



CAPÍTULO II

LA ARMADA DE COLOMBIA DEL SIGLO XIX A LA GUERRA DEL PERÚ¹

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602465.02>

HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ*
NORBERTO PORRAS GALINDO**

Resumen

Durante la Gran Colombia se tuvo la necesidad de recurrir a los corsarios para conformar una marina de guerra. En el siglo XIX, debido a las diferentes guerras y conflictos, el desorden administrativo y el constante déficit fiscal en la construcción del Estado, el mar no fue una prioridad en un país con costas y espacios en dos mares. Las constituciones políticas implementadas en la república no contemplaban una Armada formalmente organizada. Tampoco se aprendió de los errores del siglo XIX y de diferentes humillaciones al honor nacional por falta de una marina de guerra, por lo que la guerra con el Perú, por el trapecio Amazónico, tomó al país por sorpresa y una vez más sin una marina debidamente conformada y operativa. Como efecto estratégico de dicho conflicto, resurgió de la Armada de Colombia que hasta el presente protege el azul de la bandera.

Palabras clave: Amazonas, Colombia, conflicto, marina de guerra, Perú.

Introducción

Como país nos asomamos al mar desde las luchas por la independencia. De la nada se tuvo que implementar una marina de guerra, cuando la estrategia consistía en mantener los puertos abiertos para el avituallamiento y suministros para el Ejército Libertador y disputarle a la Armada

¹ Capítulo de libro resultado del proyecto de investigación “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - II Fase”, del grupo de investigación “Masa Crítica”, de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, categorizado A1 por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (MinCiencias) y registrado con el código COL0123247. Los puntos de vista y los resultados de este capítulo pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente los de las instituciones participantes.

* **Capitán de Navío (R).** Magíster en Relaciones y Negocios Internacionales de la Universidad Militar Nueva Granada. Especialista en Administración Financiera de la Universidad Escuela de Administración de Negocios (EAN). Ingeniero Naval Electrónico y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Docente e Investigador en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Contacto: mauricio.rodriguez@esdeg.edu.co - mauriciorodriguez22@gmail.com

** **Mayor de Infantería de Marina.** Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra. Ingeniero electrónico de la Universidad INCA de Colombia. Especialista en Defensa y Seguridad Marítima de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Contacto: porrasn@esdegue.edu.co





española el control de las líneas de comunicaciones marítimas entre las diferentes posiciones vitales para la causa de emancipación patriota.

Luego del estratégico triunfo de la batalla naval del lago de Maracaibo, el 24 de julio de 1823, que consolidó la independencia de Colombia, por vicisitudes económicas y políticas, se suprimió en 1826 la victoriosa marina de guerra patriota, relegándola a unas pocas unidades y sus tripulaciones en licencia temporal que a la postre se convirtió en permanente retiro del servicio.

Para el desarrollo del presente capítulo se tendrán en cuenta como referente temporal e histórico del acontecer de la Marina de Guerra nacional los diferentes periodos constitucionales en la construcción del Estado colombiano.

A lo largo de siglo XIX, la marina de guerra estuvo conformada por limitadas unidades a flote muchas veces existentes solo en inventarios registrados en papel, pero sin la capacidad y presencia naval efectiva; las contadas unidades navales, fueron a su vez utilizadas en las diversas guerras civiles a lo largo del siglo XIX, conforme a los intereses políticos de las facciones enfrentadas.

De igual manera en el siglo XIX, el país sufrió afrentas a su dignidad y soberanía al carecer de una fuerza naval con la capacidad de defender los puertos y líneas de comunicación marítimas. Se destacan los casos Barrot (1830), Rusell (1836), Mackintosh (1856), Oliver (1856) y Cerruti (1898), culminando con la pérdida del istmo de Panamá en 1903, luego de la desastrosa guerra de los Mil Días, situaciones que demostraron una vez más la necesidad de una escuadra naval para proteger y cautelar los intereses nacionales en los espacios marítimos tanto en el Caribe como en el Pacífico.

Luego de la deplorable pérdida del istmo de Panamá, el presidente Rafael Reyes Prieto durante su mandato (1904-1909), como concedor y protagonista de varios episodios en las guerras y conflictos que asolaron al país a finales del siglo XIX, interpretó que era ineludible nacionalizar y profesionalizar el ejército y la marina y, en una decisión política y de gobierno, contrató en Santiago de Chile una misión militar como fundamento de la reorganización castrense (Román, 2005b). En este sentido se reseña que el presidente Reyes:

Por decreto 434 del 13 de abril de 1907 creó la Escuela Militar de Cadetes [...] por decreto 793 de del 6 de julio de 1907 fundó la Escuela Naval Nacional y [...] por decreto 453 del 01 de mayo de 1909 se organizó la Escuela Superior de Guerra”. (Román, 2005b, pp. 27-29)

Es así como al presidente Reyes su experiencia como hábil político, comerciante, empresario, explorador, abogado, diplomático y militar le hizo “entender que Colombia debía organizar una fuerza naval que hiciera respetar su soberanía con dignidad y evitar que, por negación de medios se repitiera el desastre del Istmo” (Román, 2005b, p. 28). Colombia, sin





embargo, no aprendió de los errores del pasado y en 1932 sufrió la toma de la ciudad de Leticia, y el Ejército Nacional con algunos pocos buques fluviales y sin una marina de guerra se aprestó a la defensa del territorio: el conflicto se llevó a cabo sobre la cuenca del río Putumayo frontera natural entre Perú y Colombia, en cercanía del municipio de Caucaiyá (renombrado Puerto Leguizamó) y la ciudad de Leticia sobre el río Amazonas.

Una vez más, de la nada, se debió organizar una flotilla fluvial con buques comprados de segunda mano y en disponibilidad en diferentes puertos de Europa y acudir al desarrollo de las operaciones navales fluviales en el área del conflicto. Consecuencia estratégica de este es el resurgimiento de la Armada de Colombia, originándose otras iniciativas para fortalecer la resurgida institución como la necesaria adquisición en 1933 de los destructores MC “Caldas” y MC “Antioquia”, comprados en construcción en el astillero naval de Lisboa, Portugal, así como otros eventos estratégicos que contribuyeron a este resurgimiento, como la fundación en 1934 de la Escuela de Grumetes y en 1935 la Escuela Naval de Cadetes.

Es preciso realizar un análisis crítico y de reflexión estratégica desde la perspectiva histórica, a manera de enseñanza sobre las repercusiones estratégicas y políticas, especialmente a partir del conflicto con el Perú, para el resurgimiento, estructuración y modernización de la Armada de Colombia en el contexto actual.

El presente capítulo tiene como propósito, entre la extensa y compleja historia de Colombia, destacar importantes acontecimientos sobre el devenir histórico de la Armada de Colombia en el escenario temporal comprendido desde la batalla naval del lago de Maracaibo hasta el conflicto con el Perú, que permita establecer en el contexto de construcción del Estado, la relevancia de una marina de guerra, para el orden y sostenimiento constitucional. Se registran aportes de estudios previos y formalizados de investigaciones históricas y académicas. Se hace énfasis en el conflicto con el Perú en el periodo comprendido entre 1932 y 1933.

Los desarrollos de la Marina de Guerra de Colombia en el siglo XIX tienen su antecedente en la Real Armada Española, particularmente desde las reformas administrativas y educativas implantadas desde mediados del siglo XVIII por la Casa Real de los Borbones, que tenía como propósito establecer una clase de funcionarios oficiales, administradores y letrados para el servicio a la Corona, en el cual el grado de Derecho en muchas ocasiones era un requisito. Sin embargo, se tendió a europeizar la preminencia de los cargos. En el Virreinato de la Nueva Granada a la mayoría de los criollos con las competencias necesarias y formados en los colegios mayores del Rosario y San Bartolomé les correspondieron cargos secundarios, donde la marina de guerra no fue una excepción (López & Barbosa, 2021).





LAS ACTIVIDADES DE LA MARINA DE GUERRA EN LAS LUCHAS Y CONSOLIDACIÓN DE LA INDEPENDENCIA 1810-1830

Luego de la batalla naval del lago de Maracaibo que consolidó la independencia de la Gran Colombia, no faltaron proyectos de prestantes patriotas con visión de un desarrollo marítimo de la, en su momento, naciente República, con costas en los espacios marítimos del Atlántico (Caribe), que incluía las costas del departamento de Cundinamarca o Nueva Granada de la cual era parte integral el territorio de la Costa Mosquitia –hoy parte de la República de Nicaragua–, las costas del departamento de Venezuela, y las costas de Panamá –hoy República de Panamá– y el área insular de las islas de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Igualmente, en el Pacífico que incluía también las costas de Panamá, costas del departamento de Cundinamarca o Nueva Granada y las costas de Quito y Guayaquil, que sería luego Ecuador, espacios marítimos no solamente importantes para el comercio y la navegación marítima, sino también para su cautela y protección que ameritaban la presencia de una marina de guerra.

Las expresiones y gritos de independencia tomaron fuerza en 1810 principalmente en Caracas y la Nueva Granada. En la provincia de Cartagena se vivió un agitado ambiente político e independista entre 1810 y 1812, que desembocó en la declaración de independencia absoluta de España el 11 de noviembre de 1811; en el entretanto, José María García de Toledo, presidente de la Suprema Junta de Gobierno de Cartagena, “expidió el 17 de septiembre de 1810 un decreto por el cual suprimió el Apostadero y creó la Comandancia General de Marina” (Román, 1996, p. 118). Ya en 1812, en medio de la compleja situación política que vivía Cartagena, Manuel Rodríguez Torices, al asumir la presidencia de la Junta de Cartagena del 18 de junio a diciembre de 1814, tomó algunas medidas como las que señala el historiador Román (1996), así:

Se preocupó por reforzar la precaria fuerza naval. Como las finanzas del Estado eran lamentables, promovió la financiación de audaces medidas económicas, como fueron la de mantener el papel moneda creado antes por la junta, [...] y autorizó la expedición de patentes de corso que procuraron buenos rendimientos al fisco. Al efecto, nombró de embajador al venezolano Pedro Gual y se le dio atribuciones para contratar corsarios. Se enviaron agentes a Baltimore, New Orleans y otros puertos de Estados Unidos para comprar equipo militar y armar buques en corso, así como para contratar personal extranjero para mandarlos y tripularlos. (p. 121)

Tanto García de Toledo como Rodríguez Torices, de ascendencia caribeña, entendieron la importancia estratégica y militar para Cartagena:

Del dominio del Caribe y del río Magdalena, para mantener libres sus comunicaciones en caso de guerra. Cristalizaron esta preocupación y organizaron con muchos esfuerzos y pocos recursos unas fuerzas navales incipientes, reforzadas por corsarios, lo cual era común en la época. (Román, 1996, p. 118)





En el mismo sentido de análisis en torno a los medios de la incipiente y deficiente Comandancia General de Marina (Sourdis, 2020) señala que,

Tanto la Armada Patriota de 1810 a 1815 como la Armada de la Gran Colombia de 1816 a 1830, estuvieron integradas en su mayoría por corsarios que navegaron bajo el pabellón cuadrilongo y rojo, amarillo y verde de Cartagena, adoptado como insignia oficial por las Provincias Unidas de la Nueva Granada y luego por el tricolor amarillo, azul y rojo de Colombia. (p. 264)

Vidales (1999), respecto de las actividades corsarias como soporte de las operaciones navales en las luchas de independencia, a que se vieron abocadas las nacientes repúblicas ante la carencia de medios –buques y tripulaciones– señala:

El curso hispanoamericano tiene dos periodos bien definidos: el de las primeras repúblicas (1810-1815), con participación casi exclusiva de franceses para los casos de Venezuela y Cartagena; y el de las guerras de independencia y consolidación de los nuevos Estados (1816-1827). Los años de mayor actividad corsaria, los de la edad de oro del curso hispanoamericano son los de 1816 a 1823: es decir, desde los preparativos de la célebre Expedición de los Cayos, el inicio de la flota de Luis Brión y de las grandes aventuras de Luis Aury, pasando por la fiebre corsaria que caracterizó los últimos años del ciclo artiguista, hasta el fin de las guerras de independencia. (p. 251)

Así mismo, es posible concluir sobre una apreciable fuerza naval de Cartagena con diferentes tipos de unidades, entre las que se destacan varias unidades corsarias. En este sentido Román (1996) señala las siguientes consideraciones:

El 86 % de dichas embarcaciones estaban armadas en corso, era una colección miscelánea de naves y tenían nombres exóticos que iban desde algunas advocaciones de la Virgen María hasta uno denominado “Conejo” y todos sus capitanes y la gran mayoría de los tripulantes eran foráneos y agresivos, pero capaces. [...] esto explica porqué en gran parte de los combates y escaramuzas sostenidas por la armada patriota durante la lucha por la emancipación, casi no figuran marinos criollos, pues eran escasos. [...] puede asegurarse que los oficiales extranjeros eran de los que comúnmente merodeaban por las Antillas buscando a quién servir [...] lo más importante era que la marina española estaba todavía en capacidad de hostilizar el comercio que había crecido entre sus colonias y las naciones extranjeras, pero no era capaz de privar del dominio del mar a esta considerable fuerza de corsarios que sería el núcleo de la futura grandeza de la Gran Colombia en el efímero lapso de 1819 a 1928. (p. 127)

La modalidad corsaria fue la herramienta necesaria, efectiva y a la mano, para que las nacientes repúblicas pudieran conformar una marina de guerra. Baltimore, Nueva Orleans y Haití fueron importantes centros de actividades corsarias, una actividad rentable de acuerdo

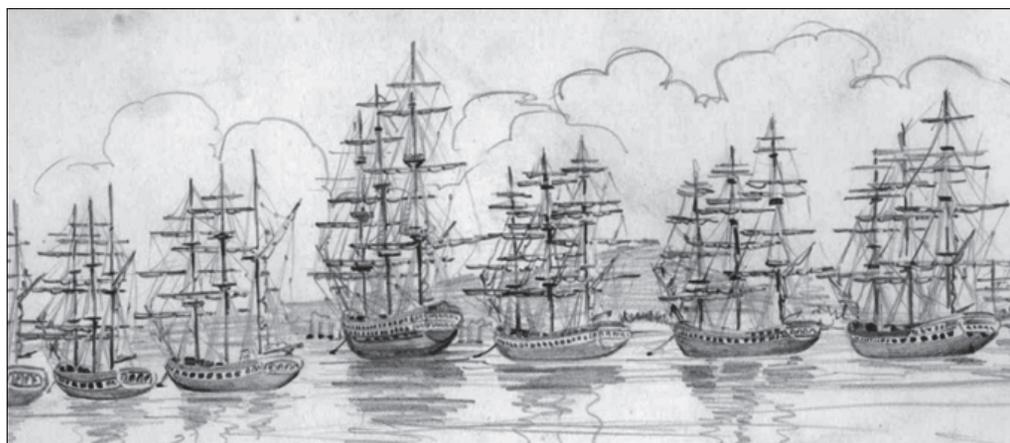




con las ordenanzas navales españolas de 1801, que se aplicaron en Cartagena y Colombia con los ajustes necesarios. Los corsarios fueron de diversas nacionalidades: franceses, ingleses, norteamericanos, y, por supuesto, granadinos y colombianos. El corsario aportaba su buque y tripulaciones a cambio de la patente o licencia de corso, para capturar navíos enemigos y repartirse el botín, entregando la parte correspondiente al Estado que otorgaba la licencia, que servía a la vez para recoger recursos para el exiguo presupuesto (Sourdis, 2020).

