

# BUQUES DE LA ARMADA EN LA MARINA DE VENEZUELA TRAS LA GUERRA DEL 98

Francisco Javier ÁLVAREZ LAITA  
Ingeniero Industrial  
Ramón Alberto RIVERO BLANCO  
Licenciado en Estudios Internacionales  
Recibido 23/10/2019 Aceptado 8/06/2020

## Resumen

Tras la guerra del 98, tres buques pertenecientes a la Armada pasaron a operar en la Marina de Venezuela. Fueron vendidos directamente por España a la república suramericana el cañonero-torpedero *Galicia* y el cañonero *Diego Velázquez*. Ambos habían pertenecido al grupo de unidades asignadas a las aguas de Cuba. El tercero, el crucero protegido *Isla de Cuba*, hundido por la Marina estadounidense en la batalla de Cavite (bahía de Manila, Filipinas), posteriormente fue reflotado y reparado, entrando en servicio con esta y con las *Naval Militia* de varios estados. Finalmente fue vendido a Venezuela. En la Armada norteamericana recibieron respectivamente los nombres de *Bolívar*, *Miranda* y *Mariscal Sucre*.

Palabras clave: España, Venezuela, Guerra del 98, buques de guerra, ventas.

## Abstract

After the War of the 98 three ships belonging to the Navy went on to operate in the Venezuelan Navy. The *Galicia*, torpedo boat, and the *Diego Velázquez*, gunboat, were directly sold by Spain to the south american repu-

blic. Both had belonged to the group of units assigned to Cuba waters. The third, *Isla de Cuba*, protected cruiser sunk by the US Navy at the Battle of Cavite (Manila Bay, Philippines), was subsequently refloated and repaired, entering service with the US Navy and the Naval Militia of several states. It was eventually sold to Venezuela. In the navy of this country they were respectively named *Bolívar*, *Miranda* and *Mariscal Sucre*.

Key words: Spain, Venezuela, War of the 98, warships, sales.

## Introducción

EN 1988, la Armada de Venezuela encargó a la Empresa Nacional Bazán la construcción del buque hidrográfico *Punta Brava*. Casi diecisiete años más tarde, en 2005, Navantia contrató con la república hermana la producción de ocho grandes patrulleros, cuatro de la clase Guaicamacuto (Avante 1400) y otros tantos de la clase Guaiquieri (Avante 2200). Pudiera parecer que estas son las únicas unidades de factura española que ha operado la fuerza naval venezolana, pero la historia tiene recovecos que en ocasiones son poco conocidos.

El 22 de enero de 1899 quedaban reunidos en la bahía de Fort de France, colonia francesa de Martinica, los once buques que la Armada preveía poder repatriar a España tras la guerra del 98. Conjuntamente con los cruceros auxiliares *Patriota* y *Rápido*, que debían convoyar a este conjunto de buques, formaban la denominada «escuadrilla Marengo».

De estas unidades hubo dos que se vendieron a la Armada de la República de Venezuela. El primero fue el cañonero *Diego Velázquez*, el 12 de julio de 1899, siendo rebautizado como *Miranda*. Poco tiempo después, el 13 de septiembre de 1899, cambió de propiedad el cañonero-torpedero *Galicia*, que pasó a denominarse *Bolívar*.

Hubo que esperar unos trece años para que el tercer buque procedente de la Armada pasara a manos venezolanas. El 2 de abril de 1912, la Marina norteamericana vendió a Venezuela el USS *Isla de Cuba*, antiguo crucero protegido español de igual nombre, hundido en el combate de Cavite (bahía de Manila, Filipinas) y que fue reflotado y nuevamente puesto en servicio por la Armada estadounidense. En Venezuela recibió el nombre de *Mariscal Sucre*.

Consideramos que la historia de los tres buques en la Armada es suficientemente conocida; por ello, en este trabajo nos limitamos a resumirla. Por el contrario, se incide con mayor detalle en su vida operativa en la Armada de Venezuela, por ser casi ignorada en España.

## Características de las unidades

Las tres unidades adquiridas por la Armada de Venezuela eran de construcción moderna pero de características muy distintas en su diseño inicial:

- el *Diego Velázquez/Miranda* era un cañonero de diseño y construcción inglesa;
- el *Galicia/Bolívar* era un cañonero-torpedero de diseño y construcción española;
- el *Isla de Cuba/Mariscal Sucre* fue construido en el Reino Unido como crucero protegido de pequeño tamaño. Disponía de una cubierta protectora que variaba por zonas de 37 a 62,5 milímetros.

El *Isla de Cuba*, tras la reparación por la Marina estadounidense posterior al hundimiento en Cavite, perdió su armamento torpedero y quedó clasificado como cañonero.

Por tamaño, el de menor eslora y desplazamiento fue el *Diego Velázquez*, seguido por el *Galicia* y el *Isla de Cuba*, que era el de mayor desplazamiento, aunque su eslora era casi igual a la del cañonero-torpedero.

En la tabla 1 se recogen las características básicas de las tres unidades cuando entraron en servicio en la Armada. Las modificaciones del armamento en la Marina norteamericana o en la de Venezuela se reflejan en los puntos correspondientes.

Tabla 1 CARACTERÍSTICAS DE LAS UNIDADES

	<i>Diego Velázquez/Miranda</i>	<i>Galicia/Bolívar</i>	<i>Isla de Cuba/Mariscal Sucre</i>
<i>Tipo</i>	Cañonero	Cañonero-torpedero	<i>Crucero protegido</i>
<i>Clase</i>	<i>Diego Velázquez</i>	<i>Temerario</i>	<i>Isla de Cuba</i>
<i>N.º unidades</i>	2	6	3
<i>Astillero</i>	J & G Thomson Clydebank, Reino Unido	Vila y Compañía, La Graña, ría de El Ferrol, España	W. G. Armstrong , Mitchell & Co., Elswick Reino Unido
<i>Botadura</i>	1895	1891	1886
<i>Desplazamiento</i>	200 t	571 t	1.045 t
<i>Material casco</i>	Acero	Acero	Acero
<i>Eslora</i>	41,15 m	58 m	58,53 m
<i>Manga</i>	5,79 m	7 m	9,14 m
<i>Puntal</i>	3,02 m	3,73 m	4,60 m
<i>Calado</i>	1,55 m	3,48 m	3,95 m
<i>Máquina</i>	1 de vapor alternativa	2 de vapor alternativas	2 de vapor alternativas

<i>Potencia</i>	228 CV (i)	2.600 CV (i)	2.200 CV (i)
<i>Hélices</i>	1	2	2
<i>Velocidad (max)</i>	12,25 nudos	18,6 nudos	15,2 nudos
<i>Combustible</i>	35 toneladas de carbón	125 toneladas de carbón	200 toneladas de carbón
<i>Autonomía</i>	850 millas	2.700 millas	2.100 millas
<i>Blindaje</i>	No disponía	No disponía	Cubierta protegida de 37 a 62,5 mm
<i>Armamento</i>	2 Nordenfelt de 57 mm, 1 cañón revólver Hochtkiss de 37 mm	6 Nordenfelt de 57 mm, 1 ametralladora de 11 mm, 2 tubos para torpedos de 355,6 mm	4 G. <sup>lez.</sup> Hontoria 120 mm, 2 Nordenfelt de 57 mm. 2 cañones revólver Hochtkiss de 37 mm, 1 ametralladora de 11 mm, 3 tubos lanzatorpedos de 355,6 mm
<i>Dotación</i>	Total: 37 (3 oficiales, 3 maquinistas, 3 suboficiales, 28 cabos y marineros)	Total: 79 (5 oficiales, 7 maquinistas, 7 suboficiales, 60 cabos y marineros)	Total: 155 (14 jefes y oficiales, 10 maquinistas, 15 suboficiales, 98 cabos y marineros, 18 de infantería de marina)

### La Marina de Venezuela en el entorno de 1898-1912

Tras un convulso siglo XIX, entre guerras civiles y revoluciones, en octubre de 1899 el general Cipriano Castro, líder de la Revolución Liberal Restauradora, derroca al gobierno de Ignacio Andrade. Castro, a pesar de ser un hombre de montaña, entiende perfectamente la imperiosa necesidad de poseer una Armada en condiciones, y así lo expresa el ministro de Guerra y Marina en la exposición presentada al Congreso de la República en 1902:

«El presidente Provisional de la República fija su atención preferente, desde los primeros momentos de exaltación a la Suprema Jefatura del País, en la conveniencia de aumentar nuestra Armada, antes insuficiente tanto por su magnitud, como por el estado de deterioro en que se encontraban los pocos buques de que ella se componía para la fecha en que asumió la dirección de los destinos del País con el triunfo de la Causa liberal Restauradora...»

#### *Medios*

Al asumir Castro el poder en 1899, la Armada Nacional contaba con el transporte *Zamora* (ex-*Derwent*), de 800 t, los cañoneros *General Crespo* (ex-*Gladwyn*), de 261 t, *Totumo* (ex-SS *Bahamas*), de 32 t, y *Miranda* (ex-*Diego*



El cañonero Miranda fondeado. (Foto: Archivo CN Ramón Rivero Núñez)

*Velázquez*), de 200 t, el cañonero-torpedero *Bolívar* (ex-*Galicia*), de 631 t, el cañonero *Mariscal de Ayacucho* (ex-*Reivindicador*, ex-*Flor de Mayo*), de 720 t, y el pontón-faro *Barima* (ex-*Libertador*), de 831 t, además de otras embarcaciones menores como bergantines, goletas y lanchas.

Entre 1900 y 1901, el gobierno liberal restaurador adquirió el cañonero 23 de *Mayo* (ex-*Alliance*), de 135 t, el crucero *Restaurador* (ex-*Atalanta*), de 750 t, y el vapor *Zumbador* (ex-*Augusto*), de 290 toneladas.

El 21 de septiembre de 1900, el general Castro nombró al ingeniero y general Alejandro Ibarra comandante general de la Armada Nacional, cargo que equivaldría, actualmente, al de comandante de la Escuadra, para dirigir las reparaciones de todas las unidades de la misma, y para ello, el 1 de diciembre del mismo año, fijó el Centro de Reparaciones de la Armada en los Astilleros de Ellis Grell, en Trinidad. Un año más tarde se darían por concluidas con éxito estas reparaciones con un balance de ocho barcos y dos pontones, ya que el *Mariscal de Ayacucho* no se pudo recuperar y se convirtió en pontón.

En noviembre de 1903 se incorpora el guardacostas *Margarita*, de 83 t, a la Armada Nacional con el mismo nombre y clasificación. En marzo de 1904 hace lo propio la lancha *Aviso 5 de Julio*, y en noviembre de 1905, el bergantín goleta *Restauración* (ex-*María Suarez*, ex-*San Jorge*), de 300 toneladas.

