

VENEZUELA EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL GOLFO DE PARIÁ: DEFENSA CONJUNTA Y PUNTO DE DESENCUENTRO

Carlos E. Hernández González*

Resumen

El propósito de este trabajo es contribuir al conocimiento sobre la participación de Venezuela en la Segunda Guerra Mundial, tema ajeno para la mayoría de los venezolanos. En ese sentido, explicamos la importancia estratégica que tuvo el Golfo de Paria, tanto para bando Aliado como para el Eje, durante ese periodo histórico. Por otra parte, nos referimos a la recuperación de la soberanía de Venezuela sobre isla de Patos, así como, a dos incidentes armados en los que se vieron involucradas las Fuerzas Armadas venezolanas en ese espacio geográfico.

Palabras clave: Venezuela, segunda Guerra Mundial, golfo de Paria, soberanía, defensa hemisférica.

* Abogado (UCV). Doctorando en Historia (UCV). Estudios de postgrado y especialización en Desarrollo Económico e Integración de América Latina, en la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la UCV y en el Instituto para la Integración de América Latina (Buenos Aires Argentina); Relaciones de Estados Unidos y América Latina, Universidad de Buenos Aires (Argentina). Egresado del Center for Hemispheric Defense Studies de la National Defense University (Washington, D.C.).

Periodista responsable de la fuente militar del diario Notitarde, corresponsal en Venezuela de las publicaciones especializadas: Tecnología Militar y Naval Forces (Alemania), Infodefensa.com (España) y Warship International (Estados Unidos), y, miembro del Consejo Editorial del portal FAV Club.com.

Coautor del libro *Venezuela y la Segunda Guerra Mundial, 1939-1945* (Caracas, 2011), y autor de numerosos artículos en publicaciones internacionales especializadas en temas militares y navales.

Miembro del U.S. Naval Institute (Annapolis, Estados Unidos) y de la Red de Seguridad y Defensa de América Latina (RESDAL). Uboot2008@gmail.com

VENEZUELA IN THE SECOND WORLD WAR GULF OF PARIA: JOINT DEFENCE AND POINT OF DISAGREEMENT

ABSTRACT

The objective of this research paper is to contribute to the knowledge about the participation of Venezuela in the Second World War, an unknown subject to most Venezuelans. Therefore, in this paper we explain the strategic importance that the Gulf of Paria, had for both: Allies and Axis, during that historical period. Likewise we refer to the recovery of the Venezuelan sovereignty over Isla de Patos, as well as, two armed incidents in which Venezuelan Armed Forces were involved in that geographical area.

Key words: Venezuela, second World War, gulf of Paria, sovereignty, hemisphere Defense.

Introducción

El Golfo de Paria está situado al norte de América del Sur, al extremo oriental del territorio de Venezuela, en la desembocadura del delta del río Orinoco en el océano Atlántico. Se extiende desde la costa meridional de la Península de Paria, de la isla de Patos y del extremo noroccidental de la isla de Trinidad en el norte hasta Boca de Serpiente en el sur. Al este, la costa de Trinidad; y al oeste, la tierra firme. Tiene una extensión de, aproximadamente, 7.800 km², de los cuales, unos 5.000 Km² corresponden a Venezuela.

En la Segunda Guerra Mundial el Golfo de Paria fue una de las áreas vitales para los Aliados y un objetivo estratégico para el Eje. En sus aguas incursionaron submarinos alemanes y se sucedieron incidentes armados en los cuales se vieron involucradas las Fuerzas Armadas venezolanas.

Asimismo, el Golfo de Paria fue, durante la guerra, una de “las bases navales más grandes del mundo y uno de de los mayores centros de convoyes”. El golfo fue empelado por la Armada de Estados Unidos como área de entrenamiento de considerable importancia, así como la mayor base táctica para la prosecución en la guerra contra los submarinos en el Caribe.¹

Bastión Aliado

Desde antes del comienzo de la Segunda Guerra Mundial, el Ejército y la Armada norteamericanos, percibieron la importancia estratégica del Golfo de Paria y la isla de Trinidad.