Figura 1

Apostadero de Cartagena en 1926



Fuente: Armada de Colombia (2015, p. 20).

La Constitución Política de agosto de 1821, instrumento político aprobado en la Villa del Rosario de Cúcuta, creó la República de Colombia denominada en la historiografía como la Gran Colombia, por unión de los territorios de la Nueva Granada, Venezuela y Panamá en 1821, Quito y Guayaquil en 1822. Comprendía 191 artículos y daba vida a este nuevo país en el concierto internacional de la época fijando las reglas fundamentales para su devenir.

Para liderar esta transformación política, el Congreso constituyente eligió por votación como presidente de la república a Simón Bolívar y vicepresidente a Francisco de Paula Santander; todavía en plena guerra de independencia, se asumió la difícil tarea de organizar un inmenso país en su transición de las condiciones de la Colonia, pasando por las vicisitudes del proceso de emancipación, arribando a la vida republicana en una sociedad que enfrentaba múltiples problemas y conflictos políticos, económicos, sociales y militares aún por resolver. No solamente a nivel de departamentos –Cundinamarca, Venezuela y Ecuador– sino a nivel de las diversas regiones, los sistemas de hacienda, los resguardos, los indígenas, los negros esclavos, los mestizos, las élites criollas en defensa de sus intereses, los artesanos, etc. (Rodríguez, 2005).





En ese escenario de construcción de país, la conformación de una marina de guerra no era un problema menor y requería de los mejores propósitos políticos y realidades financieras y administrativas; en ese interés en ejercicio de su cargo, el cartagenero Rafael del Castillo y Rada, quien ingresó a la marina patriota en 1810, y que prestó sus servicios en la campaña del Bajo Magdalena y en el sitio de Cartagena de Indias, como Secretario de Estado en el despacho de Marina y de Guerra, recibió el encargo de elaborar un Proyecto de Ley Orgánica de la Marina, el cual entregó el 7 de julio de 1823 en las sesiones del segundo semestre del citado año. Merecen destacarse por la visión y proyección de un desarrollo marítimo, los siguientes conceptos: la “Necesidad de fomentar la Marina Militar de la República”, teniendo en cuenta la extensión que hemos señalado en las costas del Atlántico y el Pacífico, la protección del comercio marítimo y la defensa de los principales puertos, aprovechando las experiencias adquiridas durante la prolongada guerra marítima en las luchas de emancipación (Rodríguez, 2005).

La citada ley igualmente contemplaba en su articulado la conveniencia de proteger el comercio marítimo nacional, el fomento de la construcción naval, la formación de personal idóneo de oficiales y tripulantes para los buques mercantes, el análisis de la fuerza naval existente y las variaciones que se proponían a esta, el fortalecimiento de sus principales puertos, como bases con sus respectivos arsenales, el apoyo logístico que requería la marina para el futuro, protección del cabotaje, control del contrabando y el servicio del correo marítimo.

Todas estas propuestas representaban importantes conceptos para un desarrollo marítimo nacional. Sin embargo, por las difíciles vicisitudes económicas y financieras que sufría la naciente república, además de la insolvencia económica producto de los empréstitos y deudas nacionales e internacionales para cubrir los avituallamientos y apoyos logísticos de aprovisionamiento, sostenimiento de material y equipo, como también los gastos relacionados con las campañas militares y navales en pro de las gestas de emancipación, hacían que el presupuesto de la época tendiera a la ruina o a la quiebra, lo que no permitió que se tuviera en cuenta el proyecto de ley por falta de recursos financieros.

En ese acontecer de construcción de país la siempre presente realidad de insolvencia financiera fue invariable y, lo más grave, que, ante la falta de una conciencia marítima nacional, se convirtió en constante realidad; de esta manera, los legisladores y posteriores generaciones no tomaron incitativas para una implementación progresiva de oportunidades de desarrollo marítimo acorde con la relevante condición geográfica y estratégica del país con costas y aguas en dos océanos (Rodríguez, 2005).

Según Jaramillo (2005), en el escenario temporal de la Gran Colombia es pertinente destacar situaciones de intención de proyección marítima: el 28 de julio de 1822 se funda la Escuela Náutica en Cartagena por el General Francisco de Paula Santander, vicepresidente de la Gran Colombia y encargado de la Presidencia; en 1924 se gradúan los únicos ocho guardia-





marinas que logró formar la citada escuela. El empresario inglés Juan B. Elbers establece la navegación por el río Magdalena y sus afluentes en 1823, en concordancia con la autorización proferida por el Congreso de Colombia con exclusividad comercial por un término de veinte años. En mayo de 1825 se vislumbró la posibilidad de apoyar navalmente a México para actuar en el bloqueo a la fortaleza de San Juan de Ulúa, último reducto español, operación naval que no se llevó finalmente a cabo.

De igual manera, en octubre de 1825 para solventar los costos de la escuadra, el Libertador analizó la posibilidad y consultó con Santander, quien no la apoyó, la de prestar ayuda a la Argentina, ante una posible y eventual guerra con Brasil; también se consideró la posibilidad de bloquear a Cuba, donde los españoles nuevamente habían conformado una fuerte escuadra que tuvo la mala suerte de ser sorprendida en mar abierto, por un huracán de dimensiones catastróficas, de los que eventualmente se generan en el Caribe por los meses de agosto y septiembre, siendo destruida y eliminando de paso el potencial peligro naval español. El 3 de marzo de 1826 se crea el Ministerio de Marina, designando al militar venezolano Lino de Clemente y Palacios para ocupar esa cartera (Jaramillo, 2005).

Los dos grandes estadistas de la Gran Colombia tenían visiones estratégicas distintas. Según Maita (2017), existió un choque de visiones geoestratégicas entre Bolívar y Santander en la República de Colombia (1819-1830)², referentes a la orientación geográfica de la estrategia política y militar del Estado. Mientras que Bolívar miró hacia el sur con una visión netamente terrestre, Santander lo hizo al norte, con una visión marítima. La dicotomía entre ambas ideas condicionó en buena medida la evolución de las fuerzas armadas colombianas y tuvo un impacto a nivel continental, definiendo el equilibrio de fuerzas en Sudamérica y el Caribe hasta el siglo XX. Santander tuvo una gran visión marítima, de acuerdo con Maita (2017), como elementos de análisis:

El 30 de marzo de 1822 firmó la Ordenanza Provisional de Corso, [...] en julio decretó incentivos para el alistamiento de marineros en la Armada. Ese mismo año Santander creó también la Infantería de Marina. En febrero de 1823 desarrolló mediante un decreto la organización de la Armada según los cuatro Departamentos de Marina previstos en 1821 [...] a partir de 1823, Santander impulsó de diversas formas el crecimiento de la armada. Inició las negociaciones conducentes a la adquisición de buques de guerra en Estados Unidos y Suecia, además de su intención de construir cincuenta pailebotes cañoneros. En mayo de 1824, Santander y el Secretario de Guerra y Marina, Pedro Briceño Méndez, solicitaron al Senado aumentar el salario de los extranjeros enlistados en la Armada, debido a que era muy bajo [...] mantuvo desde 1824 hasta 1826 un minucioso monitoreo de la actividad española en Cuba y Puerto Rico, a fin de no ser sorprendido

² Comúnmente conocida como la Gran Colombia.





por un ataque enemigo sobre la costa norte del país, e identificar a su vez un momento favorable para atacar las dos islas mencionadas. (pp. 20-22)

Conforme a la descripción efectuada por De la Reza (2003), en el mismo 1826, Bolívar, desde Perú, donde se encontraba en desarrollo de sus campañas militares, convoca e impulsa el desarrollo del Congreso Anfictiónico de Panamá, celebrado entre el 22 de junio y el 15 de julio de 1826, en la Sala Capitular del Antiguo Recinto del Convento de San Francisco en la Ciudad de Panamá; al término de las diez sesiones del Congreso, la Asamblea aprueba cuatro documentos: a) Tratado de Unión, Liga y Confederación Perpetua; b) un acuerdo sobre las condiciones de reunión y negociación de la Asamblea; c) la Convención de Contingentes, y d) un informe confidencial sobre asuntos estratégicos; se destaca por su importancia política el Tratado de Unión, Liga y Federación Perpetua, entre las repúblicas de Colombia (Cundinamarca, Venezuela y Ecuador), Centroamérica (El Salvador, Guatemala, Costa Rica y Nicaragua), Perú y los Estados Unidos Mexicanos.

Es importante destacar desde el ámbito naval-militar lo contemplado respecto de la Convención de Contingentes, de gran importancia militar y parte medular del proyecto en su versión defensiva. De la Reza (2003) resalta que los firmantes se comprometían con la defensa del territorio confederado conformando un ejército de 60.000 efectivos y una marina encargada de proteger la costa atlántica de Hispanoamérica, que se compondría de una escuadra de buques mexicanos, colombianos y centroamericanos, bajo el mando de una comisión tripartita. La costa del Pacífico, por su parte, sería protegida por los buques peruanos bajo el mando de oficiales de ese país. Se convocó una segunda reunión con sede en Tacubaya, México, para continuar con los asuntos que se consideraban pendientes. Sin embargo, el proyecto solo fue ratificado por Colombia, asimismo la ausencia de Argentina, Chile, Brasil y los Estados Unidos de América no permitió que prosperara la iniciativa estratégica de Bolívar de una integración latinoamericana.

En abril de 1826 ocurre el movimiento separatista liderado por el General José Antonio Páez en Venezuela, conocido como La Cosiata, que obliga a Bolívar a regresar con urgencia de las campañas del sur donde ejercía el liderazgo político y militar; llegado a Bogotá el 14 de noviembre de 1826, reasume la Jefatura del Estado, dicta algunas medidas ejecutivas y viaja diez días después por la vía a Cúcuta para reunirse personalmente con el insurrecto general en Valencia el 4 de enero de 1927; en medio de la agitación política, el Libertador tiene tiempo para expedir un decreto el 7 de diciembre 1826, en que estima:

Que eliminada la amenaza de un ataque naval desde Cuba por efectos de catastrófico huracán, y en razón que no se avizoran compromisos reales que requieran el uso de la Marina de Guerra y por tal razón no se justifican los enormes costes que esta demandaba. (Jaramillo, 2005, s.p.)





Elimina entonces con la anterior argumentación el Libertador el Ministerio de Marina y regresa la escuadra con sus actividades administrativas y operacionales al Ministerio de Guerra, reduciendo presupuesto y unidades navales (Jaramillo, 2005). La decisión es comunicada a Padilla por Soubllette el 7 de diciembre en los siguientes términos:

S.E. el Libertador [...] en atención a las escaseces del erario nacional y deseoso de economizar gastos [...] aprovechando el descalabro que ha sufrido la escuadra española [...] el pasado noviembre, se ha servido disponer [...] empiece y verifique a la mayor brevedad el desarme de todos los buques de guerra, surtos en el puerto de Cartagena, a excepción de la corbeta “Ceres” y las goletas “Manrique”, “Rosa” y “Atrevida” [...] que los generales, jefes y oficiales de la Armada que no queden con destinos efectivos [...] sean considerados de licencia temporal sin sueldo alguno y sin derecho a reclamarlo después. (Rodríguez, 2005, p. 252)

Tal decisión del Libertador, no obstante la importancia estratégica y militar para una nación con costas en dos mares, fue motivada como se cita anteriormente, por las cuantiosas deudas por empréstitos nacionales e internacionales que hacían para la época inviable mantener una marina de guerra; las decisiones de Estado se enfocaron en prioridades, en que su clase dirigente abogaba por sus propios intereses económicos, sociales, políticos y administrativos y donde el mar no era una necesidad y menos una prioridad, situación que se repetiría por más de un siglo en los diferentes episodios del acontecer nacional (Rodríguez, 2005).

En el acontecer nacional del Estado en formación de la Gran Colombia, las diferencias entre centralistas y federalistas que desde la Patria Boba se presentaban, al igual que las dificultades y diferencias políticas, económicas y principalmente sociales, que afloraban con sus propios intereses entre las gentes de las diferentes regiones de la república, motivaron la convocatoria de la Convención de Ocaña el 9 de abril de 1828, para reformar la Constitución de Cúcuta, en medio ya de las marcadas diferencias entre los seguidores de Bolívar, centralistas, y los seguidores de Santander, federalistas. La convención se disolvió por falta de quórum al retirarse los seguidores de Bolívar; el Libertador asume entonces el 28 de agosto el control del Estado con funciones dictatoriales para tratar de unificar a la agitada república; se presenta el 25 de septiembre la conocida Conspiración Septembrina en contra de Bolívar, donde, entre otros, son acusados sin pruebas Padilla y Santander como conspiradores. Padilla, héroe naval y padre de la ya extinta marina de guerra de la Gran Colombia, es ejecutado y Santander que apoyaba iniciativas de desarrollo marítimo es exiliado, acciones que de paso eliminaron cualquier intención de restituir una fuerza naval (Rodríguez, 2005).

Las diferencias políticas, sociales y económicas se acentúan entonces entre diferentes sectores de la república en formación. Para evitar enfrentamientos y derramamientos de sangre, Bolívar renuncia el 4 de mayo de 1830 a la Presidencia de la nación, precipitando la virtual





separación de Venezuela y Ecuador en septiembre de 1830 como repúblicas independientes; el Libertador muere el 17 de diciembre del mismo año, dando fin a su sueño de conformación de una gran entidad política latinoamericana. En 1830 la historiografía registra el Congreso Constituyente en Bogotá del 29 de abril de 1830, que dio vida a una Constitución que duró menos de dos años y que en la práctica no tuvo una aplicabilidad política y constitucional.

LA REPÚBLICA DE LA NUEVA GRANADA 1831-1858

El General venezolano Rafael Urdaneta, último presidente de facto de la Gran Colombia, ante el ambiente de inconformidad política y social en su contra, mediante el Acuerdo o Convenio de Apulo, el 28 de abril de 1831 entregó el mando de la nación a Domingo de Caycedo, quien la preside hasta el 21 de noviembre en que pierde vigencia la Gran Colombia conforme a las nuevas decisiones políticas y jurídicas; se sucede un breve interregno de José María Obando del Campo, del 21 de noviembre de 1831 al 10 de marzo de 1832. La Convención que tiene lugar el 2 de octubre de 1831 con los representantes de las regiones centrales de Cundinamarca crea el Estado de Nueva Granada y que a continuación al aprobarse la nueva Constitución Política el 1 de marzo de 1832 sería denominada República de la Nueva Granada (Rodríguez, 2005).