En 1905, el presidente Castro decreta la creación de un dique carenero y obras complementarias de astillero en Puerto Cabello, principalmente motivado por el

«cúmulo de dificultades que se presentaban á nuestro Gobierno Nacional al tener que enviar á reparar sus barcos de guerra á los Astilleros de Martinica y de Trinidad, pues además de lo costosas que eran tales reparaciones, ellas se hacían

sumamente demoradas. Como no podían ser muy frecuentes, á causa de la distancia, los cascos y máquinas de nuestra Armada estaban siempre en mal estado; y los gastos anuales, sólo en 1901, según dice el ciudadano Ministro de Guerra y Marina en su Memoria al Congreso, llegaron á 612.127 bolívares. Esto, aparte de haber tenido que abandonar barcos útiles todavía, como el "Libertador", que, desarmada su máquina en Martinica, hubo de dejarse allá y vino su casco á servir sólo de pontón en Punta Barima, perdiéndose así un trasporte de primer orden...»

La primera sección del Dique Flotante de Madera se inaugura el 25 de diciembre de 1906, y la segunda el 22 de julio de 1907, con capacidad total de 2.000 toneladas.

En este punto es preciso hacer un aparte, ya que el Astillero Nacional Restaurador, título modificado en 1909 por el de Dique y Astillero Nacional, constituye históricamente, y con mucha diferencia, junto al movimiento independentista, el aporte más importante de la Armada a la nación venezolana, entre otras razones porque

- las obras realizadas en Puerto Cabello representaron el salto tecnológico del siglo XX venezolano, sólo comparable al sistema ferroviario y a la luz eléctrica;
- significaron una mejoría tremenda de las condiciones sociales y económicas de la población porteña, con el valor añadido del aprendizaje de nuevas habilidades y técnicas.
- el Astillero Nacional hizo posible que Venezuela fuera conocida en el transporte marítimo internacional. Buques de todas las naciones recalaban en nuestro dique para recibir las reparaciones debidas;
- la fabricación de la draga *San Cipriano*, los guardacostas *29 de Enero* y *Colón*, el mercante *Nuevo Mara* vendría a ser el hecho tecnológico de la arquitectura naval más importante de la Armada de la primera mitad del siglo XX;
- la Armada moderna se irá configurando alrededor de aquellas instalaciones, propias y únicas, el referente territorial, de pertenencia se va consolidando, esto tuvo un valor tremendo en la psicología colectiva. En 1907, el comandante general de la Armada tendrá domicilio conocido frente a la plaza del Astillero de Puerto Cabello, no será la pequeña oficina de la Dirección de Marina en el Ministerio de Guerra y Marina, que nada tenía que hacer con la flota y su cotidianidad operativa.

El 19 de diciembre de 1908, el general Juan Vicente Gómez, quien había sido encargado de la presidencia por el general Cipriano Castro mientras este hacía un viaje a Alemania por motivos de salud, toma el poder con el apoyo de la mayoría de los militares y civiles en funciones de gobierno, dando fin a la era Liberal Restauradora para dar paso a la Rehabilitación.

El 29 de junio se rebautiza el crucero *Restaurador* con el nombre del prócer de la independencia *General Salom*.



El *Bolívar* tras ser capturado por la Marina Real británica. (Foto: Archivo CN Ramón Rivero Núñez)

El 8 de febrero de 1910 se contrata por primera vez la compra e instalación de dos estaciones radiotelegráficas, una de ellas en el vapor nacional de guerra *General Salom* y la otra en tierra.

En 1910 se crea la Sala de Torpedos en el Dique y Astillero Nacional, a fin de preservar el sistema de lanzamiento del cazatorpedero *Bolívar* y utilizarlo como recurso de enseñanza en la materia.

En noviembre se afirma el pabellón nacional en el guardacostas 29 de Enero, de 61 t, primer barco construido en el país por el Dique y Astillero Nacional, siendo adscrito a la flotilla de vigilancia del Ministerio de Hacienda el 22 de diciembre de 1910.

El 7 de agosto de 1912 se inaugura el nuevo Dique Flotante de Acero de cuatro secciones, con capacidad de 4.000 t, que había empezado a construirse en el Dique y Astillero Nacional en 1910, ya que era necesario incrementar la capacidad instalada y la posibilidad de mantener sus cuatro secciones y las secciones del Dique Flotante de Madera.

El 25 de agosto de 1912 se finaliza la construcción del vapor *Nuevo Mara*, de 150 t, primer barco de carga y pasajeros construido en el país por el Dique y Astillero Nacional.

El 7 de septiembre, el gobierno de Venezuela adquiere en Estados Unidos el crucero *Mariscal Sucre* (ex-USS *Isla de Cuba*), de 1.125 t, el buque de mayor porte adscrito a la Armada Nacional hasta la fecha, convirtiéndose este en su nave capitana.

### *Organización*

A partir del año 1870, el Ministerio de Guerra y Marina se organiza en dos direcciones, la de Guerra y la de Marina. Esta última estaba a cargo de la

Escuadra, las Escuelas Náuticas, los apostaderos, las capitanías de puerto y los faros. A partir de 1907 se le asignan nuevas funciones.

Los cargos subordinados a la Dirección de Marina, a saber, comandante general e inspector general, se activaban o suprimían a conveniencia del momento. En cuanto a la estructura de la dotación de los buques, se dividía en Personal de Marina, de Máquinas y de Baterías y Guarnición.

Las escuelas náuticas se activaban o se ponían en receso de acuerdo a la disponibilidad de recursos o alumnos en instalaciones en tierra o en barcos acondicionados para ello. A partir de 1912 se empieza a utilizar la designación Escuela Naval en sustitución de Escuela Náutica.

A partir de 1905 se incorpora a la Dirección de Marina el Dique y Astillero Restaurador, cuya construcción sería finalizada e inaugurado en 1907, como ya hemos mencionado, y en 1909 pasará a denominarse Dique y Astillero Nacional.

Aunque no formara parte de la estructura de la Dirección de Marina, el 4 de junio de 1909 se forma la Compañía Anónima de Navegación Fluvial y Costanera, bajo control del Estado, que será dirigida e integrada en su mayor parte por oficiales de la Armada Nacional.

### *Leyes y reglamentos más relevantes*

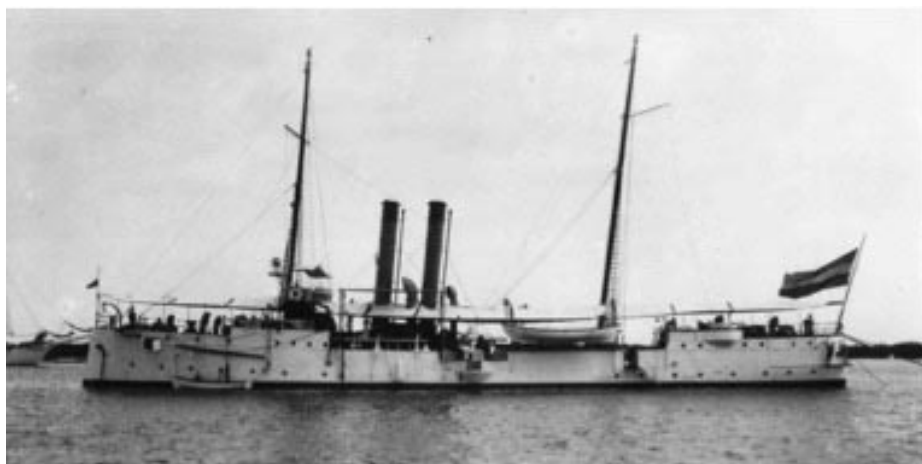
El 10 de abril de 1901, estando en el Centro de Reparaciones de la Armada en Trinidad, el comandante general de la Armada de Venezuela, general Alejandro Ibarra, emite un reglamento titulado «Organización de la Armada Nacional», de 52 artículos, conteniendo órdenes que deben observarse en el Departamento de Ingenieros de la Armada de Venezuela, las cuales debían fijarse en un cuadro, en lugar muy visible, a la entrada del departamento de máquinas de los buques.

El 15 de octubre del mismo año, el general Ibarra aprueba provisionalmente un reglamento titulado «Uniformes para la Marina de Guerra Venezolana».

Para el periodo en estudio, la Armada Nacional continuaba rigiéndose por las Ordenanzas Generales de 1793 para la Armada Naval Española y las demás que para reglamentar dicho ramo se habían dictado con posterioridad por el Ejecutivo Nacional, y que no respondían a las necesidades del servicio por «la falta de unidad y precisión que existe en ellas, y por ser inadecuadas a los adelantos de la época». En consecuencia el presidente constitucional de la República, general Cipriano Castro, decretó el «Código de la Marina de Guerra de Venezuela», que entraría en vigencia el 18 de abril de 1904. Este código está compuesto de cinco libros con sus títulos, secciones y un total de 1.574 artículos.

El decreto orgánico del 13 de junio de 1912, promulgado por el general Juan Vicente Gómez, presidente constitucional de los Estados Unidos de Venezuela, establece los nuevos grados, con las equivalencias militares correspondientes, para el gobierno y disciplina de la Armada Nacional.





El cañonero *Mariscal Sucre*. (Foto: Archivo CN Ramón Rivero Núñez)

Al comenzar este periodo, la Escuela Náutica, cuya última sede había sido el transporte Zamora, se encontraba en receso desde el 16 de septiembre de 1897. Se reactiva el 23 de abril de 1901 con sede en el recién adquirido crucero *Restaurador*, pero el 9 de noviembre de 1901 vuelve a entrar en receso como consecuencia de la «Invasión conservadora» de Rangel Garbiras, desde Colombia por el Táchira, y la sucesiva contraofensiva del gobierno del general Castro por la Goajira y Riohacha, y, seguidamente, el comienzo de la «Revolución Libertadora» del general Manuel Antonio Matos, para derrocar al gobierno del general Castro. La Escuela se reactiva y se pone en receso intermitentemente, hasta que el 22 de julio de 1904 se vuelve a reactivar, ya pacificado el país, pero esta vez de nuevo en el *Zamora* hasta que, el 31 de mayo de 1907, se pone en receso de nuevo.

Posteriormente, ya en el gobierno del Rehabilitador, el general Juan Vicente Gómez decreta su establecimiento el 20 de junio de 1910 y el inicio de actividades el 5 de julio siguiente, en su nueva sede en Caracas, en el edificio de La Planicie.

### *Escuelas*

Una vez asentada la Escuela en su nueva sede de La Planicie, y con motivo del advenimiento del centenario de la independencia, el Gobierno, en el marco de las festividades, decreta el 7 de febrero de 1911 la realización del Crucero Patriótico a Santa Marta, Colombia, con los cadetes de la Escuela Náutica, a fin de que los mismos, en acto solemne, depositaran una ofrenda en la Quinta San Pedro Alejandrino en honor del Padre de la Patria, el Libertador, Simón Bolívar. Este crucero, realizado entre el 14 y el 24 de abril de 1911, fue un hito relevante en la historia de la Armada Nacional, debido a que, además de

su significado simbólico, fue al mismo tiempo un crucero de instrucción para los cadetes a fin de adiestrarlos de forma práctica en las diversas técnicas de navegación utilizadas en la época y, adicionalmente, el primer crucero de instrucción al exterior llevado a cabo por la Escuela Náutica de Venezuela.