Así tenemos, que en las conversaciones llevadas a cabo por los estados mayores navales de Estados Unidos y Gran Bretaña, entre 1938-1939, que ayudaron a definir el marco defensivo del Caribe, se concretó, entre otras cosas, un acuerdo secreto para la cesión a la Armada norteamericana de facilidades en bases ubicadas en las posesiones insulares británicas de Bermuda, Santa Lucía y Trinidad, en conexión con un esquema de patrullaje en aguas del Caribe y del Atlántico Occidental.²

Entre noviembre de 1938 y mayo de 1938, el Comité Conjunto de Planificación del Ejército y la Armada de Estados Unidos elaboró cinco planes (*Rainbow* 1-5), basados en la probabilidad de una guerra por parte de Estados Unidos contra más de un enemigo, en el Atlántico y en el Pacífico.³ Todos los planes fueron concebidos para la defensa del hemisferio occidental; sin embargo, los *Rainbow* 1, 4 y 5, se referían a la defensa de la costa este de Estados Unidos, así como, al tráfico marítimo en las costas del Atlántico, el Caribe y a través del Canal

¹ Kelshall, Gaylord T. M. *The U-Boat War in the Caribbean*. Annapolis: Naval Institute Press. 1994, p. 7.

² Batiste, Fitzray André. *War, cooperation and conflict. The European Possession in the Caribbean, 1939-1945*. Western Wesport (Connecticut. USA): Greenwood Press, Inc. 1988, p. 3.

³ Ver: Child, John. From “Color” to “Rainbow”: U.S. Strategic Planning For Latin America, 1919-1945. *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*. Vol. 21 No.2, May 1979, pp-23-259, y, Child, John. *Unequal Alliance: The Inter-American Military System, 1938-1978*. Boulder (Colorado. USA): West Press, Inc. 1980.

de Panamá y sus accesos. El plan *Rainbow 1*, terminado en agosto de 1939, contemplaba obtener facilidades para el establecimiento de bases en varios países suramericanos (incluida Venezuela) y en las posesiones coloniales británicas en el continente. Respecto a estas últimas, Trinidad encabezaba la lista de prioridades.⁴

En 1939, el vicealmirante Adolphus Andrew, al concluir el ejercicio *Fleet Problem XX* en el Caribe, en el que se simulaba la defensa del hemisferio occidental ante un ataque alemán, comentó: "... bases seguras y bien equipadas en Puerto España (Trinidad) y más allá, serán esenciales si nuestra flota es llamada para defender la Doctrina Monroe ante operaciones agresivas de un enemigo en el centro y sur del Atlántico."⁵

Posteriormente, en 1940, en un "extenso estudio" elaborado la División de Planes de Guerra de la Armada norteamericana, se planteaba la necesidad de establecer bases navales en el Caribe. Entre las zonas consideradas para construir una base principal para la flota, destacaba la región Golfo de Cariaco (costa oriental de Venezuela)-Trinidad.⁶ Por su parte, el almirante William D. Leahy, ex comandante de Operaciones Navales de la Armada estadounidense (ex comandante de la Armada) y para entonces gobernador de Puerto Rico, declaró públicamente que una base de Estados Unidos en Trinidad podría mejorar enormemente la defensa de Suramérica y del Caribe.⁷

El 2 de septiembre de 1940, se alcanzó, de manera preliminar, el *Anglo-American Destroyer-Base Agreement* (Acuerdo Angloamericano de destructores por Bases) mediante el cual Estados Unidos cedería a Gran Bretaña cincuenta antiguos destructores y otro ma-

⁴ Conn, Stetson, and Fairchild, Byron. *U. S. Army In World War II. The Western Hemisphere: The Framework of Hemisphere*. Washington, D.C.: Government Printing Office, 1964, p. 10.

⁵ Abbazia, Patrick. *Mr. Roosevelt's Navy. The private war of the U.S. Atlantic Fleet, 1939-1942*. Annapolis: Naval Institute Press. 1975, p. 44.

