se ha formado la Escuela.

En la instruccion se emplearán tres horas por la mañana y dos por la tarde.

RELATIVOS

Por noticias comunicadas á la Secretaría de Estado, se sabe que un corsario de Puerto Rico que cruza á barlovento de la Guayra ha apresado el día de la buelta de cabo codera un Guayro al mando de D. Diego Velazquez que traia á su bordo 318 fanegas de Cacao. El Patrón con fiesa que se le pagaron á 9 pesos, y dejó ron al Buque en libertad de seguir su viage, que no se atrevió á continuar, por que á sotavento del cabo de arriba habia otra goleta y dos buques mas. Velazquez asegura que la tripulacion del buque que lo apresó...

	pesos.
D. Francisco Estrada - - - - -	3,
Juan Pedro Basquez - - - - -	5,
D. José de Jesus Guisilá - - - - -	4,
Felipe Munsalva - - - - -	4,
D. Nicolas Martel - - - - -	2,
D. José María Paa - - - - -	2,
Suma	202

Estan en efectivo,
José Jacinto de Muxico

D. Telesforo de Orea, se le ha vendido hace ya 12 dias, un Negro Boral llamado Juan Pedro, como de edad de 20 años. Es de una estatura regular, y un poco cargado de espaldas, tiene los labios gruesos; los pies medianos enfermos, una pierna en un muslo, y otra en un talón; y casi juntas las rodillas. Se cree que lo pasado á la Guayra. Qualquiera que lo asegure dicho negro, y de cuenta de él lo traiga casa de su amo, sera gratificado ademas de pagarsele los gastos que él haga.

Se vende una Hacienda de Cofre sitio de Santa jurisdiccion de la de San Sebastian de los Reyes, solo Tropiche en estado de comenzar fruto, con posesion de tierras sin cultivo y en ella algunos becerros para poder de criar: quien quisiere hacer un pase á tratar con su dueño D. D. Macias que vive en la casa de D. de Bolet, calle de San Francisco.

El que diere razon de un Negro llamado JUAN color obscuro, mata, ojos grandes, cuerpo chico, de 15 á 17 años, con una marca en el brazo izquierdo I. P. que se propoer de su amo el 29 del pasado noticia que su paradero esta en de la Guayra donde se parara Negro libre; podrá ocurrir aprehendi en la Oficina de estado donde se gratificara.

	pesos.
Cap. D. José - - - - -	10,
Truz - - - - -	25,
- - - - -	10,
- - - - -	6,
- - - - -	4,
- - - - -	2,
- - - - -	3,
- - - - -	5,
- - - - -	2,

Plan de estudios de la Escuela Náutica

Cumpliendo con el mandato del Supremo Ejecutivo, la Junta de Gobierno del Consulado publicó en la Gaceta de Caracas, el Plan de Estudios y el Suplemento de Funcionamiento de la Escuela Náutica, revisado por el primer maestro Vicente Parrado, según comunicación de fecha 21 de abril de 1811, enviada por Parrado a los Comisionados Sebastián de Córdova y Pedro Carranza, que luego fue aprobada por la Junta de Gobierno del 10 de mayo del mismo año.

GAZETA DE CARACAS.

Establecimiento de una escuela publica de Náutica en este Puerto, bajo la dirección del Alférez de Fragata D. Vicente Parrado, primer maestro nombrado por S. A.

PLAN DE ESTUDIOS.

Aritmetica inferior.

Geometria Elemental.

Idem. Practica con el manejo del Grafometro, y Plancheta para la medicion de alturas accesibles e inaccesibles, reducir los planos y ponerlos en punto mayor.

Trigonometria.-Plana con la formacion de las tablas, del canon trigonometrico, de senos, tangentes y secantes y con la resolucion de todos los triángulos rectilíneos.

Trigonometría.-Esférica con resolución de todos sus triangulos.

Geometria.

Conmografia.-O principios de Astronomia con la resolucion de todos sus problemas Astronomicos, el manejo de Globos, y el conocimiento de las estrellas mas principales.

Artilleria de Marina.

Navegacion de Estima, y Astronomia con el manejo de todos los instrumentos de reflexion y el modo de situar todos los puntos del Globo, tanto por el Relox de Longitud como por las observaciones Astronomicas.

La maniobra.

El conocimiento del Barometro y Termometro.

DIBUXO.

Levantar los Planos y Dibuxarlos.

Tomar las Cartas Planas y Esfericas, y la delineación de todas las partes de Artilleria de Mar y Tierra.

Advertencias que se le deben agregar al Plan u ordenanzas de la Escuela.

1ª. Los Jovenes que se admitan al Estudio de la Nautica han de saber Leer y Escribir, se han de presentar al Estudio con decencia y ninguno debe baxar de la edad de diez años.

2ª. Para que sean admitidos en la Escuela Náutica se presentarán al Maestro principal con una orden del Real Consulado ò de su comicionado sin la qual no deben ser admitidos.

3ª. Los Jovenes que se conozca que su talento no es á propósito para los estudios Nauticos, pasado el tiempo de seis meses deben ser despedidos.

4ª. Los Maestros deben obtener el despacho de tales dado por el Tribunal que le corresponda.

5ª. Las horas de estudio de la mañana sera de ocho á once, y por la tarde de tres á cinco.

6ª. Siendo preciso para instruir á los Jovenes en el modo de medir alturas y ejecutar las demas operaciones de la Geometria practica salir á operar en el terreno, es preciso que no la impida el Sr Comandante de la Guayra ó el Teniente de Justicia del sitio en donde me acomode dar la dicha enseñanza, para lo qual se deben dar las correspondientes ordenes.

7ª. Es necesario que se nombre un sujeto que presida en nombre del Sr. Prior y Consules todos los exámenes que se hagan en la Escuela Nautica para que informe al Real Consulado y este al alcance de los adelantamientos del establecimiento.

8ª. El Maestro principal será arbitro en la distribución y orden de la enseñanza de la Escuela.

9ª. Para que los Jovenes se instruyan perfectamente en todo lo que se propone á enseñarles, es corto el termino de dos años y así se les señala el de tres años.

Caracas, 21 de Abril de 1811. ---Vicente Parrado.

Es copia de su original de que cert.

ANTONIO SOUBLETTE.

(Gazeta de Caracas: viernes 14 de junio de 1811, tomo III, n° 358).

Plan de Estudios de la Escuela Náutica



En la Gazeta de Caracas número 358 de fecha 14 de junio de 1811, apareció una información concerniente a la instalación de la Escuela Náutica en La Guaira, que al contrastar con las Actas del Real Consulado comprendidas entre los años 1810 y 1812, que se encuentran depositadas en el Archivo General de la Nación en el foro Libertador en Caracas, se infiere lo siguiente:

1. El Alférez de Fragata Vicente Fernández Parrado en ningún documento de las Actas del Real Consulado aparece ejerciendo la función de Director de la Escuela Náutica. El Supremo Ejecutivo lo nombró primer maestro y a Pedro Iglecias segundo maestro el 6 de mayo de 1811. (Archivo General de la Nación: Actas del Real Consulado. La Colonia. 1808-1813. Tomo 2531, folios 171).

2. El Plan de Estudios de la Escuela Náutica es similar al del Seminario de San Telmo de Sevilla, donde se formaban Pilotos y donde estudiaron Vicente Parrado y Pedro Iglecias. Este programa debió ser montado por el Piloto Pedro Carranza y el Consiliario Sebastián de Córdoba, comisionados por la Junta de Gobierno del Consulado en octubre de 1810 para elaborar un plan para instalar la Escuela Náutica, el cual luego fue aprobado por el Consulado y por la Junta Suprema en enero de 1811, antes de que Vicente Parrado y Pedro Iglecias fueran nombrados maestros de la Escuela Náutica. En un documento enviado por Vicente Parrado a los comisionados el 21 de abril, dio varias recomendaciones para el programa de estudios y el funcionamiento de la Escuela Náutica. También pidió una reconsideración de sueldos para que fuese de 80 pesos al 1° maestro y 55 pesos para el 2° maestro, en vez de los 60 y 45 pesos aprobados en enero de 1811. Esta información se extrae del Archivo General de la Nación: *Actas-Real Consulado. Colonia 1808-1813, tomo n° 2531, folio 147, 150, 151, 170 y 171.*

3. La apertura de la Escuela Náutica se fijó (y se ejecutó) para el 1° de julio de 1811, como se lee en los documentos de la Junta de Gobierno del Consulado de fecha 10 de mayo de 1811, posteriormente aprobado por el Supremo Ejecutivo, el cual ordenó su publicación en la Gazeta de Caracas. El Prior y los Cónsules ordenan a la imprenta de Juan Baillío, imprimir cien anuncios informando la apertura de la Escuela Náutica para el 1° de Julio, los cuales debían ser distribuidos en Caracas, La Guaira, Puerto Cabello y los pueblos principales. Su pago debía ser debitado del fondo de avería del Consulado. Esta información se extrae del Archivo General de la Nación: *Actas del Real Consulado. La Colonia. 1808-1813, tomo 2531, folio 181.*

Por otra parte se pueden citar las siguientes referencias asociadas al primer maestro Vicente Parrado.

El Capitán Jairo Bracho escribe lo siguiente de Vicente Parrado:

El piloto de la Marina Vicente Parrado, que había navegado en el “Argos” en 1804, fue ascendido a alférez de Fragata, nombrado para los cargos de director de la Escuela Naval de la República y capitán de puerto de La Guaira en 1811. Parrado trató de matizar su deserción, diciendo que solo había sido nombrado “profesor de matemáticas”. Al parecer, desertó también del lado republicano y marchó a Curazao, y de allí a

Cartagena de Indias donde, nuevamente, los insurgentes “le obligaron” a desempeñarse como vigilante del cerro La Popa.

Derrotados los insurrectos por la expedición de Morillo, Parrado se presentó ante Pascual Enrile, jefe de las fuerzas navales, y éste le ratificó en el cargo, pero el 12 de julio de 1812 fue expulsado del cuerpo de Marina por la Regencia del Reino. Se trasladó a España a solicitar la reconsideración, finalmente, el 24 de octubre de 1816, el Rey denegó la solicitud, por las dudas que existían sobre su conducta. (Bracho Palma, Jairo A: La Defensa Marítima en la Capitanía general de Venezuela 1783-1813).

La historiadora Ortega Rincones informa el embarque de Parrado en el bergantín Penélope:

El segundo piloto Vicente Parrado embarcado en el bergantín Penélope en 1805. (Ortega Rincones, Eulides: Historia del Resguardo Marítimo de Venezuela. 1781.-1783).

El mismo día en que se iniciaron los estudios en la Escuela Pública de Náutica, el Congreso Constituyente declaró los derechos del pueblo. Fue éste un instrumento de carácter doctrinal con que se cimentaron los principios de filosofía política, que dan apariencia a la revolución emancipadora y estaba dividido en cuatro partes: Soberanía del Pueblo, Derechos del Hombre en Sociedad, Deberes del Hombre y Deberes del Cuerpo Social. Cuatro días después, el 5 de julio, el Congreso Constituyente declaró la Independencia de Venezuela. La bandera que había diseñado Francisco de Miranda es ondeada por primera vez y la de España fue destruida en conjunto con los cuadros y bustos de Fernando VII, que estaban en los edificios públicos.

Placa en la esquina de las monjas en conmemoración de la declaración de la Independencia



CAPÍTULO IV

Navegación y naufragio

La Gazeta de Caracas

En el segundo semestre de 1808 se fundó en Caracas la Imprenta Gazeta de Caracas, en momentos en que España enfrentaba a Napoleón luego de los sucesos en Aranjuez, cuando Carlos IV abdicó a favor de su hijo Fernando VII y lo sucedido en Bayona, ciudad de Francia, donde los reyes españoles abdicaron a favor de Napoleón, que nombró Rey de España a Luis Bonaparte.

La imprenta fue una empresa mercantil; sus fundadores fueron los ingleses Mateo Gallagher y Jayme Lamb. Estaba situada entre las esquinas de la Torre a Veroes frente a la Posada del Ángel. Esta posada desapareció a causa del terremoto del 26 de marzo de 1812.

Los funcionarios reales para cuando se instituyó la Gazeta eran el Capitán General Juan de Casas, Intendente Juan Vicente Arce, Regente Joaquín Mosquera y Figueroa. La imprenta usada para publicar la Gazeta fue la dejada por Francisco de Miranda en Trinidad en 1806, luego de su fracaso de invasión a las provincias venezolanas. En la primera página de su primer número de fecha lunes 24 de octubre de 1808, entre otras cosas se lee:

Al mismo tiempo que se solicita la asistencia de todas las personas instruidas en las Ciencias y Artes, se dá al Publico la seguridad de que nada saldrá de la Prensa sin la previa inspeccion de las personas que al intento comisione el Gobierno, y que de consiguiente en nada de quanto se publique se hallará la menor cosa ofensiva à la Santa Religion Catolica, a las Leyes que gobiernan el pays, á las buenas costumbres, ni que pueda turbar el reposo ó dañar la reputacion de ningun individuo de la sociedad, á que los propietarios de la Prensa tienen en el dia el honor de pertenecer. (Gazeta de Caracas: lunes 24 de octubre de 1808, tomo I, n°1).