Con relación a la conformación de una marina de guerra, en el articulado de la citada Constitución, se señalaba en la Sección V. De las atribuciones del Congreso, Artículo 74.- Son atribuciones exclusivas del Congreso: numeral 12. Fijar todos los años la fuerza de mar y tierra, y el modo de levantarla, determinando la que haya de haber en tiempo de paz, y su aumento en tiempo de guerra, o en el caso de una conmoción interior a mano armada, o de invasión exterior repentina; decretar su organización y reemplazo, e igualmente que la construcción y equipo de la marina. Se establecía igualmente en la Sección II. De las funciones, deberes y prerrogativas del Presidente de la República. Artículo 106.- Son atribuciones del Poder Ejecutivo: numerales 15. Conceder patentes de corso, cuando así lo determine el Congreso, y 16. Expedir patentes de navegación; se infería entonces la creación de una fuerza naval, y la posibilidad de recurrir a la Patente de Corso para constituir una marina de guerra tal como había acontecido en los primeros días del proceso de independencia, y de otra manera la oportunidad de impulsar la marina mercante mediante las patentes de navegación. Al menos en el papel se contemplaba la institucionalidad de una marina de guerra en el nuevo orden político de la nación (Función Pública, 2022a).

El General Santander, al asumir la Presidencia por nombramiento de la Convención Granadina el 10 de marzo de 1832, conocido por ser impulsador de las actividades marítimas, alcanzó a publicar algunas disposiciones para organizar la marina de guerra, con componentes en el Caribe y en el Pacífico, sin embargo las difíciles circunstancias políticas de la época y las deficiencias financieras, a la vez que el desorden administrativo de las diferentes dependencias





del Estado hicieron desaparecer en la práctica una marina de guerra que fue observada con admiración en el continente por su fuerza y valor, quedando en el papel las buenas intenciones (Jaramillo, 2005).

El Secretario de Guerra y Marina José Hilario López, destacaba en su informe al Congreso el 3 de marzo de 1833:

Que la Marina Militar de la Nueva Granda estaba reducida a las goletas de guerra Granadina y Roza, cuatro pailebotes a saber: Ejecutivo, Telégrafo, Meta y Cartajena, dos grandes flecheras María y Boyacá y un Bongorin pequeño de nombre Bate [...] la infantería de marina con que cuenta el ejecutivo para guarnecer los buques de guerra del Estado, consiste en una compañía que se mandó a establecer en Cartagena por decreto el 28 de julio de 1821, que no está completa por falta de medios. (López, 1833, s.p.)

Entre 1839 y 1842, durante el mandato presidencial de José Ignacio de Márquez, ocurre la denominada Guerra Civil de los Supremos por los cabecillas en las diferentes regiones, insurrectos contra el gobierno que se autodenominaron ‘Jefes Supremos’, contienda civil iniciada por la supresión de conventos menores en Pasto, para destinar los recursos a la instrucción pública de esa provincia. Generalizada la insurrección en todo el país, ya en 1841 es consolidado el Sur del país y reintegrado voluntariamente Panamá, el presidente ahora en ejercicio Pedro Alcántara Herrán reorganiza el ejército y dirige operaciones sobre la costa Caribe. Los rebeldes intentaban bloquear Cartagena; se sucede el 15 de diciembre de 1841 el combate naval de Cispatá donde las fuerzas del Gobierno al mando del Capitán de Navío Rafal Tono con la nave “Calamar”, las goletas “Nicolasa” e “Istmina”, el bergantín “Casualidad” y pailebote “Samarío”, apoyadas por el vapor armado inglés “Caribdis”, derrota a la escuadra rebelde al mando de José Antonio Padilla, hermano de José Padilla, héroe de Maracaibo, la cual estaba compuesta por el bergantín “Marcelino”, las goletas “Sirena”, “Federación”, “Henrieta” y el pailebote “Tolima”. José Antonio Padilla maniobraba con destreza sobre la bahía de Cispatá, se batieron con bravura y heroísmo ambas escuadras, al final en combate muere José Antonio Padilla López, junto a 93 de sus hombres (Arboleda, 1819).

Constitución de la República de Nueva Granada, 8 de mayo de 1843

Con relación al desarrollo de una marina de guerra o desarrollos marítimos, en la Constitución de la República de Nueva Granada del 8 de mayo de 1843, reforma legislativa, en respuesta a los acontecimientos políticos de la guerra civil de los Supremos, ya no se contemplaba como atribuciones del Poder Ejecutivo, “Conceder patentes de corso, cuando así lo determine el congreso”, sí se mantenía la atribución de expansión de patentes de navegación, como elemento de comercio (Función Pública, 2022b).





Constitución Política de la República de Nueva Granada de 1853

En la Constitución Política de la República de Nueva Granada de 1853 o Constitución Neogranadina de 1853, reforma ejecutiva, en que se organizó un sistema centro-federal, no se contemplan intenciones de organizar una marina de guerra y permanece la ausencia de propósitos relacionados con los asuntos marítimos, en un país con costas en dos mares (U. Rosario, 2022).

CONSTITUCIÓN CONFEDERACIÓN GRANADINA 1858-1863

La Constitución Política del 22 de mayo de 1858, reforma ejecutiva, dio vida a la Confederación Granadina, intento del presidente en ejercicio Mariano Ospina Rodríguez de dar marco legal a una federación por el establecimiento de los Estados soberanos de Panamá, Antioquia, Santander, Bolívar, Boyacá, Cauca, Cundinamarca, Tolima y Magdalena. Esta federación diluía aún más la posibilidad de establecer una marina de guerra nacional, al primar los intereses de los Estados soberanos, para los que la marina de guerra no era una prioridad (Cervantes Virtual, 2022).

Constitución de Rionegro de 1863

La Constitución Política de Colombia de 1863, más conocida como Constitución de Rionegro, establecía una organización política de un Estado federal y liberal. El país fue oficialmente llamado Estados Unidos de Colombia y en la constitución impuesta por los liberales, que habían ganado la guerra civil acaecida de 1860 a 1862, se impulsaba el crecimiento comercial, la liberalización de la economía, se impedía un control de esta por parte del Estado, motivando un completo desarrollo de estos sectores a nivel regional (Función Pública, 2022c).

La Constitución de Rionegro vuelve a contemplar como atribuciones del presidente de la Unión, en el numeral 16. Expedir patentes de corso y de navegación; si infiere, nuevamente que, ante la carencia de una fuerza naval, en caso de guerra se pueda recurrir a la figura de la Patente de Corso, para conformar así una marina de guerra al igual como se había propiciado en los inicios de las guerras de independencia.

En 1866 se produce en desarrollo de la guerra que enfrentó a España contra una alianza conformada por Perú, Bolivia y Ecuador entre 1865 y 1866, el ataque naval de la marina española contra los puertos de Valparaíso, en Chile, y El Callao, en Perú. El Congreso de Colombia prescinde de manifestar cualquier respaldo a los países agredidos, dada la amenaza que representaba la fuerte escuadra española surta en La Habana, Cuba, a la que habría que confrontar y sin medio alguno. Merece mencionarse el episodio del vapor Rayo, 1867, buque adquirido en secreto por Colombia con dineros peruanos, con destino y apoyo al Perú en su guerra con España. En un momento en que el General Tomas Cipriano de Mosquera, por cuarta vez ejercía la primera magistratura del Estado (Escrigas, 2018).





Esta acción de diplomacia secreta, que incluía material y dinero que suministraría el Perú a Colombia, por lo desconcertante e inconveniente no podía ser explicada y terminó en situación de enfrentamiento entre el Congreso y el presidente. La Cámara de Representantes se pronuncia y mediante ley suprime la marina de guerra o lo que quedaba de ella, el presidente reaccionó entonces invocando el artículo 91 de la Constitución vigente y promulga el Decreto 0427 de 19 de abril de 1867, declarando en estado de guerra la república, cierra las sesiones del Congreso, aprovecha para ordenar detener a varios de sus principales opositores políticos, incrementa a su vez el pie fuerza, desconoce la ley que suprimía la marina y en sentido contrario incorpora el Vapor “Rayo” a la marina de guerra (Escrigas, 2018).

El 22 de mayo se produce la detención y derrocamiento del presidente Mosquera. El General Santos Acosta asume la Jefatura del Estado y como presidente en ejercicio hace cumplir la ley emitida por el legislativo que suprimía este remedo de marina de guerra. Es así como se manejaban las situaciones bajo el manto de las pasiones y decisiones políticas sin razón de Estado, sin entender la importancia de una marina de guerra, para el mantenimiento de la soberanía, la integridad territorial, la seguridad y defensa de la nación (Rodríguez, 2005).

Como aspecto de desarrollo de navegación y comercio fluvial se puede destacar que, hacia 1875, el empresario y explorador Rafael Reyes Prieto funda la empresa Reyes y Cía. con el objetivo de efectuar navegación y explotación de madera sobre la región amazónica, adquiere en Belem do Pará el vapor “Tundama” y posteriormente dos más el “Alphili” y el “Julio Roque”, iniciando sobre el Putumayo una presencia colombiana (Jaramillo, 2005).

En una publicación de 1876, del escritor, político, periodista y geógrafo colombiano Felipe Pérez en su obra “Compendio de jeografía jeneral de los Estados Unidos de Colombia”, registra un muy diciente párrafo en la página 49, que permite inferir la falta de conciencia marítima, que reza: “La Unión Colombia no tiene marina de guerra, por haberse suprimido, por costosa e inútil desde 1845”.

Corre 1880, se posesiona como presidente el doctor Rafael Núñez, quien administrativamente y desde el punto legal, activa la marina y reanuda la navegación por el río Magdalena. Sin embargo, en las constantes guerras civiles de los gobiernos de turno y los llamados rebeldes, se compran y alquilan improvisadamente uno o dos buques para el traslado de tropas, según las necesidades del conflicto, para luego venderlos al escasear el dinero, que igualmente es una constante reiterada a lo largo del siglo XIX, lo cierto es que marina de guerra, no existía formalmente (Jaramillo, 2005).

CONSTITUCIÓN REPÚBLICA DE COLOMBIA 1886

Luego de la guerra civil de 1884 a 1885, que en esta ocasión ganaron los conservadores, se estableció la Constitución Política de Colombia del 5 de agosto de 1886, carta política que de-





rogó la de 1863 y rigió el ordenamiento político-jurídico hasta la Constitución de 1991; se creó entonces un Estado unitario que pasó a llamarse República de Colombia, Estado administrador en el aspecto social y económico, marcadamente confesional, que reemplazó al sistema federal al establecer los departamentos como forma de administración territorial del país. Respecto de la Constitución de 1863 en que se señalaban asuntos marítimos como Patente de Corso, patente de navegación, comercio exterior marítimo, comercio de cabotaje, contravenciones de buques nacionales y extranjeros, actividad portuaria, navegación marítima y fluvial, en esta nueva Constitución, a diferencia de las que le precedieron, no se menciona la Secretaría de Marina y Guerra o de Guerra y Marina o fuerzas de mar y tierra que permitiera inferir una Marina de Guerra. (Función Pública, 2022d).

Igualmente, en el mismo documento constitucional, se señala en el Título XVI. De la Fuerza Pública. Artículo 166.- La Nación tendrá para su defensa un Ejército permanente. La ley determinará el sistema de reemplazos del Ejército, así como los ascensos, derechos y obligaciones de los militares. Se hace mención específica del Ejército, pero no se menciona en ninguna parte de su articulado, una marina de guerra o desarrollo de una marina mercante, o temas portuarios, en un país geográficamente bioceánico; que puede ser una de las causas de la falta de conciencia marítima de los colombianos, pues en su carta magna, el mar, desarrollo marítimo o Marina de Guerra brillan por su ausencia en todos los campos (Función Pública, 2022d).

AGRESIONES NAVALES CONTRA LA SOBERANÍA COLOMBIANA EN EL SIGLO XIX. LA DIPLOMACIA DE LAS CAÑONERAS³

Caso Barrot

El 27 de julio 1833 se desempeñaba como cónsul francés en Cartagena el señor Adolfo Barrot. A raíz de un incidente generado por la muerte de súbditos franceses asesinados por sus propios esclavos, el cónsul se acercó al alcalde para exigirle más seguridad y otros reclamos. En el intercambio de palabras y por el calor del trópico, se pasó al insulto verbal. El cónsul se refugió en su casa y el alcalde de Cartagena Vicente Alandete intentó allanar la casa-consulado. Ante la resistencia del súbdito francés, lo mandó a arrestar por desacato e insulto. Se presentan las protestas diplomáticas de rigor (Lemaitre, 1993; García, 2003; Román, 2005a).

El primero de octubre de 1833 se presentaron en la bahía de Cartagena dos buques de guerra franceses al mando del comandante de las fuerzas navales de las Antillas, P. Le Graudais. Le exige al gobernador José María Vezga la restitución del cónsul francés –quien se había fugado–, castigo para el alcalde y una indemnización por daños y perjuicios por valor de 2.000

³ Concepto desarrollado por el estratega naval británico James Cable –estudioso mayormente en Política Exterior y Relaciones Internacionales– que propone el uso de fuerzas navales por medio de su poder disuasivo y demostraciones de fuerza para alcanzar un objetivo definido.





libras esterlinas. En París, el encargado de negocios de Colombia, Juan María Gómez, logró un acuerdo el 19 de julio de 1834, en que a las condiciones mencionadas se añadía solamente una exigencia de la Nueva Granada: una reparación por los procedimientos afrentosos. En septiembre llegó a Cartagena el barón MacKau, Comandante en Jefe de la Estación Naval de las Antillas, a exigir por la fuerza el cumplimiento de lo pactado en París, solo que ahora venía con una flota completa. Exigieron el cumplimiento de todo lo demandado, so pena de bloquear el puerto o bombardear la ciudad; sin una marina de guerra que respaldara la institucionalidad del país, se dio cumplimiento a lo demandado; se restauró el consulado francés, se cambió al alcalde y de paso al gobernador y se pagó la indemnización, un verdadero acto de “la bolsa o la vida” (Lemaitre, 1993; García, 2003; Román, 2005a).

Incidente Russell

El 20 de enero de 1836, en la ciudad de Panamá, el procónsul inglés Joseph Russell, en estado de alicoramiento, tuvo un altercado con un señor Justo Paredes y le propinó una herida con un estoque. El juez cantonal Juan Antonio Díaz acudió en apoyo y le propinó fuerte bastonazo, además de condenarlo a seis años de prisión, sentencia confirmada por el Tribunal de Cartagena. Desde Inglaterra, el ministro de Relaciones Exteriores Lord Palmerston y el embajador Turner en Bogotá protestaron por tamaña afrenta a un súbdito de Su Majestad; exigieron la destitución de las autoridades que actuaron contra Russell, la libertad de este, devolución de la oficina consular y 1.000 libras esterlinas de indemnización. Vinieron los pronunciamientos nacionales, entre otros, que no se pagaría un céntimo, la afrenta había sido contra un ciudadano colombiano, carta va, carta viene, etcétera (Lemaitre, 1993; García, 2003; Román, 2005a).

