

64

Julio-Diciembre, 2015

VOL XXXIII

ISSN: 1315-9496

Centro de Investigaciones Históricas Mario Briceño Iragorry

# TIEMPO Y ESPACIO

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

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

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

## **LA PENÍNSULA REGALADA: EL OLVIDO MARÍTIMO EN LAS NEGOCIACIONES POR LA GUAJIRA, 1833-1891**

**The gifted peninsula: the maritime forgotten in the  
negotiations by the Guajira, 1833-1891**

Gerardo Vivas Pineda

Profesor Titular a Tiempo Integral del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Simón Bolívar-Sartenejas. Correo Electrónico: vivaspineda@yahoo.com.

Recibido: 26/08/2014

Aprobado: 29/09/2014

**Resumen:** El retroceso espacial de nuestros mapas actuales, convertidos en caricaturas del *Uti Possidetis*, constituye la más incómoda prueba de nuestra irresponsabilidad territorial, y además proyecta una amarga sombra sobre la capacidad negociadora de la diplomacia nacional. Es lo que nos ha sucedido a los venezolanos con la pérdida de la península de la Guajira. En efecto, los plenipotenciarios que durante el siglo XIX encararon la expansiva política exterior colombiana se olvidaron de echarle un vistazo a los documentos del mar escritos por pilotos, capitanes, oficiales de marina y navegantes en general, cuando la navegación a vela todavía no había perdido la desigual confrontación con la máquina de vapor, y las empresas marítimas dependían de los permisos concedidos por las iras oceánicas. Porque si de rabietas acuáticas se trata, el mar frente a Colombia adoleció siempre del peor genio marino conocido. Si este hecho telúrico, invariable y permanente que lleva el mismo paso de los siglos —y aparece registrado en centenares de diarios de navegación y derroteros náuticos— hubiera sido conocido, estudiado, analizado y utilizado por nuestros discutidores limítrofes, Colombia habría tenido que olvidarse de Península y Golfo para siempre. El presente trabajo desarrolla un breve repaso de las negociaciones diplomáticas emprendidas entre 1833 y 1891 —años que marcan el comienzo de las discusiones y el final diplomático del litigio mediante la sentencia del árbitro español—, y detecta la ausencia de una estrategia coherente basada en la consideración de los documentos



marítimos mencionados como títulos históricos a favor de nuestro país. Luego revisa los testimonios de navegantes que durante siglos sufrieron las adversidades de la inmensidad marina neogranadina, explicando la utilidad de los diarios de navegación y los derroteros náuticos en las travesías marítimas, y la inclusión en sus singladuras de todo tipo de detalles sobre las incidencias habidas en los viajes caribeños y trasatlánticos.

**Palabras claves:** navegación, diarios, derroteros, meteorología, fronteras, límites, diplomacia.

**Abstract:** The backward motion in space of our present maps, turned into cartoons of the *Uti Possidetis*, represents the most uncomfortable evidence of our careless attitude toward our territory, and also casts a shameful shadow over the skills employed in the negotiations undertaken by national diplomacy. Actually the plenipotentiaries who had to handle Colombia's expansionist foreign policy during the 19th century forgot to take a cursory glance through seafaring documentation written by pilots, skippers, navy officers and sailors in general, when sailing hadn't still lost its struggle against the steam boat, and the maritime ventures depended on the goodwill or ire of the ocean. For if the bad temper of the sea is to be considered, Colombian waters experienced the worst that could be imagined. If this permanent and unaltered telluric fact along the centuries —and is registered in hundreds of navigation journals and course logs— had been known, studied, analyzed and used by our delegates on limits affairs, Colombia would have had to forget Peninsula and Gulf altogether. This work exposes a brief review of the negotiations by our diplomacy between 1833 and 1891 —the years marking the start of discussions and the end of diplomatic litigation by the judgment of the Spanish arbitrator, respectively— and identifies the lack of a coherent strategy based on the maritime documentation mentioned above as title deeds in favor of our country. It reviews the testimonials of seafarers that experienced the adversities of the immense Neogranadine seas, explaining the usefulness of the journals and course logs during the maritime voyages, and the inclusion in their courses of all kind of details over the incidences occurred during the Caribbean and transatlantic trips.

**Keywords:** navigation, journals, course logs, meteorology, frontiers, boundaries, diplomacy.

## 1. Estado de la cuestión

En diciembre de 1833, cuando recién comenzaban las negociaciones entre Colombia y Venezuela por el establecimiento definitivo de sus límites territoriales, Lino de Pombo, ministro neogranadino de Relaciones Exteriores, afirmaba que no había inconveniente en adoptar el Cabo Chichivacoa, en la mitad superior de la península de la Guajira, como extremo de la línea fronteriza, por ser insignificante y *poco abordable* el espacio comprendido desde dicho Cabo hasta Punta Espada, más al oriente (véase figura N° 1).<sup>1</sup> Podríamos preguntarnos si el ministro Pombo cayó en cuenta de que ofrecía a los venezolanos un argumento irrefutable a favor de la posición nacional, e inquirir también si alguno de nuestros plenipotenciarios adivinó la trascendencia que esa afirmación tenía a su favor, particularmente la frase que hemos resaltado. A ojos de navegantes, marinos y gente dedicada al mar durante la era de la vela, se calificaba como espacio costero “poco abordable” un litoral donde las naves corrían muchos riesgos por las adversas condiciones marítimas predominantes.<sup>2</sup> Es evidente que, desde el punto de vista estrictamente marítimo y a pesar de su error estratégico, el funcionario colombiano usó la expresión con mucha propiedad. El espacio comprendido entre los puntos mencionados forma parte de una extensísima zona costera que se extiende por todo el Atlántico colombiano,<sup>3</sup> caracterizada por fuertes vientos y corrientes orientados en su mayoría de este a oeste, donde las embarcaciones provenientes de ese país pasaban mucho trabajo para navegar hacia nuestro territorio. Por eso les

<sup>1</sup> Tomás Polanco Alcántara (compilador), *Los límites entre Venezuela y Colombia: documentos oficiales que los han establecido*, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1995, pág. 70. Pablo Ojer lo comenta en *El Golfo de Venezuela: una síntesis histórica*, Corporación de Desarrollo de la Región Zuliana, Maracaibo, 1983, pp. 408-409.

<sup>2</sup> Timoteo O'Scanlan, *Diccionario Marítimo Español*, facsímil de 1831, Museo Naval, Madrid, 1974, pág. 3.

<sup>3</sup> El virrey de Nueva Granada, Manuel Guirior, reconocía las dificultades de vigilancia del amplio mar bajo su jurisdicción de la siguiente manera: “Siendo tan dilatadas y extensas las costas del Virreinato, en ambos mares [incluyendo el océano Pacífico], no sólo es casi imposible tenerlas suficientemente resguardadas, sino que aún se dificulta la custodia de los puertos y plazas de alguna consideración...”, en «Relación del Virrey Guirior al entregar el mando al Virrey Flores el año de 1776», *Contestación de Venezuela al alegato con Colombia*, Colección Fronteras N° 5, Ministerio de Relaciones Exteriores, Caracas, 1979, pág. 405.



daba igual a los colombianos fijar el límite no en Punta Espada, sino en el Cabo Chichivacoa, a mitad de la península, dejando en manos de Venezuela alrededor de 30 millas cuyo alcance por mar permanecía cuesta arriba para nuestros vecinos. ¿Sabían nuestros delegados que esas condiciones marítimas favorecían el alcance del Golfo de Venezuela y de la península de la Guajira desde cualquier punto de la costa venezolana, al contrario de lo que sucedía a los agentes navales colombianos? ¿Se justificaba entonces la aspiración colombiana de apoderarse de la península completa, a pesar de tener un acceso marítimo tan limitado, mientras los indios guajiros impedían su control terrestre? ¿Por qué nuestra diplomacia no tomó en cuenta documentos que comprobaban contundentemente esa realidad marítima, como los diarios de navegación y los derroteros náuticos que durante siglos dejaron constancia de las enormes dificultades de pilotaje a lo largo y ancho del mar virreinal? De haberlo hecho, habrían tenido en sus manos un argumento difícilmente rebatible en términos marítimos, y las aspiraciones colombianas se habrían visto reducidas a su mínima expresión. Este trabajo explica con detalle ese determinismo natural, y analiza el desarrollo de las negociaciones entre plenipotenciarios que dejaron de lado una documentación científica también determinante, facilitando la sentencia del laudo arbitral de la Corona española en 1891 que cambió, a favor de Colombia, los derechos de posesión de la península de La Guajira, propiedad de Venezuela desde la creación histórica del territorio nacional en el siglo XVI, dándole posteriormente aspiraciones al país vecino, según el nuevo derecho del mar,<sup>4</sup> sobre el Golfo que lleva el nombre venezolano. Este desenlace

---

<sup>4</sup> Véase Daniel Guerra Iñiguez, *El proyecto de tratado con Colombia y el nuevo derecho del mar*, Ediciones Sancho, Caracas, 1981, pp. 17-22. El antiguo derecho marino, hasta 1958, había descansado sobre bases eminentemente consuetudinarias, "...lo que facilitaba la justificación de las pretensiones de las grandes potencias", según Edmundo Vargas Carreño, *América Latina y el derecho del mar*, Fondo de Cultura Económica, México, 1973, pág. 17. El mismo autor define un concepto útil para nuestros efectos, el de *mar patrimonial*: "...en el cual el Estado ribereño tiene el derecho exclusivo a explorar, conservar y explotar los recursos naturales del mar adyacente a sus costas y del suelo y subsuelo del mismo mar, así como, en general, a ejercer todas las competencias que resulten de sus soberanía permanente sobre tales recursos", en pp. 73-81. Aquí se sienta la posición colombiana y sus aspiraciones sobre el Golfo de Venezuela, dada la defectuosa delimitación resultante del Laudo Arbitral de 1891 y el trabajo de las comisiones demarcadoras que llevaron el límite entre ambas naciones hasta Castilletes, así como de las posteriores convenciones internacionales; véase Ralph Zacklin

permitió, incluso, crisis tan delicadas como la incursión, en aguas interiores del mismo Golfo, de la corbeta de guerra colombiana *Caldas* en 1987, que estuvo a punto de provocar un grave conflicto armado.<sup>5</sup>

En Venezuela el aspecto marítimo de este problema ha adolecido de un preocupante desinterés desde tiempo atrás, mucho antes de iniciarse el proceso diplomático entre los países en disputa.<sup>6</sup> Todavía está por estudiarse el tema de la identidad marítima del venezolano que, en principio, podemos plantear desde una apriorística hipótesis de trabajo: si en el país de Bolívar hay dificultades de identidad nacional, esas dificultades se acentúan mucho más en relación con la identificación hacia el propio mar, pues ni el paisano colonial ni el criollo republicano han mostrado históricamente un nexo consistente hacia sus espacios acuáticos, tanto como para perder importantes enclaves territoriales —la península de la Guajira y la Guayana Esequiba— e insulares —las Antillas holandesas y Trinidad— que terminó entregando sin disparar un solo tiro.<sup>7</sup> José Manuel Briceño Monzillo lo ha expresado inequívocamente:

Los pueblos que no tienen una conciencia firme sobre el valor del espacio, conforman naciones en decadencia... como nos ha venido ocurriendo hasta ahora por causas diversas: carencia de una convivencia

---

(compilador), *El derecho del mar en evolución: la contribución de los países americanos*, Fondo de Cultura Económica, México, 1975, la posición venezolana en pp. 208-214. Señalamos muy por encima estas cuestiones relativas al derecho marítimo, que quedan fuera de nuestros objetivos.

<sup>5</sup> Los detalles de esta circunstancia militar los desarrolla ampliamente Jorge Bendeck Olivella en *La corbeta solitaria*, Editorial Grijalbo, Bogotá, 1995, sobre todo en el capítulo V “Lo de las corbetas”, pp. 97-122. En el capítulo I el autor ofrece un útil resumen de los antecedentes históricos, pp. 19-40.

<sup>6</sup> Probablemente la característica defensiva de la política naval imperial durante el Período Hispánico terminó reflejándose en la estrategia diplomática general de la recién emancipada República de Venezuela, actitud pasiva que todavía se proyecta en la diplomacia venezolana del siglo XX, como afirma Marisol de Gonzalo en “Historia diplomática: problemas metodológicos, historiográficos y de fuentes”, *Visiones del oficio: historiadores venezolanos en el siglo XXI*, Academia Nacional de la Historia—U.C.V., Caracas, 2000, pág. 87. Como hipótesis de trabajo, este planteamiento se ve reforzado por los adversos resultados que las negociaciones limítrofes han producido, con las consecuentes pérdidas territoriales.

<sup>7</sup> El total de pérdidas territoriales venezolanas puede visualizarse en el muy bien elaborado *Mapa Histórico de la Capitanía General de Venezuela*, 75 x 60 cms., escala 1:3.250.000, Ministerio del Ambiente y los Recursos Naturales Renovables, Caracas, 1996.



territorial, presencia de numerosos vacíos territoriales, ausencia de una conciencia marítima... La conciencia territorial es más que la mera relación, consciente y racional, entre el hombre y la naturaleza: es el apego profundo del ciudadano al suelo patrio...<sup>8</sup>

Si la posesión del mar siempre fue mucho más difícil que la posesión territorial, en nuestro caso podría afirmarse que la primera fue prácticamente nula, incluso antes de penetrar los extranjeros en nuestro espacio acuático. Este vacío ha llevado a Juan Porras Rengel a afirmar que

Puede en tal sentido aseverarse, en principio, que tanto nuestros negociadores como los juristas que entre nosotros han abordado el tema, han dirigido su atención, principalmente, al aspecto jurídico, que si bien es cierto amerita ser considerado seriamente, pues posee también su propio peso específico, no parece revestir, empero, la trascendencia de la cuestión atinente a la naturaleza histórica de las aguas internas del Golfo.<sup>9</sup>

En este sentido podría afirmarse que durante los siglos coloniales la intervención española se redujo sólo a una presencia naval ocasional, mientras el poblamiento de nuestras islas y costas fue insuficiente y no generó la ligazón emocional con el mar circundante.<sup>10</sup> Probablemente el alejamiento de la conciencia nacional de la problemática marítima ha tenido mucho que ver con la insistencia de los especialistas en el tema limítrofe y fronterizo, aislándolo como un escenario cuyas implicaciones jurídicas son suficientes para ubicarlo como

---

<sup>8</sup> José Manuel Briceño Monzillo, *Venezuela y sus fronteras con Colombia*, Fondo Editorial Maraisa-Universidad de Los Andes, Caracas, 1986, pp. 113-114.

<sup>9</sup> Ver su prólogo a la obra de Oscar Vila Masot, *El Golfo de Venezuela: un estudio de los derechos que otorgan a Venezuela sus aguas históricas*, Editorial Arte, Caracas, 1990, pp. 3-4.