El 25 de mayo de 1912 se cambiará el nombre de Escuela Náutica por el de Escuela Naval de Venezuela por considerarse «denominación que se adapta en forma más precisa a los fines a los que se destina».

El 30 de marzo de 1904 se crea la Escuela Naval de Artillería en el vapor nacional de guerra *Zamora* con el fin primordial de adiestrar a los oficiales de la Armada y el Ejército en el uso de las piezas de artillería a bordo de los barcos de guerra y del nuevo sistema de defensa de costas conformado por siete piezas del tipo Schneider Canet, Mod. 1897, de 150/50 mm, recién adquiridas por el gobierno de Venezuela como reacción al bloqueo, en 1902, por parte de Alemania, Inglaterra e Italia.

El 28 de octubre de 1912 se crean la Escuela de Ingenieros de la Armada y la Escuela de Cabos de Mar, Cabos Cañoneros y Timoneles, que habrían de funcionar en el faro de Punta Brava de Puerto Cabello y que serían también dirigidas por el director de la Escuela Naval.

### *Operaciones*

A continuación enumeramos, de manera muy superficial, las acciones que involucraron a buques de la Armada Nacional durante el periodo en cuestión.

El 2 de diciembre de 1899, el transporte *Zamora* y el cañonero *Miranda* bloquean el golfo de Venezuela en el marco del alzamiento de Maracaibo contra el recién instaurado gobierno del general Cipriano Castro.

El 6 de septiembre de 1901 se realizó un bloqueo naval a Riohacha, llevado a cabo por una fuerza de tarea integrada por los cañoneros *Miranda*, *Zumbador* y *General Crespo*<sup>1</sup> en apoyo de la expedición a la Guajira comandada por el general José Antonio Dávila, en el marco de la crisis colombo-venezolana de 1901.

El 19 de diciembre de 1901, comienza la Revolución Libertadora, motivada por intereses de los caudillos regionales, de los banqueros venezolanos y de algunas empresas extranjeras que operaban en el país con el objetivo de derrocar al gobierno del general Cipriano Castro, quien no estaba alineado con los mismos. Esta revolución fue liderada por el banquero Manuel Antonio Matos. Previamente al comienzo de las acciones, los insurrectos, con ayuda de una de estas empresas, adquirieron en Londres un buque mercante armado en guerra llamado *Ban Righ*, al que bautizarían *Libertador*, así como armas y municiones.

---

(1) Tomás Mariño Blanco, en su libro *Buques de Venezuela 1900-1950*, sostiene que los vapores *Restaurador* y *Totumo* también participaron, pero no ha sido posible confirmarlo por otras fuentes.

Durante el conflicto, los buques de la Armada Nacional participaron en misiones de bloqueo y patrullaje de costas, bombardeo de posiciones insurgentes, puestos de comando y transporte de tropas y de material de guerra.

El final de este movimiento insurgente lo sellaría el llamado asedio y toma de Ciudad Bolívar, último bastión de los rebeldes, llevado a cabo entre el 20 y 22 de julio de 1903, liderado por el general Juan Vicente Gómez, quien comandó esta acción anfibia a bordo del buque insignia de la escuadra venezolana, el crucero *Restaurador*.

La denominada Revolución Libertadora tuvo una duración de aproximadamente diecinueve meses, involucró a más de 40.000 combatientes y se contabilizaron aproximadamente 12.000 bajas. Fue la última guerra civil e implicó el final del caudillismo en Venezuela.

El 28 de noviembre de 1902, en plena campaña contra la Revolución Libertadora, Inglaterra, Alemania y posteriormente Italia inician el bloqueo contra las costas venezolanas con tres objetivos fundamentales: el primero, apropiarse de porciones del territorio venezolano; el segundo, reclamar el pago de la deuda pública externa que mantenía Venezuela con Gran Bretaña y Alemania, y el tercero, obtener reparaciones por daños ocasionados por el gobierno de Venezuela a sus súbditos o las propiedades de estos.

El 9 de diciembre, los buques de guerra alemanes *Panther* y el *Vineta* capturan a los cañoneros *General Crespo* y *Totumo*. Personal del crucero *Charybdis* inutilizó la máquina del guardacostas *Margarita* en la Guaira. Asimismo hundieron al *General Crespo* y al *Totumo*. El cazatorpedero *Bolívar* es capturado por el *Charybdis* y el cañonero *Alert* en Puerto España. Por su parte, el cañonero *Miranda* se refugia en lago de Maracaibo y es el único buque de la Armada venezolana que no es capturado por las escuadras enemigas. El 10 de diciembre, el *Alert* captura al transporte *Zamora* y al cañonero 23 de Mayo en el golfo de Paria. Al día siguiente, el *Gazelle* aborda al crucero *Restaurador* en Guanta. El 13 de diciembre, el *Charybdis* y el *Vineta* bombardean Puerto Cabello.

El 16 de diciembre Italia se incorpora al bloqueo. El 20 de diciembre se declara el bloqueo de guerra: el *Alert* en Cumaná, el *Columbine* en Carenero, el *Fantome* en el delta del Orinoco, el *Indefatigable* en Guanta, el *Carlo Alberto*, el *Elba* y el *Giovanni Bausan* en la Vela de Coro. El *Retribution* en Carúpano, el *Stoch* en Tucacas y el *Tribune* en La Guaira. El 22 de diciembre el *Vineta* y el *Gazelle* en Puerto Cabello. El 24 de diciembre el *Falke* y el *Panther* en el Golfo de Venezuela. El 17 de enero el *Panther* bombardea el Castillo San Carlos. El 21 de enero el *Vineta* bombardea el Castillo San Carlos. El 13 de febrero finaliza el bloqueo con la firma de los protocolos en Washington.

Las escuadras participantes en el bloqueo a las costas venezolanas entre los años 1902 y 1903 fueron:

- Reino Unido: cruceros acorazados *Ariadne*, *Charybdis*, *Indefatigable*, *Pallas*, *Retribution* y *Tribune*; destructores *Quail* y *Rocket*; cañoneros *Fantome* y *Alert*;

- Alemania: crucero acorazado *Vineta*; cruceros *Charlotte*, *Falke*, *Gazelle*, *Sperber*; cañonero *Panther*; y vapores *Stosch* y *Columbine*;
- Italia: cruceros acorazados *Carlo Alberto*, *Elba* y *Giovanni Bausan*.

El 12 de diciembre de 1908, los cruceros holandeses *Jacob van Heemskerck*, *Friesland* y *Gelderland* empiezan una operación de bloqueo a las costas venezolanas en represalia por las acciones del gobierno de Castro contra los intereses de ese país. El *Gelderland* captura los guardacostas *Alejo* y *23 de Mayo* y los remolca hasta Curaçao. La traducción libre del comunicado oficial del gobernador de Curaçao dice:

«La captura por nuestros buques de guerra del guardacostas no debe considerarse un acto hostil contra los venezolanos. Es simplemente una represalia contra el gobierno de Castro, que se niega a dar satisfacción por los actos hacia Holanda. La incautación de estos buques hará que sea imposible para el gobierno venezolano llevar tropas o municiones hacia y desde los distintos puertos. Una comunicación en este sentido ha sido enviada por el Gobierno holandés al ministro alemán en Caracas».

Al día siguiente, el general Cipriano Castro viajaría a Alemania por razones de salud y sería derrocado por su compadre y amigo el general Juan Vicente Gómez, con el apoyo de civiles y militares. El día 19 de diciembre el acorazado USS *Maine*, el crucero USS *Des Moines*, el cañonero USS *Dolphin* y el crucero USS *North Carolina* efectúan una demostración naval en el puerto de La Guaira en apoyo al golpe de Estado del general Juan Vicente Gómez. Estos hechos disolverían la crisis con el reino de Holanda.

## ***Diego Velázquez/Miranda***

### *En la Armada*

El incremento de las acciones revolucionarias en la isla de Cuba, en el entorno de 1895, implicó que el gobierno español de la época tomara la decisión de encargar siete cañoneros de distinto tamaño y dieciocho lanchas cañoneras para controlar las costas de la isla antillana. Estas construcciones fueron autorizadas por el Gobierno a través de la Ley de Fuerzas Navales para los años 1895 y 1896, aprobada por real orden de 17 de junio de 1895, y su financiación corrió a cargo del Ministerio de Ultramar.

Respecto a los cañoneros todos fueron construidos por J & G Thomson Ltd. Clydebank en Glasgow (Escocia, Reino Unido), también se financiaron con cargo al presupuesto del Ministerio de Ultramar. Todas las unidades fueron comenzadas, construidas y entregadas a la Armada en el año 1895. Posiblemente la urgencia de contar con ellas condicionó que fueran adjudicadas a un solo astillero en el extranjero. Formaban tres series de tres, dos y dos unidades:



El cañonero *Diego Velázquez* visto por la popa (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

- Clase «300 toneladas». Tres unidades. Recibieron los nombres de *Hernán Cortés*, *Pizarro* y *Vasco Núñez de Balboa*.
- Clase «200 toneladas». Dos unidades. Nombrados *Diego Velázquez* y *Ponce de León*.
- Clase «100 toneladas». Dos unidades. Bautizados con los nombres de *Alvarado* y *Sandoval*.

Las unidades de pequeño tamaño formaron tres clases, dos de ellas, la Alerta y la Estrella, encargadas a astilleros del Reino Unido y una, la clase Almendares, a Veá Murguía en España. Fueron en total dieciocho lanchas cañoneras destinadas a vigilar las aguas costeras de la isla de Cuba, intentando evitar en ellas acciones de los revolucionarios y el abastecimiento de estos por mar, única vía posible, de armamento y suministros.

Este buque desarrolló toda la primera parte de su vida operativa en Cuba. Partió para aquellas aguas el 8 de octubre de 1895, conjuntamente con los restantes cañoneros encargados en el Reino Unido, todos ellos convoyados por el crucero *Marqués de la Ensenada*. La travesía del océano Atlántico se realizó por la ruta del norte.

Tuvo su base en Cienfuegos, puerto situado en la bahía de Jagua, en la parte central de la costa sur de la isla de Cuba, en la orilla del mar Caribe. Hasta que comenzó la guerra del 98 contra Estados Unidos, estuvo dedicado a la vigilancia de la costa, a impedir el contrabando de armas y pertrechos contra los revolucionarios cubanos y a apoyar acciones del Ejército.

El 13 de junio de 1898, bajo el mando del teniente de navío Juan Carranza y Reguera, el *Diego Velázquez* y el *Lince* se enfrentaron al crucero auxiliar USS *Yankee* frente a la boca de la bahía de Jagua. Fue un duelo artillero entre fuerzas desiguales.

Aunque ya se ha citado antes, es conveniente recordar que el *Diego Velázquez* era un cañonero con un desplazamiento de 200 toneladas, una eslora de algo más de 41 metros y un armamento compuesto por 2 cañones de tiro rápido de 57 mm y un 1 cañón revólver de 37 mm. El *Lince* era una de las seis pequeñas cañoneras de la clase Alerta, con 43 toneladas de desplazamiento, 21,33 metros de eslora y un armamento compuesto por un cañón de tiro rápido de 42 mm y una ametralladora.