⁶ Yerza, Donald A. *Admirals and Empire. The United States Navy and the Caribbean, 1838-1945*. Columbia: University of South Carolina. 1991, p. 119.

⁷ High, Steven. *Base colonies in the Western Hemisphere, 1940-1967*. New York: Palgrave Mcmillan. 2009, p. 23

terial militar, a cambio del uso, en arrendamiento por 99 años, de áreas para el establecimiento de bases en ocho colonias británicas en el Atlántico y el Caribe.⁸ Finalmente, el 27 de marzo de 1941, se suscribió el *Anglo-American Leased Bases Agreement* con lo que comenzó, formalmente, el establecimiento de bases y la ocupación militar norteamericana de la isla de Trinidad y demás territorios contemplados en el acuerdo.

La zona Golfo de Paria-Trinidad, constituía para el Ejército y la Armada estadounidenses, uno de los mayores logros del acuerdo británico-norteamericano. El Ejército valoró más altamente las posiciones de defensa adquiridas en Terranova, Bermuda y Trinidad.⁹

Trinidad, la isla más meridional de las Indias Occidentales, geográficamente forma parte de Suramérica. Su ubicación estratégica y el suministro de petróleo la convirtieron en una de las posesiones más importantes de la Gran Bretaña en el Hemisferio Occidental durante la Segunda Guerra Mundial. En tiempos de la guerra, 450.00 habitantes vivían en una isla de 80,5 kilómetros de ancho y 112, 6 kilómetros de largo.¹⁰

Trinidad fue, para los norteamericanos, la “*mayor adquisición*” en el convenio *Destroyer-Base Agreement*. “Una gran base del Ejército fue construida al noreste de la isla la cual fue llamada Fort Reid... Esta extensa instalación fue diseñada para albergar una guarnición de tres divisiones, a pesar que de nunca su pie de fuerza excedió los veinte mil efectivos”.¹¹

⁸ Estados Unidos le transfirió a Gran Bretaña, entre otras embarcaciones y equipos militares, destructores de las clases *Caldwell*, *Clamson* y *Wilkes*, construidos durante la Primera Guerra Mundial y que la Armada norteamericana mantenía en reserva. Mientras, las zonas para el establecimiento o uso de bases por parte de Estados Unidos, estaban localizadas en Terranova, Bahamas, Jamaica, Santa Lucía, Antigua, Trinidad, y Guayana Inglesa.

⁹ Conn, Stetson, and Fairchild, Byron. *U.S. Army In World War II. The Western Hemisphere: The Framework of Hemisphere*, Op.cit. p. 61.

¹⁰ High, Steven. *Base colonies...*Op.cit. p. 177.

¹¹ Kelshall, Gaylord T. M. *The U-Boat War...*Op. cit. p. 6.

Además, el *US Army* emplazó artillería de costa y antiaérea en la costa occidental de la isla, de cara al Golfo de Paria, y, basó, en varios campos de aviación construidos para tal fin, centenales de aviones de caza, bombardeo, antisubmarinos y transporte.¹² Trinidad era escala obligada de los *ferries* de aviones militares que iban rumbo a Brasil y a los frentes de guerra de Africa, Medio Oriente, e incluso Asia, y que, previamente, también hacían escala en Venezuela o sobrevolaban el territorio venezolano con autorización del Ministerio de Guerra y Marina.¹³

La gran concentración de tropas y aviones de combate en Trinidad, por parte del Ejército estadounidense, obedecía, principalmente, a la hipótesis planteada por el Estado Mayor sobre una posible toma del poder en Brasil por parte de elementos locales apoyados por sectores nazis (en Brasil residían un millón de alemanes y sus descendientes). Asimismo, los militares norteamericanos aseguraban manejar información sobre supuestos planes de Hitler para invadir el noreste brasileño y la Guayana Holandesa desde Africa Occidental (Dakar e islas de Cabo Verde). De concretarse tales amenazas, el Eje avanzaría sobre Trinidad e islas del Caribe, y, una vez establecidos, desde esos territorios insulares y el Amazonas, atacar el Canal de Panamá. Igualmente, Estados Unidos temía un ataque de portaviones y submarinos japoneses a esa vía interoceánica por el océano Pacífico. Es importante destacar, que el Canal de Panamá era un punto vital para Estados Unidos y constituía la base principal sobre la cual se formuló, a partir del final de la Primera Guerra Mundial, la estrategia