<sup>10</sup> Según Claudio Alberto Briceño Monzón: “En las fronteras, más que en ninguna otra parte de la nación, se debe aplicar el principio de que gobernar es poblar. Una frontera vacía, dormida o muerta es ya, en sí misma, una amenaza directa a la integridad de la nación”, en “Las fronteras occidentales de Venezuela: problema de seguridad y defensa civil y militar”, *Montalbán*, N° 37, U.C.A.B., Caracas, 2004, pág. 227. Este principio, tan axiomático, parece haber estado ausente en las políticas de conquista y colonización de la Corona española, al menos en las provincias que luego formaron la Capitanía General de Venezuela, si bien, para algunos, podría excusarse por la inabarcable extensión bajo su jurisdicción, y por las mayores dificultades de poblar espacios insulares y marítimos.

tema político. Es parte de las modernas teorías según las cuales "... la frontera ha dejado de ser un hecho geográfico para convertirse en un hecho político".<sup>11</sup> En el caso del Golfo de Venezuela y los espacios marítimos del país creemos que las perspectivas de análisis e interpretación deberían haber sido replanteadas, porque el hecho geográfico —el mar y sus cualidades físicas y meteorológicas— siempre fue determinante en la definición de los hechos históricos que sobre él se desarrollaron. A la Compañía Guipuzcoana de Caracas, por ejemplo, se le concedió jurisdicción marítima desde la vertiente atlántica hasta Ríohacha, en pleno virreinato neogranadino, entre 1728 y 1781.<sup>12</sup> ¿Por qué no se le dio esa jurisdicción a Cartagena de Indias, siendo la principal cabecera continental del sistema comercial trasatlántico? La respuesta ha sido ignorada por el mundo especializado: la dirección y fuerza de la masa acuática y aérea en el Caribe convertían a la base naval colombiana en un enclave marítimamente pasivo, al punto de que el ministro colombiano Arosemena llegó a señalar, en su momento, que los actos de jurisdicción del Virreinato sobre el litoral atlántico, particularmente en la costa guajira, "...no fueron persistentes, cual se requiere para constituir posesión real..."<sup>13</sup> persistencia imposible de practicarse debido a la confrontación permanente con los factores naturales. Esta declaración puede considerarse un reconocimiento de las desventajas colombianas por un negociador propio, hecho desestimado por nuestra diplomacia.

<sup>11</sup> Isidro Morales Paúl, *La delimitación de áreas marinas y sub-marinas al Norte de Venezuela*, Academia de Ciencias Políticas y Sociales, Caracas, 1983, pág. 34. La frase viene subrayada en la fuente original.

<sup>12</sup> "Real Cédula sobre establecimiento de la Compañía Guipuzcoana", Madrid a 25 de septiembre de 1728, en Enrique Bernardo Núñez, *Cacao*, ensayo y prólogo de Orlando Araujo, Banco Central de Venezuela, Caracas, 1972, pp. 134-146, jurisdicción marítima de la Compañía en cláusula 1ª, pp. 136-137. Un excelente estudio sobre el aspecto jurisdiccional marítimo en Pedro José Lara Peña, *El Golfo de Venezuela*, O. Ascanio Editores, Caracas, 1998, pp. 15-23. La significación de la Compañía, sin embargo, trasciende sobradamente sus aspectos jurisdiccionales y mercantiles, y alcanza una función integradora que concreta la formación de la nación venezolana, como ha señalado Manuel Donís Ríos en su obra *De la Provincia a la Nación: el largo y difícil camino hacia la integración político-territorial de Venezuela (1525-1935)*, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 2009, pág. 9. Ese papel aglutinador, por supuesto, se origina en la doble tarea comercial y guardacostas que desempeñó en nuestros mares.

<sup>13</sup> Véase *Contestación de Venezuela al alegato con Colombia*, Colección Fronteras N° 5, Ministerio de Relaciones Exteriores, Caracas, 1979, pág. 239.



Por el contrario, los puertos y naves venezolanos durante la era de la vela contaban con grandes aliados en esos elementos naturales, cuya orientación predominante de este a oeste facilitaba la navegación hacia cualquier parte de la cuenca caribeña. La duración de las travesías en uno u otro sentido no deja lugar a dudas. Pero ¿han sido estudiadas en profundidad las condiciones operacionales de esa jurisdicción delegada a la Compañía Guipuzcoana? ¿Cómo la ejercían los buques corsarios, de guerra o mercantes? ¿Cuál era la cotidianidad marinera de las tripulaciones obligadas a lidiar con los meteoros para llegar de un puerto a otro? ¿Cómo se explica la pasividad de los corsarios neogranadinos, acusados por sus jefes de la ineficacia de su actividad represiva y la pobreza de sus botines?<sup>14</sup>

En relación con la confrontación diplomática por la península de la Guajira y el Golfo de Venezuela, llama mucho la atención la ausencia de documentos de carácter marítimo en el corpus de títulos presentados por los plenipotenciarios nacionales. Éstos se limitan a reales cédulas, reales órdenes, protocolos, documentos que prueban ser límites territoriales y diversas actividades de los delegados. Algunos papeles tienen implicaciones marítimas, pero sólo desde el punto de vista legal: jurisdicción, ordenanzas de corso, actividad extranjera en Bahía Honda, resguardo de la costa entre Maracaibo y Santa Marta. Con carácter naval apenas son pertinentes papeles relacionados con la actividad del corsario Vicente Antonio de Icuza en Bahía Honda, pero no existen entre los títulos presentados por Venezuela registros de la navegación operativa: diarios de las travesías o derroteros náuticos.<sup>15</sup> Estos papeles, ya en el siglo XVIII, muestran un carácter rigurosamente científico, y son el registro no

<sup>14</sup> Acusación formulada por Juan Álvarez de Veriña, comandante del corso neogranadino y gobernador, en “Estado que manifiesta el que debe tener el del resguardo marítimo de guardacostas de las Indias Occidentales e islas de Barlovento, con residencia desde el Orinoco hasta Veraguas, distancia 500 leguas”, 1786, Archivo General de Indias (en adelante AGI), MyP Panamá 262. Más adelante nos extendemos un poco más sobre este aspecto del corsarismo, determinante para comprender la nefasta influencia de los elementos naturales sobre la vigilancia de los espacios acuáticos salados, provocando los “brazos caídos” de los corsarios virreinales, a pesar de perder así cuantiosos y ricos botines.

<sup>15</sup> Véase *Títulos de Venezuela*, Colección Fronteras, Ministerio de Relaciones Exteriores, Caracas, 1979, vol. I, Sección Segunda, series A, B y C. Sobre Icuza véase Vicente de Amézaga Aresti, *Vicente Antonio de Icuza, comandante de corsarios*, Ediciones del Cuatricentenario de Caracas, 1966, pp. 91-185 para la actividad del corsario en la Guajira.

sólo de las singladuras diarias de las embarcaciones, sino —y más importante para nuestros objetivos— de cómo los marineros y navegantes enfrentaban los retos naturales del océano. Dicho de otra manera, son el espejo donde se reflejaba lo posible y lo imposible en la navegación a vela. En el caso de este estudio, lo posible era ejecutar travesías desde Venezuela hacia La Guajira y Nueva Granada, y lo —casi— imposible emprenderlas desde los puertos virreinales hacia la misma península.<sup>16</sup>

## 2. Las negociaciones diplomáticas

En 1833 comienza el agrio proceso diplomático que llevará a la pérdida de miles de kilómetros cuadrados de territorio nacional. Ese año Colombia y Venezuela, los países en disputa, nombran como delegados plenipotenciarios a Lino de Pombo y Santos Michelena, respectivamente. El límite propuesto

<sup>16</sup> Debe aclararse que la navegación en el Caribe y en aguas venezolanas no estaba exenta de peligros, pues los vientos y corrientes eran similares a los que afectaban al Virreinato, aunque con menos potencia, con la diferencia de que en la Capitanía General casi todos los destinos se encontraban hacia el poniente, es decir, en posición favorable en relación con la meteorología y la masa acuática, de modo que, al menos a la ida, las travesías contaban con las mejores condiciones para su óptimo desempeño. Pero los extranjeros que venían por primera vez a nuestros mares eran quienes sufrían las consecuencias de su ignorancia ambiental, como lo prueban la escuadra inglesa que intentó atacar La Guaira y Puerto Cabello en 1743, cuyos navíos se embistieron unos a otros por culpa de la corriente, y la escuadra francesa que sufrió todo tipo de contingencias y el naufragio de la fragata *Bourgogne* en Punta de Uvero. Véase, de Carlos Duarte, *Testimonios de la visita de los oficiales franceses a Venezuela en 1783*, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1998, pp. 24-44, en cuya página 25 uno de los oficiales declara: “Un viento muy fresco del Nordeste, que llaman brisa carabinada, elevaba las olas y hacía que nuestra navegación fuese muy difícil. Teníamos que remontar por un canal estrecho contra el viento, el cual no cambia jamás sino de Nordeste a Sureste, y contra unas corrientes rápidas cuya fuerza y dirección eran desconocidas de todos”. Para la intentona inglesa ver mi libro *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Fundación Polar, Caracas, 1998, pp. 316-335. Una muestra de las complicaciones de la navegación en algunos cortos trayectos del mar Caribe, por ejemplo, entre las pequeñas islas de Saint Thomas, Saint Barthelemy y Saint Martin en James Hackett Y Charles Brown, *Narraciones de dos expedicionarios británicos de la Independencia*, Instituto Nacional de Hipódromos, Caracas, 1966, pág. 42, donde se señala que buena parte del trayecto obligaba “a ir a la deriva”. Esta misma fuente recoge terribles condiciones de navegación luego del zarpe desde Inglaterra durante el mes de diciembre de 1817, pp. 31-32.



comenzaba en el Cabo de Chichivacoa, partiendo por mitades la península de la Guajira. El congreso colombiano ratificó este tratado, pero el venezolano lo rechazó alegando que su frontera occidental en la península nacía en el Cabo de La Vela (véase figura N° 1).

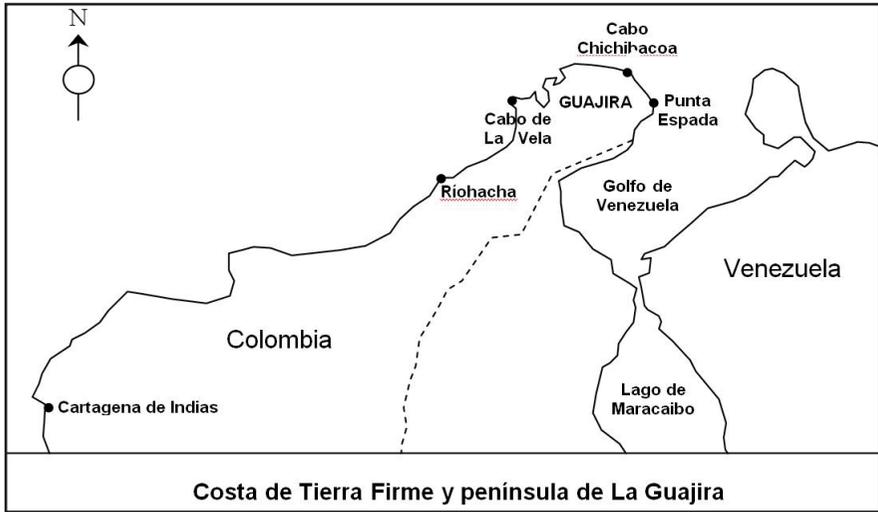


Figura N° 1. Enclaves territoriales involucrados en la controversia

Las discusiones se congelan hasta 1844, cuando nuevos representantes asumen las funciones negociadoras, Fermín Toro por Venezuela, y Joaquín Acosta por Colombia, cuya propuesta fue también infructuosa.<sup>17</sup> Es conveniente señalar los errores cometidos en la fijación de las líneas demarcadoras por estas comisiones, que incluían el desconocimiento de importantes documentos —la Real Cédula de la Comandancia de Barinas— y establecieron un límite factual

<sup>17</sup> Un resumen del proceso en Delia Picón, *Historia de la diplomacia venezolana (1811-1985)*, U.C.A.B., Caracas, 1999, pp. 155-157. La fuente más reconocida hasta hoy en día que trata el desarrollo de las negociaciones es Pablo Ojer, *La década fundamental en la controversia de límites entre Venezuela y Colombia, 1881-1891*, Instituto de Derecho Público de la U.C.V., Caracas, 1982, Capítulo I: “Las negociaciones que precedieron al arbitramento (1833-1875)” pp. 11-74. De estas páginas condensamos nuestro resumen.

más que taxativo,<sup>18</sup> errores originados en la confusión de linderos internos de la Capitanía General de Venezuela con límites exteriores compartidos con el Virreinato de Nueva Granada. Pero también los legisladores del Congreso venezolano cometieron equivocaciones, al malinterpretar, por ejemplo, el Cabo de La Vela con el accidente geográfico, en vez de hacerlo con toda la zona que llegaba hasta las 10 leguas otorgadas a Santa Marta en la capitulación de Bastidas de 1525, o las 8 leguas a la Provincia de Ríoacha en 1547.<sup>19</sup> Pablo Ojer —máximo intérprete del problema histórico-fronterizo de Venezuela, y a quien seguimos a pie juntillas en nuestro análisis— les reconoce, sin embargo, plena conciencia de la jurisdicción marítima ejercida desde Caracas hasta el polémico Cabo. Pero —insistimos con denuedo— tales títulos no incluyeron expedientes navales operativos que demostraran un ejercicio práctico, constante y efectivo de esa jurisdicción. Por cierto, el mismo Ojer destaca que Pombo, el plenipotenciario neogranadino, “... reconocería como algo natural que los cruceros de Venezuela vigilaran la costa goajira porque los barcos de Nueva Granada no podían con la remontada de Chichibacoa”,<sup>20</sup> así como el mismo Virreinato había reconocido previamente la condición marítima de Maracaibo como una enorme ventaja en la vigilancia costera de la Guajira hasta Ríoacha.<sup>21</sup> De haber nuestros negociadores conocido, analizado y utilizado adecuadamente los documentos náuticos que proponemos, habrían comprendido que esos problemas de navegación no se circunscribían solamente a la costa norte de la Guajira, sino a todo el litoral atlántico colombiano y sus espacios mar adentro hasta la costa sur cubana. La estrategia diplomática venezolana se habría agudizado y la defensa de la península habría sido prácticamente inexpugnable.

Volviendo a las discusiones Michelena-Pombo, otros sensibles errores de interpretación territorial afectaron la posición venezolana, al imponer términos como el “Desparramadero del Sarare”, siendo éste un accidente geográfico

<sup>18</sup> Hermann González Oropeza y Manuel Donís Ríos, citados por Simón Alberto Consalvi en *Santos Michelena (1797-1848)*, Biblioteca Biográfica Venezolana, Caracas, 2012, pp. 42-44.