Por su parte, el USS *Yankee* era un crucero auxiliar, conversión para las necesidades de la guerra de un buque de pasaje. Presentaba 6.325 toneladas de desplazamiento a plena carga, una eslora de 123,8 metros y un armamento compuesto por diez cañones de 127 mm, seis de tiro rápido de 57 mm y dos ametralladoras.

En el enfrentamiento, el *Diego Velázquez* fue alcanzado por la artillería del buque norteamericano, con el resultado de sufrir cuatro heridos en su dotación y daños en la zona de proa del cañonero. Esta acción recibió el nombre de combate de Cienfuegos.

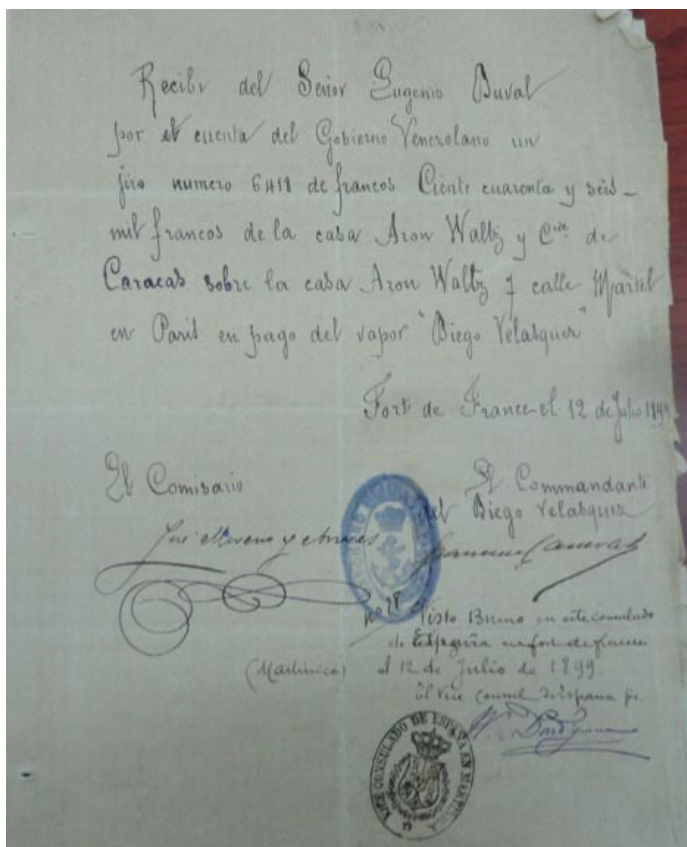
### *El documento*

El documento está firmado por el comandante del buque, Francisco Carreras, y por el comisario José Moreno, y tiene el sello del buque. Bajo estas firmas consta el visto bueno del vicecónsul de España en Fort de France (Martinica), cuya firma resulta ilegible, con el sello del viceconsulado de España en Martinica y la fecha del visto bueno, coincidente con la del recibo. También figura la anotación «Nº 28», que posiblemente se corresponda con el número del documento en el archivo del consulado.

Disponemos de algunos datos de los dos oficiales firmantes del documento. El teniente de navío de 1.<sup>a</sup> clase Francisco M. Carreras y Rodríguez era el comandante del cañonero. Nacido el 18 de octubre de 1855, ingresó en la Armada el 1 de julio de 1873. Su ascenso a teniente de navío de 1.<sup>a</sup> clase tuvo lugar el 21 de abril de 1897. Antes de asumir el mando del cañonero era segundo comandante del crucero *Conde de Venadito*, también destinado en Cuba.

José Moreno Andrés era contador de fragata en 1898. En el Estado General de la Armada de aquel año figura como destinado en Filipinas. Dado este último hecho, y que en la dotación del cañonero no consta ningún oficial del Cuerpo Administrativo de la Armada, cabe pensar que fue enviado específicamente a Fort de France (Martinica) para intervenir la operación de venta del cañonero o que estaba asignado a la escuadrilla Marengo.

Ninguno de los dos oficiales citados figura en el Estado General de la Armada de 1900.

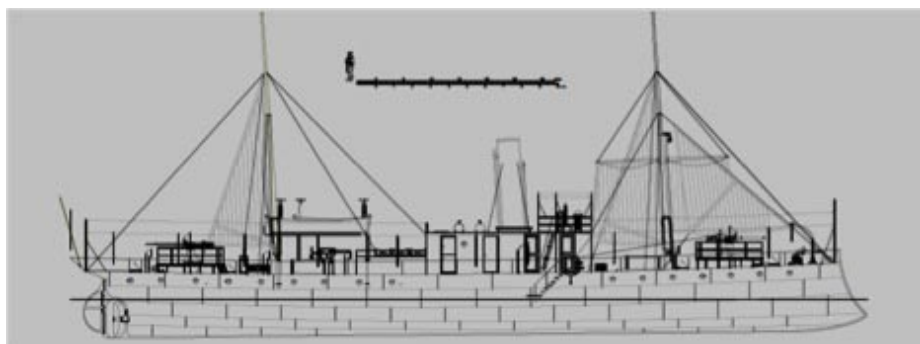


Reproducción del recibo de venta del cañonero *Diego Velázquez* (Foto: Ramón Rivero Blanco)

Dado que no ha sido posible identificar la firma del vicecónsul de España en Martinica, es casi imposible decir nada de él. En los Estados Generales de la Armada de 1898 y 1900 aparece como vicecónsul honorario en Fort de France Eugenio Dupré. El otro consulado existente en Martinica se encontraba en Saint Pierre de Martinique y ejercía el cargo de vicecónsul honorario Michel Berne. Los rasgos de la firma no parecen pertenecer a ninguno de los dos. Entendemos que ambos, por los apellidos, no eran ciudadanos españoles, circunstancia que solía ser habitual en los cónsules honorarios. En este caso, posiblemente eran de nacionalidad francesa.

### *En la Armada de Venezuela*

Una vez iniciada la Revolución Libertadora en diciembre de 1901, el Miranda participaría en misiones de bloqueo y patrullaje de costas, bombar-



Silueta por la banda de estribor del *Diego Velázquez/Miranda*. (Imagen: cortesía de Santiago Caro Gutiérrez)

deo de posiciones insurgentes, puesto de comando, transporte y desembarco de tropas y material de guerra.

Durante diciembre de 1901 patrulló junto con el *Restaurador* entre la isla de Margarita y el Paso de los Vientos, para tratar de interceptar y capturar al vapor revolucionario *Libertador* (ex-*Ban Righ*). En enero de 1902, junto con el General Crespo, bombardeó una posición revolucionaria en Boca de Uchire que había sido abastecida por el *Libertador*, poniendo en tierra sus trozos de desembarco y capturando todas las armas y pertrechos que habían recibido.

En marzo, el *Miranda* y el *Restaurador*, zarparon de La Guaira y transportaron a Cumaná y Carúpano tropas y pertrechos, reconocieron Irapa, Güiría y Yaguaraparo y regresaron a La Guaira, patrullando en búsqueda del *Libertador*. A mediados de marzo, el *Miranda* realiza diversas misiones de transporte de tropas y equipamientos: de La Guaira a Tucacas, de Aguide a Tucacas y de La Vela de Coro a Puerto Cabello.

A finales de marzo, integrando un grupo de tarea junto con el *Zumbador*, el 23 de Mayo y el mercante artillado *Fortuna*, persiguen al vapor revolucionario *Libertador* y lo alcanzan en aguas de Oriente; pero este, de mayor velocidad que los buques gubernamentales, logra huir y se refugia en Puerto España, Trinidad.

El 5 de mayo, integrando un grupo de tareas junto con el *General Crespo*, el *Zumbador* y cinco goletas, participó en la toma de Carúpano. El día 6 este grupo de tareas, ante un contraataque revolucionario, evacuó las tropas gubernamentales para Pampatar. El 7 de mayo bombardeó las posiciones revolucionarias en Carúpano.

Entre los días 27 y 30 de mayo, junto con un grupo de tareas conformado por el *Restaurador*, el *Bolívar* y el mercante *Ossun* con dos botes grandes remolcados, después de bombardear la línea de defensa de los insurgentes desembarcaron en Carúpano 2.600 soldados y seis piezas de artillería de montaña. El 28 desalojaron a los revolucionarios de sus posiciones en toda la ciudad y las montañas circundantes. El día 30, 1.600 soldados y la artillería se embarcaron rumbo a Cumaná, la cual tomaron el 10 de junio.



El 22 de agosto, operando con tres goletas, desembarcó en Carúpano una fuerza de 600 hombres que, tras una corta batalla, recapturan ese puerto, que había sido tomado nuevamente por los revolucionarios.

Entre diciembre de 1902 y marzo de 1903, durante el Bloqueo Tripartito a las costas de Venezuela, el *Miranda*, que había logrado eludir a los potentes buques de la fuerza de bloqueo anglo-italo-alemana, permaneció como la única unidad no capturada. Entre marzo y mayo de 1903, mientras se reparaban y dotaban el resto de las unidades, se convirtió en el buque insignia de la Armada venezolana y, operando con varios vapores mercantes y goletas, realizó múltiples misiones de patrullaje, reconocimiento y transporte de tropas y pertrechos.

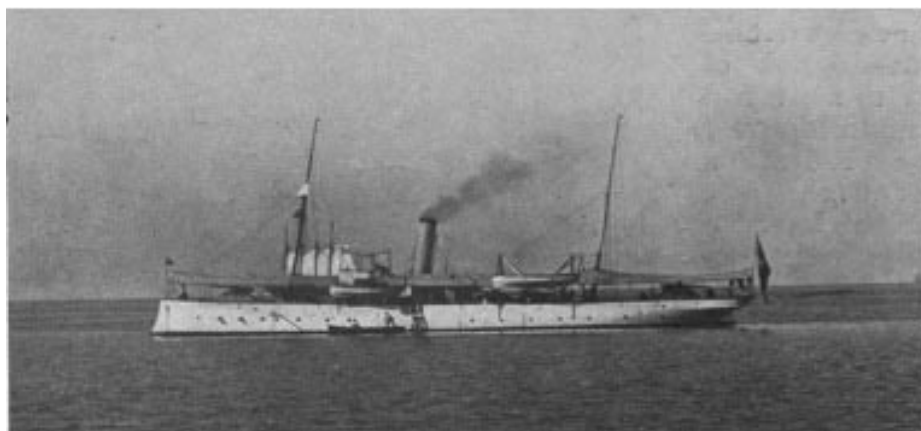
En julio, el *Miranda* fue uno de los buques integrantes de la fuerza expedicionaria para pacificar los Estados Orientales y Guayana, distinguiéndose en la toma de Soro y en todos los eventos donde participó.

El 20 de junio de 1903, el *Restaurador*, el *Bolívar* y el *Zamora* constituyen un grupo de tareas que transportó al jefe de la fuerza expedicionaria pacificadora de los Estados Orientales y Guayana, a su Estado Mayor y a una fuerza de desembarco constituida por unidades de infantería, de artillería de campaña y un tren de apoyo logístico.