El periódico salía al público los viernes de cada semana a un precio de real y medio. La suscripción anual con un valor de ocho pesos, igual al salario mensual de un trabajador de la época. Por mencionar un ejemplo, el portero de la Escuela Náutica de 1811 percibía ocho y medio pesos mensuales. La Gaceta publicaba los avisos oficiales, anuncios de ventas de casas, haciendas, mercancías y productos agropecuarios, promociones de empleos públicos y particulares, espectáculos públicos, llegada y salida de los buques, anuncios en general y solicitud de esclavos fugitivos como se lee en el siguiente aviso:

Desde el 14 de Mayo último se le profugó al Dr. D. Luis Cazorla, un mulato su esclavo nombrado Juan José, de oficio zapatero, de edad de 25 años alto de cuerpo, cara larga, surdo, con una muñeca amarrada por tenerla abierta, la voz baja, con una crineja

pequeña en el pelo, una señal de mordida de perro en un muslo, camisa blanca, calzon negro, y sombrero de cogollo blanco ribeteado con cinta negra. pretendía en otra ocasion embarcarse. Se suplica á los Sres. Jueses, y particulares su aprhension, y si fuere por la Ciudad de Valencia, su entrega à D. Miguel Malpica, que se satisfaran los correspondiente derechos. (Gazeta de Caracas: viernes 6 de julio de 1810, n°106, tomo II).

El historiador Picón Salas en su prólogo de la reedición de la Gazeta por la Academia de la Historia, entre otras cosas escribe:

*El 19 de abril habrá de hacerse al margen de toda previsión de la Gazeta. A dónde llevaron las cosas a esos prudentes empresarios que se llamaban don Mateo Gallagher y don Jayme Lamb. Para festejar el gran suceso se estrenan nuevas letras de encabezamiento, se agrega al título de la Gaceta el lema latino <Salus populi suprema lex esto> (...). La Gazeta será testigo del tremendo terremoto de 1812, de la capitulación de Miranda y de la entrada de las furiosas mesnadas de Monteverde a la capital. La imprenta en que se edita y los operarios que la manejan, son embargadas como bien mostrenco por las tropas que invaden Caracas en nombre del Rey o en nombre de la patria (...). <Vienen las hordas de Boves>; <Simón Bolívar invade por la Nueva Granada y es proclamado Libertador>. (Picón Salas, Mariano: *Gazeta de Caracas 1808-1810, Prólogo*).*

La Gazeta de Caracas finalizó sus publicaciones en enero de 1822, en el período de dominio patriota, pero hasta los instantes de esta publicación no se habían encontrado razones ni condiciones por las que esta empresa culminó sus actividades.

Primer ejemplar de la Gazeta de Caracas



GAZETA DE CARACAS.

N.º 1.

LUNES, 24 DE OCTUBRE DE 1808.

TOMO 1.

APERTURA DE LA IMPRENTA.

Mucho tiempo ha que la ciudad de *Caracas* echaba menos el establecimiento de la *Imprenta*. Los señores *D. Mateo Gallagher* y *D. Jayme Lamb* esperan tener la dicha de realizar tan justos deseos, y piden al público, se sirva acoger favorablemente sus servicios.

Se debe al espontáneo interés del gobierno, y a la concurrencia de otras autoridades el logro de un establecimiento que por muchos años, ha envidiado *Caracas* á otras poblaciones de mérito consideración. La época de los Señores *Capitan General, Don Juan de Casas*, é *Intendente de ejército, Don Juan Vicente de Arce*, que lué la dote de la introducción de esta *Arte* benéfica en la provincia de *Venezuela*; no podrá menos de merecer el grato recuerdo de la posteridad. Otras personas, tan respetables por sus luces como por su carácter, han contribuido mucho á desvanecer varios obstáculos, que casi habían hecho temer á esta ciudad el desvanecimiento de sus esperanzas; y se tendría la mayor satisfacción en anunciar sus pormenores al reconocimiento público, si no se temiese ofender su modestia.

La utilidad de un establecimiento de esta clase, en una ciudad como *Caracas*, no puede dexar de ser obvia á qualquiera de sus ilustrados habitantes, no solo baxo los puntos de vista que ofrecen la *Agricultura* y el *Comercio*, sino tambien la *Poética* y las *Letras*.

Se suplica por tanto á todos los *Sujetos* y *Señoras*, que por sus luces é inclinacion se hallen en estado de contribuir á la instrucción pública, y á la inocente recreacion que proporciona la *Literatura* zénena, ocurran con sus producciones, en *Prosa* ó *Verbo*, á la oficina de la *Imprenta*, situada en la *Calle de la Catedral*, del lado opuesto á la *Posada del Angel*; y se ofrece corresponder a este favor empleando el mayor cuidado y prontitud en el despacho.

El precio del trabajo, sin perjuicio de las concenciones que particularmente pueden hacerse con los *Impresores*, se arreglará á la tarifa de veinte y quatro pesos por la primera centena de pliegos de este papel, y el tercio del dicho valor por cada una de las centenaras siguientes.

Al mismo tiempo que se solicita la asistencia de todas las personas instruidas en las *Ciencias* y *Artes*, se dá al Público la seguridad de que nada saldrá de la *Presse* sin la previa inspeccion de las personas que al intento comisionó el Gobierno, y que de consiguiente en nada de quanto se publica se hallará la menor cosa ofensiva á la *Santa Religión Católica*, á las *Leyes* que gobiernan el *país*, á las buenas costumbres, ni que pueda turbar el reposo ó dañar la reputacion de ningún individuo de la sociedad, á que los propietarios de la *Presse* pierdan en el día el honor de pertenecer.

Con proporcion á esta tarifa, se imprimirá quanto se pidan—Libros de uso comun en las *Escuelas* de la *universidad*, *escuelas*, *convencios*, é *Iglesias*; *estadós*, *circulares*, *letras de servicios*, y demas que se ofrezca en los *tribunales*, y oficinas públicas; *esquelas* de *convites*, *papeletas* y todo quanto sea necesario á los caballeros particulares; en inteligencia de que por la baxapasa de los papeles que lleven *lineas* y *guarismos*, debe aumentarse algo el precio de la tarifa comun.

Por último, nada omitiran los *Impresores* de quanto pueda contribuir al beneficio general, y tendrán la mayor satisfacion en someterse á quantas ideas se les comunicaren, dirigidas á la perfeccion de tan útil establecimiento.

SUSCRIPCIONES A LA GAZETA.

El *Fierro* de cada semana se dará al público un papel periódico, en la forma y baxo el título del presente. El Gobierno se ha servido autorizarle con su permiso, y ofrecerle la proteccion que pueda necesitar.

El precio equivo de la *Gazeta* será el de real y medio; á los que tengan la bondad de suscribirse a ella, solo se cobrará ocho pesos anuales, que se pagarán con anticipacion, en la casa de los *Impresores*. Para los Señores que residan fuera de esta capital, en las ciudades, y pueblos de la *Interior*, en las provincias del departamento de esta *Capitania General*, ó en otros puntos, se establecerán los metodos de suscripcion, de que se tendrá el honor de dar cuenta al público en los números siguientes.

Se abrirá la suscripcion desde el día de hoy y á cada uno de los Señores *Suscriptores*, se dará un *Billeto*, á cuya vista se entregaran las *Gazetas* consecutivas.

Quando se reciban noticias, cuyo inmediato conocimiento interesa al público, habrá una *Gazeta Extraordinaria*, de que se avisará por *Carteles* en los parages acostumbrados. Los Señores *Suscriptores* la tendrán gratis, y los que no lo sean, ocurriran á la oficina de la *Imprenta*, donde la obtendran a un precio proporcionado.

Los propietarios de la *pressa*, por cuya cuenta es la *Gazeta*, podrán ofrecer condiciones algunas favorables á los Señores *Suscriptores*, con el aumento del despacho del periódico.

Comprenderá este papel quanto merezca la noticia del público, transmitiendo la mejor y mas interesante de los papeles públicos nacionales y extranjeros, y de las cartas ó papeletas particulares; y se procurará que las noticias que se inserten tengan el grado posible de autenticidad ó de probabilidad.

En la época que acaba de transcurrir, llena de sucesos gloriosos á la *Espana*, y satisfactorios para quantos aman la nacion y la humanidad, ha sido asombroso el numero de papeles públicos de

Gazeta de Caracas anuncio donde se solicitaba un esclavo fugado

los Españoles
Desde el 14 de Mayo último se le profu-
gó al Dr. D. Luis Cazorla, un mulato su es-
clavo nombrado Juan José, de oficio zapatero,
de edad de 25 años alto de cuerpo, cara lar-
ga, surdo, con una muñeca amarrada por
tenerla abierta, la voz baja, con una cri-
neja pequeña en el pelo, una señal de mor-
dida de perro en un muslo, camisa blanca,
calzon negro, y sombrero de cogollo blanco
ribeteado con cinta negra. pretendia en otra
ocasion embarcarse. Se suplica á los Sres. Jue-
ses, y particulares su aprhension, y si fuere
por la Ciudad de Valencia, su entrega á D.
Miguel Malpica, que se satisfaran los corres-
pondiente derechos.

En la imprenta: de Galliguer y Lamb.

La Imprenta de Juan Baillío

La imprenta de Juan Baillío estaba instalada en la esquina de Gradillas al lado del Palacio Arzobispal. Su fundador fue el haitiano Juan Baillío, tipógrafo, impresor en Haití y Francia, que emigró a Venezuela en 1810. Esta imprenta era la segunda después de la Gazeta de Caracas. Baillío se identificó con la revolución venezolana, fue impresor oficial del Supremo Congreso de los Estados Unidos de Venezuela, e imprimió el “Acta de la Independencia”. De su imprenta salieron varios periódicos como el “Semanario de Caracas”, “El Publicista de Venezuela”, “El Mercurio”, “El Patriota”, y editó varios números de “La Gazeta de Caracas”. Imprimió un millón de pesos en papel moneda por ley del 27 de agosto de 1811. Ese mismo año editó 12.000 ejemplares de la Constitución aprobada el 21 de diciembre de 1811. Los impresos de Baillío llevaban el colofón “En la Imprenta de Juan Baillío Impresor del Gobierno”.

En las Actas del Real Consulado se encontró un recibo de pago de fecha 20 de junio de 1811 a favor de Juan Baillío y se lee en el folio 177 lo siguiente:

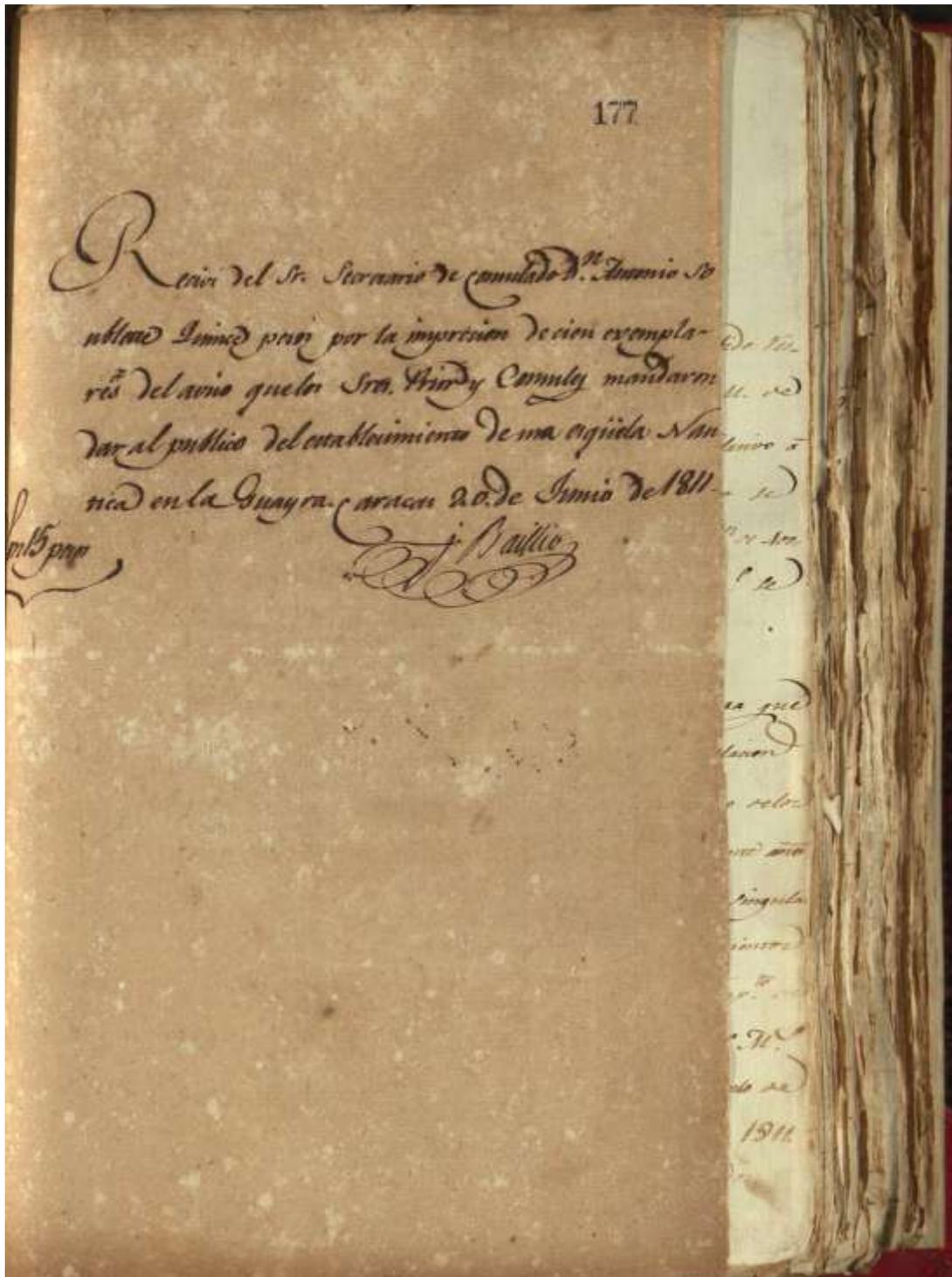
Recivi del Sr Secretario de Consulado Don Antonio Soublette quince pesos por la impresion de cien ejemplares del aviso que los Señores Prior y Consules mandaron dar al publico del establecimiento de una esqüela Nautica en la Guayra. Caracas 20 de junio de 1811. Juan Baillío. (Archivo General de la Nación Capitanía General. Real Consulado. Diversos. 1811-1816, tomo LI, folio 177).