<sup>19</sup> Manuel Donís Ríos, *El territorio de Venezuela: documentos para su estudio*, U.C.A.B., Caracas, 2001, pág. 37.

<sup>20</sup> Pablo Ojer, *La década...*, pp. 13-14, 17-19, 23, 25-27 y 31.

<sup>21</sup> *Contestación de Venezuela al alegato con Colombia*, Colección Fronteras N° 5, Ministerio de Relaciones Exteriores, Caracas, 1979, pp. 241-242 y 251.



susceptible de modificaciones debido a la lluviosidad de la zona. Pablo Ojer culmina el análisis de la negociación Michelena-Pombo de la siguiente manera:

En suma, contra la versión generalizada de la línea Michelena-Pombo como expresión de concesiones neogranadinas en los sectores de la frontera: Goajira, San Faustino, frontera llanera y territorio al oeste de la línea Orinoco-Atabapo-Río Negro, la realidad es que representaba una serie de concesiones venezolanas en esos cuatro tramos, y sólo se descubre una concesión neo-granadina de Punta Espada a Chichibacoa, porque como lo confesó Pombo, era de escasa importancia para ellos y se reconocían impotentes para la remontada de este Cabo.<sup>22</sup>

En cuanto a la siguiente etapa de negociaciones, conducida por los plenipotenciarios Fermín Toro, venezolano, y Joaquín Acosta, colombiano, Ojer destaca que Toro había recibido instrucciones muy precisas de no conceder más de la mitad de la Guajira, pues se temía que si Colombia obtenía toda la península sería incapaz de someter a los indios guajiros y defender de sus hostilidades al territorio venezolano. Se sabía que durante los dos últimos siglos las autoridades neogranadinas habían solicitado la intervención de Venezuela en la defensa de Ríohacha, ciudad virreinal, porque ellos no podían realizarla. Para colmo, los indios habían atacado embarcaciones europeas, y Dinamarca llegó al extremo de insinuar una intervención extranjera si el gobierno no era capaz de controlar a los aborígenes.<sup>23</sup> Colombia presentó nuevos títulos, aparentemente completos, pero en verdad eran expedientes truncos y mutilados que, ingenuamente, Toro aceptó, dando pie a que nuestros vecinos alegaran el reconocimiento de Venezuela a la soberanía neogranadina sobre toda la península. A propósito de tales expedientes, Acosta, el delegado colombiano, era un veterano investigador y conocedor de los archivos históricos españoles, cuya obra *Historia de la Nueva Granada*<sup>24</sup> comentaremos más adelante en el

<sup>22</sup> Pablo Ojer, *La década...*, pág. 31.

<sup>23</sup> Véase Manuel Donís Ríos: «A advertimos que el dominio sobre la Guajira no fue logrado plenamente por la Corona española ni desde la Provincia de Maracaibo ni desde Santa Marta o Ríohacha; tampoco por el Virreinato o la Capitanía General. Los guajiros se mostraron particularmente aguerridos e impermeables a los intentos de sometimiento o “pacificación”, palabra que encubría el esfuerzo destinado al sometimiento de los indígenas», en *El territorio...*, pág. 22.

<sup>24</sup> Publicada por primera vez en 1848, utilizamos un ejemplar de la *Historia de la Nueva Granada*, Editorial Bedout, publicada en Medellín en 1971.

epígrafe *El olvidado argumento náutico*, tomando en cuenta los detalles que incluye sobre las dificultades de navegación en el mar virreinal durante la primera mitad del siglo XVI, pero que, aparentemente, la estrategia diplomática colombiana tapó para no entorpecer sus propias aspiraciones territoriales. El terreno ganado, sin embargo, llevó a algún historiador colombiano a suspigar por la pérdida de la provincia de Maracaibo, afirmando que esta entidad podía ser bien administrada desde Santa Fe como desde Caracas, olvidando que desde Cartagena de Indias se tardaba un mes de navegación hasta la ciudad marabina, y en cambio desde La Guaira y Puerto Cabello apenas tres días.

De la siguiente etapa de negociaciones, encabezada por el venezolano Antonio Leocadio Guzmán y el colombiano Murillo Toro,<sup>25</sup> sólo destaca Ojer el rechazo a la línea del pacto Toro-Acosta y el regreso a la línea del Cabo de La Vela, aunque vuelve al error de considerarla sólo como cabo y no como la región abarcada en la provincia original.<sup>26</sup> Luego de Antonio Leocadio, su hijo Antonio Guzmán Blanco dirige los esfuerzos diplomáticos, pero distraído por sus aspiraciones y funciones presidenciales y compromisos familiares en Europa pierde el tacto negociador y observa impotente la sentencia del laudo arbitral dictado por la Corona española que entrega a Colombia la casi totalidad de la Guajira.

Según las páginas que venimos citando de Pablo Ojer, algunos de los desatinos negociadores más dolorosos y perjudiciales de nuestros plenipotenciarios pueden resumirse en los siguientes hechos: primero y principal, no captar la desventaja estratégica colombiana sobre la remontada de la costa guajira; luego, pensar que no se sacrificaba nada de territorio nacional; aceptar la equivocada concepción geográfica de Agustín Codazzi;<sup>27</sup> confundir

<sup>25</sup> Omitimos referencias a las negociaciones de otros delegados venezolanos, como Manuel Ancízar (1846), Medardo Rivas (1851), Simón Planas (1854), José Gregorio Villafaña (1852) Luis Castelli (1855), Rafael Márquez (1866) y Fernando Arvelo (1868) por su insignificancia negociadora y política. Véase Rafael Valery Salvatierra, *La territorialidad de Venezuela: origen, formación y cambios de nuestro patrimonio territorial*, Fundación Empresas Polar, Caracas, 2006, pág. 84.

<sup>26</sup> Pablo Ojer, *La década...*, pág. 32-41, 45 y 63.

<sup>27</sup> Detalles sobre los errores geográficos de Codazzi en *Contestación de Venezuela al alegato con Colombia*, Colección Fronteras N° 5, Ministerio de Relaciones Exteriores, Caracas, 1979, pp. 84-90 para algunos ejemplos: indicar la dirección de ríos en sentido contrario al que en



los linderos de la Capitanía General de Venezuela con los del Virreinato de Nueva Granada;<sup>28</sup> asimilar la línea Montes de Oca con la de Perijá, llevando el límite por las cumbres y no por la ladera occidental que correspondía a Venezuela; uso de accidentes geográficos variables; suponer ignorantes en materia de límites a los plenipotenciarios colombianos; aceptar expedientes documentales mutilados presentados por Colombia; desobediencia a las instrucciones impartidas por su gobierno; desconocimiento de las instituciones coloniales; reconocer la pertenencia de toda la Guajira a Colombia hasta los límites de Sinamaica; y confundir la Provincia del Cabo de la Vela con el accidente geográfico.

Las evaluaciones que se han hecho sobre la presencia en las negociaciones de Antonio Guzmán Blanco, período político adversamente definitorio de la controversia, permiten generalizar algunas conclusiones sobre la ineficacia diplomática de nuestros delegados. Simón Alberto Consalvi, en su análisis sobre la política exterior del guzmanato, cita al propio Guzmán cuando afirmaba que el tema limítrofe con Colombia no se había resuelto "...por la falta de estudio y de seriedad con que ciertos gobiernos anteriores de Venezuela vieron siempre la materia".<sup>29</sup> Pero ¿podía haber estudio y seriedad en un país que había quedado tan deprimido por las luchas independentistas, plagado de guerras civiles y montoneras, y sumido en un extenuante atraso?

---

verdad tienen, señalar su cabecera en lugar equivocado con leguas de diferencia, o señalar también grado y medio de diferencia norte-sur —90 millas lineales— entre dos ríos, cuando esa misma distancia se recorría en pocas horas demostrando así una distancia mucho menor.

<sup>28</sup> Debe recordarse, sin embargo, la afirmación de Briceño Monzón: «...el desconocimiento de las realidades geográficas de los extensos territorios fronterizos y la falta de precisión con que España había determinado los límites entre sus colonias hicieron de la demarcación de nuestras fronteras, por no suponer la misma delimitación, una ardua tarea que duró más de un siglo de largas disputas territoriales, mediante numerosos acuerdos internacionales», en el ya citado artículo "Las fronteras occidentales de Venezuela...", pág. 214. Subrayamos el hecho que también parece dispensar a los negociadores. Carlos González Araujo también señala los efectos de la imprecisión española sobre las demarcaciones territoriales en *El dominio marítimo y plataforma submarina de la República de Venezuela en la península de la Guajira y Golfo de Venezuela*, Caracas, Tipografía Venevas C.A., 1970, pág. 9.

<sup>29</sup> Véase su trabajo "La política exterior de Venezuela durante la época de Antonio Guzmán Blanco", en *Los tiempos envolventes del guzmancismo*, U.C.A.B., Caracas, 2011, pág. 210.

Al mismo Guzmán, no obstante, se le ha atribuido una gran responsabilidad en las pérdidas fronterizas, como lo hizo Armando Rojas en su obra *Las misiones diplomáticas de Guzmán Blanco*:

Hay que reconocer que el plenipotenciario (Guzmán) cometió al mismo tiempo un gravísimo error al aceptar la cláusula mediante la cual, sin previa consulta al gobierno, se convertía al árbitro jurisdiccional del Convenio del 81, en árbitro arbitrador. Tal medida era, a todas luces, inconstitucional, ya que dejaba en manos del árbitro disponer, sin lugar a apelación, del territorio nacional, que en virtud de nuestra Carta Máxima es intransferible e inalienable. No dudamos en calificar este acto como torpeza de gravísimas consecuencias, que se pusieron de manifiesto en el Laudo dictado por el Soberano español en 1891, mediante el cual fue cercenado considerablemente el territorio de la República.<sup>30</sup>

En cualquier caso y como puede observarse, en ningún momento de las negociaciones hay títulos estrictamente marítimos o navales en el sentido operativo, ausencias que, en relación con la Guajira, habrían sido determinantes a nuestro favor. Los siguientes epígrafes muestran la influencia que estos documentos pudieron haber tenido en el desenvolvimiento diplomático de la controversia.

### **3. El olvidado argumento náutico**

Desde comienzos del siglo XVI se registran informes acerca de las dificultades de navegación en el área. Apenas en 1510 Alonso de Ojeda y sus tripulaciones tienen grandes dificultades para remontar, habiendo salido del Golfo de Urabá, en el litoral panameño. La mitad de sus hombres muere al naufragar cerca de la Isla Fuerte cuando intentan ir a Santo Domingo. Ese mismo año la escuadra del gobernador Diego Nicuesa es dispersada por una tempestad que los obliga a refugiarse en la desembocadura del río Chagres. Los rescatistas que salen a buscarlos zozobran en la misma costa perdiendo catorce hombres. Un año más tarde Vasco Núñez de Balboa pierde sus naves en una borrasca frente a la desembocadura del río Atrato, llamado entonces río Grande. Por aquellos días el explorador Valdivia también naufraga en las costas de Cuba “en tiempo

<sup>30</sup> Citado por Consalvi en su artículo de la nota anterior, pág. 219. También conviene consultar, de Pablo Ojer, *El Pseudo-tratado Guzmán Blanco-Holguín de 1886*, U.C.A.B., 1981, pp. 5-24.



de brisas”. En 1514 Pedrarias zarpa de Santa Marta con una escuadra de 15 naves y 1.500 hombres con intenciones de dirigirse a Cartagena, pero los pilotos, novatos en la exigente navegación cartagenera, sin percatarse son empujados por las corrientes hasta el Darién, en la actual Panamá, un desvío de 170 millas. Acosta pone la sentencia definitiva sobre las consecuencias del trajín marítimo en el Atlántico neogranadino con la siguiente afirmación: “En todo el año de 1510 perecieron más de mil hombres de Cartagena a Veragua, del modo lamentable que hemos referido”,<sup>31</sup> trágico balance al que contribuyó la agresividad de los indígenas además de las adversas condiciones marítimas y meteorológicas.

El 20 de octubre de 1550 el obispo de Coro, Miguel Jerónimo Ballesteros, escribe al rey informándole de su itinerario desde Cartagena de Indias hacia Santa Marta y Cabo de la Vela: “Partí para esta provincia de Venezuela, y pasé muchos trabajos en la navegación...”<sup>32</sup>. Es interesante añadir también algún registro extranjero, como el del corsario inglés John Hawkins, quien en 1564 relata cómo entre Curazao, Aruba, Cabo de la Vela, Ríohacha y Jamaica, justo frente a los amplios litorales cartageneros, la fuerza de los vientos contrarios les rompía las anclas una y otra vez. Sin embargo, la peor consecuencia es digna de transcribirse:

Partimos el 31 de mayo, manteniendo nuestro curso hacia la Hispaniola [Santo Domingo], y el 4 de junio avistamos una isla, que pensamos era Jamaica, maravillándonos de que debido a la fuerza vehementemente del mar nos hubiéramos desviado tanto a sotavento; porque habiendo fijado nuestro curso al extremo oeste de la Hispaniola [Haití] estábamos frente al centro de Jamaica... de modo que al final resultamos a sotavento de todos estos lugares y nos hallamos en el extremo occidental de Jamaica antes de que nos percatáramos de ello, y una vez estando en sotavento no había manera de retornar... ni allí ni en toda Cuba, a lo largo de la cual fuimos navegando, pero siempre sucedía que por una u otra causa no llegábamos a nuestro destino...<sup>33</sup>

---

<sup>31</sup> Joaquín Acosta, *Historia...*, pp. 54-55, 64, 70, 73 y 88. El desvío de Pedrarias ha sido calculado a partir del mapa *West Indies*, escala 1:4.395.000 donde 1 pulgada = 69 millas, *National Geographic Magazine*, noviembre 1987.

<sup>32</sup> *Relaciones Geográficas de Venezuela*, recopilación, estudio preliminar y notas de Antonio Arellano Moreno, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1964, pp. 17-18.

<sup>33</sup> Henry Georget y Eduardo Rivero (estudio preliminar y selección documental), *Herejes en el paraíso: corsarios y navegantes ingleses en las costas de Venezuela durante la segunda mitad del siglo XVI*, Colección V Centenario del Encuentro Entre Dos Mundos, Editorial Arte, Caracas, 1993, pp. 89, 93-94.