El 24 de diciembre, dos buques de guerra de la Royal Navy, al mando del Comodoro Peyton con insignia en la fragata “Madagascar” iniciaron un bloqueo interno y externo al puerto de Cartagena. El gobernador de entonces de la provincia de Cartagena, José Hilario López, no se amilanó ante el peligro de bombardeo a la ciudad y se negó a entregar al prisionero. Los ingleses entonces establecieron en enero de 1837 un bloqueo a los puertos de la costa Atlántica, efectuándose actos de fuerza, impidiendo la entrada de un buque mercante francés y otro estadounidense, fue detenido un mercante nacional “Marcelino” procedente de Nueva York y confiscada su carga, un verdadero acto de piratería; como resultado, sin un solo buque de guerra colombiano en la bahía o capacidad de defensa, el Gobierno colombiano puso en libertad a Mr. Russell, entregó el consulado inglés en Panamá y pagó la indemnización. Un verdadero asalto imperialista inglés, se consumaba otra vez “la bolsa o la vida” (Lemaitre, 1993; García, 2003; Román, 2005a).





Asunto Mackintosh

Durante la guerra de independencia, el 27 de febrero de 1821, por su propio interés comercial, el señor Luis López Méndez efectuó sin autorización del Gobierno de Colombia un préstamo al súbdito inglés James Mackintosh por 150.000 libras esterlinas con destino a la compra de armamento y vestuario para dotar un ejército de 10.000 hombres; en 1822 arribaron a Cartagena el bergantín “Tarántula”, la corbeta “Lady Boringdon” y el bergantín “Spey” los cuales traían el cargamento enviado por Mackintosh. La corbeta “Lady Boringdon” se convirtió en el “Constitución” y el bergantín “Spey”, en el “Boyacá”, buques que participaron en la batalla naval del lago de Maracaibo (Lemaitre, 1993; García, 2003; Román, 2005a).

Luego de la disolución de la Gran Colombia y producto de las diferentes soluciones para el pago de los empréstitos obtenidos en el extranjero, a Colombia le correspondió asumir el 50 % de la deuda, la cual se pagaría en el largo plazo con los recaudos de aduana. Las dificultades financieras que se han enunciado obligaron a los sucesivos Gobiernos a demorar el pago de la deuda. En 1839 el secretario de Estado en el despacho de Hacienda, Manuel Murillo Toro, estimó justo el pago y lo presentó al Congreso que no lo aprobó; a la vez que reclamaba a Colombia, el señor Mackintosh inició gestiones de apoyo al Gobierno inglés, que duraron varios años.

El 1 de noviembre 1856 se presentó una escuadra inglesa frente a Cartagena compuesta por los buques de guerra “Orión”, “Intrépido”, “Indus”, “Cossack” y “Basilik” al mando del Vicealmirante Houston Stewart, para exigir el pago de la deuda so pena de establecer bloqueo al puerto; se presentó entonces una epidemia de fiebre amarilla a bordo de los buques ingleses, el Vicealmirante Stewart pidió permiso para desembarcar los muertos a cualquier hora de la noche o del día para ser sepultados, la ciudadanía de Cartagena colaboró para mitigar la calamidad, ante lo cual el Vicealmirante inglés se sintió moralmente impedido y levantó el bloqueo. En 1859, el presidente Mariano Ospina Rodríguez comenzó a pagar la deuda que se terminó de cancelar en 1873. Después de 52 años el Estado colombiano pagó 150.000 libras esterlinas y 1’655.300 pesos en oro al señor Mackintosh. Independientemente de la justa reclamación del señor Mackintosh y de la negligencia de Colombia para su pago, la realidad es que se efectuaron hechos de fuerza del poder naval inglés y como en otras ocasiones sin una marina de guerra y sin un solo buque para enfrentar o disuadir la agresión o afrenta a la dignidad de la nación (Lemaitre, 1993; García, 2003; Román, 2005a).

El incidente Oliver o la guerra de la Tajada de Patilla.

En abril de 1856, en la Ciudad de Panamá, alrededor de 950 pasajeros que habían cruzado el istmo en ferrocarril esperaban que subiera la marea para embarcarse en el buque que los llevaría a San Francisco, en plena fiebre del oro. A uno de los puestos en que se vendía sandía o patilla,





se acercó alicorado un señor llamado Jack Oliver, tomó y se devoró la patilla que ofrecía el vendedor de raza negra y que le cobró diez centavos. Mr. Oliver se dio vuelta y no le pagó, el vendedor sacó su cuchillo y exigió el pago de la patilla, al tenor del calor tropical y por la gran cantidad de gente en ese espacio, se formaron la algarabía y el escándalo, los nativos a favor del negro y los blancos a favor de Mr. Oliver. Resultado de la pelea: 15 pasajeros y dos panameños muertos, 13 panameños y 17 americanos heridos. La cuestión se investigó por el gobernador de Panamá y los cónsules de Gran Bretaña, Francia y Ecuador que concluyeron que la agresión había provenido de los americanos; el comisionado americano investigó el caso y declaró que la agresión provino del vendedor de patilla y sus amigos y recomendó que el Gobierno de Estados Unidos ocupara Panamá ya que Colombia no garantizaba la protección de los americanos. En una interpretación amañada del Tratado Mallarino-Bidlack, dos buques de guerra de los Estados Unidos arribaron a Panamá y desembarcaron tropas, amenazaron e intimidaron, pero como en ese momento había una epidemia de fiebre amarilla, se reembarcaron nuevamente y se hicieron a la mar.

Otro ejemplo de la carencia de una marina de guerra que disuadiera, sin un solo buque y sin defensa portuaria que impidiera lo contrario. Estados Unidos reclamó y exigió indemnización, como en situaciones anteriores, se escucharon voces de protesta por Colombia de diferentes instancias, está por encima el honor nacional, etcétera; documento iba, documento venía, pero al final la diplomacia de las cañoneras obligó a Colombia a pagar USD \$195.940 por los muertos, USD \$565.070 por otras reclamaciones anexas, USD \$59.277 por gastos de comisión y USD \$142.637 por intereses, una humillación más de potencias extranjeras, en un país de condiciones marítimas por excelencia, pero sin una marina de guerra (Lemaitre, 1993; García, 2003; Román, 2005a).

La Cuestión Cerruti

En 1856 arribó al país el italiano Ernesto Cerrutti que, como muchos inmigrantes en busca de aventura, con el tiempo hizo fortuna. Cerrutti pronto apreció que las frecuentes guerras civiles en Colombia requerían suministros y armas para los bandos en contienda y la venta de armas de contrabando se convirtió en un negocio redondo y rentable. En 1885 poseía su hacienda Salento en el Valle del Cauca. En esta ocasión se sublevó un batallón en los alrededores de Cali y los rebeldes decidieron formar un gobierno provisional, pero fueron derrotados por las fuerzas gubernamentales y los que logaron escapar se refugiaron en la hacienda de Cerruti. El gobierno que sabía de las andanzas de Cerruti requisó la casa de la hacienda y encontró varias armas, municiones, un cañón en su cureña y los restos de un campamento; ante estas pruebas el Gobierno declaró que Cerruti había perdido el carácter de neutral en la insurrección actual y por lo tanto por disposiciones de ley, la propiedad de Cerruti así como lo que poseía en común





con los rebeldes se declaraba por sentencia pertenecientes al Estado y el precio que de ellas se obtuviere sería destinado a los gastos de guerra.

Vinieron entonces los reclamos de rigor, del encargado de negocios de Italia, quien en términos descorteses protestó ante el ministro de Relaciones Exteriores de Colombia por saqueo y robo a un connacional; Cerruti insultó a las autoridades colombianas, además publicó en un periódico de Madrid reclamaciones con falsos testigos y falsificación de documentos y exigió una indemnización de 290.000 libras esterlinas por daños y perjuicios. Colombia nombró árbitro al presidente de los Estados Unidos Mr. Grover Cleveland, quien en apartes de su declaración arbitral estableció: “[...] invistiéndome de plenos poderes, autoridad y jurisdicción, [...] etcétera, [...] que Colombia pague la suma de 60.000 libras esterlinas...”, catorce años duró el litigio, Colombia se negó a aceptar el injusto fallo así proviniera del presidente Cleveland. El 22 de julio de 1898 se presentó en la bahía de Cartagena una escuadra italiana compuesta por cuatro unidades de guerra, el crucero “Carlos Alberto”, y las fragatas “Bausan”, “Calabria” y “Umbría”, al mando del contralmirante Caldini, quien dio un plazo de veinte días a Colombia para dar respuesta al laudo arbitral y tres meses para la cancelación de la indemnización, so pena de bombardear la ciudad. La diplomacia de las cañoneras una vez más surtió efecto, se pagó lo estipulado y como acto de honor se rompió relaciones con Italia, los dos únicos buques que teníamos en ese entonces eran chatarra en proceso de venta. Con una marina en el papel, Colombia tuvo que aceptar lo que le fue exigido por la fuerza (Lemaitre, 1993; García, 2003; Román, 2005a).

LA GUERRA DE LOS MIL DÍAS

Para la época en que ocurrieron los acontecimientos del funesto episodio de la guerra civil de los Mil Días, que devastó al país económica y socialmente, tanto las fuerzas del Gobierno, los conservadores, como los liberales que se hacían llamar los revolucionarios, entendieron la importancia capital del río Magdalena como arteria que comunicaba el centro del país con los principales puertos en el mar Caribe (Cartagena, Barranquilla y Santa Marta), condición estratégica reconocida desde los tiempos de la Conquista, la Colonia y gestas de emancipación, vital para el suministro logístico y el comercio nacional e internacional, pues las pocas vías terrestres convergían en el río Magdalena como espina dorsal del transporte nacional (García, 2003).

A la sazón, en octubre de 1899, los liberales revolucionarios habían conformado una flotilla sobre el río Magdalena, compuesta por vapores fluviales alquilados o tomados a particulares, así: “Cisneros”, “Elbers”, “Elena”, “Antioquia”, “Barranquilla” y “Gieseken” más la draga “Cristóbal Colon”, que fueron algunos artillados con cañón y ametralladoras. A su vez, el Gobierno conservador contaba con los vapores fluviales de guerra “Hércules” y “Colombia” armado con urgencia, como también los transportes fluviales requisicionados o alquilados a





particulares, así: “Martin Wessels”, “Manuela Aycardi”, “Martínez Bossio”, “Lafaurie”, Diez Hermanos” y una pequeña flotilla de retaguardia en la que se destacaba el vapor “Bismark” (García, 2003).

El 24 de octubre de 1899 la flotilla del gobierno alcanzó a la flotilla de los revolucionarios liberales en las cercanías del actual puerto de Gamarra, en un lugar conocido como Los Obispos, produciéndose un combate naval que arrojó los siguientes resultados: la draga “Cristóbal Colón” hundida, una colisión entre el “Gieseken” y el “Antioquia” causó el hundimiento del primero. Una colisión entre el “Elena” y el “Colombia”, a este último le desmontó el cañón de proa y lo dejó averiado. El potente cañón Hotchkiss del “Hércules” causó estragos en la flotilla liberal. El “Antioquia” huyó del combate encontrándose con el “Bismark” de la flotilla de retaguardia al que se rindió y fue incorporado a la flotilla del Gobierno. Los liberales además de la muerte de sus Generales tuvieron 500 bajas entre muertos y heridos; el Gobierno tuvo unos pocos heridos leves y la ya mencionada avería del “Colombia”; luego del combate el Gobierno tomó el control sobre el río Magdalena durante el resto de la contienda (García, 2003).

En desarrollo de la guerra, los liberales revolucionarios contaban con la simpatía de los Gobiernos de Venezuela, Ecuador, El Salvador, Guatemala y Nicaragua; en el Caribe el puerto de Maracaibo se convirtió en base de aprovisionamiento de los liberales revolucionarios para sus acciones militares sobre el litoral del Caribe colombiano (García, 2003).

Para marzo de 1900, la fuerza naval del Gobierno en el Caribe, con responsabilidad desde Costa Rica hasta La Guajira, se componía de los vapores fluviales “Hércules” y “Colombia” ya mencionados en el combate de Los Obispos estacionados sobre Bocas de Ceniza; los cruceros “Córdoba” y “Próspero Pinzón” y los vapores “La Popa” y “Nelly Cassan”; el “Cartagena” antiguo “Bashir”, yate de placer y crucero de construcción italiana comprado por el Gobierno colombiano al sultán de Marruecos y que llegó a Barranquilla en 1902 al final de la guerra, su actuación no fue de importancia. Por parte de los revolucionarios liberales, se compró en Maracaibo los vapores “Rayo” y “Augusto”, renombrados “General Gaitán” y “Peralonso”, ambos de discutible utilidad militar. Los buques liberales por cambios en los vientos políticos fueron incautados por el Gobierno venezolano, sus servicios fueron efímeros a la causa de los liberales. El “Peralonso” tuvo como máxima actuación la captura del vapor del Gobierno “María Hanaberg”, renombrado por los liberales “General Sarmiento”, en muy mal estado y de servicio limitado (García, 2003).

En el Pacífico, los liberales revolucionarios compraron un transporte de ganado de bandera salvadoreña el “Iris”, que se armó para la guerra en forma eficiente y al que renombraron “Almirante Padilla”, el cual mantuvo el control del Pacífico durante la contienda y que al final de la guerra fue incorporado a las fuerzas navales del Gobierno. El “Momotombo”, cañonero del Gobierno de Nicaragua facilitado a los liberales en marzo de 1900, se utilizó para el trans-





porte de tropas y apoyo logístico. El Gobierno conservador en el Pacífico contaba como fuerza naval al “Boyacá”, pequeño cañonero de mar que actuó en toda la guerra, pero por sus pobres características no fue de mucha utilidad y fue apresado por el “Almirante Padilla”; el “Chucuito”, antiguo remolcador de la Compañía Inglesa de Vapores, que el gobernador de Panamá compró y armó para la guerra en un intento de contrarrestar la acción del “Almirante Padilla”, se enfrentó a este último en el episodio del “Lautaro”, antiguo transporte “Rimac”, de la empresa chilena Compañía Sudamericana de Vapores que el General Carlos Alban, Jefe Militar y Civil del Departamento de Panamá, tomó manu militari en enero de 1902 en gestiones de compra y que fue artillado con elementos de armamento del “Próspero Pinzón” para enfrentar en aguas del Pacífico al “Almirante Padilla”. “El Presidente Pinto”, este sí un poderoso crucero de guerra de la Armada de Chile, que el Gobierno estaba tratando de comprar para incorporarlo a su inexistente flota del Pacífico, pero que al final no se dieron las negociaciones. Sin embargo, su eventual presencia fondeado en la bahía de Panamá sirvió como “flota en potencia” que condicionó las operaciones sobre esta bahía por parte de los liberales (García, 2003).

Merece destacarse entre otros combates navales lo sucedido en el Pacífico: el “Almirante Padilla”, que fue artillado con un cañón de 80 mm, otros cuatro cañones Krupp y dos ametralladoras, realizó patrullajes por el litoral y transporte de tropas llegando el 20 de enero de 1902 a la bahía de Panamá donde sorprendió y cañoneó al vapor chileno “Lautaro”, que había sido requisicionado o tomado por gobernador de Panamá General Carlos Albán, para ser artillado al servicio del Gobierno. El “Lautaro” fue hundido junto con el cuerpo del general Albán y esta acción significó la superioridad naval de los insurrectos en el Pacífico.