Juan Baillío salió de Caracas con Simón Bolívar en julio de 1814, en la migración a oriente huyendo de Boves. Regresó a Haití y retornó con Bolívar en 1816 a Margarita, tal como se lee en el siguiente párrafo:

Se integra a la expedición de Los Cayos y embarca a bordo de la “Bolívar” la prensa y todo en material tipográfico que el presidente Petión regaló al Libertador (...). A la llegada de la expedición a Juangriego, en la isla de Margarita, el 3 de mayo de 1816, imprime el primer Boletín del ejército Libertador (...). Desembarcó en Carúpano, el 1 de junio, imprime la proclama del Libertador “A los habitantes de Río Caribe, Carúpano y Cariaco” sobre la libertad de los esclavos. (Fundación Polar: Diccionario de Historia de Venezuela).

Baillío desembarcó con Bolívar en Ocumare de la Costa en julio de 1816 y fueron derrotados los patriotas, por los realistas comandados por Morales. Se perdió la imprenta. Baillío logró huir y Bolívar fue rescatado en la playa por el comandante Bideau en un bote.

Orden de pago a Juan Baillío el 20 de junio de 1811



En las Actas del Real Consulado se encontró un documento donde el Secretario del Consulado pidió al tesorero el pago a Juan Baillío de quince pesos por la impresión de cien avisos informando la apertura de la Escuela Náutica, en el folio 204 se lee lo siguiente:

Caracas, 7 de Diciembre de 1811. El Secretario de este Consuladohace presente que á consecuencia de lo decretado para.....en 15 de junio y se imprimieron por el impresor Don Juan Baillío cien ejemplares el aviso.....mando avisar en esta capital, puertos de la Guayra y Cabello y demás Pueblos principales para enterar al publico de la apertura de la Escuela Nautica en la Guayra, y que habiendo satisfecho para ellos a dicho impresor quince pesos hace.....presentaron de el recibo que lo acredita y suplica se sirva mandar se le libren á cargo de el Tesorero como es de justicia. Caracas 6 de Diciembre de 1811. Antonio Soubllette. (Archivo General de la Nación: Capitanía General. Real Consulado. Diversos. 1811-1816, tomo LI, folio 204).

Se infiere que con esta orden de pago solicitada al Tesorero del Consulado por el Secretario, fue legalizado el pago efectuado por el Secretario el 20 de junio de 1811 a Juan Baillío, ya que el Secretario no tenía ésta atribución de pago del Consulado.

Orden de pago a Juan Baillío por aviso de la apertura de la Escuela Náutica

Caracas 7. de Dic. 1811.

70
S. P. y G.

1813

2114

En la forma secreta y esta consulado etc. ha Pro-
 a. Es a presentarse y a comen. de la decena
 el conde p. n. d. en 15. de Junio ult. si im
 to libran. p. el Impresor J. Juan
 Baillío con los comprobantes el aviso
 C. R. T. manda fixar en esta cap.
 Puenos de Salgu. y Cabella y deomas
 Pueblos principales p. entorax de
 pub. las aperturas de las Escue
 ra Náutica en Salgu. y q. C. habi
 euda satisfecida p. ellos adhs. An-
 p. person. Dince pero hace sal.
 ne presentas. el 10. de
 acordada y etc. suplica se
 rivas mandan se le libren a
 cargo el Person. como es de
 Just. Caracas C. de Dic. 1811.

Antonio Soublette

Pro-
 y
 ad pra
 me
 one
 S
 uig
 id
 ideo
 cho
 mtri
 nani
 de
 de
 Es-
 anu
 el
 in-
 neg
 vio-
 m
 bge-
 man
 de
 e
 e
 o, 2
 nce
 aci-
 to.

La Guaira

La Guaira era el principal puerto de la provincia de Venezuela. Fue un puerto de registro desde el siglo XVI, condición que le permitía exportar e importar mercancías y productos agropecuarios a la metrópoli, en algunos casos a otras provincias indianas y colonias extranjeras.

La Guaira fue considerada por los comerciantes, viajeros y otras personas, como un puerto poco favorable para el abrigo de los bajeles y sus operaciones de embarque y desembarque de pasajeros, igualmente para la carga y descarga de mercancías. Entre los viajeros que visitaron el puerto a finales del mes de noviembre de 1799 se encontraba Alejandro de Humboldt en compañía de Aimé Bonpland y escribió lo siguiente:

El clima de La Guaira como más ardiente que el de Cumaná, Puerto Cabello y Coro, porque allí se siente menos la brisa del mar y porque los peñascos abrasan el aire con el calorífico radiante que emiten después de la puesta del sol. (...) La Guaira es más bien una rada que un puerto, pues la mar está allí constantemente agitada, y los navíos sufren a una vez de la acción del viento, el nivel de la marea, el mal anclaje y la broma (teredo navalis). El cargamento se efectúa con dificultad y la altura de las ondas impide que se puedan embarcar ahí mulas, como en nueva Barcelona y en Puerto Cabello. Los negros y mulatos libres que llevan el cacao a bordo de las embarcaciones son una clase de hombres de una fuerza muscular muy notable. Pasan el agua a medio cuerpo, y, cosa bien digna de atención, nada tienen que temer de los tiburones, que son frecuentes en este puerto. (Humboldt, Alejandro: Viaje a las Regiones Equinocciales del Nuevo Continente).

La condición de pueblo pobre de La Guaira quedó demostrada en lo indicado por Depons, al decir lo siguiente de la misma:

Refiere que las calles de La Guaira son angostas, torcidas y mal pavimentadas; las casas miserablemente construidas. En La Guaira agrega, viven pocos comerciantes. Los negocios tienen lugar en Caracas; de allí se va a recibir los cargamentos remitidos de Europa, o a comprar mercancías. (Depons, Francisco: Viaje a la parte oriental de Tierra Firme en la América Meridional).

La Guaira estaba fortificada, tenía una muralla que rodeaba el puerto y su pueblo, era defendida por cañones y fortines que permitió rechazar el ataque inglés en marzo de 1743. Fue visitada por el francés Lavaisse en la primera década del siglo XIX y escribió:

Esta ciudad está mal construida, pero bastante bien fortificada (...) sólo hay una iglesia; el cura es a la vez capellán de la guarnición (...). La Guaira no tenía antes de la revolución, ninguna administración municipal (cabildo), como la mayoría de las otras ciudades de ese país; estaba gobernada por un comandante de plaza que reunía en su persona la autoridad civil y militar, pero cuyas sentencias se podían apelar a la Audiencia Real de Caracas. (Lavaisse, Dauxion: Viaje a las islas de Trinidad, Tobago, Margarita y a diversas partes de Venezuela en la América Meridional).

La Guaira fue un pueblo que dependía en todo lo administrativo de la ciudad de Caracas. No poseía ayuntamiento, ni otro órgano administrativo. Por esa causa sus vecinos suplicaron al Rey de España Carlos III en 1773, para que el pueblo fuera enaltecido a la categoría de villa. El historiador Leal dice:

Unánimemente en 1773 los vecinos solicitaron del rey que La Guaira fuera elevada a la categoría de villa, permitiendo y mandando decían que se hayan de nombrar dos alcaldes ordinarios, uno de la (santa) hermandad, seis regidores que sirvan los oficios de alférez real y de aguacil mayor, otro escribano público y uno de cabildo. Y que para los propios del común y cabildo se aplicaran las licencias de las treinta pulperías de ordenanza del puerto, los derechos de aranceles que se pagaban al escribano del ayuntamiento de Caracas, las licencias de tiendas y bodegas que cobraba el justicia mayor en La Guaira, más ochenta pesos que recibía el municipio caraqueño por el derecho de carnicería. (Leal, Ildefonso: Nuevas crónicas de Venezuela).

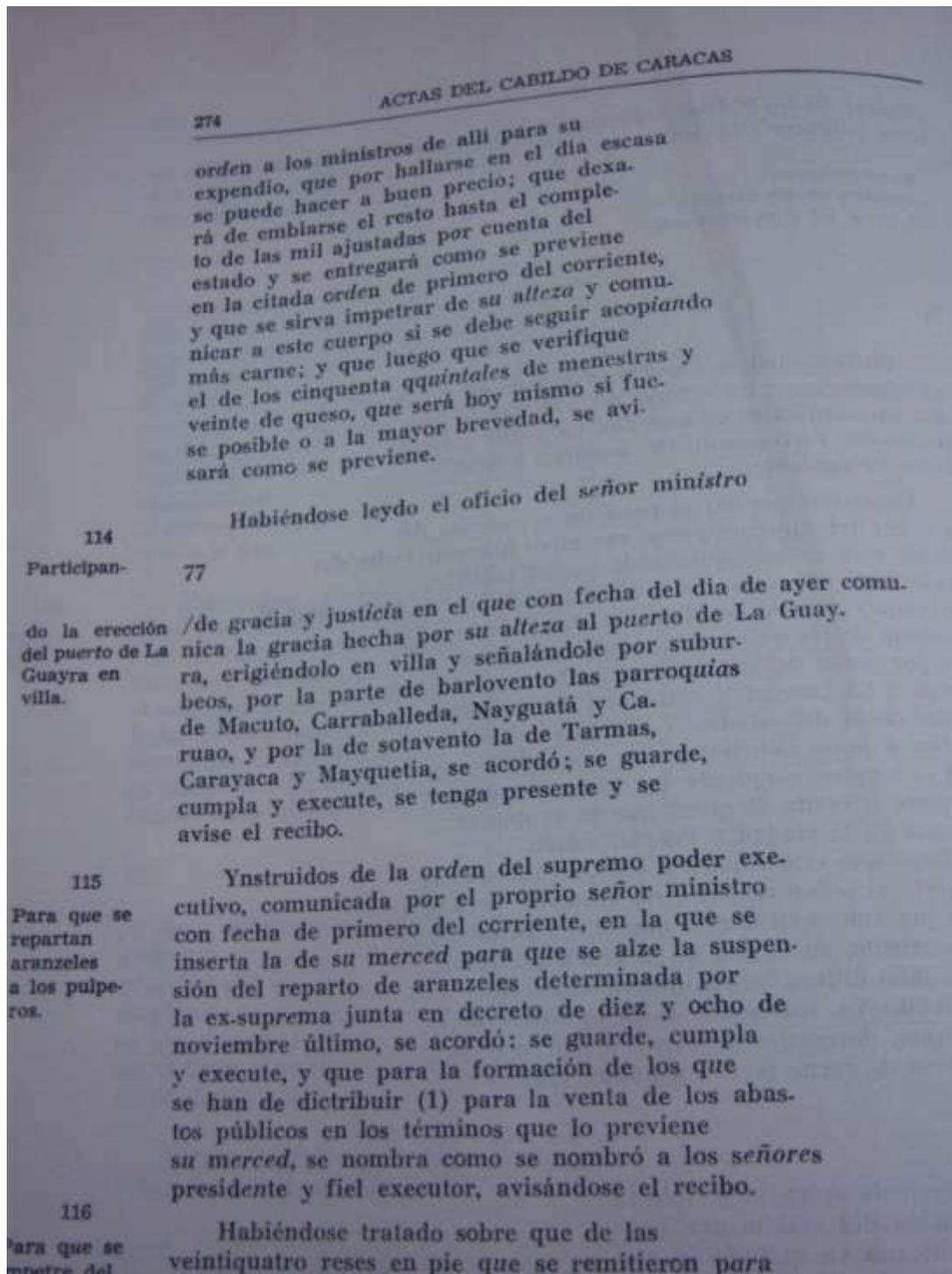
Esta petición no fue tomada en cuenta por el Rey Carlos III, ni por su hijo Carlos IV, tampoco por el Rey Fernando VII.

El Poder Ejecutivo formado por Cristóbal Mendoza, Gaspar Padrón y Juan Escalona decidió en el mes de agosto del año de 1811 elevar al puerto de La Guaira a la categoría de villa, dándole así la potestad de tener un Ayuntamiento. Esta información escrita en las Actas del Cabildo se lee:

Habiéndose leydo el oficio del señor ministro de gracia y justicia en el que con fecha del día de ayer comunica la gracia hecha por su alteza al puerto de La Guayra erigiéndolo en villa y señalándose por suburbios, por la parte de barlovento las parroquias de Macuto, Caraballeda, Nayguatá y Caruao, y por la de sotavento la de Tarmas, Carayaca y Mayquetia, se acordó; se guarde, cumpla y execute, se tenga presente y se avise el recibo. (Actas del Cabildo de Caracas, agosto de 1811, tomo III).

Con la pérdida de la Primera República, Monteverde dejó sin efecto todos los actos ejecutados por las autoridades depuestas, pasando La Guaira, otra vez a la condición de pueblo, dependiendo así de las autoridades municipales de Caracas.

El Poder Ejecutivo elevó al puerto de La Guaira a Villa en agosto de 1811



Don Gerardo Patrullo

Don Gerardo Patrullo era el conspicuo representante de la burguesía marítima de la Provincia de Venezuela. Comerciante, importador, exportador de toda clase de mercancías y productos agropecuarios, agente naviero de empresas americanas y europeas, contratista del Consulado para realizar obras de construcción y reparaciones en el puerto de La Guaira y el camino que comunicaba a Caracas con La Guaira, sus actividades eran realizadas en el triángulo formado por Caracas, La Guaira, Puerto Cabello, en la época comprendida entre la última década del siglo XVIII y las dos primeras del siglo XIX. Patrullo suministró los equipos a la Escuela Náutica para que comenzaran sus actividades académicas el 1° de julio de 1811.