El *Miranda* se incorporó a la Escuadra al amanecer del 29 en el puerto de Carúpano. Se le ordenó poner rumbo a Trinidad, tomar a bordo los prácticos para el franqueo de la barra del Orinoco y, hecho esto, pasar al golfo de Paria, manteniéndose a la capa hasta la arribada del buque insignia. Al alba del 1 de julio, el *Restaurador* llega al golfo de Paria, a la altura de Güiría, y avistó a la escuadra. Seguidamente hizo señales al *Miranda* para que se acercara a su costado y recibiera dos compañías de infantería, ordenando a su comandante que, a cualquier costa, lograra el desembarco de estas fuerzas en el Zoro, muy cercano a Güiría y ambos, con Irapa, en poder del enemigo. Media hora más tarde, la artillería del *Miranda* anunció la realización del desembarco, ordenado bajo el fuego enemigo, no sin sufrir grandes pérdidas.

El día 5 el *Restaurador*, seguido por el *Miranda*, hizo rumbo a la boca de Pedernales, entrando en el Orinoco. El día 10 se dispuso que el *Miranda* saliera en inspección sobre Ciudad Bolívar. En la madrugada del 12 regresaba el *Miranda*, cumplida su comisión, y se le ordenó aprovechar la oscuridad de la noche para forzar el paso entre Ciudad Bolívar y Soledad, a fin de que en esta tomara a bordo un conjunto de fuerzas y las cruzara al lado de Bolívar, lo que cumplió con éxito navegando bajo el fuego de las baterías enemigas y saliendo ileso sin contestar el ataque, conforme se había ordenado a su comandante.

En la noche del 18 se dispuso establecer el bloqueo de la Ciudad Bolívar y al *Miranda* le correspondió la zona comprendida desde la Playa Grande a la isla del Degredo, sobre la vía del Apure. En la madrugada del 19, el *Restaurador* franqueó la línea de combate para dar órdenes al *Miranda*, a fin de que, al amanecer, la acción de la escuadra fuese simultánea con la del ejército. Ese día, alrededor de las nueve de la mañana se ordenó al *Miranda* romper fuego sobre la pieza de artillería que el enemigo tenía en el Capitolio, el cual por su



El cañonero *Miranda* visto por la banda de babor. (Foto: archivo CN Ramón Rivero Núñez)

parte respondió con dos piezas colocadas en la Alameda. De esta manera se inició la batalla de Ciudad Bolívar. Al oscurecer, el *Miranda* y el *Restaurador*, el primero al norte y el segundo al sur, se ocuparon de la vigilancia del puerto, para evitar que el enemigo escapara aprovechando la noche.

Al amanecer del día 20, el *Bolívar* siguió río arriba a la par que avanzaba el batallón Cardona por tierra, tomando los atrincheramientos que tenía el enemigo en la Represa, la Aduana, el Resguardo y el Acueducto, desalojándolos de estas posiciones apoyados por la artillería del *Restaurador* y el *Miranda*. En la madrugada del 21 terminó esta batalla, que duró cincuenta y dos horas, con el saldo de un ejército completo prisionero de 2.000 hombres con armas, municiones y bagajes.

Es evidente que la participación de estos cañoneros españoles, el *Bolívar* y el *Miranda*, fue determinante para lograr con éxito y eficacia la toma de Ciudad Bolívar, bastión de la Revolución Libertadora, sellando de esta forma la pacificación de Venezuela después de un siglo XIX plagado de guerras civiles y revoluciones que mantuvieron al país en zozobra y ruina económica.

El resto de la larga vida del *Miranda* transcurrió en operaciones de defensa de la soberanía nacional, transporte de tropas y materiales y ejercicio de la autoridad marítima en tiempos de guerra y paz. Participó en despliegues ofensivos en el golfo de Venezuela y en el archipiélago de los Monjes, en los años de 1916, 1922, 1934 y 1944, ejerciendo el control de nuestros espacios marinos y la soberanía venezolana en todos sus territorios insulares.

El 19 de diciembre de 1931 fue llevado al Astillero Nacional para su total reconstrucción, concluyéndose esta exactamente un año después.

El día 28 de diciembre de 1935, en su último servicio a la dictadura del general Juan Vicente Gómez, el *Miranda* transportó 29 pasajeros, familiares y allegados del extinto general, que huían del país tras su muerte. La travesía

fue de Turiamo a Puerto Cabello, donde transbordarían a un vapor con destino a las Antillas Neerlandesas.

Fue finalmente dado de baja en el año de 1946 y desmantelado en abril de 1952.

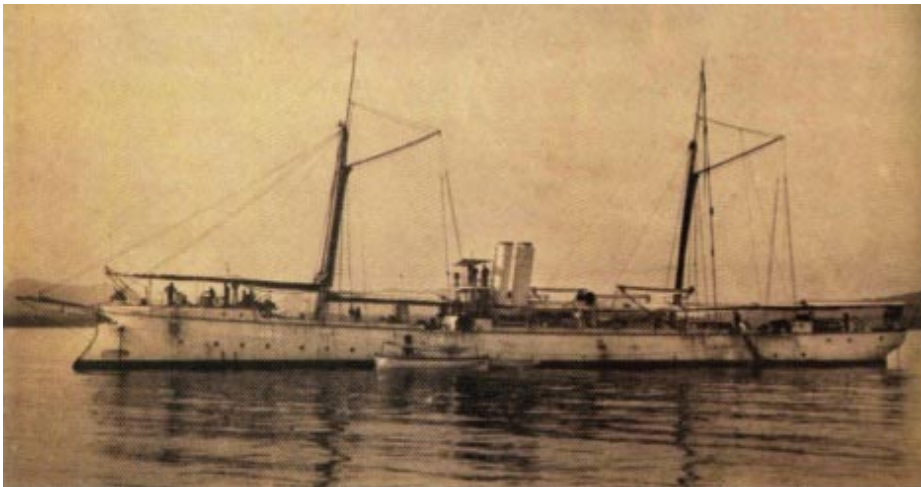
Como nota curiosa, es interesante hacer observar que el abuelo de uno de los autores fue comandante del *Miranda* a principios del siglo XX y que su padre ocupó el cargo de segundo maquinista en 1932. Este último, siendo superintendente del Instituto Autónomo Diques y Astilleros Nacionales, asumió la responsabilidad de su desguace.

### ***GalicialBolívar***

#### *En la Armada*

Formaba parte de una serie de seis cañoneros torpederos encargados dentro del programa naval de Rodríguez Arias de 1887. Todos ellos fueron construidos en astilleros españoles públicos y privados:

- arsenal de Cartagena (Murcia): *Temerario*;
- arsenal de La Carraca (Cádiz): *Nueva España* y *Martín Alonso Pinzón*;
- Vila y Compañía en La Graña, en la ría de Ferrol (Galicia): *Galicia*, *Marqués de Molins* y *Vicente Yáñez Pinzón*.



El cañonero-torpedero *Galicia* visto por la banda de babor. En la proa, poco por encima de la línea de flotación, puede verse la boca de uno de los tubos lanzatorpedos. (Foto: Archivo MDR Almirante de Castilla)

Los cañoneros torpederos eran un tipo de unidades con mayor velocidad y capacidad de combate que los cañoneros normales. Estas circunstancias hacían que este tipo de unidades fueran muy interesante para aquellos países con imperios coloniales extensos o cuya situación económica no les permitía disponer de unidades de mayor importancia. De los once buques que salieron de Cuba el 28 de diciembre de 1899, antes de que se cumpliera el plazo impuesto por los acuerdos con Estados Unidos, siete eran del tipo cañonero-torpedero y entre ellos se encontraba el *Galicia*.

Fue asignado en 1895 a las fuerzas navales del apostadero de Cuba, donde estuvo dedicado a tareas de vigilancia y a combatir partidas revolucionarias en zonas próximas a la costa. Al comenzar la guerra del 98 se encontraba en el puerto de Cienfuegos con averías en las máquinas, precisaba cambiar los tubos de sus calderas y no tuvo mayor participación en el conflicto.

### *El documento*

En el caso de este buque no ha sido posible disponer de una imagen de ningún documento relativo al proceso de venta. Sí existe un escrito de interés cuyo tamaño hace imposible su reproducción como imagen. Está incluido en el libro, referenciado en la bibliografía, *Leyes y Decretos de Venezuela XXIII*, (1900), publicado por la Imprenta Nacional de aquel país.

El tenor literal del documento es como sigue:

«Documentos referentes á la compra del Cañonero Galicia hecha por el Gobierno Nacional en setiembre del año 1899”.

Santo Escobar Ministro de Hacienda de los Estados Unidos de Venezuela, y el Excelentísimo señor Manuel Pastor y Bedoya, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de su Majestad Católica cerca del Gobierno de Venezuela, plenamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han convenido lo siguiente.

Primero. El Gobierno de España cede y traspasa al de Venezuela la propiedad del Cañonero-torpedero “Galicia” de la Armada Real Española, con todos sus enseres, maquinaria, armamento y parque comprendiendo los torpedos.

Segundo. El Gobierno de España entregará oportunamente al de Venezuela, los tubos de las calderas de proa, actualmente en construcción en el extranjero.

Tercero. La entrega del cañonero tendrá efecto en el puerto de La Guaira.

Cuarto. El precio de venta es el de cuatrocientos setenta y cinco mil bolívares oro (B 475.000) ó su equivalente en francos, cuyo pago tendrá lugar en un plazo máximo de seis meses á contar de la fecha de este convenio.

xúnico. En garantía de la expresada suma de cuatrocientos setenta y cinco mil bolívares oro, el Ministro de Hacienda, al acto de firmar este convenio, ha entregado al Excelentísimo Señor Don Manuel Pastor y Bedoya, la cantidad de un millón de bolívares (B 1.000.000) valor nominal en dos mil Títulos de á quinientos bolívares (B 500) cada uno, de la Emisión Especial con garantía de las Salinas de la República con cincuenta y cinco cupones adheridos desde el número 16 inclusive, hasta el número 79, cuya numeración consta en nota separada, bien entendido que tanto la suma por intereses mensuales de estos Títulos, como

premios y amortización que resulten de los sorteos que verifique el Banco de Venezuela, se irán acumulando en la Caja de la Legación de España y abonándose parcialmente a cuenta de la cantidad de cuatrocientos setenta y cinco mil bolívares ya mencionados.

Quinto. Si cumplidos los seis meses, el Gobierno de Venezuela no hubiese pagado ó terminado de pagar los cuatrocientos setenta y cinco mil bolívares oro, la Legación de España, podrá proceder á la enajenación de la cantidad necesaria del millón de Títulos de la Emisión Especial con garantía de las Salinas para reintegrar al Tesoro Español la cantidad que para esta fecha falte por pagar del precio aquí estipulado del Cañonero Galicia.

Sexto. Las partes contratantes se entenderán amistosamente respecto de la repatriación del personal del buque.

Hechos dos de un tenor á un solo efecto, en Caracas a cinco de septiembre de mil ochocientos noventa y nueve.