El Gobierno a su vez adquirió en Estados Unidos el crucero “Bogotá”, antiguo yate de placer de un Rajah de la India, que fue acondicionado como crucero y tripulado por mercenarios norteamericanos y que arribó al final de la guerra el 26 de octubre 1902 a Panamá, su actuación no fue significativa, pero terminó con la superioridad naval de los liberales (Román, 1993).

LA PÉRDIDA DE PANAMÁ

El deplorable hecho de la pérdida de Panamá para Colombia, –Independencia de Colombia para los panameños– tiene como antecedente y consecuencia la desastrosa y sangrienta guerra de los Mil Días, iniciada el 17 de octubre de 1899 entre el Gobierno conservador y los revolucionarios liberales. Camelo (2000) señala que:

La Guerra de los Mil Días –que en realidad duró 1.128 días– movilizó a 75.000 soldados del gobierno, ocasionó más de 200 combates y produjo cerca de 100.000 muertos y más de 150.000 heridos, lo que devastó la agricultura, aniquiló la industria naciente, arruinó las finanzas públicas, empobreció a la inmensa mayoría de la nación y devaluó la moneda a tal grado que por \$100 oro se llegó a dar hasta \$ 25.000 de papel moneda. (p. 23)





El istmo de Panamá fue un teatro de operaciones de dicha guerra, afectándolo gravemente en lo económico, social y político y generando gran descontento entre sus pobladores. También se presentó intervención de los Estados Unidos sobre Colón y Panamá para garantizar el servicio del ferrocarril.

Al igual que los conflictos y guerras civiles anteriores, tanto el Gobierno en ejercicio como los rebeldes arrendaban o compraban buques mercantes, que luego artillaban y eran utilizados para el transporte de tropas o encuentros navales, pero que en sentido práctico y efectivo no eran buques de guerra, para luego del conflicto venderse o dejarse abandonados hasta su deterioro por falta de recursos.

Ambos bandos en contienda, sin apoyos ya en el extranjero y con mutuas dificultades negociaron la paz, firmada el 21 de noviembre 1902 en el acorazado de los EE. UU., “Wisconsin” poniendo fin a la desastrosa y absurda guerra.

Al año siguiente, al no ratificar el Senado colombiano el 18 de agosto de 1903 el tratado Herrán-Hay, firmado el 3 de enero de 1903, los Estados Unidos propicia y apoya la separación de Panamá que se sucede el 3 de noviembre de 1903 cuando se declara la República de Panamá. Al día siguiente, es reconocida como tal por EE. UU., que envía dos escuadras, una sobre el Pacífico, otra sobre el Atlántico, compuestas por los acorazados “Boston”, “Marblehead”, “Concord” y “Wyoming” en la ciudad de Panamá y los acorazados “Atlanta”, “Maine”, “Mayflower” y “Prairie” en Colón, para impedir cualquier acción de Colombia sobre el istmo, se sucede en esta ocasión, en aplicación de la diplomacia de las cañoneras, la mayor afrenta a la soberanía nacional, esta vez también sin un marina de guerra que efectuara una disuasión frente a una de las grandes potencias del momento.

Se montó, entonces, y desarrolló toda una gran operación diplomática, con intereses económicos y geopolíticos de expansionismo de los EE. UU. Beluche (2003) afirma que:

El expansionismo imperialista de Estados Unidos, expresado en su carismático presidente Teodoro Roosevelt; la quebrada Compañía Nueva del Canal, de capitales franceses, representada por Philippe Bunau-Varilla; en el centro de los hechos, el prominente abogado neoyorquino William N. Cromwell, verdadero cerebro de la separación y representante legal tanto de la Compañía Nueva del Canal como de la Compañía de Ferrocarril de Panamá; los agentes norteamericanos y panameños de la Compañía del Ferrocarril, como José A. Arango y Manuel Amador Guerrero y, por supuesto, el venal e inepto Gobierno colombiano del vicepresidente José Manuel Marroquín. (s.p.)

La construcción del canal de Panamá se llevó a cabo como un objetivo perentorio y estratégico de los Estados Unidos para comunicar sus dos costas en los océanos, el Atlántico y el Pacífico, como elemento esencial de comunicaciones, comercio, desarrollo, seguridad hemisférica y se optimizaba el uso de su flota naval.





Una vez más, la ausencia de una marina de guerra que al menos disuadiera una acción naval permitió sin contratiempos el ejercicio del poder naval por una potencia foránea, como ocurrió en el siglo XIX en diferentes episodios de afrentas mediante la aplicación de la llamada diplomacia de las cañoneras.

EL CONFLICTO CON EL PERÚ

Para la construcción del tema de estudio se llevó a cabo una investigación sobre diferentes obras e historiadores que han publicado respecto del conflicto del Perú y Colombia (1932-1933), enfatizando en la perspectiva estratégica, política y las repercusiones de los actores principales, su visión estratégica y su aporte en el contexto histórico durante la guerra, el alcance de esta investigación fue el periodo comprendido entre 1932 y 1933.

Es así que La Rosa y Mejía (2014) destacan particularmente la labor del Ejército Nacional en la guerra, la cual se consolidó a raíz del conflicto, así mismo, las operaciones fluviales desempeñaron un rol fundamental en el conflicto; siguiendo la misma línea, para Camacho (2016), una de las causas principales del conflicto se desencadenan en la economía junto con otros factores de carácter político, ya que ambos países tenían una fijación por el territorio que limitan en la Amazonía, debido a las fuentes ricas para el aprovechamiento del caucho.

A partir de esto, los autores concluyen que había una lucha de poder con las diferentes haciendas que en su momento se dedicaban a las diferentes formas de explotación del caucho, una de ellas que resalta en la historia es la Casa Arana, de Julio César Arana. Esta hacienda se convirtió en una organización con empleados dedicados y la lucha por mantener el negocio del caucho conllevó a una tensión por aspectos económicos y defensa del territorio.

En otro tono argumentativo, pero llevando la misma línea se destaca el artículo realizado por Atehortúa (2007), titulado *El conflicto colombo-peruano: apuntes acerca de su desarrollo e importancia histórica*, en el cual se expone su posición frente al conflicto como la demostración de las habilidades, destrezas y agilidad en el campo militar colombiano que nunca había enfrentado una guerra similar, lo cual quedó demostrado en la victoria defendiendo la patria con un conjunto que implicó organización tanto de logística militar como el liderazgo de los comandantes, es por ello que esta guerra representó el éxito de las Fuerzas Armadas siendo un hito que marcó la historia de Colombia; en resumen, se subestimaban las capacidades de las Fuerzas Armadas en el campo de combate. Atehortúa (2007) destaca que:

Antes del conflicto con el Perú, por las dificultades económicas y financieras del país, pero también por los celos de los liberales frente a la institución militar y por la prevención que frente a ellos existía dada su conducta a lo largo de la hegemonía conservadora, las Fuerzas Armadas no tuvieron un presupuesto acorde con sus necesidades. (p. 9)





Conviene subrayar la investigación efectuada por Camacho (2016) en su libro *El conflicto de Leticia (1932-1933) y los ejércitos del Perú y Colombia*, la cual enfatiza en que la mayoría de los pobladores que se encontraban en la ciudad de Leticia específicamente en la fuente del conflicto, subsistían por medio de diferentes negocios en estas tierras, como la hacienda La Victoria situada en la margen izquierda del Amazonas que fue centro del conflicto y causante del mismo, concretamente en territorio colombiano y que era fuente de empleo con esclavos indígenas. El dueño de la hacienda, Enrique Vigil, es popular por ser un hombre oportunista. Camacho (2016) plantea que:

La mayor parte de los habitantes de Leticia tiene nacionalidad peruana y muchos están unidos por vínculos de familia, amistad o negocios con las gentes que viven en La Victoria, Ramón Catilla, Caballococha, Chimbote y también Iquitos. Una red permanente de comunicaciones y transportes hace que la información circule con fluidez en ese espacio amazónico. (p. 57)

Citando a Camacho (2016), Alfonso López Michelsen dedicó unas líneas a las causas propias del conflicto donde menciona que, “los peruanos se tomaron a Leticia por la conjunción de los intereses sentimentales del alférez y los intereses económicos del ingeniero”; así mismo, destaca que existían intereses de otros índoles, como asuntos locales y cuestiones personales, así mismo, el origen propio de la guerra radica en cuestiones políticas en Perú y en Iquitos, así como también el proceso de negociaciones que se origina en la firma del tratado desde 1922 y la explotación del caucho; a estos factores se les suma problemas sociales y políticos económicos, es por ello que estas situaciones fueron determinantes para que la guerra estallara de manera inesperada.

La toma de Leticia

De acuerdo con Atehortúa (2007), el 1 de septiembre de 1932, en ataque comandado por el ingeniero Oscar Ordóñez, hijo de un antiguo Coronel jefe militar del Departamento de Loreto, Iquitos, siendo el segundo al mando el Alférez Juan La Rosa, comandante de la guarnición peruana de Chimbote, acompañando por soldados vestidos de civil y otras personas loretanos, toman la ciudad de Leticia: “Cerca de cincuenta hombres armados se tomaron la población de Leticia, detuvieron a la única autoridad colombiana presente y a todos los nacionales que manifestaron su disgusto ante la ocupación; arriaron el tricolor nacional, e izaron la bandera bicolor peruana” (s.p.).

A continuación proceden también a la toma de Tarapacá, ubicada en la margen del río Putumayo en el extremo superior derecho del trapecio.

De igual manera, Atehortúa (2007) relata que, conocida la toma, el presidente Enrique Olaya Herrera confió en lo comunicado por el presidente del Perú, Miguel Sánchez Cerro, al





embajador colombiano: “en el sentido que el asalto se había realizado por civiles comunistas, sin su consentimiento, y esperaba que el asunto fuera resuelto sin gravedad alguna, el Gobierno colombiano puede contar con mi apoyo para someterlos”.

Consecuentemente el presidente Olaya tomó la decisión política de considerar: “que el movimiento subversivo de Leticia no tenía carácter internacional y las relaciones entre los dos países eran completamente cordiales” (Atehortúa, 2007, p. 3).

De otra manera, nunca llegó una respuesta oficial de Perú; su canciller le manifestó al embajador colombiano que adelantar una condena a la toma podría generar una revolución en Loreto, reiteró su amistad a Colombia y pedía paciencia. Pero ante el interrogante diplomático, de si las guarniciones militares de Perú sobre el río Putumayo permitirían el paso de las cañoneras colombianas para recuperar Leticia, Perú respondió oficialmente que Colombia debía “prescindir de toda medida de fuerza si quería un arreglo pacífico del conflicto y que la ocupación de Leticia era una “espontánea manifestación de incontenibles aspiraciones nacionales” (Atehortúa, 2007, p. 4).

El presidente comunicó el 17 de septiembre al Congreso en sesión plenaria, a través de su ministro de Relaciones Exteriores Roberto Urdaneta Arbeláez, la realidad de lo acontecido; no obstante un exacerbado enfrentamiento político entre liberales y conservadores, la situación tornó en aquel momento de unión y solidaridad, en apoyo al Gobierno, aprobando además obtener un empréstito por diez millones de dólares mediante la Ley 12 de 1932, para la adquisición de armas y equipo militar, resonando la conocida declaración del jefe de la oposición Laureano Gómez Castro de: “¡Paz!, ¡Paz en el interior! y ¡Guerra!, ¡Guerra en la frontera!” (Rodríguez, 2020).

El presidente Olaya insistía diplomáticamente en el apoyo internacional, acudió al de Estados Unidos, pero dada la posición política de Colombia de negar que la toma tenía un carácter internacional, sino por el contrario considerarla como un asunto interno, no permitió esta gestión diplomática. Acudió también al apoyo diplomático de Brasil como mediador para alcanzar un acuerdo de conciliación, el gobierno alcanzó a escuchar la propuesta de Brasil de volver a negociar el Tratado de Límites con el Perú, Lozano-Salomón del 24 de marzo de 1922, a cambio de la entrega de Leticia, propuesta inaceptable por Colombia (Rodríguez, 2020).

La toma de Leticia despertó la perspectiva caliente de una guerra con el Perú, que se había enfriado con la firma del Tratado Lozano-Salomón de 1922; para acceder al área de operaciones en los ríos Putumayo y Amazonas, no se contaba con una marina de guerra, existían al servicio del Ministerio de Hacienda para el control del contrabando, tres cañoneros “Pichincha”, “Carabobo” y “Junín”, construidos en Francia en 1925, durante la presidencia del General Pedro Nel Ospina, en su momento no con las debidas condiciones de material y equipo (Ospina, 2022). Otras unidades fluviales de río dependientes del Ejército Nacional en todos los aspectos





fueron los cañoneros “Cartagena”, “Barranquilla” y “Santa Marta” que arribaron al país en 1930; y destinados a la Flotilla Fluvial del Magdalena; siendo por suerte los cañoneros “Cartagena” y “Santa Marta”, vitales para Colombia en el conflicto que se avecinaba, al ser ubicados previamente a la toma de Leticia, en el alto Putumayo (Prieto, 2022).

Conforme a Rodríguez (2020) se desarrolló acondicionamiento de material y equipo, en lo que se encontró disponible en ese momento para ser convertido en buques de guerra para conformar una marina de guerra, que debía afrontar la situación de conflicto:

Vásquez Cobo contactó al prestigioso astillero Societé des Chartiers et Ateliers de Saint Nazaire y compró a ellos naves no nuevas, que refaccionadas y artilladas se bautizaron “Mosquera” y “Córdova”. En fecha posterior, también se tomó en arriendo a la United Fruit Company un barco frutero, el cual llegaría a Colombia cuando el conflicto se hallaba por finalizar. Este buque fue rebautizado Ciudad de Pasto. Otro buque integrado a la “Expedición Punitiva” fue la cañonera “Mariscal Sucre”, que se trataba originalmente de un yate, el ex Flying Fox, adquirido en los EE. UU., pero construido por los astilleros británicos Yarrow en 1909. Fue artillado con dos cañones de 76 mm y una ametralladora. Desplazaba 125 toneladas y desarrollaba 25 nudos gracias a sus turbinas Parsons. Otro buque mercante comprado fue el Heligoland, rebautizado Bogotá, que tenía un desplazamiento de 685 toneladas, con 16 nudos de velocidad capacidad de transporte de 140 hombres. (pp. 158-159)

Los cañoneros de mar “Pichincha”, “Carabobo” y “Junín”, fueron trasladados del Ministerio de Hacienda al de Guerra. Se alquiló la lancha La Emita, de bandera brasileña; se compró el buque para remolcar el “Yamary”, nave hospital obtenida y readecuada en Manaus, además del buque Bridgetown, construido en Inglaterra y adquirido en Estados Unidos, al cual se nombró Boyacá.