Gerardo Patrullo en la Gazeta de Caracas del 27 de abril de 1810, donde se narraban los sucesos del 19 de abril, publicó un anuncio donde ofreció en venta maíz blanco del norte en el puerto de la Guayra y se lee en la Gazeta lo siguiente:

Don Gerardo Patrullo, ha recibido quinientas fanegas de maíz blanco del Norte de excelente calidad, los que quieran comprar podrán dirixirse á su casa en la Guayra: los seis primeros días hara menudear al Público sin alterar el precio á que pueda venderse por mayor, y en seguida venderá por partidas grandes ó pequeñas según se presenten compradores, manifestara la muestra á cualesquiera hora en esta Capital ó en la Guayra. (Gazeta de Caracas: viernes 27 de abril de 1810, n°95, tomo II).

Patrullo fue Consiliario del Real Consulado de Caracas, entre los años 1806-1807; fue nombrado por el Supremo Ejecutivo el 14 de julio de 1811 en conjunto con Francisco de Miranda y Uztáriz, para estudiar la posibilidad de crear una moneda para la República. No aceptó el nombramiento como lo expresa Caracciolo Parra Pérez en su obra “Historia de la Primera República”. Patrullo fue diputado del Consulado en La Guaira en agosto de 1812, luego de la caída de la Primera República. Realizó diferentes trabajos de reconstrucción de los daños causados por el terremoto de 1812 en el puerto de La Guaira y en el camino que comunica La Guaira con Caracas. Luego de la batalla de Carabobo, del año 1821, huyó del país y se le decomisaron sus bienes, por su deslealtad hacia la República.

Picón Salas dice lo siguiente de Gerardo Patrullo:

En la Gazeta de Caracas habrán de aparecer, asimismo, los avisos de mercaderes de tanta iniciativa como el después mal famoso don Gerardo Patrullo, que aun en los días de mayor crisis, negocia y trafica en todo lo que se puede comprar y vender. En los anuncios de don Gerardo Patrullo fiel proveedor de la Gaceta se venden fanegadas de maíz blanco y harina del Norte, se despachan barcos para el litoral antillano, se ofrecen café, caballos, alambiques para destilar alcohol, y como es tan rico en tierras, casas y semovientes, a veces se le fugan esclavos, por cuya captura ofrece halagador rescate. (Picón Salas, Mariano: Gazeta de Caracas, Prólogo de la reimpresión).

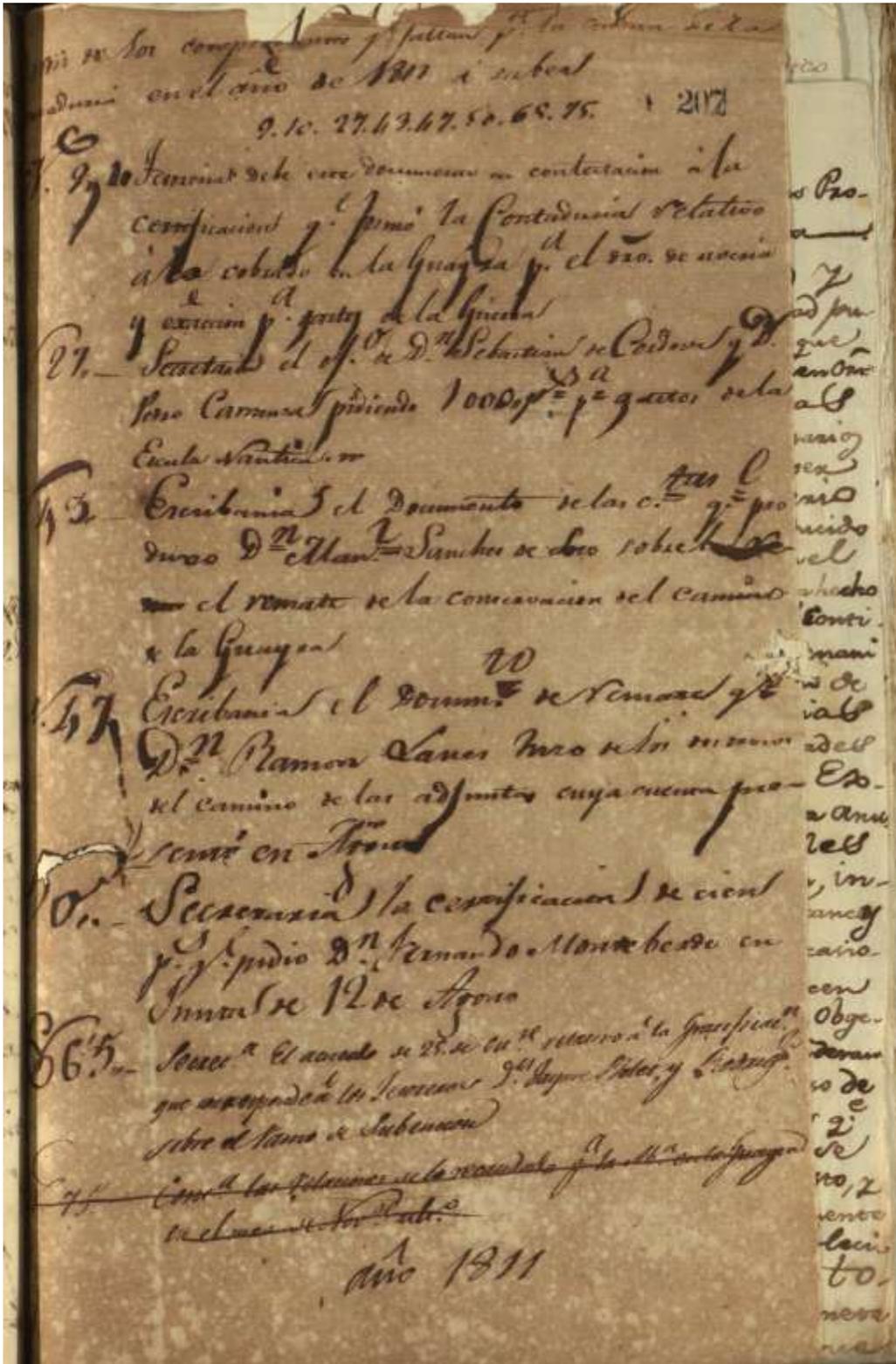
Solicitud de dinero para gastos de la Escuela Náutica

El Real Consulado de Caracas en 1811 recibió una petición de los comisionados Consiliario Sebastián de Córdova y Piloto Pedro Carranza, por 1000 pesos destinados a los gastos iniciales para instalar la Escuela Náutica en La Guaira. En las Actas del Real Consulado se lee:

Secretaria el oficio de Don Sebastian de Cordova y Don Pedro Carranza pidiendo 1000 pesos para gastos de la Escuela Nautica. (Archivo General de la Nación: Capitanía General. Real Consulado. Diversos. 1811-1816, tomo LI, folio 204).

Estos recursos fueron entregados a los comisionados con la finalidad de comprar los equipos para la Escuela Náutica. Gerardo Patrullo se comprometió a equipar la escuela a un costo total de 2000 pesos y traer los equipos necesarios de los Estados Unidos. La relación de gastos se efectuó en febrero de 1812.

Comisionados solicitaron 1.000 pesos para cubrir los gastos de la Escuela Náutica



Los exámenes en la Escuela Náutica

El 29 de octubre de 1811, los estudiantes de la Escuela Náutica presentaron el examen público de Aritmética ante personalidades y fue presidido por el comandante Civil y Militar de La Guaira, como máxima autoridad de la zona. En las Actas del Consulado el designado para presidir este acto era el diputado del Consulado Francisco Talavera. Los estudiantes aprobaron la asignatura. Del total de 16 estudiantes ingresados el 1° de julio de 1811, sólo presentaron seis. Se desconoce el destino de los otros diez. En la Gazeta de Caracas apareció la siguiente noticia:

GAZETA DE CARACAS.

GUAYRA.

4 de Noviembre de 1811

El 29 del pasado presentaron los Maestros de la Escuela nautica nacional, Alférez de fragata D. Vicente Parrado y D. Pedro Iglesia los alumnos de la clase de Aritmetica al examen que sufrieron ante el Comandante Militar de la Plaza y Ciudadanos notables, testigos de los adelantamientos de estos jovenes y del celo y actividad de sus Maestros. Fueron examinados D. Juan B. Carcaño, D. Manuel de Agreda y Urloa, D. Luis José de Erazo, D. Diego de Jugo, D. Agustín Garcia, y D. Josè Victor Escovar, que acreditaron en su aplicacion y bellas disposiciones las esperanzas que el Gobierno concibio de util establecimiento à favor del Comercio y Navegacion Venezolana.

El Comandante Militar y Politico de la Guayra ha manifestado á S. A. la satisfaccion con que presidió á este acto, recomendando altamente la aplicación y desempeño de los Alumnos como la buena y asidua dirección de los Maestros Parrado, é Iglesia: y S. A. queriendo alentar tan importantes tareas, ha mandado dar à todos las gracias à nombre de la patria, y que se publiquen sus nombres, para honor de ella y digno exemplo de los demas danos. (Gazeta de Caracas: viernes 8 de noviembre de 1811, tomo IV, n° 378).

Pago a los maestros de la Escuela Náutica en diciembre de 1811

La Escuela Náutica realizó sus funciones educativas durante el año 1811 y quedó demostrado en un documento del Real Consulado de Caracas en diciembre del mismo año, donde aparece el pago efectuado a los maestros y el alquiler de la casa donde estaba establecida la Escuela Náutica. Se lee en el folio 191 lo siguiente:

En buena cuenta 4.5.5.(...)pagados por los ministros de la Guayra por sueldos de los maestros de Escuela Nautica y alquiler de la casa en que esta establecida.--- 155,,3. (Pesos). (Archivo General de la Nación: Capitanía General. Real Consulado. Diversos. 1811-1816, tomo LI, folio 191).

Pago a los maestros y alquiler de la casa donde funcionó la Escuela Náutica en 1811

En el Duque de... N.º 60

En el Duque de... 191

<i>Para la...</i>	1.971,5%
<i>Para la...</i>	2.794,5%
<i>En el Depto. de...</i>	99,7%
<i>En el Depto. de...</i>	155,3%
<i>En el Depto. de...</i>	97,9%
<i>Al Depto. de...</i>	1.971,5%
<i>Al Depto. de...</i>	2.794,5%
<i>Al Depto. de...</i>	558,2%
<i>Al Depto. de...</i>	97,9%
	<u>5.259,1%</u>

[Signature]

Navegación de la Escuela Náutica de julio de 1811 a marzo de 1812

A finales del mes de febrero de 1812, la Escuela Náutica cumplió ocho meses de actividades académicas sin ninguna interrupción, a pesar del estado de guerra que vivía la República por la reacción de los realistas ante los hechos acaecidos a partir del 19 de abril de 1810. En el archivo de la Academia Nacional de la Historia en la colección Villanueva, reposa un oficio enviado por los comisionados del Consulado de fecha 29 de febrero de 1812, donde informaban al Prior y Cónsules, de las actividades y los gastos de la Escuela Náutica desde su comienzo de clases el 1° de julio de 1811 al 29 de febrero de 1812 y expresaron lo siguiente:

S.S. Prior y Cónsules.

Caracas, 29 de febrero de 1812.

Haviendo concluido la Comisión que la Junta de gobierno nos confió para la formación de un plan capaz de establecer una Escuela Náutica en el puerto de La Guaira, y ponerlo en ejecución presentamos la cuenta de su costo con 35 comprobantes, que acredita la inversión de 1.000 pesos tomados al intento, de los que sólo 840 se gastaron en compra de instrumentos, utensilios, y demás menesteres: y los consumidos en 8 meses que han transcurrido de enseñanza; y los 160 invertidos en tres meses de alquiler de casa a 30 pesos mensuales, y 70 entregados a los Maestros a cuenta de sus sueldos al 1° 50 y al 2° 20 que pagarán en Contaduría de La Guaira luego que se les entere de los que se les rebajan según acredita el oficio de los Ministros que acompañamos.

La última partida de 48 pesos 7 reales es aplicada a gastos de los comisionados en los varios viajes a La Guaira y otras gratificaciones a beneficio de la economía del establecimiento.

Los instrumentos pedidos a los Estados Unidos de América por el conducto de D. Gerardo Patrullo y aprobación de Udes. no ha tenido efecto y hemos comprado los más de ellos y aunque en lo sucesivo podrán necesitarse algunos para los estudios mayores hemos prevenido al 1er. Maestro su agencia del modo más económico participándolo a Udes. en su oportunidad.

Asimismo consecuente al oficio en que Udes. nos previene a virtud de acuerdo de la Junta, informemos el costo mensual del establecimiento nos parece que además de los 173 pesos 2 ½ reales detallados 80 al 1er, maestro, 55 al 2°; 30 a la casa, 8 ½ al portero, podrá gastarse un mes con otro de 15 a 20 pesos en papel, tinta, pinturas, etc.

Esperamos que Udes. lo comuniquen todo a la Junta de Gobierno, a fin de que instruida de todo acuerde lo que estime por conveniente; y que igualmente enteramos en Tesorería 50 pesos recaudados ultimamente de los anticipados al 1er. maestro, cargados en su cuenta, quedando sólo pendientes los 20 pesos del segundo..

Deseamos que tan util establecimiento obtenga sucesivamente la aprobación publica que se ha manifestado en los exámenes a los jóvenes ya practicados, para satisfaccion de la Junta, que es el interes de sus comisionados.

Dios Guarde a Udes. muchos años. Caracas 29 de Febrero de 1812.

Sebastián de Cordova. Pedro Donato Carranza.

(Archivo de la Academia Nacional de la Historia: Catálogo. Donación Villanueva a la Academia Nacional de la Historia, folio 277).