Tres años más tarde otro corsario inglés, el famoso Francis Drake, discípulo de Hawkins, vivió en carne propia el arrase del mar cartagenero. Pudo atacar Riohacha, pero llegando a Cartagena una tormenta lo dispersó y lo empujó más de 1.000 millas hasta el Golfo de México, luego de lo cual pudo recalar en Veracruz.<sup>34</sup>

Pocos años después otros testimonios reflejan la más nefasta de las consecuencias para la navegación cartagenera: el hundimiento y pérdida de embarcaciones:

... en marzo de 1578... se hallaba todavía en Cartagena don Miguel de Erazo... Allí llevaba ya siete meses reparando sus barcos, aguardando noticias de los corsarios y *evitando los fuertes vientos alisios que corrían, según él, desde octubre a marzo, los cuales constituían un auténtico peligro para la navegación...* se habían perdido en Nombre de Dios, a causa del viento norte “tres galeones de esta real Armada que traía a su cargo el almirante don Francisco Carreño y otras naves que allí estaban”. Erazo agregaba que *se hundían muchas naves durante los meses en que soplaban los vientos nortes, no solo navegando en alta mar, sino en los puertos de Nombre de Dios, Santa Marta y barra de Veragua.*<sup>35</sup>

Subrayamos el texto que ilustra el determinismo ambiental en la región. Eran frecuentes, precisamente, las referencias a los riesgos implicados en este mar, como lo hizo el gobernador Osorio, desde Caracas, cuando en 1590 apoyaba la incorporación de Ríohacha a la Provincia de Venezuela, alegando que “Maracaibo distaba únicamente veinte leguas de Ríohacha *sin necesidad de utilizar la arriesgada vía marítima*”.<sup>36</sup> Resaltamos la invariable afirmación, y eso que, en este caso,

<sup>34</sup> Clarence Haring, *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*, Academia Nacional de la Historia, Caracas-París-Brujas, 1939, pág. 45. Distancia calculada a partir del mapa *West Indies*, escala 1:4.395.000 donde 1 pulgada = 69 millas, separata en National Geographic Magazine, noviembre 1987.

<sup>35</sup> Nicolás del Castillo, *La llave de las Indias*, Ediciones El Tiempo, Bogotá, 1981, pág. 57. A propósito de los vientos alisios predominantes, provenientes del noreste, tal es su presencia e intensidad que originan el mito germinal de los guajiros, en el cual Jepirech, dios del viento, se une con Igua, diosa de las lluvias primaverales, de cuya relación nace la etnia wayú, según Johannes Wilbert, *Folk Literature of the Guajiro Indians*, University of California, Los Ángeles, 1986, tomo I, pp. 34-35.

<sup>36</sup> Pablo Ojer, *El Golfo de Venezuela: una síntesis...*, pág. 491, nota 3.2.



el sentido de la navegación aludida —de la ciudad marabina hacia el Oeste— tendría los vientos totalmente a su favor. Como veremos en próximos epígrafes, sin embargo, la fuerza de las marejadas era tal que los expedicionarios muchas veces preferían tomar la ruta terrestre para evitar los riesgos oceánicos.

Ya a comienzos del siglo XVII los reportes acerca del peligro en el mar neogranadino insisten en las advertencias para los incautos que llegan a la costa por el río Magdalena:

Y tiene otra dificultad no menos importante que las demás, y es que cuando haya bajado dicho metal [plata en barras] en las canoas a Mompox, que es el paraje a donde llegan las fragatas de Cartagena, y en donde se ha de mudar el dicho metal de las canoas a las fragatas para llevarle a Cartagena, porque no se puede llevar en las canoas, y tienen las fragatas grandísimo peligro al desembocar el dicho río Grande en el mar, porque muy de ordinario se pierden muchas fragatas en la dicha boca, por los bajíos y furia con que desemboca.<sup>37</sup>

La furia aludida no es exclusiva del río, sino que se solapa con las fuertes brisas y corrientes características de esta zona marítima. Casi un siglo después, la selección de Maracaibo como objetivo de ataque por el pirata Henry Morgan obedeció al fracaso de su escuadra en el intento de alcanzar Cartagena de Indias desde Jamaica, trayecto durante el cual la navegación contra el viento significó también un duro forcejeo contra las corrientes, destrozando el aparejo de las naves y agotando a las tripulaciones hasta forzarlas a regresar a Jamaica.<sup>38</sup> La ciudad marabina terminó pagando los platos rotos por la meteorología cartagenera, ya que Morgan optó por emprenderla contra el Golfo de Venezuela, el puerto y el Lago de Maracaibo, más al alcance desde la base jamaicana dando un rodeo por las grandes Antillas.

Transcurridos dos siglos la situación ambiental seguía complicando la navegación virreinal. A principios del XVIII las expediciones de Juan Díaz

---

<sup>37</sup> “Relación Geográfica hecha por Diego Villanueva de la Gobernación de Venezuela, año de 1607...”, en *Relaciones Geográficas de Venezuela...*, pág. 300. La fuerza de la corriente en la desembocadura del río Magdalena también la señala Adelaida Sagarra Gamazo en “Una institución guipuzcoana, la Matrícula de Mar, implantada en y desde Cartagena de Indias, a través de los fondos del Archivo General de Simancas”, *Comerciantes, Mineros y nautas: los vascos en la economía americana*, Universidad del País Vasco, Vitoria, 1996, pág. 100.

<sup>38</sup> Chris Stroup, “Buccaneers’ Breakout at Maracaibo”, *Military History*, marzo 2006, pág. 33.

Pimienta desde España a Cartagena, y de allí al Darién, padecen durísimos peligros por culpa del insufrible viento, que ralentiza la marcha de los barcos y les provoca serias filtraciones.<sup>39</sup> Ni siquiera los jabeques, tan útiles y efectivos en aguas venezolanas por su gran capacidad náutica y poder artillero,<sup>40</sup> eran capaces de enfrentar las adversas condiciones del mar en Cartagena de Indias “... mediante que anteriormente se manifestó no ser útiles estos buques por lo violento de aquellas brisas...”<sup>41</sup> Esta opinión, emitida en 1764, se fundaba en una comunicación previa de 1763 en la que se solicitaban modificaciones al aparejo de los jabeques para mejorar su rendimiento, “... pues acredita la experiencia que esta especie de embarcaciones aguantan mejor que otras en la fuerza de las brisas que tanto vientan en aquellas costas...”<sup>42</sup> Diez años después, y a pesar del intento de aplicar mejoras en los jabeques, las autoridades entraban en contradicciones, porque, según algunas, “... me parecen suficientes y más propios [los jabeques] que los [buques] grandes por el tamaño de las entenas para la fuerza de las brisas, comunes en sus tiempos en estos mares...”, y según otras “... porque no pueden usar de las entenas a causa de las fuertes brisas y mares...”, y además “... por no considerarlos capaces de resistir aquellos mares, a causa de las fuertes brisas que allí se experimentan...”<sup>43</sup> Las mentadas

<sup>39</sup> Al respecto véase de Juan Marchena *La institución militar en Cartagena de Indias, 1700-1810*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1982, pp. 31, 63, 72, 75, 85 y 141.

<sup>40</sup> Tan temprano como 1740, a sólo diez años de iniciadas sus operaciones marítimas y siendo evidentes las ventajas de este tipo de embarcaciones, la Compañía de Caracas ordenó la construcción de dos jabeques en Orio, y destinarlos “... para resguardar las costas de ella [la Provincia de Venezuela] e impedir el comercio furtivo de los extranjeros”, Manuel de las Casas en Madrid a 22 de mayo de 1741, AGI Caracas 926. Las embarcaciones fueron nombradas *San José* y *San Nicolás*.

<sup>41</sup> Real orden a Blas de Barreda sobre capacidad y conveniencia de buques para corso en Cartagena de Indias, en Madrid a 24 de enero de 1764, AGI Santa Fe 1095.

<sup>42</sup> Carta a Andrés Regio en Aranjuez, a 22 de septiembre de 1763, AGI Santa Fe 1095.

<sup>43</sup> Manuel de Guirior a Julián de Arriaga en Cartagena de Indias a 11 de enero de 1773; a Andrés Regio, en Aranjuez a 18 de junio; y Regio a Arriaga en la Isla de León, a 2 de julio del mismo año, AGI Santa Fe 1095. Para complicar las cosas el puerto cartagenero no era capaz de ofrecer a las naves los servicios mínimos de carenado y mantenimiento “... por falta de maestranza, betunes, y todo lo demás necesario para tales maniobras”, carencias que en diez años aparentemente no lograron subsanarse, según carta a Andrés Regio de la nota anterior, y la última carta de 2 de julio de 1773 antes mencionada. Las desavenencias entre funcionarios por la ambigüedad de las normas de corso y la manera de practicarlo se hicieron evidentes:



entenas —vergas o palos horizontales en el velamen de los barcos con aparejo triangular o latino—<sup>44</sup>, eran particularmente útiles para orientar mejor las embarcaciones y aprovechar mejor los vientos, por muy contrarios que éstos fuesen. Pero es necesario recalcar la insistencia de los funcionarios acerca de las permanentes dificultades de navegación en aquellas zonas marítimas, al margen del uso de los jabeques, con todo y la comprobada calidad de estas embarcaciones en España y en el Caribe.<sup>45</sup> A pesar de configurar éstos el tipo de naves más a propósito para practicar el corso, la violencia e impetuosidad de

la captura de una balandra francesa sospechosa, que luego el gobernador y los oficiales reales liberaron, provocó enfrentamientos con el jefe de la escuadra de guardacostas, según cuenta de Miguel Gastón en Cartagena de Indias, a 6 de agosto de 1765, AGI Santa Fe 1095.

<sup>44</sup> Timoteo O'Scanlan, *Diccionario Marítimo Español*, pág. 245.

<sup>45</sup> Los jabeques construidos por la Compañía demostraron sus excelentes cualidades náuticas desde el mismo inicio de sus operaciones: "...salieron anoche nuestros jabeques a su vista [de un navío inglés que los acechaba a la altura de Motrico], y habiéndoles cargado un recio golpe de vendaval arribaron a Guetaria [después de haber zarpado desde San Sebastián]. En esta navegación, escribe Sansinenea [director de la empresa] que los ha experimentado de mucho aguante y mucha vela. Dice que pudiendo traer largo todo el aparejo no puso en vela sino el trinquete, que sólo con esta vela andaba 8 millas y que tiene por cierto hubiera andado 18 con todo el aparejo... en verdad que las embarcaciones también son grandes. Tienen 47 y 48 codos de quilla —27 y 27,5 ms. equivalentes a fragatas de más de 40 cañones— y juegan 40 remos, de suerte que son del mismo tamaño que las galeras del duque de Toscana", José de Iturriaga a Miguel Antonio de Zuaznavar, en San Sebastián a 26 de junio de 1741, AGI Caracas 926. Entre Motrico y Guetaria hay poco más de dos leguas —más de 10 kms.— que los jabeques recorrieron con la mucha velocidad permitida por su aparejo, no desplegado completamente gracias a que la potente fuerza del viento no lo requirió. Por otra parte, su enorme tamaño les confería características de buques mucho mayores y superior superficie vélica, incrementando así su velocidad y rendimiento náutico. El mismo documento indica el llamado al comandante de los jabeques para venirse a San Sebastián "... donde estarán más prontos a salir *con cualquier viento y a cualquier hora...*", es decir, al menos en la costa vasca los jabeques tenían pocos impedimentos naturales y meteorológicos, todo lo contrario de lo que sucedía en el Virreinato de Nueva Granada. Distancia entre Motrico y Guetaria en Javier Gómez Piñeiro et al., *Documentos Cartográficos Históricos de Guipúzcoa. Volumen I: Servicio Geográfico del Ejército*, Zarauz, 1994, lámina 153 "Carta topográfica de la M.N. y M.L. [Muy noble y muy leal] Provincia de Guipúzcoa", por José Joaquín de Olazábal y Francisco de Palacios, 1836, escala 1:100.000, pág. 106. La excelente condición náutica de los jabeques pertenecientes a la escuadra de Pedro Mesía de la Cerda, que hicieron 48 días entre la Cartagena peninsular (Levante) y La Guaira, y hubieran podido ser sólo 30 de haber venido solos, en Joseph Ruiz al marqués de la Ensenada, La Guaira a 25 de octubre de 1752, Archivo General de Simancas (en adelante AGS) Marina 402.

los elementos marinos en Nueva Granada las vencían y desgastaban sin piedad, tanto que en 1773 estaban tan quebrantadas las embarcaciones existentes en Santa Fe que el virrey, Manuel de Guirior, solicitó a Julián de Arriaga naves nuevas para reponerlas.<sup>46</sup>

Viendo el continente suramericano de frente en un planisferio, y tomando en cuenta la dirección predominante de vientos y corrientes de derecha a izquierda,<sup>47</sup> se comprende fácilmente las desventajas de los navegantes santafecinos en sus travesías hacia territorio venezolano (véase figura N° 2). Los famosos vientos nortes —flechas punteadas— representan paredes de piedra contra el velamen de las embarcaciones, y las corrientes y contracorrientes —flechas discontinuas y curvas— masas acuáticas difícilmente penetrables.<sup>48</sup> En estas condiciones, las bases navales venezolanas poseían todas las ventajas para enviar embarcaciones rápidamente a cualquier parte del Caribe y del Golfo de México. Los corsarios de la Guipuzcoana, por ejemplo, sabían muy bien lo que hacían al ejecutar las campañas represivas, desde el oriente del país hasta el Cabo de la Vela, con viento y corrientes en popa —por detrás—, subiendo luego hacia las grandes Antillas con los vientos y corrientes por estribor —a la derecha del buque— para llegar a Puerto Rico donde no era raro apresar

<sup>46</sup> Manuel de Guirior a Julián de Arriaga, en Santa Fe a 30 de septiembre de 1773, AGI Santa Fe 1095.

<sup>47</sup> Para una explicación de las dificultades de navegación contra el viento en todo el Caribe véase Colin Woodward, “Quelling a Pirate Revolt”, en *The Quarterly Journal of Military History*, Leesburg, Spring 2009, vol. 21, N° 3, pág. 13.