Vásquez Cobo partió del puerto francés de Le Havre el 2 de diciembre de 1932, comandando el “Mosquera” y delegando el comando del “Córdova” a su hijo, ambos buques con tripulación de origen francés contratada por el Gobierno colombiano, arribando el 21 de diciembre de 1932 al puerto brasileño de Belem do Pará, en la desembocadura del río Amazonas, donde habría de esperar el arribo de la flotilla compuesta por el “Boyacá”, que viajaba con 700 hombres al mando del General Efraín Rojas Acevedo, y de la cual formaban parte además el “Pichincha”, el “Nariño” como buque hospital y el “Barranquilla”, que arribó el 28 diciembre a Belem do Pará, luego de reparaciones necesarias efectuadas en Curazao. El General Alfredo Vásquez Cobo, nombrado comandante en jefe por el Gobierno de Colombia, asumiría la dirección superior de las operaciones a partir del encuentro de las dos flotillas en Belem do Pará. Aunque el proyecto del General Rojas era aplicar el plan de guerra colombiano sobre Tarapacá, al General Vásquez





Cobo como comandante en jefe se le había dado plena autonomía operativa en el teatro de operaciones, que él utilizó de inmediato al señalar a Leticia como objetivo inicial (Valencia, 1994).

La diferencia de criterio operacional fue resuelta por el presidente Olaya y su ministro de guerra, Carlos Uribe Gaviria, con dos comunicados del 20 y 28 de enero de 1933, luego de analizar las recomendaciones de sus asesores y sopesando las dos alternativas se decidió que la acción inicial sería por Tarapacá, que representaba las mayores ventajas específicas, así:

1. Leticia está mejor defendida con fortificaciones preparadas y posiblemente minada de sus aguas. Al frente, Ramón Castilla complementa el sistema defensivo global, con la capacidad de establecer fuegos cruzados con grave riesgo por la vulnerabilidad de los buques colombianos.
2. La proximidad a la frontera con Brasil limita las posibilidades del ataque, que no podría involucrar aspectos violatorios de la soberanía de ese país.
3. La base aérea colombiana más cercana se hallaría en La Pedrera, a distancia que haría imposible el apoyo aéreo necesario para el éxito.
4. La principal fuerza fluvial peruana, integrada por las cañoneras “América”, “Iquitos” y “Napo”, se encuentra en el Amazonas, lo que implicaría un riesgo adicional con fuego cruzado desde tres direcciones. (Valencia, 1994, s.p.)

Figura 2

Motonave “Boyacá”



Fuente: Armada de Colombia (2015, p. 42).





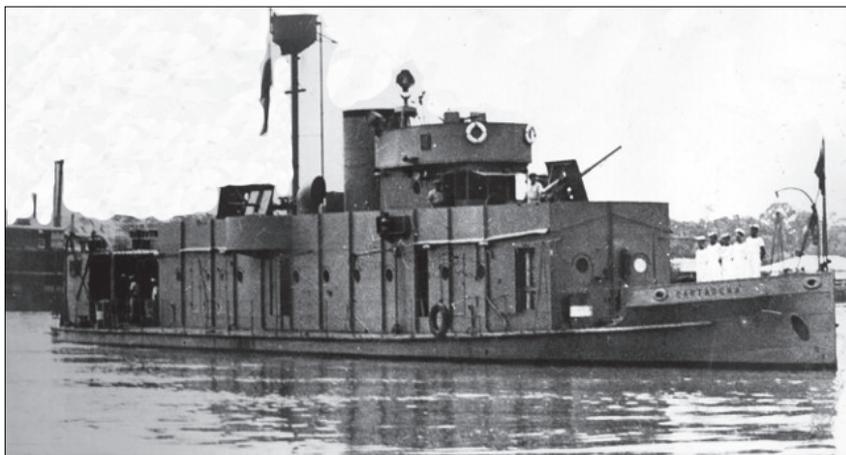
Finalmente, a petición de Eduardo Santos Montejó delegado en Ginebra por el Gobierno, Olaya renunció al carácter doméstico que siempre había defendido sobre el conflicto y recurrió a la Sociedad de Naciones. Santos “presentó en Ginebra un sustentado memorial que resumía la historia de los sucesos y exponía los fundamentos de derecho que correspondían a Colombia” (Atehortúa, 2007, p. 12).

Poco después, el Consejo de la Sociedad de Naciones sí se manifestó en forma contundente. El 26 de enero de 1933 pidió al Gobierno peruano abstenerse de intervenir en territorio ajeno y no ofrecer obstáculo alguno al intento colombiano de ejercer soberanía en una zona reconocida como colombiana en tratados internacionales, sin embargo, el Gobierno del Perú hizo caso omiso de la resolución de dicho organismo para que abandonara los ocupados territorios colombianos (Atehortúa, 2007).

De otra manera como lo señala Rojas (2015) desde la misma fecha de la entrada de los peruanos a Leticia y la toma de Tarapacá, hasta la primera quincena de febrero de 1933, el Gobierno del Perú comenzó a fortalecer sus guarniciones militares sobre el Putumayo y el Amazonas, en desarrollo de un plan de nivel estratégico para la guerra, además siempre rehuyó las fórmulas de mediación de Brasil y pretendía la revisión del Tratado Lozano-Salomón de 1922, cuestión inadmisibles para Colombia, ya que en este tratado se reconocía que “quedaron definitiva e irrevocablemente terminadas todas las diferencias entre Perú y Colombia” (Rojas 2015, p. 6).

Figura 3

Cañonero “Cartagena”



Fuente: Armada de Colombia (s.f.).

Junto a los intentos diplomáticos, Colombia decidió la toma militar de Tarapacá en la ribera derecha del río Putumayo, cercana a la frontera con Brasil, y la guerra, como la conocemos, comenzó propiamente el 14 de febrero de 1933, cuando la fuerza colombiana de 1.000 sol-





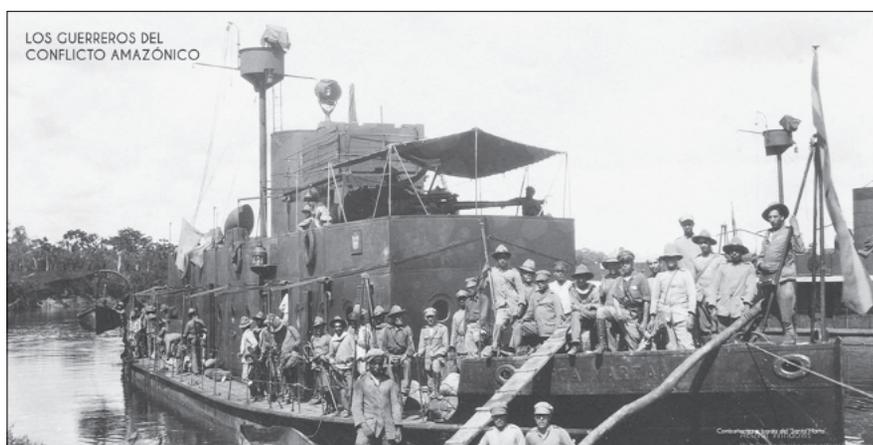
dados transportada por el río Putumayo en seis buques fue atacada sin éxito por aviones peruanos; en respuesta, ese mismo día en la tarde, la aviación colombiana atacó la guarnición militar peruana, partiendo de La Pedrera y El Refugio; al mismo tiempo que la flotilla fluvial cruzaba a aguas colombianas pasando la línea histórica Tabatinga-Apaporis que demarca los territorios de Colombia y Brasil. Previo ultimátum, al amanecer del 15 de febrero las tropas comandadas por el General Efraín Rojas, desembarcaron y comenzó el ataque fluvial y aéreo sobre Tarapacá; encontrándose que la guarnición peruana había abandonado y huido del fortín, que bien hubiera podido presentar fuerte resistencia, habida cuenta de su posición dominante sobre las aguas, de la disponibilidad de dos cañones Krupp de 75 mm y de numerosas ametralladoras que a distancia inmediata habrían podido causar estragos en la flotilla colombiana (Valencia, 1994).

Según Valencia (1994), el General Vásquez Cobo, comandante de la Expedición Amazonas, envió un cablegrama a Bogotá en los siguientes términos: “Tarapacá, 15 de febrero de 1933. Presidente. Bogotá”. “A las 9 de la mañana flotó nuestro pabellón sobre el cerro de Tarapacá. Librese combate artillería apoyado por aviones y tropa desembarque. Felicito vuestra excelencia. No hubo novedad. Servidor. Vazcobo” (s.p.).

De acuerdo con el historiador Torres (1993), la retoma de Tarapacá significó para Colombia el control del curso inferior del Putumayo, hasta sus bocas en el Amazonas, con lo cual las guarniciones militares y los asentamientos humanos de Perú en la banda sur de la vía fluvial quedaron sujetos para sus comunicaciones y abastecimientos a trochas selváticas y algunos tributarios menores del Putumayo; permitiría entonces un desarrollo operacional para el control del río Putumayo por el destacamento militar colombiano. Perú reforzó sus fortificaciones sobre el Putumayo para obstaculizar el aprovisionamiento logístico sobre las guarniciones colombianas de Puerto Asís, Caucayá, Monclar, Puerto Calderón y El Encanto.

Figura 4

Cañonero “Santa Marta”



Fuente: Armada de Colombia (2015, p. 35).

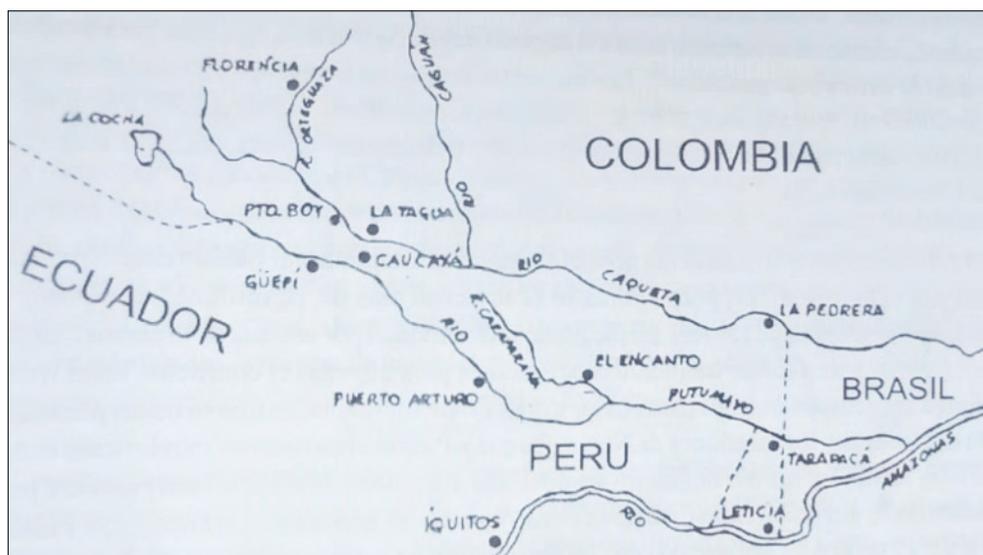




Como operaciones subsiguientes para el control militar sobre el sobre Putumayo, el Coronel Roberto D. Rico designado comandante del Destacamento Putumayo por decreto reservado 1745 del 18 de octubre de 1932, en dos ocasiones, organizó el ataque sobre Güepí, pero el Gobierno nacional insistía en la negociación diplomática, por lo tanto, se dieron contraórdenes causando desconcierto en las tropas. El 17 de marzo de 1833 el General Efraín Rojas emprendió operaciones de desembarco abordo del cañonero “Pichincha”, sobre el puesto peruano de Buenos Aires, que contaba con cincuenta efectivos y el apoyo de la cañonera “Estefita” y cobertura de aviación. Sorprendida la guarnición peruana por el fuego de la cañonera y de la infantería desembarcada, huyó del puesto por la selva, sin embargo seis aviones peruanos efectuaron bombardeo sobre la posición tomada y sobre el cañonero “Pichincha” que respondió con la potencia de sus armas antiaéreas, una bomba cayó en la proa, no causando daño material por el blindaje de la embarcación, pero sí produjo la muerte del marinero Efraín Matiz y resultaron heridos el Teniente Pedro Rincón, Subteniente Manuel Pérez, Cabo Segundo Antonio Ayubi y los soldados Jorge Navarro, Rodolfo López y Eduardo Díaz, y ante la falta de apoyo aéreo el General Rojas efectuó una retirada estratégica mimetizándose en la selva, en razón de que los aviones seguían atacando al cañonero “Pichincha” (Torres, 1993).

Figura 5

Teatro del conflicto colombo-peruano



Fuente: Román (2005b, p. 51).

Al no lograrse acuerdo diplomático, el presidente Olaya decidió impartir la orden de ataque sobre Güepí; eran momentos de intensa lluvia que hacían penoso el avance de la infantería con el agua y lodo a la cintura, la guarnición peruana estaba defendida por alrededor de

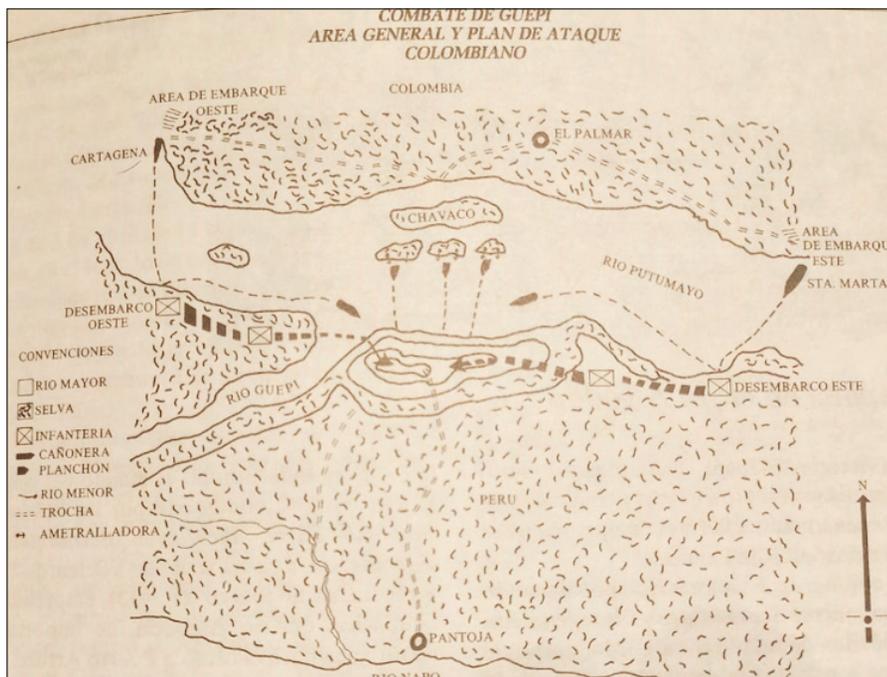




500 efectivos, debidamente atrincherados en Cachayá y Güepí, con nidos de ametralladoras empotrados y cañones Krupp de 75 mm. El plan de operaciones comprendía concentración de un batallón de infantería y una sección de artillería en el islote de Chavaco, la flotilla fluvial al mando del Mayor José Dolores Solano, conformada por los cañoneros “Santa Marta” y “Cartagena”, las lanchas “Sinchi Roca” y “Huayna Capac” capturadas a los peruanos, cuatro canoas a motor y doce lanchas a canaleta. A bordo del cañonero “Santa Marta” se encontraba el Coronel Rico y su Estado Mayor, llevaba a bordo 150 hombres de infantería de desembarco al mando del Capitán Luis Uribe Linares, como capitán del cañonero actuaba el Teniente de Artillería Luis A. Baquero Herrera, segundo comandante, el Subteniente Efrén Salcedo. El cañonero “Santa Marta” era el único que contaba con radiocomunicaciones, actuaba como capitán el Teniente de Artillería Hernando Mora Anguiera y llevaba a bordo al Mayor José Dolores Solano, con 150 efectivos de infantería de desembarco al mando del Capitán Alfonso Castellanos. En la noche del 25 de marzo de 1933, el “Santa Marta” desembarcó 150 hombres al mando del capitán Luis Uribe, en territorio enemigo. A las 4 de la mañana el “Cartagena” desembarcó en la parte alta, en la desembocadura del río Güepí, la compañía de infantería del Capitán Alfonso Collazos, con la misión de cortar la retirada enemiga, avanzando con el agua a la cintura hacia las posiciones enemigas (Torres, 1993).