Oficio de los comisionados de la Escuela Náutica informando los gastos hasta el mes de febrero de 1812

Escuela Náutica

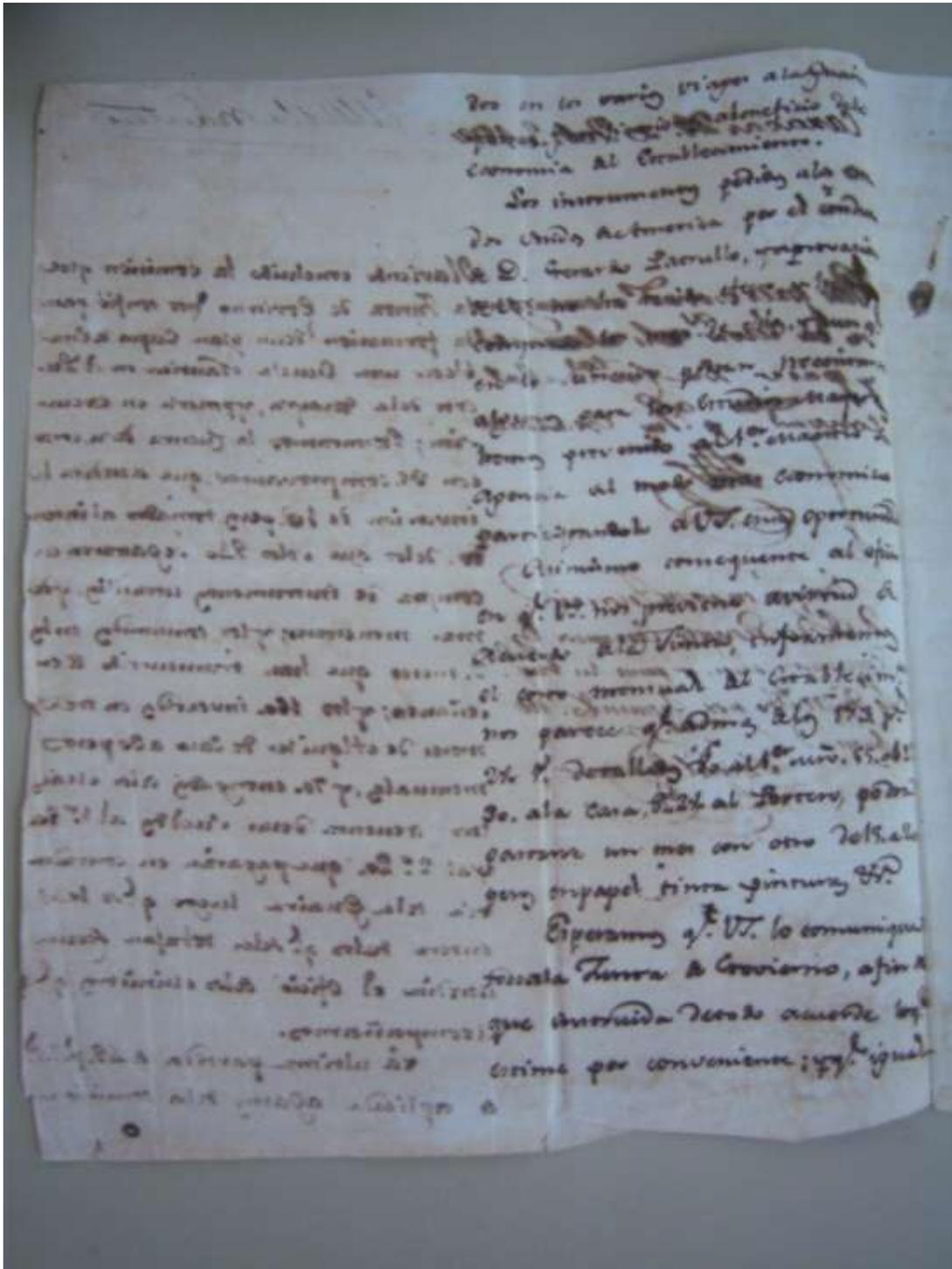
Comisionados de la Escuela Náutica

Informe de los gastos hasta el mes de febrero de 1812

El presente informe tiene por objeto dar cuenta a V. E. de los gastos que se han hecho en la Escuela Náutica desde el mes de Enero hasta el mes de Febrero de este año. Los gastos que se han hecho en este tiempo son los siguientes: 1.º Los gastos de sueldos de los profesores y de los alumnos. 2.º Los gastos de materiales para la enseñanza. 3.º Los gastos de alquiler de casas y de otros objetos necesarios para la escuela. 4.º Los gastos de impresión de libros y de otros documentos. 5.º Los gastos de transporte de los libros y de otros objetos. 6.º Los gastos de otros objetos necesarios para la escuela. Los gastos que se han hecho en este tiempo son los siguientes: 1.º Los gastos de sueldos de los profesores y de los alumnos. 2.º Los gastos de materiales para la enseñanza. 3.º Los gastos de alquiler de casas y de otros objetos necesarios para la escuela. 4.º Los gastos de impresión de libros y de otros documentos. 5.º Los gastos de transporte de los libros y de otros objetos. 6.º Los gastos de otros objetos necesarios para la escuela.

A 12 de febrero de 1812

Continuación del Oficio de los comisionados



Continuación del oficio de los comisionados

mente creyamos en Ferrara los
pays reunidos ultimamente de los
anticipados al N. maestro, cargados
en la guerra, quedando solo pen-
dientes los 20. p. al segundo.
Deciamos q. tan útil estable-
cimiento obtenga subrepticamente
la aprobación pública q. de ha ma-
nifestado en los exámenes. A los Ta-
lones ya presentados, para satisfac-
ción de la Junta, que es el interés
de sus Comisionados. Dios que au-
da. N. de Caracas 29. de Febrero de
1812.

Sebastian de Cordoba
Pedro Donato Carranza

Cancelación de las mensualidades a los maestros en marzo de 1812

El último pago correspondiente a los meses de enero y febrero de 1812 efectuado a los maestros y el alquiler de la casa donde funcionó la Escuela Náutica fue realizado el primero de marzo del mismo año, veinticinco días antes del terremoto que destruyó la casa donde se ubicaba la Escuela Náutica. Esto se verifica con un documento del Real Consulado depositado en el Archivo General de la Nación donde se lee entre otras cosas:

En todo el mes de Febrero proximo pasado se han abonado las cantidades que se manifestarán para los ramos siguientes. (...)Y se han debitado en la primera cuenta 1620 pesos 2 ½ reales en ellos 717 pesos por sueldos en los Maestros en Escuela Nautica y Alquiler en la casa en los meses de Enero y Febrero ultimo.....

La Guayra 1° de marzo de 1812.

Diego de Jugo.

C.C. Prior y Consules del Consulado de Caracas (Archivo General de la Nación: Real Consulado. Cuentas, tomo XXXV, 1811-1817, folio 37)

Pago de sueldos a los maestros y alquiler de la casa de la Escuela Náutica en marzo de 1812

38

Ciudadano Pedro Rodríguez de Aguinda. Ministro de Hacienda de España y Marina en sus Reales Despachos de Puerto Cabello

Certifico que desde el 1.º de Enero del presente año, hasta el día de la fecha ambos inclusive, se han ingresado por sueldo y el ramo de Abasto del mencionado Real Puerto de a continuación se expresan a saber

Cargo	Personas	Reales
Encomienda de D. Diego Cuervo por sueldo a la antea	1	2709 5
Cobrador p.º de Puerto de San Felipe	1	2
N. N. 1.º 37		
	1	27 12
	1	60 1
	1	7
	1	27
	1	6
D.º Sueldos.º Casa		
De Araya... 3220. 6	36506	7116 6
De Guayaquil... 2286. 4	20516	
	2376 2	2962 1132 1
		12 6
<p>Y se han debitado en la presente cuenta 16 de Agosto de 1811 en el Real Cédula 457.ª p.º h. en su virtud se le mandó a la Marina en la Escuela Náutica y Alguacil de la casa de Puerto de Cádiz y de Puerto de San Felipe a saber: y 902 p.º 6. de retenciones pagadas a virtud de libranza del Este Consulado, lo que accionamos para cobrarse.</p> <p>Dio a los 10 días del mes de Mayo de 1812</p> <p>Pedro Rodríguez de Aguinda</p> <p>CC. P.º y Consules del Consulado de Cádiz</p>		
		266 5
		16 6
		17 72
		16
		12 72
		22
		21 62
		1
		63 87
		87
		66 62
		2075 12

Naufregio de la Escuela Náutica de 1811

Según datos del historiador Rogelio Altez, La Guaira estaba habitada por 3.286 personas, al suceder el terremoto el jueves santo 26 de marzo de 1812. Murieron 1500 personas y destruyó casi todo el pueblo, las instalaciones portuarias y la casa donde estaba establecida la Escuela Náutica, finalizando así las actividades académicas en esa época, donde tantas esperanzas tenía el Consulado para impulsar la navegación marítima con buques mercantes tripulados por venezolanos.

El terremoto lo reseñó el funcionario español Urquinaona de la siguiente manera:

Este suceso arruinó en Caracas casi todos los templos y las dos terceras partes de las casas, quedando cuarteadas las restantes y de seis á siete mil personas sepultadas en los escombros. En La Guaira solo dos casas quedaron ilesas de 800 de que constaba su población disminuida en cerca de cuatro mil personas. (Urquinaona y Pardo, Pedro: Memorias de Urquinaona).

El terremoto fue narrado por Parra Pérez así:

La terrible catástrofe del terremoto del 26 de marzo completó la destrucción del edificio político de Venezuela, enterrando bajo las ruinas de las ciudades de Caracas, San Felipe, Barquisimeto, Mérida y el puerto de La Guaira a más de doce mil personas, junto con almacenes, armas, municiones y las tropas que teníamos en aquéllas, mientras el resto de los habitantes, que sobrevivieron sólo para lamentarse del trágico destino de sus parientes y compatriotas, se dispersaban por los campos. (Parra Pérez, Caracciolo: Historia de la Primera República).

Equipos recuperados de las ruinas de la Escuela Náutica el 15 de abril de 1812

Luego de la destrucción de la casa donde operaba la Escuela Náutica, el Consulado inició la recuperación de equipos de los escombros, con la ayuda del funcionario del Consulado Martín Baraciarte y el primer maestro Vicente Parrado. Se recuperaron varios objetos que son referidos en un oficio enviado por el Comandante Civil y Militar de La Guaira, Leandro Palacios, informando que el maestro de la Escuela Náutica Vicente Parrado se comprometió a trasladar a Puerto Cabello los instrumentos. En el oficio se lee:

El ciudadano Vicente Parrado, Capitán interino de la Marina de este Puerto con fecha de ayer me dice lo que sigue:

Por el oficio de V. fha. 11 del corriente me informé del contenido del que V. recibió del ciudadano Martín Baraciarte y consecuente con él ha practicado toda la diligencia posible para salvar de entre las ruinas de la casa de Academia de Náutica que estaba bajo mi dirección en este puerto, los instrumentos y demás menesteres que se hallan en ella, pero solo con mucho trabajo se ha salvado lo siguiente: el Teodolito completo y sin lesión alguna, seis compases de puntas, un estuche de matemáticas, quatro reglas largas, seis cuadernillos en blanco, veinte pliegos de papel de mantequilla maltratado y de consiguiente inútiles. Estos artículos serán puestos en condición de que puedan seguir al

destino a Puerto Cabello llevandolos conmigo quando me halle expedito para efectuar mi viaje; con respecto a los demás particulares en el oficio de dicho ciudadano Baraciarte quedo inteligenciado para obrar arreglado a ellos.

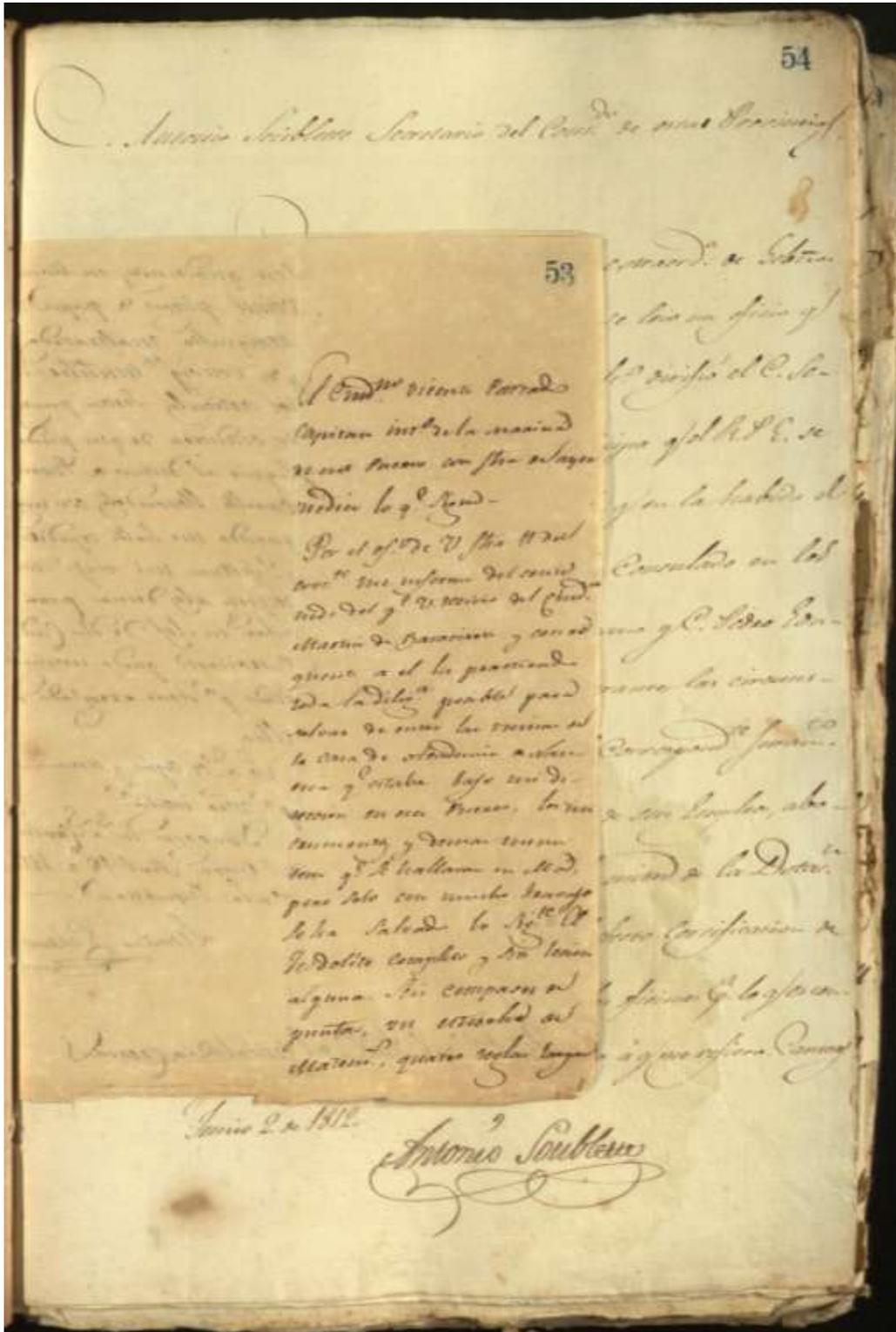
Lo que oi copio y comunico para vuestra inteligencia.