<sup>48</sup> Una corriente se considera fuerte a partir de los 4 ó 5 nudos (1 nudo = 1 milla náutica por hora = 1.852 metros por hora). Los promedios de velocidad de las corrientes en ciertos lugares parecen estar alrededor de los 1,5 nudos (2,8 km/hr), y casi nunca superan los 2 nudos (3,7 km/hr); véase Nathaniel Bowditch, *The New American Practical Navigator*, edición a la que se han agregado los modernos sistemas de posicionamiento satelital y otros métodos de ayuda a la navegación, y de la cual sólo se ha eliminado un apéndice original. De resto la obra es exactamente igual a la edición príncipe de 1802; ver prefacio en pág. vii, pp. 337-339, 775, 789, 798, 807, 811-812 y 815 del vol. I. Pero la corriente del Golfo que comienza en el Caribe y sube hacia la Florida —de particular interés para nuestro trabajo— desarrolla velocidades entre los 2 y los 4 ½ nudos (8,3 km/hr), convirtiendo a la masa de agua salada más en un obstáculo que en un medio de traslación si la dirección del buque va contra la corriente, o si, yendo a favor de ella, su intensidad se opone a la del viento, véase Brian Lavery, *Nelson's Navy: the ships, men and organization, 1793-1815*, Naval Institute Press, London, 2000, pág. 266, como sucede desde Cartagena de Indias hacia Venezuela y las Antillas Holandesas.





del Darién, actual Panamá, que circula en el sentido contrario a las agujas del reloj entre la isla de San Andrés y el Golfo de los Mosquitos, al lado de la actual Nicaragua. Esta contracorriente sube por la costa cartagenera casi hasta la Guajira, y de allí cambia otra vez a la misma dirección de la corriente antillana. Otra contracorriente frente al Cabo de La Vela convierte este espacio marítimo en uno de los más peligrosos del mundo, como se verá más adelante. Los vientos, por su parte, llegan a la misma costa colombiana casi en el mismo sentido de la corriente marina, y allí desarrollan las velocidades más intensas en todo el Caribe, generando las condiciones más adversas para la navegación. El buque que intenta subir desde Cartagena hacia el Cabo de la Vela, por ejemplo, tiene a su favor la mencionada contracorriente, pero en contra las fuertes ventoleras —de 15 a 20 nudos entre enero y febrero, es decir, entre 27 y 36 km/hora—<sup>49</sup> que soplan del Noreste hacia el Suroeste, es decir, por un brazo lo hala el mar y por el otro lo hala el viento en direcciones totalmente contrarias, provocando lo que podríamos llamar “desgarramientos” náuticos, expresados en el evidente peligro y duración de las travesías, en la ineficacia de las misiones navales y en el acentuado desgaste de las embarcaciones. Así las cosas, la posición geográfica de Cartagena de Indias la inutilizaba como agente efectivo de guerra en el mar. No extraña, entonces, que “A partir de 1792, hasta 1810, el Virreinato se desentendió completamente del Golfo [de Venezuela]”, como ha dicho Pablo Ojer en sus conclusiones generales sobre el principio del *Uti Possidetis* en lo marítimo y del mejor dominio naval ejercido desde Caracas.<sup>50</sup>

Las difíciles condiciones ambientales obligaron a que, en 1774, el virrey instruyera al comandante de la escuadra de guardacostas sobre nuevas condiciones para practicar el corso, y aprovechaba para llamar la atención sobre otras circunstancias que agudizaban el problema meteorológico. En primer lugar, reconocía la falta de instrucciones sobre el modo de hacer el corso —raro argumento, dada la antigüedad de las ordenanzas aplicadas por España desde comienzos de siglo—;<sup>51</sup> en segundo, reclamaba la pasividad de

<sup>49</sup> Bowditch, *The New American...*, vol. I, pág. 907.

<sup>50</sup> Pablo Ojer en *El Golfo de Venezuela, una síntesis...*, pp. 178-179.

<sup>51</sup> Véase Herminia Méndez Sereno, *El Almirantazgo republicano, 1819-1822*, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 2008, pp. 84-85 para la evolución de las ordenanzas



los corsarios; en tercero —y más importante desde nuestro punto de vista— reconocía la presencia de condiciones marinas insuperables; y en cuarto lugar, permitía las dificultosas remontadas de los corsarios sólo hasta la península de la Guajira, desde donde el regreso a Cartagena sería más corto y menos engorroso.<sup>52</sup> Muy tarde parecían abrir los ojos los altos funcionarios ante el conflictivo rompecabezas acuático.

Un ejemplo de las penalidades marítimas entre Cuba y Jamaica, el punto más septentrional del mar cartagenero, lo ofrece el viaje en 1738 de Miguel Moncada Sandoval, espía cubano enviado a la isla inglesa para detectar planes de invasión contra la posesión española, quien registra cómo “Al amanecer [viernes 15 de agosto] se me rompió toda la vela de proa y a las nueve de la mañana se me partió en dos pedazos el timón. Me fue preciso gobernar con las velas y así logré entrar en Jamaica a las cinco de la tarde”. El accidente fue la excusa perfecta de Moncada para justificarse ante los ingleses, echando la culpa de su desvío a los temporales que, según Ascensión Baeza Martín, “... solían impedir que las embarcaciones llegaran a su destino y se vieran obligadas a arribar en otros puertos”.<sup>53</sup>

---

de corso que incluye las de 1718, 1762, 1779, 1801, 1817 y 1822. La obra capital sobre corsarismo es *El corso marítimo (concepto, justificación e historia)*, de José Luis de Azcárraga y Bustamante, Instituto Francisco de Vitoria, Madrid, 1950, sobre todo pp. 27-30 para su esencia conceptual, pp. 91-110 para el contenido y estructura de las ordenanzas de corso, y pp. 179-190 para una breve historia del corso español. Marina Alfonso Mola realiza un interesante estudio de casos en “Curso y flotas de Indias: los convoyes ingleses apresados en 1780 y 1795”, *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla, 1991, sobre todo pp. 197-204 para la evolución de las ordenanzas de corso.

<sup>52</sup> Manuel de Guirior a Julián de Arriaga, Santa Fe a 15 de marzo de 1774, AGI Santa Fe 1095.

<sup>53</sup> Ascensión Baeza Martín, “Las argucias de la guerra: el gobernador Cajigal y el asedio inglés desde Guantánamo en 1741”, en *Temas Americanistas*, N° 19, 2007, pp. 58-59. Es conveniente destacar que la violencia meteorológica y marítima no es exclusiva del mar neogranadino; también caracteriza otros océanos y latitudes: toda la zona ecuatorial desarrolla vientos entre 8 y 10 metros por segundo, los enormes espacios acuáticos al sur del Yemen y al oriente de Madagascar más de 12 metros por segundo, igual que todo el océano antártico. Algunos espacios más localizados también dieron enormes problemas a los navegantes como, por ejemplo, la costa californiana de los Estados Unidos alrededor de los 40° de latitud norte, según se infiere de testimonios de la época. Véase Juan Bautista Avall-Arce, “De Cádiz a Alaska: un diario de navegación, 1790-1792”, en *Cuadernos Dieciocho*, Ediciones de la Universidad de Salamanca, N° 1, 2000, pp. 295-312. Si a la fuerza de vientos

A comienzos del siglo XIX una opinión tan autorizada como la de Alejandro de Humboldt refiere de nuevo el peligro de la navegación a la ida y a la vuelta de la isla de Cuba, que constituye el enclave más septentrional del mar virreinal. A la ida “Llegamos a La Habana en diciembre, después de una travesía muy tormentosa y muy larga, de un mes y medio, durante la cual casi naufragamos en los arrecifes del banco de la Víbora, al sur de Jamaica”.<sup>54</sup> Luego de este susto la vuelta a Cartagena de Indias no estuvo exenta de sobresaltos:

...y no pudiendo hallar [en La Habana] pasaje en buque alguno neutro, fleté una goleta catalana que se hallaba en la rada en Batabanó [Golfo de], y que debía estar a mi disposición para llevarme, fuese a Portobelo, fuese a Cartagena de Indias, según que el mar y las brisas de Santa Marta, que soplaban con violencia todavía en aquella estación a menos de los 12° de latitud, podían permitirlo.

El sabio alemán y su tripulación confrontaron problemas cuando la brisa fresca y las corrientes los arrastraron primero hacia las islas Caimán, en los 19° de latitud norte, y luego “...fuimos a dar al Golfo del Darién —en la desembocadura del río Atrato, a los 8° de latitud norte, 120 millas por debajo del puerto de destino— no llegamos a Cartagena sino 35 días después, el 1° de abril de 1801, no sin gran peligro...”. Por cierto, aprovecha para citar en su trabajo el testimonio de una joven con quien habló en la Trinidad de Cuba, que le recordaba “una larga y penosa travesía a Tierra Firme”, es decir, según el patrón de las convulsas travesías en el mar virreinal.<sup>55</sup> Quedan subrayados los fragmentos importantes sobre la permanente amenaza oceánica. Razón tenía Humboldt cuando se refirió a la violencia de la mar y las brisas frente a Santa

---

y corrientes se añadía una costa sembrada de arrecifes la mortalidad de las condiciones de navegación quedaba fuera de duda, como en el caso de los litorales al suroeste de la península de Cornwall, en Inglaterra, entre Lands End y Plymouth, donde se ha perdido la cuenta de los naufragios, tan numerosos como han sido durante siglos; véase Richard Larn & Clive Carter, *Cornish Shipwrecks: the South Coast*, Pan Books LTD, London, 1969, sobre todo pp. 11-18 y 23.

<sup>54</sup> Véase Sandra Rebok, “Lo público y lo privado en los escritos de Alexander Von Humboldt sobre Cuba”, en *Asclepio*, vol. LVI, N° 2, 2004, pág. 55.

<sup>55</sup> Alejandro de Humboldt, *Ensayo Político sobre la isla de Cuba*, reproducción de la edición de 1827, Biblioteca Ayacucho, Caracas, 2005, pp. XVI, 238-239 y 270-271, y Sandra Rebok, “Lo público y lo privado...”, pág. 55.



Marta, a menos de 200 kilómetros de Cartagena, donde el peligro era mayor que en alta mar.

Un repaso a otros lances marítimos durante el siglo XIX en el Atlántico colombiano ayuda a entender mejor su determinismo ambiental, y no es otro que el mismo Agustín Codazzi quien nos ofrece un testimonio de primera mano, mientras se incorporaba a la causa libertaria republicana. De sus memorias se obtiene idea exacta de los amplios espacios navegados por el italiano entre 1817 y 1822, desde Santa Marta hasta el Darién, desde el Darién hasta la isla de Providencia, desde allí hasta Belice, Cuba, Jamaica y Saint Thomas, y otra vez hasta el mar cartagenero. En las repetidas travesías de Codazzi se alternan las condiciones propicias —apenas en tres días recorre las 400 millas entre Providencia y el archipiélago de San Blas en la costa oriental panameña, con viento favorable, y dos días de regreso también con viento en popa— con las más frecuentes amenazas atmosféricas: una tormenta entre Santa Marta y el cayo Roncador, a poco más de 200 millas de la costa nicaragüense, lo hace perder el rumbo y encallar en este islote; en otra ocasión, de ida hacia Providencia, altas mareas y brisas muy frescas hacen naufragar su goleta en los arrecifes de La Serranilla; más tarde, en el cabo Gracias a Dios —en la frontera entre Nicaragua y Honduras, a los 15° de latitud—, un temporal lo mantiene al borde de la zozobra, y en su diario asienta “Los truenos, los relámpagos, el viento, la lluvia, el rugir del mar y de las olas que batían los arrecifes hacían la noche hórrida y espantosa... Fue aquí donde, por primera vez, consideré de cerca a la muerte que, a sangre fría, esperaba a cada instante...”; pocos días después un viento huracanado casi les hunde la embarcación; por último, en una travesía desde Belice a la isla caribeña de Saint Thomas, las corrientes lo hacen encallar en Los Jardines de la Reina, en la costa sur cubana, cuando él y su tripulación creían haber alcanzado la costa dominicana, un error de diez grados de diferencia en longitud, es decir, 600 millas.<sup>56</sup> Después de esta azarosa relación es probable que Agustín Codazzi sea el testigo sobreviviente más castigado por el océano neogranadino que tuvo la suerte de poder contarlo.

---

<sup>56</sup> Agustín Codazzi, *Las memorias*, traducción, presentación y notas de Marisa Vannini de Gerulewicz, Ediciones de la Biblioteca de la Universidad Central de Venezuela, Caracas, 1970, pp. 111, 140, 161, 165, 171-173 y 184-185.

#### 4. Hablan los diarios

Los diarios de navegación constituían el instrumento fundamental de seguimiento de las travesías durante la era de la vela. Los detalles allí anotados arrojan luz sobre el procedimiento marino básico, pero además aportan interesantes evidencias de las variantes de la marcha no sólo frente a la rutina del pilotaje —dirección de los vientos, fijación y corrección de los rumbos, estima y demarcación de la posición, cálculo de las distancias, observación de los astros—, sino ante los imprevistos que caracterizan al mar y a la climatología, circunstancias todas que determinan el rumbo de la embarcación entre los puertos de salida y destino. Como instrumento básico de la navegación, los diarios representan una apropiada muestra del estado de avance en que se encontraba la ciencia náutica para el momento estudiado.

Estos registros náuticos eran los documentos científicos más avanzados de su tiempo.<sup>57</sup> Desde mediados del siglo XVIII se formaba a los aspirantes a pilotos en aritmética, álgebra, física, geometría especulativa y práctica, trigonometría plana y esférica, mecánica celeste, cosmografía, cálculo loxodrómico, cálculo decimal, sexagesimal e infinitesimal, extracción de raíces, fundamentos astronómicos y geográficos para hallar latitud y longitud, explicación de los globos terráqueo y celeste, diarios de navegación, arte de la marinería, levantamiento cartográfico de puertos y costas, maquinaria y partes de un navío, artillería, dibujo y construcción de tablas, todo ello

<sup>57</sup> Debe rememorarse que en el primer tercio del siglo XVIII todavía se dudaba de las verdaderas dimensiones del planeta tierra, y sobre todo de su conformación geodésica. Los científicos vacilaban entre su achatamiento por los polos, inferido de los *Principia Matemática* de Newton, y el achatamiento ecuatorial. La polémica fue resuelta con el envío de la expedición franco-española a Quito en 1736 para medir un grado de meridiano terrestre. Véase Antonio Lafuente y Antonio Mazuecos, “La academia itinerante: la expedición franco-española al reino de Quito de 1736”, en Manuel Sellés, José Luis Peset y Antonio Lafuente (compiladores), *Carlos III y la ciencia de la Ilustración*, Alianza Universidad, Madrid, 1989, pp. 300-301, y Horacio Capel, *Geografía y matemáticas en la España del siglo XVIII*, Oikostau Ediciones, Barcelona, 1982, pp. 83-99. Una breve explicación de la teoría newtoniana en Giorgio Abetti, *Historia de la astronomía*, Fondo de Cultura Económica, México, 1992, pp. 162-172, y en Alberto Elena, *La revolución astronómica*, Ediciones Akal, serie Historia de la Ciencia y de la Técnica, N° 12, Madrid, 1995, pp. 34-35.



acompañado de la práctica necesaria en travesías planificadas.<sup>58</sup> Es conveniente enfatizarlo porque así podemos comprender mejor la enorme omisión de los plenipotenciarios venezolanos al olvidar la utilización de los documentos náuticos en las discusiones con Colombia, cuando ambas partes habían acordado darle prioridad a los expedientes científicos, precisamente, como los más valiosos para presentarlos como títulos en defensa de sus posiciones respectivas.<sup>59</sup> En efecto, los delegados concluyeron que las pruebas literales

<sup>58</sup> Al respecto pueden consultarse Marta García Garrafón, “La formación de los pilotos en la Carrera de Indias en el siglo XVIII”, en *Anuario de Estudios Atlánticos*, Las Palmas de Gran Canaria, N° 55, 2009, pp. 183-189 y 193; Rafael Sagrado Baeza, “Navegación científica en el Mar del Sur. El piloto Moraleda (1772-1810)”, en *Revista de Historia Iberoamericana*, vol. 1, N° 1, 2008, pp. 58-62. Ésta última es la fuente hemerográfica que mejor explica la función y oficio de piloto durante el siglo XVIII. Similar utilidad detenta el trabajo de Manuel Sellés y Antonio Lafuente “La formación de los pilotos en la España del siglo XVIII”, en *La ciencia moderna y el Nuevo Mundo*, C.S.I.C., Madrid, 1985, sobre todo pp. 166-180. También es útil, de Francisco José González, el artículo “Del «Arte de marear» a la navegación astronómica: técnicas e instrumentos de navegación en la España de la Edad Moderna”, *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, vol. V, 2006, pp. 138, 142, 149-150 y 153, y de este mismo autor *Astronomía y navegación en España, siglos XVI-XVIII*, Editorial MAPFRE, Madrid, 1992, particularmente la tercera parte, pp. 129-164. El texto fundamental que seguían los estudiantes era el *Examen Marítimo teórico práctico, o Tratado de Mecánica aplicado a la construcción, conocimiento y manejo de los navíos y demás embarcaciones*, de Jorge Juan y Santacilia, publicado en dos tomos, en la imprenta de Francisco Manuel de Mena, Madrid, 1771, sobre todo en las páginas 234 a 335 y 378 a 411 del tomo II relacionadas con la navegación y gobierno de las embarcaciones, en nuestras manos la edición facsimilar publicada por el Instituto de España, Madrid, 1968. Antecedentes de la formación académica de hombres de mar —no sólo pilotos— en Jesús Varela Marcos, “La fundación del Seminario de Marinos de Guipúzcoa en 1606. Origen de las escuelas navales”, en *Comerciantes, mineros y nautas: los vascos en la economía americana*, Universidad del País Vasco, Vitoria, 1996, pp. 67-76.