S. Escobar

M. Pastor y Bedoya».

Respecto a este convenio de venta, que realmente debemos calificar de contrato de compra-venta, hay varios aspectos que merecen ser comentados:

- Manuel Pastor y Bedoya fue un diplomático español que, entre otros destinos, ocupó puestos en las embajadas de España en Dinamarca, Perú y Venezuela;
- en el momento de firmarse el convenio entre España y Venezuela, Santos Escobar era ministro de Hacienda de aquella república suramericana, en el gobierno de Ignacio Andrade Troconis (desde el 20 de febrero de 1898 hasta el 23 de octubre de 1899);
- el *Galicia* seguía con los problemas de las calderas de proa. Estas eran de tipo locomotora y estaban destinadas a dotar al buque de su velocidad máxima, necesaria para poder utilizar el armamento torpedero. Las dos de popa, que estaban en buen estado, eran de tipo cilíndrico, adecuadas para tareas de patrulla a velocidad lenta;
- por otra parte, Venezuela retrasaba seis meses el pago del buque, posiblemente por su mala situación económica;
- como demuestra el añadido al punto cuarto del convenio, hay que resaltar la desconfianza de España en el cobro del precio estipulado por el buque. Las garantías presentadas por el gobierno de Venezuela, por lo menos sobre el papel, parecen elevadas. Las razones de esto son bastante claras. Venezuela padecía dificultades económicas como consecuencia de la bajada del precio del café, que en aquel momento suponía el 80 por 100 de las exportaciones del país. Por otra parte, también hay que considerar la inestabilidad política del país. El gobierno de Ignacio Andrade fue derrocado, aproximadamente, un mes después de la firma del convenio por un movimiento liderado por Cipriano Castro.

*En la Armada de Venezuela*

En la Armada de Venezuela el *Bolívar* fue clasificado como contratorpedero, siendo una de las primeras tareas realizadas trasladar a Barbados al general Ignacio Andrade. El buque fue adquirido durante su administración, en su huida de Venezuela. En el año 1900, el armamento del *Bolívar*, además de los tubos lanzatorpedos, estaba constituido por seis cañones de tiro rápido de 57 mm y una ametralladora de 25.

Durante la Revolución Libertadora de diciembre de 1901, participó en misiones de bloqueo y patrullaje de costas, bombardeo de posiciones insurgentes, puesto de comando, transporte y desembarco de tropas y material.

Entre los días 27 y 30 de mayo de 1902, un grupo de tareas conformado por el *Restaurador*, el *Bolívar*, el *Miranda* y el mercante *Ossun*, con dos botes grandes remolcados, desembarcaron en Carúpano 2.600 soldados y seis piezas de artillería de montaña, después de bombardear la línea de defensa de los insurgentes en el puerto. El 28 desalojaron a los revolucionarios de sus posiciones en toda la ciudad y las montañas circundantes. El día 30, 1.600 soldados y la artillería se embarcaron rumbo a Cumaná, la cual tomaron el siguiente 10 de junio.

En junio, el *Bolívar* capturó, al norte de río Caribe, una balandra y en el golfo de Paria, una lancha de vapor, que desde Granada y Trinidad transportaban pertrechos a los revolucionarios.

Entre el 20 y 22 de agosto, un grupo de tarea conformado por el *Restaurador*, el *Bolívar* y los vapores mercantes armados *Socorro*, *Masparro* y *Caura*, junto con la goleta artillada *Rosa Elena*, bombardeó Ciudad Bolívar después de que los revolucionarios no aceptaran rendirse. La mayoría de los disparos se perdieron y no causaron daños de importancia a las fortificaciones y principales edificaciones. El grupo de tareas se retiró al no alcanzar su objetivo y salió del río Orinoco hacia Trinidad y La Guaira.

En plenas operaciones contra los revolucionarios de la Libertadora comienza el Bloqueo Tripartito a las costas venezolanas de 1902-1903 por parte de Inglaterra, Alemania e Italia. El 9 de diciembre de 1902, el *Bolívar* fue capturado por el crucero *Charybdis* y el cañonero *Alert*, ambos buques británicos, mientras estaba fondeado en Puerto España, Trinidad. Otros tres buques venezolanos fueron capturados y dos echados a pique. Las unidades capturadas fueron devueltas el 5 de marzo de 1903 en un estado deplorable:

«Y no sólo fueron maltratados hasta el punto de hacerlos por el momento inservibles, sino que también fueron desposeídos de casi todos los enseres, mobiliario, planos, útiles, herramientas y demás efectos indispensables para los distintos departamentos y maniobras...»

En el caso del *Bolívar*, la máquina fue despojada de varias piezas y las bombas sufrieron daños, los tubos de las calderas fueron severamente dañados, los cañones oxidados y sin elementos de puntería, algunas de las planchas de la obra viva deterioradas y desaparecieron herramientas, útiles, etc. Los



Cañonero-torpedero Bolívar. (Foto: archivo CN Ramón Rivero Núñez)

buques fueron sometidos a un intenso proceso de reparaciones y dotación de armamento, municiones, equipo y material y finalmente el *Bolívar* fue reincorporado al servicio activo el 12 de mayo del mismo año.

El 20 de junio de 1903 el *Restaurador*, el *Bolívar* y el *Zamora* constituyeron un grupo de tareas cuya nave capitana transporta al general Juan Vicente Gómez, jefe de la fuerza expedicionaria pacificadora de los Estados Orientales y Guayana, a su estado mayor, y a una fuerza de desembarco que estaba constituida por dos divisiones de infantería, un cuerpo de artillería de campaña y un tren de apoyo Logístico. Esta fuerza zarpó el 27 de junio recalcando al amanecer del 29 de junio en Carúpano, donde el *Bolívar* remolcaba tres goletas mercantes que transportaban tropas.

El 1 de julio, el *Bolívar* envió las fuerzas de desembarco que transportaba a ocupar Güiría, luego se dirigió a cargar carbón en Puerto España, y seguidamente zarpó para Barrancas, donde el día 10 se reunió con el resto del grupo de tarea conformado por el *Restaurador*, el *Miranda* y el *Zamora* y zarparon hacia Ciudad Bolívar.

Al mediodía del 13, ya fondeados los buques de la escuadra frente a Ciudad Bolívar, el jefe expedicionario dio la orden de establecer el bloqueo fluvial de la ciudad, le tocó al *Bolívar* desde Soledad hasta los Manguitos. El jefe del ejército expedicionario había establecido una línea de batalla sobre la ciudad, que la encerraba en forma semicircular. La noche del 17 el comandante de la escuadra, para intensificar el bloqueo, hizo funcionar durante todo el periodo de oscuridad los focos eléctricos del *Restaurador* y el *Bolívar*.

El 19 a las 4 de la madrugada, dos lanchas del *Bolívar*, con quince infantes de marina se acercaron cautelosamente, a tiro de pistola, al lugar llamado Punta de Mateo, donde el enemigo tenía su primera trinchera de la margen del Orinoco. Una vez en esa posición, el *Bolívar* abrió fuego sobre la misma, con metralla, con todos sus cañones, sorprendiendo e infundiendo el pánico a los enemigos allí apostados, momento preciso que aprovecharon los infantes de marina, para adueñarse de la posición hasta nueva orden. Con quince hombres

más de infantería de marina y con los que ya habían tomado Punta de Mateo se avanzó hasta los Molinos, donde el enemigo tenía su segunda trinchera que abandonó, siendo ocupada también. El *Bolívar* se situó frente a los Molinos para proteger la posición.

A las 4 pm el *Bolívar*, procedió a destruir la Represa, desalojando la tercera trinchera que el enemigo tenía sobre la misma, hasta ese momento inexpugnable, por contar para su defensa con el río que la separaba de las posiciones que ocupaba el batallón Cardona.

El día 20, una vez destruida la Represa y ocupada por el batallón *Cardona*, el *Bolívar* siguió río arriba, apoyando con su artillería al mencionado batallón en dirección a los atrincheramientos sucesivos que el enemigo tenía en la Aduana, el Resguardo y el Acueducto, para que en combinación con el *Restaurador* y el *Miranda* desalojara esas fuertes posiciones.

En la madrugada del 21 terminó esta batalla que duró 52 horas con el saldo de un ejército completo prisionero de dos mil hombres con armas municiones y bagajes. El día 27 se reembarco la fuerza expedicionaria y se hizo rumbo a La Guaira, recalando en diversos puntos del Oriente de la República donde recibió los vítores de estos pueblos fondeando finalmente en el destino, el día 3 de agosto, siendo recibida por el general Cipriano Castro.

Con el país pacificado, el *Bolívar* navegaría unos años más hasta que en 1907 entró en el Astillero para no volver a salir. En 1910 se abandona la idea de reconstruirlo a pesar de que se habían adquirido dos calderas nuevas en Inglaterra, siendo seguidamente retirado y desmantelado. Se planeó utilizar sus máquinas en la construcción de dos “cruceros” idénticos de unos 45 metros de eslora. Su artillería se distribuyó entre diversos buques, los tubos lanza torpedos fueron montados en tierra, en las instalaciones del Astillero, formándose así un Centro de Adiestramiento y Lanzamiento de Torpedos.

### *Isla de Cuba/Mariscal Sucre*

#### *En la Armada*

Para la Armada se construyeron tres cruceros de esta clase: el *Isla de Cuba* y el *Isla de Luzón*, por W. G. Armstrong, Mitchell & Co. (Elswick, Reino Unido) y, con algunas diferencias en sus características, el *Marqués de la Ensenada*, en el arsenal de La Carraca (Cádiz, España).

Al poco tiempo de su entrega a la Armada, en 1887, fue enviado a Santa Cruz de Mar Pequeña (Ifni) para combatir la piratería. En 1888 fue adscrito a la Escuadra de Instrucción, estando presente con ella en la inauguración de la Exposición Universal de Barcelona de aquel año. En 1889, y ante la crisis con Marruecos, estuvo realizando tareas de patrulla en la costa mediterránea marroquí. Remolcó, en el año 1893, a la nao *Santa María* hasta La Habana. En el mismo año estuvo en Guinea Ecuatorial, en la guerra de Melilla (cabo Tres Forcas y cabo de Agua) y transportó de Casablanca a Cádiz la indemnización.





El crucero protegido *Isla de Cuba*, en un puerto inglés, poco después de su entrega a la Armada. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

zación pagada por Marruecos por el citado conflicto. También hay que destacar que en 1895 fue uno de los buques que tomó parte en la búsqueda del crucero *Reina Regente*, desaparecido en la travesía entre Tánger y Cádiz.

Ante el cariz de la revolución tagala en Filipinas, y atendiendo a las peticiones por parte del contralmirante Montojo de más y mejores unidades, en 1896 fue asignado a las fuerzas destinadas en aquel archipiélago del Pacífico. Realizó el viaje desde España hasta la bahía de Manila conjuntamente con su gemelo el *Isla de Luzón*. Esta pareja de buques posiblemente fueran las unidades más interesantes de la escuadra de Montojo.