*Dios os guarde muchos años. Cantón del Pepón, abril 15 de 1812.
2° de la Republica.*

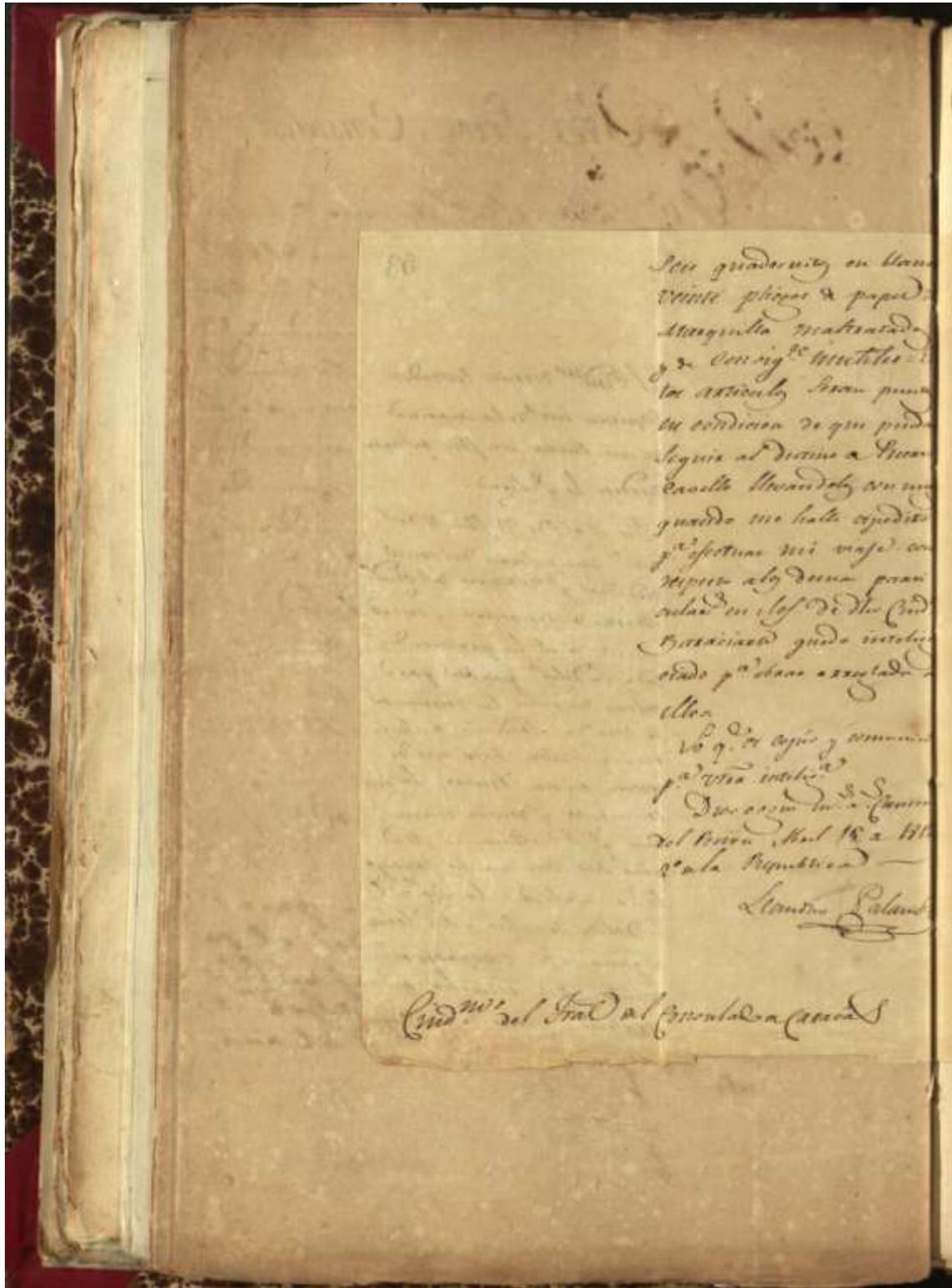
Leandro Palacios.

*Ciudadanos del Tribunal del Consulado de Caracas.
Comando del General al Consulado Caracas
(Archivo General de la Nación: Real Consulado. Cuentas, tomo XXXV, 1811-1817, folio 53).*

Oficio de Leandro Palacios al Consulado informando de los equipos recuperados de la Escuela Náutica el 15 de abril de 1812



Continuación del oficio de Leandro Palacios.



Búsqueda de los materiales de la Escuela Náutica en Puerto Cabello

Posterior a la caída de la Primera República, bajo el mando de los realistas, el Consulado comisionó al funcionario del Consulado Martín Aramburu, investigar en Puerto Cabello el lugar donde se encuentran los equipos recuperados de las ruinas de la casa donde estuvo la Escuela Náutica en La Guaira. Aramburu realizó varias investigaciones y emite un oficio para el Consulado de fecha 12 de noviembre de 1812 donde se lee:

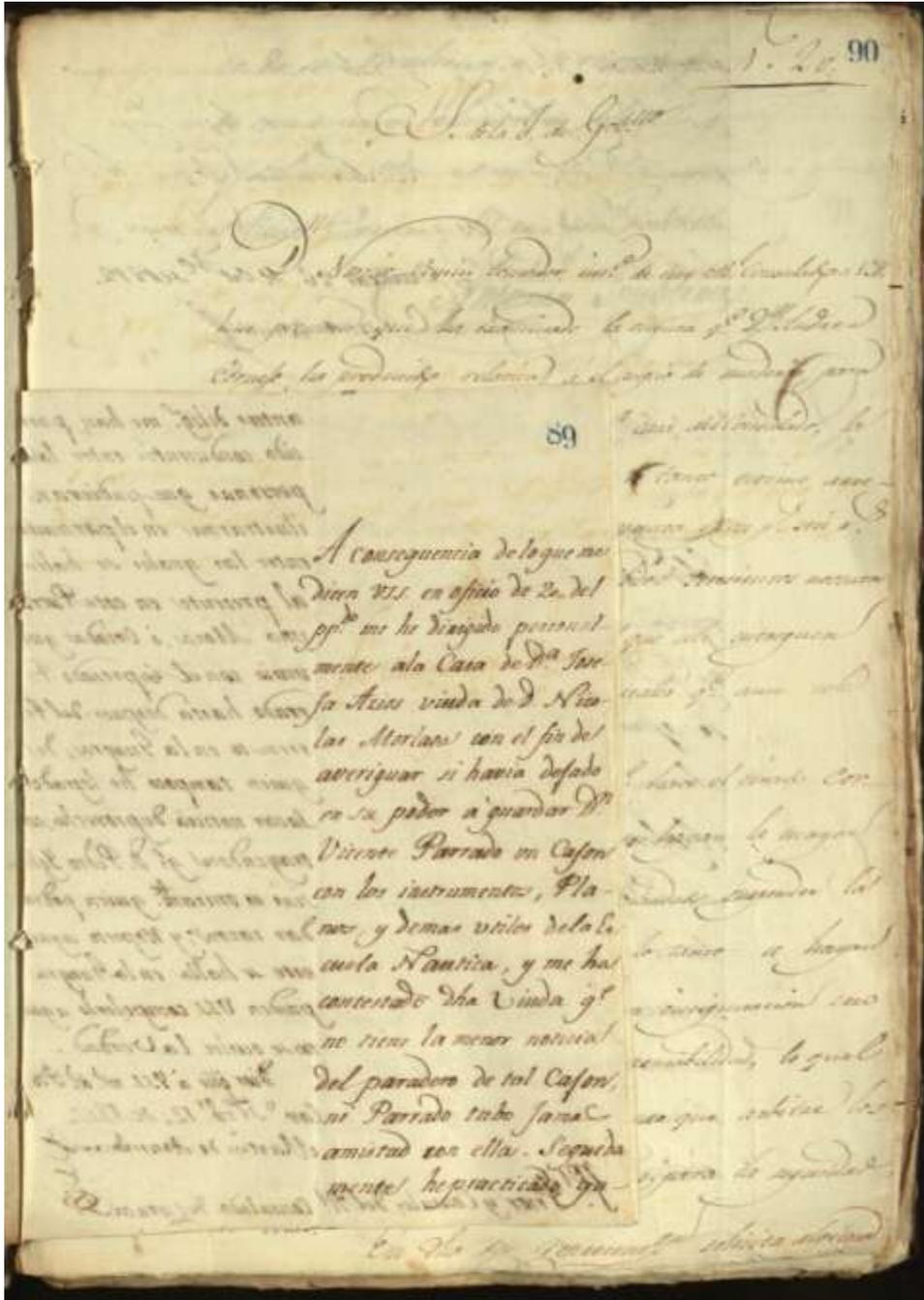
A consecuencia de lo que me dicen VSS. en oficio de 20 del pasado me he dirigido personalmente a la casa de doña Josefa Azios, viuda de don Nicolas Morlaga con el fin de averiguar si había dejado en su poder a guardar Don Vicente Parrado un cajon con los instrumentos, planos y demas utiles de la Escuela Nautica, y me ha contestado dicha viuda que no tiene la menor noticia del paradero de tal cajon, ni Parrado tubo jamas amistad con ella. Seguidamente he practicado cuantas diligencias me han parecido conducentes entre las personas que pudieran ilustrarme en el particular, entre las quales se halla al presente en este puerto una Moza ó Criada que vivio con el espresado Parrado hasta después del terremoto en la Guayra, de quien tampoco he logrado sacar noticia de provecho, contrayendose que Don Pedro Yglesias es unicamente quien podra dar razon; y respecto a que este se halla en la Guayra, pueden VSS. compelerle a que no se oculte la verdad.

*Dios guarde a VSS. muchos años. Puerto Cavello, noviembre 12 de 1812.
Martín de Aramburu.*

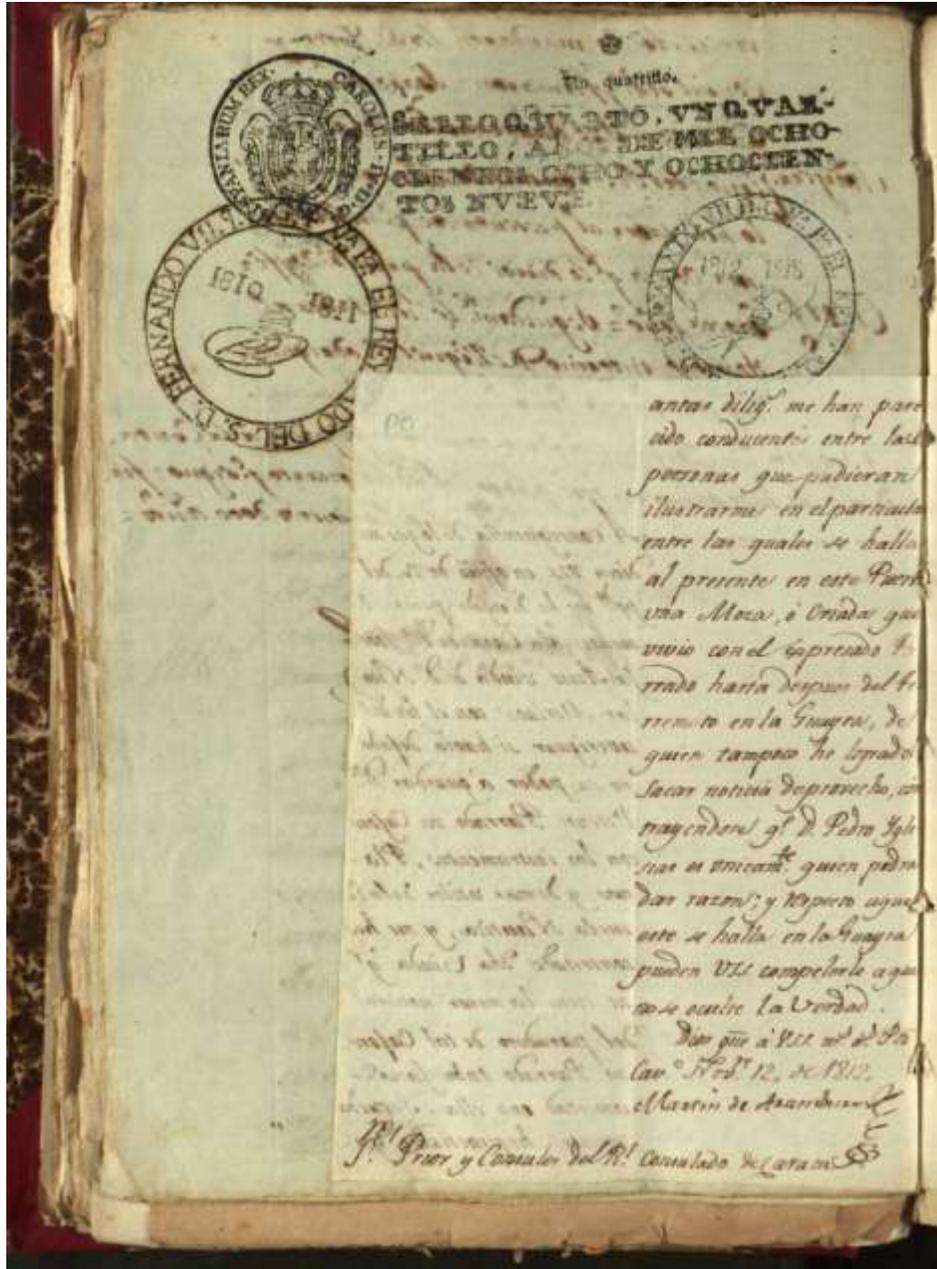
*Señores Prior y Consules del Real Consulado de Caracas.
(Archivo General de la Nación: Real Consulado. Cuentas, tomo XXXV, 1811-1817, folio 89).*

De acuerdo a lo informado por Aramburu, los equipos no se encontraron en Puerto Cabello. No se ha hallado entre las Actas del Consulado algún documento que indique qué sucedió con esos equipos. Se deduce que Vicente Parrado no trasladó los equipos de la Escuela Náutica a Puerto Cabello.