<sup>59</sup> De hecho Agustín Codazzi, cuando lleva a cabo la descripción analítica del territorio venezolano entre 1829 y 1839, efectúa sus mediciones detallando más de mil puntos astronómicos con métodos náuticos que ya habían sido probados durante siglos. Véase Juan José Pérez Rancel, *Agustín Codazzi (1793-1859)*, Biblioteca Biográfica Venezolana, Caracas, 2006, pág. 75. La obra del coronel italiano, sin embargo, no puede considerarse como fundamento científico para las delimitaciones territoriales, pues, además de que el Estado venezolano no le concedió carácter oficial, en determinado momento la declaró inaceptable e inexacta, igual que hizo Colombia en tiempos de la demarcación de límites. Al respecto véase Manuel Donís Ríos, “Agustín Codazzi y la cartografía histórica venezolana”, en *Agustín Codazzi, arquitecto del territorio*, Simposio-foro en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo,

—la información escrita registrada por expertos— eran las de mayor crédito, pues no podían ser tachadas de parciales, mucho menos cuando aquéllos habían recorrido el territorio y se convertían así en ejecutantes o testigos presenciales de las observaciones o mediciones emprendidas, muy al contrario de los “testigos de oídas” cuyas revelaciones podían obedecer a parcialidades o subjetividades.<sup>60</sup> A pesar del olvido por parte de los plenipotenciarios, estas mismas consideraciones eran todavía más pertinentes en el caso de la navegación marítima, en la cual los diarios de bitácora contenían todo tipo de advertencias y precisiones sobre las travesías realizadas, los parajes recorridos y las condiciones meteorológicas predominantes, es decir, tomaban radiografías de la realidad marina del momento, y esa realidad definida por el mar era absolutamente irreductible e invariable: la marinería que operaba en la Carrera de Indias y en las escuadras navales españolas y extranjeras aprendió a temerle al mar virreinal.

A propósito de los efectos adversos sobre hombres y naves, vale la pena citar textualmente un fragmento del diario de navegación de la fragata *Nuestra Señora de Guadalupe*, que zarpó de Cádiz a Cartagena de Indias el 27 de julio de 1753. En las proximidades de Santa Marta el diario asienta:

Esta situación —la cercanía del puerto neogranadino—, y el viento fresco, que nos favorecía, fundó la esperanza de que el día siguiente podríamos dar fondo en la bahía de Cartagena. Pero el cielo dispuso lo contrario, pues abatiéndonos enteramente el viento a las once de la noche, padecimos la calma más molesta, así por ver frustrada nuestra esperanza, y violentado el vehemente deseo de saltar a tierra, como por la gran marejada que duró toda la noche, con balances tan molestos, y golpes de mar tan gruesos, que habiendo entrado varias veces por el costado y proa del navío, se metieron por las ventanas de la cámara baja de popa, y subieron hasta inundar la galería, entrándose por la cámara alta. Esta molesta experiencia nos hizo

---

U.C.V., Caracas, 2000, pp. 291-296; también Rafael Castillo Zapata, “El paisaje excesivo: cruces disciplinarios entre ciencia y pintura en la Geografía de Venezuela (1841) de Agustín Codazzi”, en *Estudios, Revista de Investigaciones Literarias y Culturales*, N° 16, Universidad Simón Bolívar, Caracas, 2000, pp. 76-77 para el enfrentamiento de Codazzi con el Estado venezolano por deudas en la impresión de su obra.

<sup>60</sup> Véase *Contestación de Venezuela al alegato con Colombia*, Colección Fronteras, volumen V, Ministerio de Relaciones Exteriores, Caracas, 1979, pp. 35-37 y 61.



cerrar las ventanas, aumentando nuestro quebranto con el calor, truenos y aguaceros, que duraron toda la noche.<sup>61</sup>

En este orden de ideas, la llamada “Costa de Barlovento”, es decir, el litoral de Tierra Firme hacia las provincias venezolanas, representaba para los neogranadinos no sólo el enfrentamiento con el enemigo político foráneo, sino con el formidable adversario de la naturaleza, tanto que generalmente en las recorridas corsarias apenas se apresaba un reducido número de naves contrabandistas, como sucedió a la escuadra de Luis de Córdoba, comandante de los guardacostas de Cartagena de Indias, que en la campaña de 1756 apenas capturó una embarcación holandesa, muy impedido por la reciedumbre de vientos y corrientes. Esta travesía es probablemente la más reveladora entre la documentación que hemos manejado sobre los problemas náuticos desde la capital neogranadina hacia las provincias venezolanas. El diario de navegación a nuestra disposición muestra el rumbo emprendido desde el 5 de octubre hasta el 5 de noviembre de 1756, justo treinta días, de los cuales 14 sufriendo las condiciones marinas y meteorológicas que, reventando naves, deshacen la programada salida corsaria. Tardan dos días completos para salir de Cartagena “por el viento contrario”. Apresan la balandra antes mencionada, y tardan 12 días en llegar a 15 leguas de Riohacha, donde el jabeque corsario “...tenía el palo trinquete rendido por dos partes...”.<sup>62</sup> Córdoba decide echar atrás y regresar a Cartagena el día 17, pero las corrientes frecuentemente, y no sólo los vientos, son contrarias. Hay días en que “... no adelantando nada...” deben dar fondo y permanecer anclados para no verse constantemente sotaventados.<sup>63</sup>

<sup>61</sup> Fr. Francisco de Soto y Marne, Copia de la relación y diario crítico-náutico de el (sic) viaje que desde la ciudad de Cádiz a la de Cartagena de Indias hizo con sus compañeros..., Madrid, Imprenta de Música, año de 1753, pág. 29. La fuerza de la corriente marina que impulsó la nave en breve tiempo de Curazao a Santa Marta en pp. 27-29. Todo el diario constituye otra excelente muestra del cálculo de la posición del buque mediante la observación y la estima, es decir, el estudio diario de los astros y la suposición o fantasía de la longitud calculando la velocidad de la embarcación.

<sup>62</sup> Palo trinquete: el mástil más hacia proa en la arboladura de un barco, Timoteo O’Scanlan, *Diccionario Marítimo Español*, pág. 537. Éste era el palo sometido a más esfuerzo en la navegación a la bolina o contra el viento, por ser la primera pieza vertical de madera en encontrarse con el meteoro aéreo.

<sup>63</sup> Sotaventarse: ir a merced del viento, perdiendo el rumbo previsto, Timoteo O’Scanlan, *Diccionario Marítimo Español*, pág. 502.

En uno de esos lances la balandra apresada “... empezó a garrear ...” por el viento y mar que hay,<sup>64</sup> haciendo hasta 16 pulgadas de agua por hora, pero la dejan en el puerto de Palmarito y logran atracar en Cartagena el día 31 de octubre, tardando 14 días desde que emprendieron el regreso. El 1° de noviembre intentan de nuevo la salida, pero el día 5, después de padecer alternativamente fuertes vientos y calma chicha, Luis de Córdoba decide definitivamente abandonar el intento. En la última hoja de su diario el capitán escribe: “Los tiempos por el Sur y Sursuroeste jamás se han visto en estas costas tan recios, permanentes y con tantas aguas”.<sup>65</sup> Esta es la imposible travesía neogranadina por antonomasia durante la era de la vela, la que destruye naves y vence hombres que prefieren abandonar la navegación.

En el intento los corsarios cartageneros siempre se topaban con las condiciones ambientales reinantes para emprender recorridas más allá de La Guajira, y por ello ya en 1775 el nuevo comandante de guardacostas, Fidel de Eslava, informaba a Julián de Arriaga que la balandra *San Pedro*, alias *La Ventura*, llevaría tripulaciones de reemplazo y pertrechos al destacamento de Riohacha, “... debiendo antes de regresar a este puerto [Cartagena] recorrer la costa hasta el Golfo de Maracaibo, *si los tiempos dan lugar para ello*”.<sup>66</sup> Resaltamos la última oración para destacar el implacable condicionamiento natural en esa zona marítima. La navegación contra los elementos en estas condiciones siempre los obligaba a “bolinear” o “barloventear”, es decir, emprender la remontada contra el viento ejecutando un zig-zag con avances mínimos —maniobra que los marineros y navegantes denominan “ceñir el viento”— (véase figura N° 3), poniendo sobre hombres y naves una presión a veces insoportable, porque no todas las embarcaciones poseían las características apropiadas para

<sup>64</sup> “Garrear: ir para atrás una embarcación al fondear, o estando ya fondeada, trayéndose arrastrando el ancla”, Timoteo O’Scanlan, *Diccionario Marítimo Español*, pág. 293.

<sup>65</sup> “Anotaciones de los particulares acaecimientos sucedidos a dn. Luis de Córdoba, capitán de navío y comandante de los guardacostas de Tierra Firme, en la salida que ha hecho del puerto de Cartagena de Indias con la fragata de su mando nombrada *La Victoria* y el jabeque *El Volante*, mandado por el teniente de navío dn. Rodrigo de Quirós, a recorrer la costa de Barlovento este año de 1756”, Cartagena de Indias, 15 de diciembre de 1756, AGS Marina 404.

<sup>66</sup> Eslava a Julián de Arriaga, en Cartagena de Indias, 29 de abril 1775, AGI Santa Fe 1095. Subrayado nuestro.



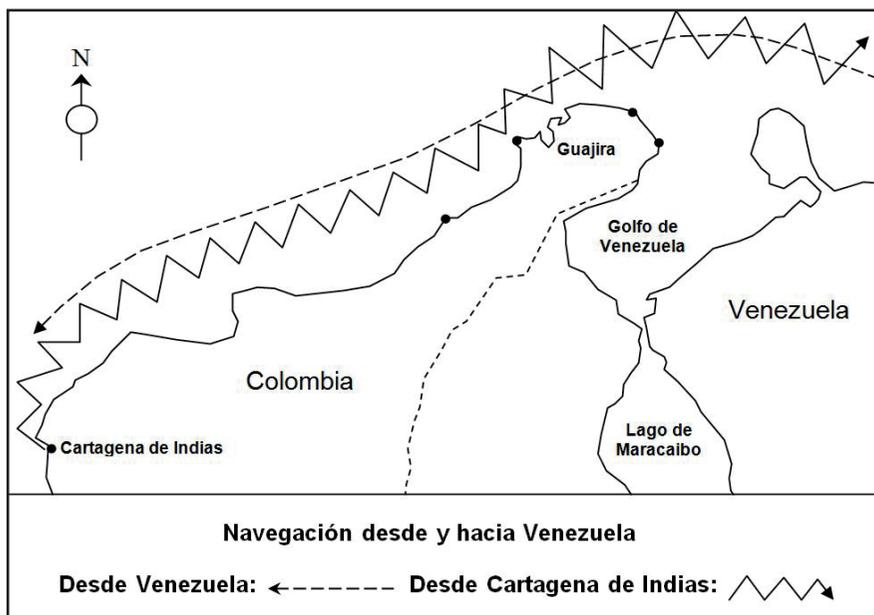


Figura N° 3. Dos formas de navegación en el mar virreinal

emprender este tipo de recorridos.<sup>67</sup> A estas alturas ya era demasiado evidente que la eficacia del curso neogranadino siempre se vería muy afectada por las circunstancias naturales, lo que seguramente explica la aludida pasividad de sus corsarios, hecho insólito en la historia del corsarismo, pues son de sobra conocidos, por el contrario, su arrojo, ambición y combatividad en todo el mundo, cualidades que aplicadas a la depredación pirática proporcionaban botines multimillonarios.<sup>68</sup> Basta compararlos con sus colegas de la Compañía de Caracas, quienes atemorizaban a los contrabandistas no sólo en el Caribe

<sup>67</sup> Ver, por ejemplo, el caso de la balandra *San Vicente Ferrer*, de la Compañía Guipuzcoana, “... que navega medianamente a un largo pero muy poco de bolina”, Manuel de las Casas a José del Campillo, San Sebastián 17 de diciembre de 1742, AGI Indiferente 2406.

<sup>68</sup> La plata capturada al galeón de Manila por los ingleses entre 1739 y 1744 necesitó 32 carretas para ser transportada de Portsmouth a Londres. Véase Glyndwr Williams, “Precursors and Predators”, en John B. Hattendorf, *Maritime History: The Eighteenth Century and the Classic Age of Sail*, Krieger Publishing Company, Malabar, 1997, vol. 2, pp. 11-12.

sino en todo el Atlántico y se hacían ricos practicándolo.<sup>69</sup> Los marineros conocían de cerca la irrefutable realidad del mar, muy al contrario de los altos funcionarios que entre burocráticas rutinas, compromisos diplomáticos y corruptelas generalizadas insistían en imponer al Virreinato una misión marítima que no podía cumplir. Cuando mares y vientos acompañaban en cualquier parte del mundo a las empresas corsarias éstas, por lo común, se convertían en rentables y exitosas iniciativas; pero los corsarios de Cartagena probablemente veían tan limitadas sus posibilidades por los condicionamientos meteorológicos que optaban por cumplir de mala gana con su responsabilidad, reduciendo la eficacia del corso a su mínima expresión.