Tras recibir daños en la primera parte del combate de Cavite el *Isla de Cuba* fue hundido por su dotación en aguas someras sobresaliendo cubierta y superestructuras del agua. Al reiniciarse el ataque de los buques del comodoro Dewey recibió nuevamente fuego artillero sufriendo nuevos daños.

La clasificación de crucero protegido era a todas luces excesiva. No pasaba de ser un cañonero-torpedero dotado de una cubierta protectora, de buen diseño, construcción y calidad militar.

### *En la Marina estadounidense*

Tras el combate de Cavite el buque fue rebotado por la Armada norteamericana y remolcado hasta Hong Kong, donde fue reparado en el astillero Hong Kong and Whampoa Dock y quedó operativo como cañonero en la Marina estadounidense el 11 de abril de 1900.

En Filipinas, estuvo asignado a la *Asiatic Station*. Entre el 17 de noviembre y el 8 de diciembre de 1900 transportó un batallón para apoyar a las fuer-



El cañonero USS *Isla de Cuba* en el arsenal de Portsmouth. (Foto: Marina norteamericana)

zas que ocupaban Ormoc (isla de Leyte) y que se encontraban en combate con los insurrectos filipinos. Con su gemelo estuvo patrullando las aguas de las islas del sur de Filipinas, manteniendo el bloqueo de Samar e impidiendo la entrada de armas. También realizó levantamientos hidrográficos en la ensenada de Ormoc y en la bahía de Parasan, en la isla de igual nombre perteneciente al subarchipiélago de Samar.

Abandonó las Filipinas el 4 de marzo de 1904 partiendo desde Cebú hacia la costa este de Estados Unidos donde, en el astillero de Portsmouth (New Hampshire), entró en un proceso de modernización del que surgió con su silueta modificada con dos chimeneas.

El 21 de marzo de 1907 fue alquilado por la Marina norteamericana a la Milicia Naval de Maryland, que lo utilizó como unidad de entrenamiento de sus miembros con base en el puerto de Baltimore.

En la Armada estadounidense su armamento estuvo formado por cuatro cañones de 101,6 mm, cuatro de 57 mm y tres tubos lanzatorpedos. En 1910 fue rearmado con seis cañones de 76,2 mm y cuatro de 57.

### *El documento*

Dado que el *Isla de Cuba* fue capturado por la Marina norteamericana e incorporado a la misma, la documentación que aportamos es referente a la transmisión de la propiedad entre los dos países americanos.



Certificación de la Marina estadounidense de la compra del USS Isla de Cuba por la República de Venezuela. (Foto; Ramón Rivero Blanco)

El primero de los documentos es una certificación del Departamento de Marina, fechada el 24 de junio de 1912, en la que se reconoce la venta del USS *Isla de Cuba* a la República de Venezuela y el abono por esta de la cantidad de 57.268 dólares. Por considerarlo el más interesante es el documento que reproducimos.

Disponemos de otros dos documentos de interés que preferimos resumir a reproducir fotográficamente. El primero es un recibo de departamento de Marina (US Navy), fechado el 24 de junio de 1912, en el que reconoce la recepción de la cantidad de 25.732 dólares como depósito a cuenta de las reparaciones y puesta a punto del buque en el arsenal de Charleston (Carolina del Sur).

El tercer documento es una carta, con fecha 23 de julio de 1912, enviada por la embajada de Venezuela en Estados Unidos y dirigida al ministro interino de Guerra y Marina, en la que se comunica haber realizado un pago de 5.936,5 dólares como abono de la compra de municiones para la artillería que dotaba al buque. En este documento también se comunican cambios en el mando previsto para el cañonero, por enfermedad del oficial que estaba previsto, de apellido Sandoz, proponiendo el nombramiento del teniente de navío A. W. Pressey, de nacionalidad norteamericana.

El *Mariscal Sucre* fue sede de la Escuela Naval venezolana en tres épocas distintas:

- desde el 15 de mayo de 1914 hasta el 30 de junio de 1917, cuando fue transferida la institución a los buques: el crucero *General Salom* y el transporte *Zamora*;
- entre el 27 de septiembre de 1917 y el 5 de enero de 1918, tras pasar el *Zamora* a astillero para labores de mantenimiento;
- del 9 de marzo de 1922 hasta el 21 de mayo de 1923, cuando se volvió a ocuparse de estas tareas el *General Salom*.

El buque también intervino en tareas científicas. Así, en febrero de 1916 transportó a Tucacas (estado de Falcón) a una comisión científica venezolano-argentina para llevar a cabo estudios astronómicos y realizar fotografías de un eclipse total de sol.

En el año 1917, el *Sucre* fue sede de dos importantes instituciones. Cuando se entregó a Venezuela, el *Mariscal Sucre* disponía de un equipo de telegrafía



Cañonero *Mariscal Sucre*, de la Marina de Venezuela, en el año 1918. Anteriormente sirvió en la Armada española y en la Marina norteamericana con el nombre de *Isla de Cuba*. (Foto: archivo CN Ramón Rivero Núñez)

sin hilos (TSH). Por esta razón, basado en Puerto Cabello, desde el 27 de Junio de 1917 acogió la Escuela de Radiotelegrafía, compartida por el Ejército y la Armada. El 31 de diciembre del mismo año se le asignó ser base de las oficinas de la Inspectoría General de la Armada Nacional.

El 17 de enero de 1929 la ciudad de Cumaná sufrió un fuerte terremoto y el *Mariscal Sucre* fue enviado para dar apoyo a los afectados, manteniéndose en estas tareas hasta mediados del mes de febrero.

Como operación militar hay que destacar que, el 11 de agosto de 1929, se desplazó a la zona de Cumaná para capturar al vapor *Falke*, empleado en un intento de golpe de estado contra el gobierno del general Gómez. El vapor había sido utilizado para desembarcar alrededor de doscientos hombres armados y pertrechos que debían ocupar la ciudad.

El 28 de mayo de 1938, el *Mariscal Sucre* comenzó su última misión de adiestramiento, con una duración aproximada de un mes, incluyendo formación teórico-práctica en temas como artillería, máquinas, señales y navegación.

En noviembre de 1938 se realizaron dos inspecciones detalladas del estado del buque, la primera en La Guaira, y la segunda en el arsenal de Puerto Cabello. A la vista de los resultados, el *Sucre* se encontraba en malas condiciones generales, se decidió su retirada del servicio operativo y su conversión en pontón, aprovechando el casco y las máquinas auxiliares que todavía se encontraban en un estado aceptable. Al buque se le retiró el armamento, se desmantelaron los palos y se adecuó el interior como sollados y pañoses.

El 11 de Junio de 1940, el *General Salom* remolcó al *Mariscal Sucre*, transformado en pontón en el Arsenal de Puerto Cabello, hasta el archipiélago

de Las Aves. Eran los días de la segunda guerra mundial, los submarinos alemanes eran una amenaza y había que mantener la soberanía sobre aquellos territorios.

El 16 de septiembre de 1942 el *Mariscal Sucre* fue nuevamente remolcado hasta el Arsenal de Puerto Cabello para limpieza de fondos y tareas de acondicionamiento. Terminadas estas labores fue remolcado hasta la isla de La Orchila para servir de sede del destacamento de Infantería de Marina de guarnición. En 1945 tuvo un nuevo proceso de reparaciones en Puerto Cabello, tras el cual volvió a su fondeo insular hasta el año 1948.

Su final fue triste, hundido el 22 de julio de 1948, en la zona del archipiélago de Los Roques, como blanco de ejercicios de tiro de buques de la Armada de Venezuela y de aviones de bombarderos del ejército del aire.

### **Deshaciendo el entuerto del *Filipinas/Zamora***

Desde hace muchos años, en la historiografía naval española se viene sosteniendo que el cañonero-torpedero *Filipinas* fue vendido en 1899 a la Armada Nacional de Venezuela, donde fue utilizado como transporte con el nombre de *Zamora*. Estamos en condiciones de demostrar lo erróneo de esta afirmación.

Como primer paso hay que aclarar que estamos hablando del segundo buque de este nombre del que dispuso la Armada. El primero se construyó por Hong Kong and Whampoa Dock en la colonia inglesa de la costa de China. Ante su mal resultado, y con poco tiempo de servicio en la Armada, se vendió en 1891 a la Marina de Siam, la actual Tailandia, donde fue rebautizado como *Makut Rajakumarn*.

Con respecto al segundo *Filipinas*, el construido en Cádiz, de acuerdo con los datos consultados el origen de esta afirmación falsa parece estar en el anuario naval *Jane's* que publicó la información en una de sus ediciones de la primera veintena del siglo XX. A partir de ahí los datos se han ido copiando sin que nadie se molestara en comprobarla.

Algunos autores españoles solo señalan que fue vendido en Fort de France (Martinica) en 1899, ante la imposibilidad de que cruzara el océano Atlántico para volver a la Península. Son más acertadas las palabras de Alfredo Aguilera, quien en su reconocido libro *Buques de guerra españoles, 1885-1971*, habla de «la absoluta incapacidad de sus calderas y máquinas, quedando arrinconado cuando luego transcurriría la guerra con los americanos del Norte». En la obra citada, un poco más adelante este autor escribe: «Firmada la paz, también como era de esperar, se le volvió a remolcar hasta la Martinica, donde se vendió por lo poco que por él quisieron pagar».

Por otra parte, el buque figura en la relación de unidades llegadas en 1899 a Fort de France (Martinica) para posteriormente ser convoyadas hasta España. En el artículo publicado por «J de S» en la *Revista General de Marina* se afirma que quedó descartado para realizar la travesía del océano Atlántico,



El cañonero torpedero *Filipinas* en un cuadro de Ildefonso Sanz y Doménech existente en el Museo Naval de Madrid. (Foto: Biblioteca Digital de Defensa)

indicando literalmente que «el *Filipinas* (imposibilitado de movimientos propios desde antes de su salida de La Habana) por la falta de consolidación en su casco resentido gravemente en el tercio de popa durante el último viaje realizado á remolque del *Patriota*».

El *Zamora* era un buque de transporte costero de carga y pasaje, con dos puentes y casco formado por planchas de hierro sobre cuadernas del mismo material, todo ello unido mediante remachas, como era habitual en la época. Con la propulsión formada por una caldera, una máquina y una hélice podía alcanzar una velocidad de 12 nudos. Inicialmente dispuso de un aparejo auxiliar de tres palos, arbolado como goleta.

Fue construido por Barclay, Curle & Co., de Glasgow, en sus instalaciones de Stobcross en el río Clyde. La misma empresa construyó el sistema propulsivo. Su propietario original fue la sociedad inglesa The Carron Company, bien conocida por sus fundiciones de hierro y como constructora de artillería. Perteneció a la matrícula de Grangemouth (Escocia, Reino Unido). Su nombre original fue *Derwent*.

El *Zamora* y otra unidad denominada *General Crespo*, fueron adquiridos por el funcionario venezolano doctor Claudio Bruzual Serra, comisionado para la ocasión como embajador, a través de un contrato firmado con el ciudadano inglés J. A. Andrews, en la ciudad de Berlín, en agosto de 1896. El *General Crespo* fue anteriormente el yate *Gladwind* de bandera inglesa y 142 toneladas.