Oficio enviado por Martín de Aramburu al Consulado, informando los resultados de la búsqueda de los equipos de la Escuela Náutica



Continuación del oficio de Martín de Aramburu



Entrega de un teodolito al Consulado de Caracas el 9 de noviembre de 1813.

En la Segunda República, el Comandante Civil y Militar de La Guaira, Leandro Palacios, informó el 9 de noviembre de 1813 al Consulado, que está enviando con el comandante de Ingenieros un teodolito a la tesorería, que no se conoce su origen. Esta información se extrae de lo siguiente:

En contestacion al oficio de.....27 del mes pasado.....he dado órden al Comandante de Yngenieros para que disponga la entrega en la tesorería consular del Teodolito a que le comente.

*Dios..... Guayra noviembre 9 de 1813. 3° año.
Leandro Palacio.*

c.c Prior y Consules. (Archivo de la Academia Nacional de la Historia: Colección Villanueva, donación a la Academia Nacional de la Historia, folio 281).

Este teodolito puede ser el de la Escuela Náutica, que no se encontró en Puerto Cabello.

Teodolito enviado al Consulado el 9 de noviembre de 1813

Teodolito ²⁸¹

En consecuencia al
oficio del Sr. D. Juan
pardo figo: of. de da-
do orden al C. Com. de
en Ingeniero para q.
dijeron la entrega
esta tenencia completa
al Teodolito a que
le comasé.

Dios que. de. m.
a. S. Luján a. de. 9.
de 1813 - 30. y l.

Luis de Luján

C. C. Priou y Comulles.

La Escuela Náutica de La Guaira

El historiador Leal Ildelfonso en el año de 1968 publicó su libro “Documentos para la Historia de la Educación en Venezuela”, y escribió lo siguiente de la Escuela Náutica:

El ejemplo educativo de Gaspar Melchor de Jovellanos de < enseñar ciencias exactas y naturales, para criar diestros pilotos y hábiles marineros > en el Real Instituto Asturiano, fundado en 1794, se reflejó también en América a fines del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX. Así, el Real Consulado de Buenos Aires, a comienzos de 1799, creó una Escuela de Dibujo, que tuvo vida efímera, y una Escuela Náutica que funcionó hasta 1806. El Consulado de Caracas, en 1811, comisionó a Sebastián de Córdova y a Pedro Carranza a fin de establecer una Escuela de Náutica en el Puerto de La Guaira. Bajo la protección de la Junta Suprema se nombraron como primero y segundo maestros de la Escuela a don Vicente Parrado y don Pedro María Iglesias, con sueldos de ochenta y cincuenta pesos mensuales, respectivamente. Y para la compra de instrumentos en los Estados Unidos, se entregaron mil pesos a don Gerardo Patrullo.

Provisionalmente la Escuela Náutica funcionaría en la < casa del difunto don Jacinto Carrillo >, arrendada por el Consulado a razón de treinta pesos mensuales. El 14 de junio de 1811, en la < Gaceta de Caracas >, se publicó el plan de estudios, y cuatro después, la < Gaceta > anunció que las actividades de la Escuela se iniciarían el 1° de julio, bajo la regencia del Alférez de Fragata don Vicente Parrado y don Pedro María Iglesias, quienes enseñarían a dieciséis jóvenes < de valde por ahora, y no llevarán por los que excedan más de 2 pesos mensuales a cada uno >. Las clases durarían tres horas por la mañana y tres por la tarde.

Para ser admitidos como alumnos de la Escuela, se requería saber leer y escribir, tener una edad mínima de diez años y obtener del Real Consulado la autorización correspondiente. El horario de clases era de ocho a once en la mañana, y por la tarde de tres a cinco, y se advertía que aquellos alumnos que no demostrarán < talento a propósito para los estudios náuticos >, pasado el tiempo de seis meses, serían expulsados de la Escuela. Pocos testimonios han quedado de los alumnos de la Escuela Náutica; apenas se sabe que el 29 de octubre de 1811 rindieron examen público de Aritmética los estudiantes Juan B. Carreño, Manuel de Agreda y Orloa, Luis José de Erazo, Diego de Jugo, Agustín García, y José Víctor Escovar, quienes < acreditaron en su aplicación y bella disposiciones las esperanzas que el Gobierno concibió de útil establecimiento a favor del Comercio y la Navegación >. El terremoto de 1812 convirtió en ruinas la casa donde funcionaba la Escuela Náutica, y apenas pudo salvarse < con mucho trabajo >...el Teodolito completo y sin lesión alguna, seis compases de puntas, un estuche de matemáticas, cuatro reglas largas, seis cuadernos

Reseña Histórica de la Escuela Náutica de 1811

En el umbral del siglo XIX, nació la inquietud de crear una Escuela Náutica, cuando el 10 de mayo de 1802 el segundo cónsul del Real Consulado de Caracas Francisco Javier de Longa, propone a la Junta de Gobierno del Consulado se estudie la posibilidad de instaurar una Escuela Náutica para instruir a la juventud. El Consulado decidió que para ese instante no era factible establecer dicha escuela. El 10 de noviembre de 1809, el Capitán General Vicente Emparan junto con el comandante del Apostadero de Marina de Puerto Cabello Juan Tíscar, plantean al Consulado construir una Escuela Náutica similar a las fundadas por los consulados españoles.

La revolución de 19 de abril de 1810 terminó con las instituciones monárquicas españolas en Venezuela y generó la expulsión de sus funcionarios; se creó la Junta Suprema de Caracas. El 05 de septiembre de 1810, los pilotos del Apostadero de Marina de Puerto Cabello Juan Truxillo y Pedro Iglecias, piden permiso a la Junta Suprema de Caracas para constituir una Escuela Náutica en La Guaira; se pasó la solicitud al Consulado, donde se estudió la factibilidad de fundar la escuela y se nombraron al Consiliario Sebastián de Córdova y al piloto Pedro Carranza para presentar el proyecto sobre la creación de la Escuela Náutica cuyo objetivo sería formar pilotos. El 14 de enero de 1811, el Consulado aprobó el plan presentado por Córdova y Carranza y el 19 del mismo mes lo ratificó la Junta Suprema de Caracas. En mayo de 1811, el Consulado determinó que la instalación de la escuela finalizaría en junio de dicho año y pidió autorización para comenzar actividades el 1° de julio de 1811. El Supremo Ejecutivo aprobó dicha solicitud. Posteriormente, el Consulado publicó en la Gaceta de Caracas y en 100 avisos de la imprenta de Juan Baillío, que fueron repartidos en los puertos y ciudades de las provincias, el inicio de las clases en la Escuela Náutica para el 1° de Julio de 1811. La Escuela Náutica realizó sus actividades educativas por ocho meses y 25 días, finalizando sus funciones, en esta primera etapa, por la destrucción de su casa sede ocasionada por el terremoto del 26 de marzo de 1812.

AVISOS OFICIALES.

“El día 1° de Julio se abre en la Guayra la Escuela Náutica: son sus Maestros el 1° el Alférez de Fragata D. Vicente Parrado, y el 2° D. Pedro María Iglesia quienes enseñarán 16 Jóvenes de valde por ahora; y no llevarán por los que excedan más de 2 pesos mensuales á cada uno en: inteligencia que tanto estos como los demás disfrutarán de el asilo consular baxo cuya dirección se ha formado la Escuela. En la instrucción se emplearán tres horas por la mañana y dos por la tarde.”
(Gazeta de Caracas. N° 57, del 18 de junio de 1811)

En reunión de fecha 07 de abril de 2010, del Consejo Universitario de la Universidad Marítima del Caribe, presidida por su Rector Profesor José Carlos Gaitán Sánchez, se aprobó la investigación de la génesis de la Escuela Náutica de 1811 efectuada por el Profesor Alexi Marcano Escorihuela.

Fuente: Actas del Real Consulado del año 1802 al año 1812. (Archivo General de la Nación)

Conmemoración de la Escuela Náutica el 1 de julio de cada año

Considerando

Que el 19 de abril del presente año, se cumplen los doscientos años del inicio de nuestra emancipación.

Considerando

Que el 19 de abril de 1810 se crea la Junta Suprema de Caracas la cual aprueba el proyecto presentado por el Consulado de Caracas en enero de 1811 para el establecimiento de una Escuela Náutica en La Guaira, y ordena al Consulado la instauración de la escuela para la formación de pilotos para buques mercantes.

Considerando

Que el 2 de marzo de 1811, el Supremo Congreso de Venezuela nombra el Supremo Ejecutivo en sustitución de la Junta Suprema de Caracas, y Ejecutivo ordena el 1 de junio de 1811 al Consulado de Caracas se inicien las clases en la Escuela Náutica el 1 de julio de 1811.

Considerando

Que las clases en la Escuela Náutica se inician el 1 de Julio de 1811.

Considerando

Que el día de la Escuela Náutica se conmemora el 4 de Noviembre de cada año recordando la fundación de la Escuela Náutica el 4 de noviembre de 1946.

Considerando

Que el año entrante se cumple doscientos años de la fundación de la Escuela Náutica de 1811.

Resuelve

Cambiar la fecha de conmemoración de la Escuela Náutica para los 1 de julio de cada año, recordando así la fundación del primer instituto formador de pilotos para buques mercantes durante la Primera República.

Resolución del Consejo Universitario de la UMC
CUO-005-116-IV-2000 con fecha 07-04-2010.

Manifiesto de Simón Bolívar

El manifiesto o memoria de Cartagena de fecha 15 de diciembre de 1812 firmado por Simón Bolívar, resume las causas de la caída de la Primera República que fueron las siguientes;

La constitución federativa, la filantropía, la pésima administración de los revolucionarios en materias económica y financiera, la falta de ejército permanente, el terremoto y las facciones, decisivo y mortal veneno para la patria. A todo lo cual se agregó la influencia del clero sobre las masas fanatizadas. (Blanco, José Félix, y Azpurúa, Ramón: *Documentos para la historia de la vida pública del Libertador de Colombia, Perú y Bolivia, tomo IV*).

Es muy ilustrativo recordar lo escrito por el oficial de Marina Mercante Inglesa Joseph Conrad en su novela “El corazón de las tinieblas”, escrita en 1902:

Los marinos llevan una vida sedentaria, sus espíritus permanecen en casa, su hogar el barco y su país el mar. (Conrad, Joseph: *El corazón de las tinieblas*).

Caracas, 01 de julio de 2011.

FUENTES

Documentales:

Archivo de la Academia Nacional de la Historia: Caracas

Archivo del General Manuel Landaeta Rosales.

Colección Escorihuela.

Colección Villanueva.

Archivo de la Alcaldía de Caracas: Caracas

Actas del Cabildo de Caracas, Tomos I, II, III, IV.

Archivo General de la Nación: Caracas

Actas del Real Consulado, tomos I, X, XIII, XIV, XXXIV, XXXV, L, LI, 2528, 2529, 2531, Legajos, 914, 917.

Archivo General de Indias, N°, 369 370, 371, 437, 631, 897, 898, 899, 903, 904, 905, 917, 921.

Gobernación y Capitanía General de Venezuela, tomos III, X, CCXX.

Bibliográficas:

ACOSTA, Vladimir: *Independencia y emancipación*. Caracas, Fundación Centro de Estudios Latinoamericanos Rómulo Gallegos, 2010.

ALTEZ, Rogelio: *Terremoto de 1812*. Caracas, Fundación Polar, 2006.

ARCILA FARIAS, Eduardo: *El Real Consulado de Caracas*. Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1957.

ARCILA FARIAS, Eduardo: *El régimen de la encomienda en Venezuela*. Caracas, Instituto de Investigaciones de la Facultad de Economía de la Universidad Central de Venezuela, 1967.

ARCILA FARIAS, Eduardo: *Economía Colonial de Venezuela*. (2 Tomos). Caracas, Italgráfica, 1973.

BÁEZ Fernando: *El saqueo cultural de América Latina*. Venezuela, Editorial Melvin, C.A. 2008.

BARALT, Rafael María: *Resumen de la Historia de Venezuela. Obras completas tomo I y II*. Maracaibo, Universidad del Zulia, 1960.

BELLO, Andrés: *Obras completas, tomo XXIII, Resumen de la Historia de Venezuela*. Caracas, Ministerio de Educación, 1957.