Figura 6

Combate de Güepí. Área General y Plan de Ataque



Fuente. Valencia (1993, p. 329).

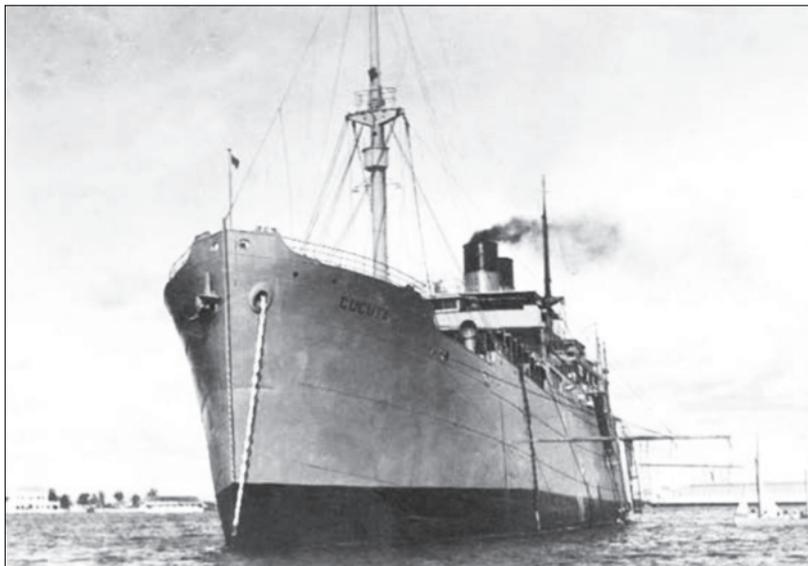




Siendo las 6 de la mañana del 26 de marzo de 1933, las cañoneras “Santa Marta” y “Cartagena” en un frente de combate de extensión de 5.000 metros iniciaron el ataque de artillería, el enemigo sorprendido por la maniobra se atrincheró y puso en acción las ametralladoras y cañones; a las 07:00 horas, seis hidroaviones al mando del Coronel Boy, en dos escuadrillas descargaron sus cargas de 50 kg de TNT, la infantería colombiana avanzaba paralelamente a los cañoneros, el fuerte Cachayá fue silenciado por la artillería del “Santa Marta”, a las 9 de la mañana una compañía de fusileros comandada por el Capitán Veloza atravesó el río en apoyo del capitán Linares, bajo nutrido fuego de ametralladoras no pudo ser contenido, al caer Cachayá los peruanos agrupan su defensa en Güepí, el “Santa Marta” pone proa hacia el “Cartagena” bajo intenso fuego de ametralladoras, tanto el “Santa Marta” y el “Cartagena” concentran coordinadamente su fuego cruzado de artillería sobre Güepí, donde sus defensores luego de valerosa defensa emprenden la retirada por las trochas hacia Pantoja. A las 12:00 horas el Sargento Néstor Ospina iza el glorioso pendón tricolor en las alturas de Güepí (Torres, 1993).

Figura 7

Motonave “Cúcuta”



Fuente: Armada de Colombia (2015, p. 49).

El presidente Olaya Herrera comisionó al General Alfredo Vázquez Cobo para adquirir dos torpederos ofrecidos por el Gobierno de Estonia. El ministro de Guerra Carlos Uribe Gaviria le comunicó el 3 de abril, que había terminado su misión como jefe del Ejército en Operaciones en el Sur y en su reemplazo fue designado el General Efraín Rojas Acevedo; el presidente lo ratificó como ministro plenipotenciario en Francia. La adquisición de estos torpederos se malogró en razón de que el Gobierno peruano se adelantó a su compra por intermedio de su





misión naval en Inglaterra, dichos buques recibieron los nombres de “Almirante Guisse” y “Almirante Villar”, al tiempo que se movilizaba con destino al Amazonas el “Almirante Grau” y “Coronel Bolognesi”, recientemente reparados en EE. UU., junto a dos submarinos. Colombia entretanto continuaba las operaciones militares en cumplimiento de la campaña para retomar Leticia, esta vez sobre el río Algodón ruta de aproximación a Puerto Arturo, única base de importancia que restaba al Perú en el Putumayo, operación que no se llevó a cabo porque finalizó el conflicto (Torres, 1993).

Fin del conflicto y negociaciones

En el entretanto del desarrollo de la guerra, en la diplomacia la falta de providencias coercitivas de la Liga de Naciones permitía una gran fertilidad de sugerencias de arreglo, actitud conciliadora que tenía más auge en el país agredido, Colombia, que en el país agresor, Perú. Colombia que había demostrado con las armas una mayor vitalidad y vencedor en los encuentros armados, exhibía una mayor premura en lograr la paz que Perú, que dilataba un acuerdo de paz, no obstante los descalabros militares (De la Vega, 1993).

En este sentido, el Consejo de Seguridad de la Sociedad de Naciones, el 18 de marzo de 1933, hacía constar las siguientes recomendaciones:

1. Que entrambas partes están de acuerdo en reconocer:
 - b) Que el tratado del 24 de marzo de 1922 entre Colombia y el Perú, está vigente.
 - c) Que, como resultado de ese tratado, el territorio denominado «Trapezio de Leticia» forma parte del territorio de la República de Colombia.
2. Que dicho territorio ha sido invadido por los peruanos, los cuales depusieron de sus cargos a las autoridades colombianas.
3. Que los elementos peruanos han sido apoyados por las autoridades militares del Departamento de Loreto (Perú).
4. Que en Tarapacá territorio colombiano, se estableció un puesto peruano, el cual más luego, fue recuperado por las tropas colombianas.
5. Que la aldehuela de Leticia está aún en poder de los peruanos.
6. Que el ministro de Relaciones Exteriores del Perú, en su telegrama del 17 de febrero, declara que el departamento de Loreto ha resuelto reivindicar esta zona territorial ocupándola por su propia cuenta.
7. Que el ministro de Relaciones Exteriores del Perú declaró, en su telegrama del 2 de febrero, que “el Perú no podría considerarse obligado a no estorbar el ataque de Leticia, donde se hallan peruanos que, haciéndose intérpretes de los sentimientos del departamento de Loreto, se han trasladado a Leticia para protestar contra la in-





equidad que los separó de su patria de origen sin tener la voluntad de los habitantes del territorio desmembrado de esa manera, ni sus derechos como minoría política”.

8. Que el Gobierno colombiano ha aceptado y el Gobierno peruano ha rechazado, los términos del arreglo de la controversia propuestos por el Consejo conforme al párrafo 3 del artículo 15. (De la Vega, 1993)

Con relación a lo anterior, el Consejo de Seguridad de la Sociedad de Naciones consideraba y recomendaba:

Que la situación resultante de la presencia de fuerzas peruanas en territorio colombiano es incompatible con los principios del derecho internacional, como también los del Pacto de la Sociedad de Naciones y los del Pacto de París [...] Recomienda la evacuación completa del territorio comprendido en el trapecio de Leticia por las fuerzas peruanas y el retiro de todo apoyo a los elementos peruanos que han ocupado esta región. (De la Vega, 1993)

Igualmente, atendiendo las intenciones del Perú, consideraba el Consejo la necesidad de proceder sobre la base de los tratados vigentes, a negociaciones entre las partes, con el fin de discutir la totalidad de los problemas pendientes y la mejor manera de darles una solución justa, duradera y satisfactoria, [...] Recomienda que se entablen y prosigan con la mayor diligencia las negociaciones tan pronto como se hayan tomado medidas prácticas para la ejecución de la primera recomendación (De la Vega, 1993).

De otra parte, el 30 de abril de 1933 en Lima fue asesinado con disparos de revólver por un activista de la oposición el dictador Luis Miguel Sánchez Cerro, al terminar revista a 25.000 soldados que serían enviados al área de operaciones sobre los ríos Amazonas y Putumayo. El General Óscar Raimundo Benavides Larrea, jefe del Ejército fue designado por el Congreso Constituyente, para remplazar a Sánchez Cerro, y terminar el periodo presidencial de este último. El nuevo mandatario invitó a Lima a Alfonso López Pumarejo con quien había compartido funciones diplomáticas en sus respectivas delegaciones en Londres, a entablar negociaciones como delegado diplomático del presidente Enrique Olaya Herrera (Rojas, 2015).

Como resultado de las recomendaciones del Consejo de Seguridad de la Sociedad de Naciones, del 18 de marzo de 1933, los plenipotenciarios de los Gobiernos de Colombia y Perú firmaron el 25 de mayo de 1933 en Ginebra, en la Sociedad de Naciones, un acuerdo diplomático, para la ejecución de las recomendaciones aprobadas, que tenía por base:

1. El Perú desocupará el territorio de Leticia y una Comisión del Consejo, en nombre del Gobierno de Colombia, se hará cargo de su administración por término máximo de un año.
2. Colombia devolverá al Perú las posiciones que habían tomado militarmente sobre la margen derecha del Putumayo; y





3. Las partes se comprometen a abrir las negociaciones previstas en la segunda de las recomendaciones del 18 de marzo. (De la Vega, 1993)

Los comisionados de Ginebra se trasladaron a Leticia a bordo del Mosquera y el 23 de junio de 1933 a los 296 días de la agresión a Leticia, se izó nuevamente el glorioso pendón tricolor, igualmente ondeó el pendón de la Sociedad de Naciones; simultáneamente ese mismo día 23 de junio se entregó Güepí, arriando nuestro pabellón con todos los honores, entregando a su vez cualquier posición colombiana sobre el territorio peruano (Rojas, 2015).

La revisión del Tratado de Límites con Perú, Lozano-Salomón del 24 de marzo de 1922, y ratificado el 23 de enero de 1928, aprovechando el ataque y toma de Leticia, estuvo presente en todo tiempo como intención peruana para la entrega de Leticia, propuesta inaceptable por Colombia.

Conforme a la fórmula de Ginebra, que en su punto 3 recomendaba a las partes la negociación. El Gobierno colombiano aceptó con instancia mediadora de Brasil a reunirse en Río de Janeiro con la delegación peruana; no sin antes escuchar voces críticas en ese entonces, por algunos prominentes ciudadanos colombianos, que consideraban que Colombia nada tenía que negociar con el Perú, producto de un ataque a nuestra soberanía, existiendo además un tratado de límites, firmado y ratificado por ambos países, y una victoria militar de las armas colombianas. En una primera etapa, el 24 de octubre de 1933, el canciller brasileño Afrânio de Melo Franco, instaló la reunión; los delegados de Colombia Roberto Urdaneta Arbeláez, Luis Cano Villegas y Guillermo Valencia Castillo, y por el Perú, Víctor M. Maúrtua, Víctor Andrés Belaúnde, Alberto Ulloa Sotomayor y Raúl Porras Barrenechea. La delegación colombiana exigía que Perú presentara cuáles eran los asuntos pendientes por resolver, mientras que la delegación peruana alegaba incumplimiento de Colombia al tratado Lozano-Salomón, al no disponer para Perú del triángulo San Miguel-Sucumbíos, cedido a cambio del trapecio amazónico, y donde Perú aseguraba que la solución posible era el cambio de fronteras, el triángulo regresaba a Colombia y el trapecio a Perú. Situación rechazada por Colombia pues no estaba en discusión el tratado Lozano-Salomón, sino asuntos relacionados con aduanas, comercio y navegación sobre los ríos Putumayo y Amazonas. La delegación peruana propuso un arbitraje ad hoc, rechazado por Colombia, en su defecto Colombia propuso recurrir a la, en su momento, Corte Permanente de Justicia Internacional, rechazada por Perú (Villegas, 1934).

En febrero de 1934, a instancias nuevamente de Afrânio de Melo Franco, se efectuó una segunda ronda de negociaciones; los memorandos peruanos insistían en el canje de territorios, rechazado por Colombia, y estando próximo a vencerse el plazo de administración de Leticia por la Sociedad de Naciones, Perú solicitó una prórroga de esta administración, rechazada por Colombia, luego de lo cual Perú propuso entonces una administración mixta, también rechazada por Colombia. En una tercera ronda de negociaciones, en un ejercicio de aguda diplomacia





de Afrânio de Melo Franco, se dejó de lado el tema de la administración mixta y el tema de canje de territorios, llegando a un acuerdo las delegaciones de Colombia y Perú, el 24 de mayo de 1934, el cual se conoce como el Protocolo de Río de Janeiro (Villegas, 1934).

Este acuerdo, oficialmente denominado “Protocolo de Amistad y Cooperación entre la República de Colombia y la República del Perú”, junto con un “Acta Adicional” firmada el mismo día, constituye un todo indivisible con el Protocolo suscrito en esta misma fecha por las delegaciones de plenipotenciarios de Colombia y de Perú, a la que se refieren los artículos 4° y 6° de dicho Protocolo. (Cancillería de Colombia, 2021). El protocolo fue aprobado por el Congreso de Colombia mediante Ley 17 del 20 de septiembre de 1935. El protocolo vuelve a ratificar lo contemplado en el Tratado Lozano-Salomón de 1922 como vínculo jurídico entre ambos países, e implementa otras disposiciones contempladas en su Acta adicional, en materia de comercio, adunas, régimen de puertos, libre navegación de los ríos, protección a los pobladores, tránsito de policía de fronteras y adopción de los demás acuerdos que fueren necesarios para obviar cualesquiera dificultades que se presenten o puedan presentarse en la región de frontera entre los dos países (Suin, 2021).