Cuando el 21 de diciembre de 1896 el *Zamora* causó alta en la Marina de Guerra de Venezuela, era la mayor unidad de aquella fuerza naval. Podía transportar entre 200 y 1.000 hombres, según las distancias, y estaba armado



Una de las pocas imágenes existentes del transporte *Zamora*, de la Armada de Venezuela.  
(Foto: archivo CN Ramón Rivero Núñez)

con un cañón Krupp de tiro rápido de 37 mm y una ametralladora de 7 mm del mismo fabricante. Se pagaron por él 5.500 libras esterlinas y aproximadamente otras mil por su armamento.

Por si quedaran dudas las fechas evidencian que no pueden ser el mismo buque. El *Filipinas* llegó a Fort de France en 1899 y el *Zamora* a había sido adquirido por la Armada de Venezuela tres años antes, en 1896.

En lo referente a la silueta se puede observar la diferencia de las superestructuras y sobre todo de las formas de la proa y la popa. También es interesante comprobar la posición de la chimenea que indica que en el *Zamora* las máquinas estaban situadas más a popa.

En la Colección Legislativa de la Armada de 1899, y con fecha 1 de julio, figura la baja en la lista de buques de la Armada del cañonero-torpedero *Filipinas* sin indicar el motivo de la misma. No existe ninguna otra disposición relativa a este buque o a su venta.

Para abundar más en el tema la lista del Lloyds correspondiente a 1896-97 figura que el vapor *Darwent* fue adquirido por el gobierno de Venezuela y rebautizado como *Zamora*.

De acuerdo con lo que se ha descrito anteriormente, y con lo que se puede ver en la Tabla 2, las características del *Zamora* eran completamente distintas de las del *Filipinas*.

Tabla 2.- CARACTERÍSTICAS DEL FILIPINAS Y EL ZAMORA

	<i>Zamora</i>	<i>Filipinas</i>
Año construcción	1874	1891
Desplazamiento	598 TRB, 307 TRN	750 t
Eslora	59,04 m	71 m
Manga	8,53 m	8,25 m
Calado	4,85 m	3,75 m
Calderas	1	4, tipo locomotora
Máquinas	1, de dos cilindros tipo Compound	2, triple expansión
Hélices	1	2
Potencia	127 CV (n)	2.500 CV (i)

A la vista de todo lo expuesto afirmamos con absoluta rotundidad que el *Filipinas* nunca fue adquirido por la Armada Nacional de Venezuela y que no tiene relación alguna con el transporte *Zamora* de esa fuerza naval.

En lo relativo al final del buque, Jesús Gargallo, en su página web sobre Astilleros de Cádiz, empresa sucesora de la que construyó el cañonero-torpedero *Filipinas*, afirma que fue achatarrado en Martinica en el año 1900. A la vista de todos los datos sobre el estado del buque, y considerando la especialización de esta fuente en internet, damos por válido el dato.

## Epílogo y conclusiones

La adquisición del *Miranda* (*Diego Velázquez*) y el *Bolívar* (*Galicia*) supuso para la Armada Nacional de Venezuela un cambio muy importante. Hasta ese momento sus unidades propulsadas a vapor eran buques mercantes a los que se les instalaba armamento artillero tras su adquisición. Los tres buques estudiados en este trabajo implicaron un impulso para la marina de Venezuela.

También hay que resaltar que en el momento de la adquisición del *Bolívar* (*Galicia*) esta unidad disponía de s dos tubos lanzatorpedos, lo que significó una absoluta novedad en la marina venezolana. Trece años más tarde, cuando se adquirió el *Mariscal Sucre* (*Isla de Cuba*) la US Navy ya le había desmontado el armamento torpedero.

En la tabla 3 se muestran las fechas más relevantes de la vida operativa de las tres unidades que empezaron perteneciendo a la Armada y acabaron en la Armada Nacional de Venezuela. En relación con esta tabla es obligado realizar dos aclaraciones:



- Respecto a las fechas de alta se indican las de las Reales Ordenes (España) o Resoluciones (Venezuela) de alta en las respectivas fuerzas navales.
- Las fechas de baja en la lista oficial de buques de la Armada eran un mero acto administrativo que en muchas ocasiones no coincidía con la fecha real. De muchos de los buques que causaron baja por la Guerra del 98 no se publicó la baja, como es el caso del Isla de Cuba.

Tabla 3.- FECHAS RELEVANTES DE LOS TRES BUQUES

Fechas	<i>Diego Velázquez/Miranda</i>	<i>Galicia/Bolívar</i>	<i>Isla de Cuba/Mariscal Sucre</i>
Puesta de quilla	24 julio 1895	13 julio 1889	25 febrero 1886
Botadura	7 septiembre 1895	19 agosto 1891	11 diciembre 1886
Alta Armada	1895	12 junio de 1894	22 septiembre 1887
Baja Armada	17 julio 1899	6 septiembre 1899	1 mayo 1898
Alta Marina EEUU.	–	–	11 abril 1900
Alta Maryland Navy Militia	–	–	21 marzo 1907
Baja Maryland Navy Militia	–	–	1912
Baja Marina EEUU.	–	–	2 abril 1912
Alta Marina de Venezuela	7 agosto 1899	13 septiembre 1899	12 septiembre 1912
Alta Marina EEUU.	1946. Desguazado en 1952	1910	22 julio 1948 (pontón desde 1938)

### Fuentes

Archivos y bibliotecas  
 Archivo del Museo Naval (España)  
 Archivo Histórico Nacional (España)  
 Archivo MdR Almirante de Castilla (España)  
 Archivo General de la Nación, Archivos del Ministerio de Guerra y Marina (Venezuela)  
 Biblioteca Central de Marina (España)  
 Biblioteca Virtual de Defensa (España)  
 Hemeroteca Nacional de Venezuela.

### Bibliografía

ACADEMIA DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES: *Leyes y Decretos de Venezuela*. Tomo XXIII. 1900, Imprenta Nacional, Caracas, 1903.

- AGUILERA GARCÍA, Alfredo, y ELÍAS, Vicente: *Buques de guerra españoles, 1885-1971*, Editorial San Martín, 1972.
- ÁLVAREZ LAITA, Francisco Javier, y MEDINA ARNAIZ, María Luisa: *Historias de la Armada en Filipinas*, Fondo Editorial Ingenieros Navales, Madrid, Publicación prevista en 2019.
- BLANCO, Félix, y RIVERO BLANCO, Ramón: *Crucero Isla de Cuba al servicio de la Armada de tres países, 1887-1948*, Createspace Independent Publications, Caracas, 2014.
- BLANCO CARRERO, Edgar; BRACHO PALMA, Jairo; CHACÓN HERNÁNDEZ, Julio, y RIVERO BLANCO, Ramón: *Historia de la Marina de Guerra de inicios del siglo XX. Legado del capitán de corbeta Ramón Díaz*, Rivero Blanco Editores, Caracas), 2013.
- BRACHO PALMA, Jairo: *Hombres de hierro*, Armada Bolivariana, Caracas, 2012.
- BUDIÑO CARLÉS, José Manuel; FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro, y MOSQUERA GÓMEZ, José María: *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*, Instituto de Historia y Cultura Naval y Fundación Alvargonzález, Gijón, 2014.
- CAMPANERA I ROVIRA, Albert: *Los cruceros españoles. Crónica versus Historia, 1875-1975*, Real del Catorce Editores, S.L., Madrid, 2014.
- CARO GUTIÉRREZ, Santiago: *Los escoceses de la Armada. Los cañoneros de Glasgow*, edición del autor, Utrera, Sevilla (España), 2018.
- COELLO LILLO, Juan Luis, y RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Buques de la Armada española a través de la fotografía (1849-1900)*, Agualarga Editores, Madrid, 2001.
- FERNÁNDEZ SANTANDER, Carlos: *El crucero en la Armada española*, Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S.A., Madrid, 1993.
- GARCÍA-PARREÑO Y KADEN, Jorge: *Las armas navales españolas*, Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S.A. Madrid (España). 1982.
- IRWIN, Domingo, y MICETT, Ingrid: *Caudillos militares y poder. Una historia del pretorianismo en Venezuela*, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas, 2008.
- JIMÉNEZ LÓPEZ, Hadelis: *La Armada de Venezuela, 1830-1975*, Armada de la República Bolivariana de Venezuela, Litografía Tecnocolor, Caracas, 2001.
- : *Comandantes generales de la Armada, 1811- 2007*, Armada de la República Bolivariana de Venezuela, Litografía Tecnocolor, Caracas (Venezuela), 2007.
- LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING: *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping 1896-97*, Londres, 1897.
- MARINO BLANCO, Tomás: *Buques de la Armada venezolana, 1901-1950*, Ministerio de la Defensa, Litografía Tecnocolor, Caracas, 2006.
- MINISTERIO DE MARINA: *Estado General de la Armada*, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1896.
- MINISTERIO DE MARINA Y GUERRA: *Memoria del Ministerio de Guerra y Marina*, Caracas, años 1896-1912.
- OJEDA LOVERA, Denis: *La planta insolente*, Armada de la República Bolivariana de Venezuela, Litografía Tecnocolor, 2002.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA: *Código de la Marina de Guerra de los Estados Unidos de Venezuela*, edición oficial, Imprenta Bolívar, Caracas, 1903.
- RUESGA HERREROS, Valentín: *BUQUES DE GUERRA ESPAÑOLES. EL SIGLO XIX. DESDE EL VAPOR*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2017.
- VARGAS, Francisco Alejandro: *Historia crítica y razonada de la Escuela Naval de Venezuela*, Caracas, 1963.

## Artículos

- ÁLVAREZ LAITA, Francisco Javier: «Contrato para la construcción de los cañoneros de la clase Almendares», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 144, Madrid, 2019.
- : «La repatriación a España de buques destinados en Cuba tras la Guerra del 98», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL* (pendiente de publicación), Madrid, 2019.
- CARRANZA Y REGUERA, Juan: «13 de junio de 1898», *REVISTA GENERAL DE MARINA*, t. XLIV, Depósito Hidrográfico, Ministerio de Marina, Madrid, 1899.

*BUQUES DE LA ARMADA EN LA MARINA DE VENEZUELA TRAS LA GUERRA DEL 98*

S., J de: «Repatriación de la Escuadra de las Antillas», REVISTA GENERAL DE MARINA, t. XLIV, Depósito Hidrográfico, Ministerio de Marina, Madrid, 1899.

Diario *El Universal*, 1908-1911

*Revista Militar y Naval*, Caracas, Imprenta El Cojo, núms. 1-27, Puerto Cabello (Venezuela), 1906-1908.

*Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas*, núm. 22, Litografía y Tipografía del Comercio, enero y octubre de 1912.

**Internet**

GARGALLO, Jesús: *astilleroscadiz.buques.org.*, página web dedicada específicamente a astilleros de Cádiz y a sus empresas antecesoras, así como a sus construcciones. Consultada en junio de 2019.