## 5. Publicación de vendavales

Nunca sobre la palabra “derrota” se había cargado un sentido tan positivo como en la navegación a vela. Aquí el término posee connotaciones menos militaristas que lo sugerido por su fonética y su aplicación a la pérdida de una batalla. Su acepción en términos marítimos es mucho más práctica: representa una colección de rumbos náuticos que una nave siguió o debe seguir durante toda su travesía, especificando los principales puntos que deben buscarse entre los puertos de salida y destino, bien sean puertos, costas, islas, cabos, penínsulas o coordenadas en alta mar.<sup>70</sup> Si se sigue una derrota recomendada el buque debería ser capaz de arribar al punto final de su navegación sin mayores inconvenientes.

Así como la derrota es una colección de rumbos, varias derrotas, a su vez, comenzaron a ser agrupadas en volúmenes más amplios conocidos como “derroteros”, configurando éstos grandes series de itinerarios marítimos que abarcaban océanos completos. Vienen a cuento estas aclaraciones para referirnos a tres derroteros claves para la comprensión de los problemas de navegación característicos del mar cartagenero. El primero de ellos es el derrotero manuscrito emitido por el Ministro de Indias el año de 1781, en condición reservada por las circunstancias bélicas en que se encontraba Europa desde 1779. Comprende salidas desde los puertos peninsulares de San Sebastián, Ferrol, Santander y

<sup>69</sup> Véase mi trabajo “Piratas con permiso: el corso guipuzcoano en la costa de Caracas”, en revista *El Desafío de la Historia*, 2011.

<sup>70</sup> Timoteo O’Scanlan, *Diccionario Marítimo ...*, pp. 209-210.



Cádiz, en dirección a Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Cartagena de Indias y Veracruz. Para nuestros efectos nos interesa, por supuesto, la derrota hacia Cartagena de Indias. Según este registro, luego de proponer el Cabo Finisterre en la costa gallega, deben buscarse las islas Canarias, rebasarlas entre Lanzarote y la Gran Canaria, y descender por el océano Atlántico para emprender la larga travesía hasta alcanzar latitudes caribeñas. Alrededor de los 12° de latitud se debe pasar entre las islas de Granada y Tobago, bordear por su banda Norte las islas Blanca, La Orchila, Los Roques, Las Aves, Bonaire, Curazao y Aruba, a una distancia de 4 leguas para prevenir el encuentro con enemigos. Luego deben reconocerse Los Monjes, el Cabo Chichibacoa

...y a pocas horas de camino se verá el Cabo de la Vela, porque desde Tobago corren las aguas en la costa hacia el Oeste con tanta violencia que aumentan 3 millas por hora la diferencia de la corredera más o menos según los vientos... De todos modos es forzoso ponerse luego a la vela por estar allí en riesgo; y en el concepto de que dista Santa Marta 170 millas, y que las aguas corren con mucha fuerza para sotavento...<sup>71</sup>

Este fragmento muestra la dirección de las corrientes hacia el Oeste, pero insiste en su “tanta violencia”, en el riesgo de las embarcaciones al aproximarse al Cabo de la Vela, y en la “mucha fuerza” de las aguas en esa dirección. Como podrá observarse más adelante, la coincidencia del documento con los testimonios de quienes navegan a vela hoy en día por esa zona es asombrosa. Debe indicarse muy enfáticamente el efecto de las corrientes, pues incluso cuando no hay viento apreciable y el barco pudiese considerarse detenido la masa de agua continúa su marcha con la intensidad ya señalada, y las tripulaciones podrían resultar engañadas en cuanto a su posición real. Pero el peor de los casos, como hemos expuesto, corresponde al buque que intente el barlovento en estas condiciones, es decir, la remontada contra viento y marea. Era el sino náutico adverso para los navegantes neogranadinos si pretendían

---

<sup>71</sup> “Derrotas reservadas desde los puertos de España a diversos parajes de América”, remitidas confidencialmente por el Ministro de Indias a la secretaría de ese despacho, abril de 1781, AGS Marina 425. La corredera es un cordel envuelto en un carrete que sirve para medir la distancia que la embarcación recorre, echándose al agua durante la travesía, ver Timoteo O’ Scanlan, *Diccionario Marítimo...*, pp. 180-181, y Cesáreo Fernández Duro, *Disquisiciones Náuticas: los ojos en el cielo*, vol. IV, Ministerio de Defensa, Madrid, 1996 pp. 45-48.

navegar hacia las provincias venezolanas. La amenaza acuática, sin embargo, no se detiene alrededor del Cabo de la Vela ni en el litoral cartagenero. De hecho se proyecta hacia la enorme cuenca marítima frente a la nación colombiana:

De Santa Marta gobernará al N¼NO para dar resguardo a las corrientes, y con muy buena guardia para no embestir el Bajo del Convoy, ... teniéndose presente que en esta navegación tiran las corrientes con mucha fuerza hacia el Golfo de Honduras por lo que se necesita mucho cuidado.<sup>72</sup>

Entre Santa Marta y el bajo mencionado hay casi 500 millas en línea recta, y aproximadamente la misma distancia hasta el Golfo de Honduras, o sea que hablamos de enormes espacios en los cuales el riesgo de encallamiento y naufragio es permanente.

A continuación comentamos dos derroteros impresos, primero el *Derrotero de las Islas Antillas, de las Costas de Tierra Firme y de las del Seno Mexicano...*, publicado en Madrid el año de 1810.<sup>73</sup> Como bien lo indica su fecha, recoge los más importantes rumbos y derrotas probados durante la segunda mitad del siglo XVIII. Desde que la influencia del marqués de la Ensenada había impulsado importantes reformas en la marina de guerra española a mediados de la centuria, al piloto mayor de la Armada se le había responsabilizado de recopilar, en su regreso a la Península, las derrotas que todos los pilotos habían seguido mientras volvían al puerto de zarpe. La mayor parte de estos expedientes, sin embargo, se mantuvo oculta, por razones de seguridad, bajo un secreto nefasto para la formación de las nuevas generaciones de pilotos.<sup>74</sup> Pero ya a comienzos del XIX las autoridades de marina habían entendido que era más útil y

<sup>72</sup> El rumbo N¼NO (Norte un cuarto al NorOeste) puede visualizarse en la Rosa de los Vientos, extraída de Pedro Guzmán Quevedo, *Derrotero de los puertos, costas e islas de Venezuela*, Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Caracas, 1987, pág. 23.

<sup>73</sup> *Derrotero de las Islas Antillas, de las Costas de Tierra Firme y de las del Seno Mexicano, formado en la Dirección de Trabajos Hidrográficos para inteligencia y uso de las cartas que ha publicado. Madrid, en la Imprenta Real. Año de 1810*, AGI Microfilms A-612, pp. 314-373 para las costas y mares entre Cabo de la Vela y Nicaragua, pasando, por supuesto, por Cartagena de Indias y sus adyacencias.

<sup>74</sup> Otra de las consecuencias negativas de tal secretismo fue la minimización de la importancia de los descubrimientos españoles en todo el mundo, por lo que apenas se conserva una pequeña fracción de los nombres hispánicos en la cartografía actual, según Fernando de Bordejé y Morencos, "Cartografía y navegación españolas en el siglo XVIII", en *Militaria. Revista de Cultura Militar*, Universidad Complutense de Madrid, N° 3, 1991, pág. 52.



necesario su conocimiento que su resguardo.<sup>75</sup> Se permitió entonces la publicación del *Derrotero de las Antillas* que, para nuestros efectos, contiene las más determinantes muestras de las adversas condiciones de navegación en la zona marítima que rodea a Cartagena de Indias. Toda la costa entre el Cabo de la Vela, en la Guajira, hasta el puerto neogranadino permanece agobiada por vendavales, corrientes contrarias, ráfagas de viento, brisas tan fuertes como para degenerar en temporales. Merece la pena citar el siguiente extracto del mencionado impreso:

Si en tiempo de brisas es preciso hacer la derrota dicha para ir a Cartagena desde cualquier punto situado al oriente de ella en el de vendavales ... para barloventear en esta costa desde Cartagena hasta Margarita o hasta Trinidad no hay más que ceñir el viento, prolongando las bordadas cuanto se pueda ... las embarcaciones muy pequeñas no pueden seguir este sistema cuando las brisas son demasiado frescas, que desde la punta de La Aguja hasta la isla Fuerte las hay como temporales, porque la mar gruesa las ahoga, y no adelantan cosa...<sup>76</sup>

Aclaremos de una vez algunas palabras del fragmento. En términos náuticos las llamadas brisas —muy al contrario de lo que nos parece a quienes vivimos con los pies puestos sobre la tierra— comprenden vientos de intensidad variable que van desde los 6 a los 49 kilómetros por hora (4 a 27 nudos). Por supuesto, una nave de vela con viento en contra de casi 50 km/h debe realizar un gran esfuerzo para navegar y adelantar en el recorrido. Y eso sin enfrentar todavía los vendavales aquí anotados, vientos fuertes generalmente provenientes del Norte que a veces alcanzan la categoría de temporales, con intensidades entre los 62 y los 130 km/h (34 a 71 nudos), estos últimos ya con características huracanadas. De modo que emprender una inocente navegación desde Cartagena de Indias hacia La Guajira y más allá, dejando de lado las recomendaciones anotadas era equivalente a llevar una soga al cuello. Pero el mismo derrotero indica la única forma posible de realizar las travesías: “Ceñir el viento”, maniobra ya explicada anteriormente, también conocida como navegar a la bolina o barloventear porque el buque, en efecto, se dirige hacia el barlovento, es decir, la dirección de donde viene el viento. Naves pequeñas

---

<sup>75</sup> Manuel Sellés, “Astronomía y navegación”, en Manuel Sellés, José Luis Peset y Antonio Lafuente (compiladores), *Carlos III y la ciencia de la Ilustración*, Alianza Universidad, Madrid, 1989, pp. 90-91.

<sup>76</sup> Derrotero de las Islas Antillas... 1810, AGI, Microfilms A-612, pp. 318-327.

en mares tan azotados por la historia de vientos y corrientes corren grandes riesgos de naufragio si intentan este barlovento. Los buques grandes, más resistentes y con mayor capacidad náutica, deben aumentar las “bordadas”, o sea, prolongar cada trayecto del zig-zag si su aparejo y el viento lo permiten.<sup>77</sup> De este modo se anticipa en dos siglos el *Derrotero* al describir la peligrosidad de esta zona marítima, como la califican hoy en día los veleros que todavía se atreven a recorrerla hacia Venezuela —“Uno de los cinco peores trayectos del mundo”—, según comentaremos más adelante.

Hemos revisado también el *Derrotero de las Islas Antillas* mandado publicar por Francisco de Paula Santander en Bogotá el año de 1826.<sup>78</sup> En buena medida repite descripciones del *Derrotero* de 1810, pero amplía los detalles de muchos parajes, añadiendo además apéndices con experiencias ilustrativas de capitanes que los recorrieron y dieron fe de los diferentes lances en que se vieron comprometidos. En cuanto a Cartagena de Indias y la navegación entre este puerto y la costa guajira, vuelven a destacarse las brisas fuertes transformadas en temporales, “... que con vientos tan poco manejables podrían ser de grandísima consecuencia...”. Aquí la recomendada maniobra de ceñir el viento puede devenir en un movimiento “... bastante molesto y trabajoso a la embarcación y su aparejo en el tiempo de las brisas duras...”.<sup>79</sup> Irónicamente no hay otra cosa que hacer para ir hacia la costa oriental de Tierra Firme, es decir, hacia las provincias venezolanas. El fragmento es un calco del *Derrotero* de 1810: “Para barloventear en esta costa desde Cartagena hasta Margarita, o hasta Trinidad, no hay más que ceñir el viento, prolongando las bordadas cuanto se pueda...”. Otra vez se previene a las embarcaciones pequeñas que pueden sucumbir al intentar este método. El mismo derrotero

<sup>77</sup> *Derrotero de las Islas Antillas... 1810*, pp. 326 a 327.

<sup>78</sup> *Derrotero de las Islas Antillas, de las Costas de Tierra Firme y de las del Seno Mexicano, corregido y aumentado y con un apéndice sobre las corrientes del Océano Atlántico. Mandado reimprimir por el Esmo. Sr. Francisco de Paula Santander, Bogotá, año de 1826*, Biblioteca Nacional, Caracas, CAV9240.

<sup>79</sup> Estas molestias para navegar en la zona marítima aludida se refieren en el reglamento del Resguardo Marítimo emitido por el Virreinato en 1800: “Uno de los buques de fuerza ha de rendir en el Hacha [Río hacha], disponiendo su gobernador que salga frecuentemente a recorrer la costa Guajira; y para que este servicio no le sea tan incómodo, una u otra vez, conforme se tenga por conveniente, seguirán las goletas menores por toda ella ...”, citado por Pablo Ojer, *El Golfo de Venezuela, una síntesis ...*, pp. 157-158. Nosotros aplicamos el subrayado. Las razones de la incomodidad, por supuesto, no eran otras que las adversas condiciones marinas y atmosféricas.



ofrece estimaciones sobre la fuerza de la corriente equinoccial que se suma al ímpetu de los vientos: "... se aumenta hacia el Oeste —es decir, hacia Cartagena de Indias—, de modo que en la [costa] de la Guayana constantemente corre a razón de 2 y 3 millas [por hora]". El testimonio del capitán de fragata Torcuato Piedrola sobre la navegación en las costas del puerto cartagenero, anotado en el *Derrotero*, pone los adjetivos definitivos: "... el buque que intente remontar por fuera no lo conseguirá sin gran dificultad y averías, tanto por la dureza de la brisa como por ser la mar muy picada hasta 30 ó 40 leguas de la costa... Estos hechos están comprobados con repetidas experiencias".<sup>80</sup>

## 6. Testimonios de hoy en día

De acuerdo con estos antecedentes, es importante recalcar el fuerte determinismo climático que ha imperado siempre sobre las costas y mares del Virreinato, y que todavía produce serias dificultades en la navegación. Debe destacarse también la poca variación de estas condiciones físicas y geológicas de un siglo a otro, por lo que su observación actual permite deducir prácticamente las mismas condiciones existentes hace dos centurias. En este sentido, vale la pena resaltar testimonios de navegantes a vela hoy en día. La nave *Pizzaz*, un velero *Beneteau 500* de 15 metros de eslora, por ejemplo, ha intentado tres veces el recorrido entre Cartagena y Aruba, subiendo en una ocasión por el litoral neogranadino hacia la Guajira, y sus aleccionadores reportes —incluso refiriendo el grave peligro de perder la vida si no se toman las medidas más prudente posibles— no tienen desperdicio:

Pizzas has day sailed along the Colombia coast three times (twice going west and once, doing the "impossible", going east). But everyone says "you shouldn't stop along that coast" including some guides which say your chances of survival aren't good. We believe there is a far greater risk offshore ... The 400 miles between Aruba and Cartagena is known for the worst weather conditions in the Caribbean, and ranks among the top five worst passages around the world.<sup>81</sup>

<sup>80</sup> *Derrotero de las Islas Antillas... año de 1826*, pág. 522. Los fragmentos breves antes de la cita en pp. 355, 357-359.