Resurgir de una Marina de Guerra

La adquisición de los destructores “Caldas” y “Antioquia” se convirtió en pilar de la Armada Nacional contemporánea. La experiencia de lo sucedido en el conflicto con el Perú generó en el Gobierno nacional la obligación de crear y organizar la Marina de Guerra Nacional. A través de los funcionarios de la embajada de Colombia en Inglaterra se pudo establecer, que:

La firma inglesa Vickers-Armstrong y el Gobierno de Portugal estaban dispuestos a ceder dos destructores (*destroyers*) que se estaban terminando de construir en el astillero de Yarrow de la empresa en ese país, con destino a su Armada. Para la Armada de Portugal habían sido bautizados como Tejo, remembranza del río Tajo, y rebautizado como MC “Antioquia”, y Douro, remembranza del río Duero; para la naciente fuerza naval colombiana, fue rebautizado como MC “Caldas”, a principios de febrero de 1934, se firmó el contrato correspondiente. (García, 2016, p. 4)

El 25 de febrero de 1934 se afianzó el pabellón de Colombia en las dos unidades de guerra y tomaron posesión como sus comandantes:

Los oficiales ingleses, Capitán de Fragata R. D. Wilson en el “Antioquia”, y capitán de fragata C.K. Adams en el “Caldas”. Los dos destructores con tripulación contratada totalmente inglesa zarparon el 1 de marzo de 1934, con dos días de diferencia y se reunieron en Trinidad. La orden que recibieron fue dirigirse a las bocas del Amazonas para esperar nuevas instrucciones. El fin del conflicto en el sur del país determinó el cambio





de destino, ahora a Cartagena, donde fueron recibidos oficialmente por el Ministro de Guerra el 15 de mayo de 1934. (García, 2016, p. 4)

Los destructores que se adquirieron representaban coincidentalmente los mejores buques de su tipo en su época por su diseño y armamento, y además completamente nuevos, los cuales fueron denominados ARC “Caldas” y ARC “Antioquia”, en su momento el sumun de la más avanzada técnica naval, por la calidad de los materiales empleados. Adicionalmente estaban armados con piezas semiautomáticas de 120 mm que señalaban un notable avance en comparación con las unidades a flote en ese momento y con los torpedos de tiro más avanzados producto de la técnica naval inglesa (Román, 2005).

Figura 8

Destructor “Antioquia”



Fuente. Armada de Colombia (2015, p. 55).

Recibir los buques era una gran labor y de peso en las negociaciones, pero ¿cómo se tripulaban? Si Colombia no contaba con los oficiales y tripulaciones idóneas para tripular, operar y mantener tan sofisticadas unidades de guerra. El Gobierno colombiano, con el apoyo y aquiescencia del Gobierno inglés, adelantó las gestiones para contratar lo que se denominó Misión Naval Inglesa, con el propósito de tripular los destructores, asesorar los diferentes asuntos derivados y de carácter marítimo-militar y preparar el personal colombiano que habría de relevarlos y asumiría la responsabilidad más adelante.

Para el efecto se contrató la firma Sir Alexander Gibb & Partners, con indicaciones del almirantazgo inglés, pero sin responsabilidad alguna. Posteriormente se contrató en forma directa y particular una misión de marinos ingleses en uso de buen retiro de la Real Armada inglesa. Tras analizar varios candidatos, se seleccionó al Capitán de Navío Basil O. Bell Sal-





ter, a quien de acuerdo con el contrato se le reconoció el grado de Contralmirante en ejercicio. Originalmente, la misión estaba conformada por 250 hombres entre oficiales, suboficiales y marineros, lo mejor seleccionados que se pudo contemplar (Román, 2005).

Miembro de la misión fue el Capitán de Fragata Ralph Douglas Binney quien no viajó con los destructores, sino que lo hizo posteriormente. Binney llegó inicialmente con la función de director de la Escuela Naval (García, 2016).

A mediados de 1939, de nuevo se presentaron en Europa posibilidades de conflicto, y muchos de los miembros de la misión fueron llamados al servicio activo, por lo que dicha misión debió ser cancelada. En su informe al Congreso para 1938 el ministro de Guerra informaba: “En resumen, la Misión Británica, aunque en su momento haya sido objeto de críticas (no siempre objetivas) su labor fue una contribución definitiva a la formación de la nueva Armada Nacional y de su elemento humano” (García, 2016, p. 7).

Así, para 1934, la fuerza naval de la nación también había cambiado, quedando constituida así: destructores “Antioquia” y “Caldas”. Cañoneros “Bogotá”, “Córdoba”, “Junín” y “Carabobo”. Transporte “General Mosquera”. Buque tanque “Cabimas” (García, 2016, p. 7). Buque transporte “Cúcuta” convertido luego en Buque Escuela “Cúcuta” (Reyes, 1985, s.p.).

Para las operaciones fluviales se constituyeron las flotillas fluviales del río Amazonas, río Caquetá y río Putumayo en el sur del país, así como la del río Magdalena.

Figura 9

Destructor “Caldas”



Fuente: Armada de Colombia (2015, p. 57).





La Armada consolida su organización

Habiendo sido creada mediante Decreto 1834 de 1934, la Armada (que aún no se denominaba así, sino Departamento de Marina, dependiente del Ministerio de Guerra) se procedió a crear su marco jurídico, comenzando por establecer su macroorganización y hacer nombramientos para los diferentes cargos.

Fue necesario promulgar los documentos oficiales (leyes y decretos) para poner en marcha la institución. Esta necesidad se hizo patente especialmente en el área de administración de personal: incorporación (la Escuela Naval de suboficiales, fundada en 1934, funcionando como Escuela de Marina para maquinistas y grumetes), capacitación y entrenamiento, plantas de personal, remuneraciones y grados, disciplina etc. Como parte de esta reglamentación, el Decreto 2122 de agosto de 1936 constituyó el primer Escalafón de Oficiales, base de las cadenas de mando, se fueron incorporando oficiales de procedencias diferentes: veteranos del Ejército que participaron en el conflicto amazónico, profesionales del mar con alguna experiencia, oficiales egresados de la Escuela Naval de 1907, y, en fin, personas con deseo de incorporarse. (García, 2016).

CONCLUSIONES

Desde el inicio del proceso de las luchas de independencia y en el mismo periodo de la Gran Colombia, se tuvo la necesidad de recurrir a corsarios ante la falta de medios, equipo y tripulaciones para conformar una marina de guerra para la causa patriótica. Al final de la Gran Colombia, las cuantiosas deudas por los diferentes empréstitos generados para la causa de la independencia hacían inviable para la época mantener una marina de guerra. La naciente república estaba en bancarrota y las decisiones de Estado se enfocaron en las prioridades que su clase dirigente demandaba por sus propios intereses económicos, sociales y políticos.

En el siglo XIX, por diferentes razones del funcionamiento de un Estado en constante conflicto y en proceso de consolidación administrativa y fiscal, el mar no fue una prioridad y no se evidenciaron intenciones de desarrollo marítimo en un país con espacios aprovechables en dos mares.

Las constituciones políticas que se implementaron para la república contemplaban el uso de la Patente de Corso, por lo que una marina de guerra formalmente organizada no fue contemplada seriamente. Incluso en el articulado de la Constitución de 1886, que rigió el destino político nacional hasta 1991, no se menciona el mar para el desarrollo de ninguno de sus campos político, económico, social y militar, rezando su texto así: La Nación tendrá para su defensa un Ejército permanente. La ley determinará el sistema de reemplazos del Ejército, así como los ascensos, derechos y obligaciones de los militares. No se menciona o infiere en ninguno de sus apartes, actividades para un desarrollo marítimo, tal vez una de las consecuencias de la falta





de conciencia marítima del pueblo colombiano, pues si en su Carta Magna el mar brilla por su ausencia, este no será una prioridad para sus gentes.

No se aprendió de las consecuencias de los errores del siglo XIX y de las diferentes ofensas al honor nacional por la falta de una marina de guerra que disuadiera o hiciera respetar la dignidad de la nación. El conflicto con el Perú por el trapecio Amazónico tomó al país por sorpresa y una vez más sin una marina de guerra y con un Ejército con bajo presupuesto para su funcionamiento operativo y administrativo. Sin embargo, el ya profesional Ejército Nacional con el apoyo de la clase dirigente y de su pueblo supo responder al desafío y reto presentado.

Una vez más, como en los inicios de la gesta de emancipación, se tuvo que conformar una marina de guerra recurriendo a la compra de buques mercantes en diferentes muelles internacionales, para artillarlos con ametralladoras y cañones y convertirlos en buques de guerra para enfrentar el conflicto con el Perú en el teatro de operaciones sobre los ríos Amazonas y Putumayo.

La misión inglesa que organizó y tripuló el MC “Antioquia” y MC “Caldas”, con oficiales y tripulación totalmente inglesa, formó y capacitó a los primeros cuadros de oficiales y suboficiales colombianos que habrían de remplazarlos en la conducción operativa de las poderosas unidades de guerra, iniciando una Armada de Colombia, profesional y capacitada para el ejercicio de un poder naval en los mares de la nación.

Como consecuencia estratégica del conflicto con el Perú, se dio el indispensable resurgimiento de la Marina de Guerra o Armada de Colombia, como institución que continúa actualizándose en tecnología y profesionalizándose en su escalafón de personal en las décadas posteriores al conflicto y que hasta el presente protege eficientemente el azul de la bandera colombiana.





Referencias bibliográficas

- Arboleda, G. (1819). *Historia Contemporánea de Colombia. (Desde la disolución de la antigua república de ese nombre hasta al presente)*. Tomo II Administración de Herrán y de Mosquera 1841-1849. Casa editorial Arboleda y Valencia. Library of Princeton University.
- Armada de Colombia. (2015, 9 de septiembre). #HistoriaNavalCol. ARC Cartagena. [Imagen adjunta]. Facebook. <https://n9.cl/0virq>
- Armada de Colombia. (2015). *Fuerza de Superficie: Génesis y Desarrollo*.
- Atehortúa, A. (2007). *El conflicto Colombo-Peruano. Apuntes acerca de su desarrollo e importancia histórica*. Revista Historia y Espacio. Vol. 3 No. 29. Universidad del Valle.
- Camacho, C. (2016). *El conflicto de Leticia (1932-1933) y los ejércitos del Perú y Colombia*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Cancillería de Colombia. (2021). *Frontera Terrestre Colombia-Perú*. <https://n9.cl/yqhu8>
- De la Reza, G. (2003). *El congreso Anfictiónico de Panamá*. Una hipótesis complementaria sobre el fracaso del primer ensayo de integración Latinoamericana. Revista Araucaria. Revista Iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades, vol. 4, núm. 10. Universidad de Sevilla, Sevilla, España. <https://n9.cl/3yk06>
- De la Vega, J. (1933). *El Conflicto colombo-peruano*. Liberia Nueva Casa Editorial. Bogotá.
- Función Pública. (2022a). *Constitución Política 1 de 1832. Asamblea Nacional Constituyente*. <https://n9.cl/ddi2y>
- Función Pública. (2022b). *Constitución Política 1 de 1843. Congreso de la República*. <https://n9.cl/l47bz>
- García, R. (2003). *La Guerra Civil de los Mil Días en el Mar*. Taller Editorial Fondo Rotario Armada Nacional. Cartagena de Indias.
- García, R. (2016). *Capitán de Corbeta Juan Antonio Morales Ospina: Pionero de la Armada Nacional y de La Flota Mercante Grancolombiana*. Pañol de la Historia Fascículo N° 63. Grupo de Comunicaciones Estratégicas. Armada Nacional. <https://n9.cl/mfgux>
- Jaramillo, L. (2005). *Una mirada retrospectiva a la creación de la Armada Nacional*. En: Academia Colombiana de Historia Militar, Boletín N° 3, 2004-2005.
- La Rosa, M. & Mejía, G. (2014). *Historia Concisa de Colombia (1810-2013)*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- López, J. (1833). *Informe de José Hilario López, Secretario de Guerra y Marina de la Nueva Granada 1833*. En Repositorio Biblioteca Virtual Banco de la República. <https://n9.cl/beo71>
- López, M. & Barbosa, E. (2021). *Historia de Colombia. Lo que necesitas saber*. Editorial Planeta, Bogotá.
- Maita, J. (2017). *Bolívar y Santander. Proyecto terrestre vs. Proyecto marítimo en la República de Colombia, 1826-1827*. <https://n9.cl/6sqt6>
- Ospina, C. (2022). *La Armada Colombiana su formación y desarrollo*. Fundación Histarmar-Argentina. <https://n9.cl/ax6y8>
- Prieto, C. (2022). *El combate de Güepí y los cañoneros Cartagena y Santa Marta*. Pañol de la historia, N° 48. Cyber Corredora. <https://n9.cl/r4c86>
- Reyes, J. (1985). *Contra viento y marea*. <https://sites.google.com/site/vamospasando/buques/mc-cucuta>
- Rodríguez, H. (2005). *Episodios históricos en la Conciencia Marítima de los colombianos*. En: Academia Colombiana de Historia Militar, Boletín N° 3, 2004-2005.
- Rodríguez, J. (2020). *El Conflicto Perú-Colombia de 1932-1933: Análisis del planteamiento estratégico y la conducción operacional de las fuerzas de ambos países*. Tesis de Doc-





- torado. Universidad de Murcia. Escuela Internacional de Doctorado. España. <https://n9.cl/hpeii>
- Rojas, R. (2015). *Perú quería a Leticia, pero...* Fascículo Pañol de la Historia N° 61. <https://n9.cl/nmmuo>
- Román, E. (1993). *Capítulo II, numeral 8. Nacimiento de la armada colombiana*. En: Valencia, A. (1993) *Historia de las Fuerzas Militares de Colombia*. Armada Nacional. Tomo IV. Planeta Colombiana Editorial S.A.
- Román, E. (1996). *El Caribe, Mar de la Libertad. Origen, estructura y operaciones de la Marina Patriota en la Independencia*. Primera Edición. Carbocol-Intercor.
- Román, E. (2005a). *Análisis Histórico del Desarrollo Marítimo Colombiano. Tomo I*. Bogotá: Armada Nacional de Colombia. 4. Edición.
- Román, E. (2005b). *Análisis Histórico del Desarrollo Marítimo Colombiano. Tomo II*. Bogotá: Armada Nacional de Colombia. 4. Edición.
- Sourdís, A. (2020). *La Guerra de Independencia en el mar y en los ríos. 1810-1823*. En: Fuentes, N. (Comp.). (2020). *El sujeto en la historia marítima*. Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).
- Suin. (2022). *Ley 17 de 1935. Sistema Único de Información Normativa*. Ministerio de Justicia y del Derecho. Bogotá. <https://n9.cl/rwyqh>
- Torres, J. (1993). *Primeros decenios del siglo XX. Numeral 13. Operaciones Navales en el conflicto colombo-peruano, 1932-1933*. En: Valencia, A. (1993). *Historia de las Fuerzas Militares de Colombia*. Armada Nacional. Tomo IV. Planeta Colombiana Editorial S.A.
- U. Rosario. (2022). *Constitución Neogranadina de 1853*. Editorial Universidad del Rosario. <https://n9.cl/q1acx>
- Valencia, A. General. (1993). *Historia de las Fuerzas Militares de Colombia. Armada Nacional. Tomo IV*. Bogotá: Planeta Colombia Editorial S.A.
- Valencia, A. General (1994). *Conflicto amazónico 1932-1934. Desarrollo de las operaciones*. Ministerio de Defensa Nacional. 100 libros libres. Villegas Editores. <https://n9.cl/0lo97>
- Vidales, C. (1999). *Corsarios y piratas de la Revolución Francesa en las aguas de la emancipación hispanoamericana*. Caravelle (54), 247-262. Instituto de Estudios Latinoamericanos, Universidad de Estocolmo. https://www.persee.fr/docAsPDF/carav_1147-6753_1990_num_54_1_2428.pdf
- Villegas, S. (1934). *De Ginebra a Río de Janeiro*. Casa Editorial Santafé.