BLANCO, José Félix, y AZPURÚA, Ramón: *Documentos para la historia de la vida pública del Libertador de Colombia, Perú y Bolivia. 14 volúmenes*. Caracas, Imprenta de La Opinión Nacional, 1876.

BLOCH, Marc: *Introducción a la Historia*. México, Fondo de Cultura Económica, 1952.
BOHÓRQUEZ MORÁN, Carmen L: *Francisco de Miranda. Caracas, Fundación Editorial el perro y la rana, 2006*.

BOZA, Guillermo: *Estructura y cambio en Venezuela Colonial*. Caracas, Fondo Editorial Común, 1973.

BRACHO PALMA, Jairo: *La defensa marítima en la Capitanía General de Venezuela 1783-1813*. Caracas, Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, 2005.

BRACHO PALMA, Jairo: *El derecho internacional marítimo en el mar de Venezuela*. Caracas, Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, 2005.

BRICEÑO PEROSO, Mario: *Ámbito Institucional de la Capitanía General de Venezuela*. Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1979.

BRITO FIGUEROA, Federico: *Historia económica y social de Venezuela. (Una estructura para su estudio)*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1979-1987. 4 v.

BRITO FIGUEROA, Federico: *La estructura económica de Venezuela Colonial*. Caracas. Ediciones, Universidad Central de Venezuela. 1978.

BRITO FIGUEROA, Federico: *30 Ensayos de comprensión histórica*. Caracas, Universidad Central de Venezuela. Ediciones de la Biblioteca, 1997.

BRITO GARCÍA, Luis: *América Nuestra Integración y Revolución*. Caracas. Fondo Cultural ALBA, 2009.

CALATRAVA, Alonso: *Venezuela y la colonización hispano americana*. Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1947.

CÁRDENAS COLMÉNTER, Antonio: *El concepto de Universidad. Origen y evolución*. Mérida-Venezuela. Universidad de los Andes, Ediciones del rectorado, 2004.

CHACÓN VARGAS, Ramón V: *La población de la provincia de Caracas o provincia de Venezuela en vísperas de la guerra de Independencia (1800-1812)*. Caracas, Fundación Centro Nacional de Historia, 2009.

CERVERA PERY, José: *La Marina Mercante Española: historia y circunstancias*. Madrid, Editorial San Martín, 1990.

CERVERA PERY, José: *La marina española en la emancipación de América*. Madrid, MAPFRE, 1992.

CONRAD, Joseph: *El corazón de las tinieblas*. Barcelona, Litografía Rosés, S.A. España, 2006.

CONSEJERO, Lisboa: *Relación de un viaje a Venezuela*. Caracas, Fundación de Promoción cultural de Venezuela, 1986.

DAUXION, Lavaysse: *Viaje a las islas de Trinidad, Tobago, Margarita y a diversas partes de Venezuela en América meridional*. Caracas, Universidad Central de Venezuela, Ediciones del rectorado, 1967.

DEPONS, Francisco: *Viaje a la parte oriental de Tierra Firme en la América Meridional Tomo I y II*. Caracas, Banco Central de Venezuela, 1960.

DIAS Nunes Manuel: *El Real Consulado de Caracas. 1793-1810*. Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1971.

DUANE, William: *Viaje a la Gran Colombia en los años 1822-1823 Tomo I*. Caracas, Instituto Nacional de Hipódromos, 1968.

FARIÑA, F: *Historia de la navegación*. Madrid, Departamento editorial del comisariado español marítimo, 1950.

FERNANDEZ GIMENEZ, Santiago, JUAN Y PAÑALOSA, Javier de: *Historia de la navegación*. España, 1964.

FERRIGNI VARELA, Yoston.: *Crisis del régimen económico colonial en Venezuela. 1770-1830*. Caracas, Banco Central de Venezuela, 1999.

GANTEAUME PANTIN, Freddy: *Hijo de Mantuano*. Caracas, IMPRESORES S.R.L., 1994.

GARRIDO ROVAINA, Juan. *De la monarquía de España a la República de Venezuela*. Caracas, Universidad Monteávila, 2008.

GARCÍA CHUECOS, Héctor: *Historia documental de Venezuela*. Caracas, Ministerio de Justicia, 1957.

GARCÍA PONCE, Guillermo: *Bolívar y las armas en la guerra de Independencia*. Caracas, Fundación Sucre, Pío Tamayo, Carlos Aponte, 1983.

GALLO, Max: *Napoleón*. Barcelona España, Planeta, 2003.

GARCÍA GARRALÓN, Marta: *La Administración del Colegio de San Telmo de Sevilla*. Sevilla, Biblioteca de la Universidad de Sevilla. Sección Fondo Antiguo, España 2002.

GASPAR PÉREZ, Turrado: *Armadas Españolas de Indias*. Madrid, Fundación MAFRE, América, 1991.

GERENDAS KISS, Alejandro: *Historia de Venezuela narrada año por año 1410-1640*. Caracas, Editorial Edimax C.A, 2005.

GIL FORTOUL, José: *Historia Constitucional de Venezuela*. Caracas, Ministerio de Educación, 1954.

GONZÁLEZ F, Luis Enrique: *La Guayra dos siglos de historia*. Caracas, Ediciones del Concejo Municipal del Distrito Federal, 1983.

GRACES, Pedro: PEREZ VILA, Manuel: *Las Fuerzas Armadas de Venezuela en el siglo XIX: textos para su estudio*, Caracas. Presidencia de la República, 1963-1970. 12 v.

GUZMÁN QUEVEDO, Pedro: *Escuela Náutica de Venezuela: la formación del Oficial de la Marina Mercante Venezolana*. Caracas, Ministerio de Transporte y Comunicaciones, 1982.

HERMOSO GONZÁLEZ, José Manuel: *Pueblo protagónico (1498-1798)*. Valencia, Ediciones Protagónicas, 2008.

HERRERA LUQUE, Francisco: *Los viajeros de Indias*. Caracas, Monte Ávila Editores, 1970.

HERRERA LUQUE, Francisco: *Los amos del Valle, tomo I y II*. Barcelona, España, Editorial Pomaire, 1979.

HERRERA LUQUE, Francisco: *La huella perenne*. Barcelona, España. Editorial Pomaire, 1980.

HERRERA LUQUE, Francisco: *La luna de Fausto*. Barcelona, España. Editorial Pomaire, 1983.

HERRERA LUQUE, Francisco: *Manuel Piar. Caudillo de dos colores*. Barcelona, España, Editorial Pomaire, 1987.

HUMBOLDT, Alejandro: *Viaje a las regiones equinociales del nuevo continente. Tomo I y II*. Caracas, Monte Ávila Editores, 1985.

LANDAETA, Leopoldo: *El comercio y la navegación entre España y las Indias en época de los Habsburgos*. Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1980.

LEAL, Ildefonso: *Documentos para la historia de la educación en Venezuela, época colonial*: Caracas, Academia Nacional de la Historia. Caracas, Colección fuentes para la historia colonial de Venezuela, 1968.

LEAL, Ildefonso: *El claustro universitario y su historia*. Caracas, Ediciones del rectorado de la Universidad Central de Venezuela, 1970.

LEAL, Ildefonso: *La cultura venezolana en el siglo XVIII*. Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1971.

LEAL, Ildefonso: *Nuevas crónicas de historia de Venezuela. Tomo I y II*. Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1985.

LÓPEZ BOHÓRQUEZ, Alí E: *El rescate de la autoridad colonial en Venezuela*. Caracas, Fundación Centro Nacional de Historia, 2009.

LUCENA SALMORAL, Manuel: *Características del comercio entre La Guaira y España durante la revolución caraqueña. 1808-1812*. Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1982.

LUCENA SALMORAL, Manuel: *Vísperas de la independencia americana: Caracas* Madrid, Editorial Alhambra, 1986.

MAGALLANES, Manuel Vicente: *Historia Política de Venezuela*. Caracas, Litografía Melvin, 1972.

MARTINEZ, Miguel A: *Aspectos económicos de la época de Bolívar. I La Colonia*. Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1984.

MARTINEZ, Miguel. A: *Aspectos económicos de la época de Bolívar. II La República*. Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1984.

MÉNDEZ SALCEDO, Ildefonso: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Caracas, Fundación Polar, 1997.

MERRIER, Iean: *Historia de los buques*. Barcelona, .España, 1960.

MORÓN, Guillermo: *Historia de Venezuela. 5 tomos*: Caracas, Cromotip C.A. 1884.

MORÓN, Guillermo: *Gobernadores y capitanes generales de provincias*. Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1995.

OVIDO Y BAÑOS, José: *Historia de la conquista y población de la Provincia de Venezuela. Tomo I y II*. Caracas, Ediciones Fundación Cadafe, 1982.

PARDO, Isaac: *Esta tierra de gracia*. Caracas, Monte Ávila Editores, 2007.

PICÓN SALAS, Mariano: *Miranda*. Buenos Aires, Editorial Losada, S.A, 1946.

POLANCO MARTINEZ, Tomás: *Esbozo sobre historia económica de Venezuela, primera etapa, La Colonia, 1498-1810*. Caracas, Editorial Ancora, 1950.

QUINTERO, Inés: *La criolla principal. María Antonia Bolívar, hermana del Libertador*. Caracas, Fundación Bigott, 2003.

QUINTERO, Inés: *El último marqués. Francisco Rodríguez del Toro 1761-1851*. Caracas, Fundación Bigott, 2005.

RÍOS DE HERNÁNDEZ, Josefina: *Los libros del hacendado venezolano, siglo XIX*. Caracas. Banco Central de Venezuela, 1999.

RIVERO, Manuel Rafael: *Camino a la mar*. Caracas. Consejo Municipal del Distrito Federal, 1982.

ROJAS, Arístides: *Orígenes venezolanos historia, tradiciones, crónicas y leyendas*. Fundación Biblioteca Ayacucho, 2008.

SALCEDO BASTARDO, José Luis: *Visión y revisión de Bolívar*. Caracas, Monte Ávila Editores Latinoamericana, 1981.

SALCEDO BASTARDO, José Luis: *Historia fundamental de Venezuela*. Caracas, Ediciones de la Biblioteca, Universidad Central de Venezuela, 2006.

URDANETA, Ramón: *Historia oculta de Venezuela (1498-2000)*. Caracas, Fundur Editores, 2007.

USLAR PIETRI, Juan: *Historia de la rebelión popular de 1814*. España, Imprenta Juan Bravo, 1962.

USLAR PIETRI, Juan: *Historia Política de Venezuela*. Caracas-Madrid, Colección de bolsillo *EDIME*, 1970.

USLAR PIETRI, Arturo: *Medio milenio de Venezuela*. Caracas, Cuadernos Lagoven, 1986.

VARGAS, Francisco Alejandro: *Nuestro próceres navales*. Caracas, Comandancia General de la Marina, 1983.

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

VARGAS, Francisco Alejandro: *Escuela Naval de Venezuela historia crítica y razonada*. Caracas, Imprenta Naval, 1998.

VELÁSQUEZ, Ramón José: *Memorias del siglo XX*. Caracas, Biblioteca Últimas Noticias, 2004.

VILA, Marco Aurelio: *Síntesis geohistórica de la economía colonial de Venezuela*. Caracas, Banco Central de Venezuela, 1996.

VIVAS PINEDA, Gerardo: *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Caracas, Fundación Polar, 1998.

VIVAS RAMIREZ, Fabricio: *Los tres primeros siglos de Venezuela. 1498-1810*. Caracas, Ediciones Fundación Eugenio Mendoza, 1991.

Referencias

Antología Documental de Venezuela. 1492-1900. Introducción y compilación: Santos Rodolfo Cortés Caracas, Impresos Tipográficos Santa Rosa, 1960.

Pensamiento político de la emancipación. Biblioteca Ayacucho Caracas, Cromotip. C.A, 1977.

Bolívar, Simón. Obras completas. Volumen I, II, III. La Habana, Editorial Lex, 1950.

Bolívar, Bolívar, Bolívar. Caracas, Ediciones de la Presidencia de la República, 1983.

Diccionario de Historia de Venezuela. Caracas, Fundación Polar, 4 tomos, 1999.

Enciclopedia de Venezuela. Barcelona (España), Editorial A. Bello S.A, 1973.

Enciclopedia General del Mar. Barcelona. España, Ediciones Garriga, S.A, 1982.

Gazeta de Caracas. Volumen I, II y III. Caracas, Academia de la Nacional de la Historia, 1960.

Gran Enciclopedia de Venezuela. Caracas, Editorial Glove, 1998.

El 19 de Abril de 1810. Instituto Panamericano de Geografía e Historia, Caracas, 1957.

Política y economía en Venezuela. 1810-1991. Caracas, Fundación John Boulton, 1992.

Recopilación de las leyes de Indias. España, 1791.

Repaso de la historia de Venezuela. Caracas, Fundación V Centenario, 1998.



Alexi Marcano Escorihuela

Egresado de la Escuela Náutica de Venezuela en el año 1965 como Tercer Oficial de la Marina Mercante. Realizó estudios, en la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante para Primer Oficial de Máquinas y Capitán de Altura, Mención Máquinas, Perito Naval, Licenciado en Ciencias Náuticas, Mención Ingeniería y en la Universidad Marítima del Caribe Especialista en Inspecciones Navales. Ejerció en la Compañía Anónima Venezolana de Navegación los cargos de Oficial de Máquinas, Jefe de Máquinas, Inspector de Flota, Jefe de División de Mantenimiento y Reparaciones, Gerente de Logística y, Gerente de Flota y Contenedores. En la Universidad Marítima del Caribe ha ejercido como Profesor, Coordinador de Ciencias Náuticas, Director de la Escuela de Náutica e Ingeniería, y en la actualidad ocupa el cargo de Director de la Dirección de Investigación y Postgrado.



UNIVERSIDAD NACIONAL EXPERIMENTAL
MARÍTIMA DEL CARIBE