<sup>81</sup> "Pizzaz ha navegado de día tres veces a lo largo de la costa colombiana (dos veces hacia el Oeste y una, haciendo lo 'imposible', hacia el Este). Pero todos advierten que 'uno no debería

Subrayo los fragmentos que no dejan lugar a dudas. Desde Cartagena hacia el Este, es decir, hacia las Antillas holandesas y Venezuela, el recorrido se califica de “imposible”, al punto de representar uno de los trayectos más peligrosos del mundo. Pero hay más casos reveladores. El velero *Piropo* Marca *Jeanneau*, modelo *Sunrise 35*, de 9 metros de eslora, anota los siguientes detalles en su travesía de Aruba a Cabo de la Vela, en el extremo occidental de La Guajira, en noviembre y diciembre 2012:

Atrás dejábamos la turística isla de Aruba para dirigirnos a la famosa travesía del Cabo de la Vela. Decimos famosa porque sobre la misma habíamos leído y oído muchas cosas. Por ejemplo, que era uno de los cuatro Cabos más difíciles del mundo para navegar o también, que era la zona más complicada de navegar de toda la circunnavegación por los trópicos... al doblar el Cabo de la Vela, una corriente en contra se encontraba con las olas que los alisios habían generado durante muchas millas y eso producía al parecer, unas olas grandes, cortas y muy picudas... Las olas eran bastante grandes y picudas haciendo la travesía algo incómoda y eso que ni siquiera nos habíamos acercado a la zona de corrientes contrarias que comenzaba en el Cabo de la Vela... Con la llegada de la noche, el viento se fortaleció a unos 22-24 nudos de aparente que sumados a los 6-7 nudos que de media llevábamos de velocidad, daban un viento real que debía acercarse a los 30 nudos. En alguna ocasión la racha de viento alcanzó los 27 nudos de aparente.<sup>82</sup>

Quizás el ejemplo más ilustrativo en la lucha de un buque contra los elementos del mar neogranadino se encuentra actualmente en una travesía del buque-escuela *Simón Bolívar*, de la Armada venezolana, la embarcación más parecida a los navíos y fragatas de los siglos XVIII y XIX. En diciembre de 1980, luego de zarpar de Santa Marta, en la costa atlántica colombiana, la nave confrontó un viento del Noreste con una velocidad de 54 nudos, equivalente

---

detenerse en esa costa’, incluyendo algunas guías donde se afirma que las posibilidades de sobrevivencia no son buenas. Creemos que el riesgo mar adentro es mucho mayor... Las 400 millas entre Aruba y Cartagena se conocen por las peores condiciones climáticas en el Caribe, y se ubican entre los cinco peores trayectos del mundo”. Véase Lourae & Randy Kenoffel, “Cruising logs for the coast of Colombia: Aruba, Bonaire, Curacao”, [pizzaz@yahoo.com](mailto:pizzaz@yahoo.com) y [www.caribbeancompass.com](http://www.caribbeancompass.com).

<sup>82</sup> [www.guimaraens.es/piropo?page](http://www.guimaraens.es/piropo?page).



a 97,2 Km/h, es decir, casi 100 kilómetros por hora. De hecho hubo que emprender una navegación mixta con velas y motor.<sup>83</sup>

Para muestra bastan estos botones. Con razón a los corsarios de la Compañía Guipuzcoana no les interesaba en absoluto continuar sus campañas más allá de la península de la Guajira, pues el regreso representaría un riesgo gratuito cuyo costo en vidas, naves y botines podía ser demasiado alto. Por su parte, la dejadez de los corsarios neogranadinos no era desganado, sino la imposibilidad de luchar contra el implacable gigante marítimo de la naturaleza, aunque algún funcionario seguía dudando de los bríos de aquéllos, ignorante del determinismo ambiental y desconocedor de la terrible realidad marítima. Fue el caso de Juan Álvarez de Veriña, comandante del corso cartagenero, quien afirmaba en 1786: "...mientras no se tengan en una incesante navegación estos buques con amplias facultades de reconocer a cuantos encuentren... jamás se logrará el remedio por haberse servido de este pretexto varios".<sup>84</sup> La "incesante navegación" requerida por Álvarez, como ya hemos visto, no era viable, y sabemos de sobra los motivos naturales. El equivocado comandante prefería pensar en pretextos de los corsarios, porque desde su cómoda jefatura no arriesgaba tanto el pellejo como los marineros rasos. No es de extrañar que haya sido destituido del cargo, al rebajar injustificadamente el sueldo a los milicianos que participaban en la pacificación de los guajiros.<sup>85</sup>

## 7. Conclusiones marítimas

¿Acaso nuestros plenipotenciarios en la controversia limítrofe con Colombia permanecían tan ajenos a la circunstancia marina? Las entradas sobre nuestros protagonistas en el *Diccionario de Historia de Venezuela* de la Fundación Empresas Polar nos permiten algunas reflexiones:

<sup>83</sup> Saúl Chacín Sánchez (Capitán de navío), *Historia del Buque Escuela Simón Bolívar*, Ministerio de la Defensa, Caracas, 2006, pág. 342.

<sup>84</sup> Citado en nota 14.

<sup>85</sup> Capitán General de Caracas, Juan Guillelmi, al comandante general de Maracaibo, Joaquín Primo de Rivera, Caracas 18 de enero de 1790, en *Contestación de Venezuela al alegato con Colombia*, Colección Fronteras, N° 5, Ministerio de Relaciones Exteriores, Caracas, 1979, pág. 382.

Plenipotenciario	Viajes marítimos		
	Al Caribe	A EE.UU.	Trasatlánticos
Santos Michelena	7	4	4
Fermín Toro	3		6
Antonio Leocadio Guzmán	8	2	6
Antonio Guzmán Blanco	10	3	15
Totales	28	9	31
	68		

Entre todos ellos realizaron 68 viajes marítimos, Fermín Toro el que menos con 9 travesías, y Guzmán Blanco el que más con 28. Todos navegaron casi en 30 ocasiones al Mar de las Antillas, y fueron y vinieron por el antiguo mar virreinal hasta Cartagena de Indias para subir luego a Santa Fe de Bogotá por el río Magdalena cuando discutían los términos de los difíciles acuerdos fronterizos. Curiosamente, en una ocasión —1837— Santos Michelena prefirió viajar por tierra a la capital bogotana con toda la familia, invirtiendo seis meses de duro traslado por dos países carentes de caminos y hospedajes. ¿Tanto había padecido durante las engorrosas travesías por el mar cartagenero que prefirió la prolongada y fatigosa excursión por la tierra firme? La conjetura no deja de tener sentido. Por otra parte, los delegados emprendieron 31 travesías trasatlánticas cuando iban y venían por diversos compromisos diplomáticos y oficiales a Europa, es decir, acometieron los cruceros más exigentes y prolongados en este lado del globo. Ahora démosle la bienvenida a la pregunta obligatoria que todo lector debe estar formulándose: ¿entonces por qué se olvidaron de ese océano tan recorrido, que era la clave para demostrar la incapacidad de Colombia de ocupar el espacio marítimo peninsular, ni siquiera para acercarse a él en condiciones de dominio efectivo? La respuesta exacta tendría que recurrir a profundidades biográficas fuera de nuestro alcance. Sin embargo, intentemos mantenernos en la obviedad de las evidencias náuticas. En efecto, cualquiera de los implicados referidos en algún momento debió recibir la invitación del capitán para subir al puente de mando del buque, donde el cuaderno de bitácora y el piloto eran protagonistas claves. Estos señores eran importantes representantes del ejecutivo nacional,



delegados plenipotenciarios, ministros de relaciones exteriores que llegaron a la presidencia de la República o, como Guzmán Blanco, fueron candidatos a la primera magistratura en repetidas ocasiones. Ningún capitán se arriesgaría a no personalizar su atención con tan ilustres visitantes, cuando, por el contrario, ha sido tradición en las empresas marítimas el tener una cortesía exquisita con los viajeros de categoría. En cualquier caso, aún permaneciendo en la pequeña comodidad del camarote debieron percibir el trajín exigente de la navegación, sobre todo cuando veleros y vapores comenzaban a encarnar naves híbridas cuyo potencial náutico mantenía un rendimiento bajo prueba, y más todavía cuando olas y vientos neogranadinos sacudían la integridad de la nave y ponían a pasajeros y tripulantes a añorar la estabilidad terrestre de sus lares nativos.

Pero alejémonos de la senda especulativa, y recurramos otra vez a nuestras pruebas náuticas. Cuando el plenipotenciario colombiano Lino de Pombo habló de lo poco abordable que era el litoral norte de la Guajira, el venezolano Santos Michelena recibió una pista incomparable de la mayor prueba factual contra las aspiraciones vecinas. Dejemos de lado si la tomó en consideración o no. La pista cayó del cielo, y estuvo sobre el tapete justamente al comienzo de las discusiones, cuando pudo haber definido mejor la estrategia negociadora nacional en relación con una enorme área territorial y al mismo tiempo marítima. En toda península la extensión de tierra se balancea en buena medida con las aguas circundantes, y éstas obligan a evaluar ese entorno acuático tanto como la tierra firme cuando, en el peor de los casos, el resultado adverso de la controversia en curso puede enajenar el territorio y provocar una pérdida irre recuperable. Después de siglos de testimonios acumulados sobre los aprietos náuticos en el mar neogranadino, era cuestión de sentido común averiguar a fondo las características de esos embarazos marinos. ¿Y dónde abundaban los indicios reveladores? Pues en los diarios de navegación y derroteros náuticos, como hemos expuesto hasta el cansancio.

Con todo y el beneficio de la duda que podemos conferirles a nuestros representantes, la “excusa más inexcusable” de su mala praxis diplomática reside en el descuido de ese compromiso que asumieron con su contraparte colombiana de otorgar el mayor valor documental, como títulos históricos, a los expedientes científicos y literales, es decir, en este caso a los papeles náuticos que hemos señalado como definitorios del forcejeo limítrofe en la Guajira.

Tales títulos constituían un cañonazo probatorio contra la desmedida ambición neogranadina. Pero fueron desestimados.

Visto así este descuido negociador, quizás era pedirles mucho a hombres cuyo sueño de tercera edad era regresar a la finca propia para laborar entre rebaños bovinos y estudios botánicos, como Fermín Toro, o vender carne fresca en una tienda de la plaza mayor de Maracay, como Santos Michelena. Habrá quien, en su descargo, recuerde la convulsa situación política durante las presidencias de José Tadeo Monagas y Carlos Soublette, cuando la toma violenta del Congreso se llevó la vida de Michelena, atravesado a estocadas por los asaltantes, suerte de la que se salvó Fermín Toro en la raya, cuando ya lo apuntaban para asesinarlo, escapando a un asilo milagroso. El caso de Michelena, además, exige consideraciones adicionales: concentró tres carteras ministeriales simultáneamente (Hacienda, Relaciones Exteriores y Guerra y Marina), de modo que durante sus intensas jornadas, atiborradas de trabajo, debió pensar en cualquier cosa menos en papeles náuticos archivados en España. Sobre Antonio Leocadio Guzmán sólo podemos aventurar asombrados comentarios de una vida novelesca donde los autócratas de turno lo condenaban a muerte o lo rebajaban al exilio, los periódicos radicales cantaban sus ideas liberales, el populacho lo llevaba a hombros por las calles de Caracas y La Victoria, la masonería le concedía el grado 33 y el Panteón Nacional lo recibía como uno de sus primeros residentes post mortem. Entre tantas y tan comprometedoras andanzas es difícil que el candidato haya apartado siquiera algunos minutos para considerar la necesidad de recurrir a documentos donde la trigonometría, las coordenadas posicionales y la observación de los astros fastidiaban a cualquier lego. A pesar de nuestras suposiciones, sin embargo, gestionó en Londres la compra de, al menos, un vapor nuevo para el gobierno venezolano, diligencias que debieron involucrarlo en discusiones sobre la capacidad del buque y sus características náuticas, es decir, Antonio Leocadio probablemente sabía más de navegación que cualquiera de sus contemporáneos. Pero ese conocimiento como que contribuyó muy poco al asunto limítrofe. Y su hijo homónimo, espectador en primera fila de la grave derrota diplomática de 1891, probablemente se ocupaba de sus desmedidos afanes hegemónicos, sin tiempo para preocuparse por la estrategia negociadora mientras comprometía a sus hijas con nobles franceses y personalmente atendía la decoración de su residencia parisina, aunque, a decir verdad, tampoco se



quedaba atrás en cuestiones marítimas; incluso llegó a alternar la ya entronizada navegación a vapor con la declinante navegación a vela, como cuando tuvo que huir del país luego del atentado que sufrió en su residencia caraqueña, en una goleta que puso a su disposición la Casa Boulton y lo llevó de La Guaira a Curazao. Eran tiempos en que el caos y la inestabilidad política se proyectaban en los dieciséis presidentes que tuvo el país en sólo once años. Entre tantos sinsabores, sin embargo, Guzmán Blanco dirigió tropas y combatió revoluciones viajando por mar frecuentemente entre La Guaira y Puerto Cabello, en ambas direcciones, o sea que conocía al dedillo las dificultades del enfrentamiento contra vientos y corrientes. Pero cuando murió en París, a sus setenta años, quizás no se había enterado —como tampoco sus predecesores— de que uno de los primeros funcionarios a quien la Cancillería venezolana encomendó la búsqueda de documentos en el Archivo de Indias de Sevilla era medio ciego. Así quedaban lastradas las buenas pero ingenuas intenciones de conservar el territorio patrio. Mientras tanto, un negociador colombiano como Joaquín Acosta había exprimido el archivo sevillano y publicado una historia neogranadina donde los inconvenientes del océano virreinal quedaban claramente expuestos. Ningún delegado venezolano reparó en esa bibliografía.

Pero ahí están los expedientes náuticos en los repositorios documentales públicos, y la subestimación sufrida por tanto papel amarillento que pudo haber sido decisivo nos lleva a una última conclusión —todavía con carácter hipotético—, generalizadora pero atractiva. La identidad marítima del venezolano, antes y después de contar con nacionalidad propia, es lo suficientemente débil como para no generar una ligazón emocional con su mar. De allí que, a pesar de la contundencia de las pruebas documentales marítimas no utilizadas, durante el siglo XIX la política exterior venezolana haya desconocido la realidad histórica del océano como patrimonio nacional. Para la *intelligentsia* criolla el mar ha parecido ser más un fastidio o una barrera húmeda que un recurso útil de territorialidad y desarrollo. Venezuela, lamentablemente, perdió una oportunidad dorada de conservar la integridad de la geografía guajira. De haber presentado la documentación referida en el litigio, la evidencia marítima habría sido abrumadora a su favor. Y ahora sólo nos queda la esperanza de que la historia no vuelva a repetirse.