¹² Para entonces, la aviación militar norteamericana no era una fuerza independiente sino que formaba parte del Ejército. Hasta marzo de 1942, se le denominó *United States Army Air Corps* (Cuerpo Aéreo del Ejército de Estados Unidos). En esa fecha pasó a llamarse *United States Army Air Forces* (Fuerzas Aéreas del Ejército de Estados Unidos) y obtuvo cierta autonomía. Sin embargo, fue en 1947 cuando alcanzó su total independencia al convertirse en la *United States Air Force* (Fuerza Aérea de Estados Unidos).

¹³ Ver: Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela. Dirección de Política. Estados Unidos. Expediente N° 131 Año 1941; Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela. Dirección de Política. Estados Unidos. Expediente N° 1005. Año 1941; Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela. Dirección de Política. Estados Unidos. Expediente N° 1. Año 1942; Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela. Dirección de Política. Estados Unidos. Expediente N° 107. Año 1942; Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela. Dirección de Política. Estados Unidos. Expediente N° 114. Año 1941, y, Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela. Dirección de Política. Estados Unidos. Expediente N° 19. Año 1943.

militar y naval norteamericana para el área del Caribe, Centroamérica y Suramérica, en el marco de la defensa hemisférica.¹⁴

La Armada norteamericana, por su parte, construyó la base naval de Chaguaramas, al noroccidente de la isla. Desatacó buques y patrulleros, aviones antisubmarinos y dirigibles, para defender el Goyo de Paria y zonas marítimas aledañas, incluyendo las costas y aguas venezolanas, de los submarinos alemanes e italianos.

El historiador naval norteamericano Samuel Eliot Morrison, destaca la importancia del Golfo de Paria en la Segunda Guerra Mundial:

Una mirada al mapa mostrará la peculiar importancia estratégica de Trinidad, 'Tierra de Colibríes'. Este bloque de Golfo de Paria, un mar interior que, si bien protegido, se convierte en el centro ideal para el manejo de un inmenso flujo de tráfico entre los puertos del Atlántico y del Golfo (de México) de Estados Unidos, y, las Guayanas, Brasil, el Río de la Plata y África. Con el tráfico petrolero entre Indias Occidentales holandesas y Europa o África pasa lo mismo. Es en sí mismo el asiento de la industria petrolera. Trinidad también protege los campos petrolíferos del río San Juan en Venezuela y actúa como una cámara de compensación de la bauxita, un mineral esencial para la fabricación de aluminio, que sirve para la construcción de aviones. Las minas de bauxita en las Guayanas británica y holandesa se situaban en los ríos Demara, Berbice, Cottica y Surinam, en cuyas bocas las barras permitían un calado máximo de 17 pies. Con el fin de aumentar la pequeña flota de buques británicos y neerlandeses de

¹⁴ Ver: Abbazia, Patrick. *Mr. Roosevelt's Navy...* Op. cit.; Conn, Stetson, and Fairchild, Byron. *U.S. Army in World War II. The Western Hemisphere: The Framework of Hemisphere...* Op.cit; Conn, Stetson, and Fairchild, Byron. *U.S. Army In World War II. The Western Hemisphere: Guarding The United States and its Oupost.* Washington, D.C.: Center of Military History. United States Army. 1989; Duffy, James P. *Target America: Hitler's plan to attack the United States.* Guilford (Connecticut. USA): The Lyons Press. 2004; Kelshall, Gaylord T. M. *The U-Boat War...* Op.cit.; Yerza, Donald A. *Admirals and Empire...* Op.cit.

bauxita, barcos transportadores de mineral de los Grandes Lagos fueron incorporados a esta ruta comercial; pero como la mayoría de ellos no podían cargar a plena capacidad debido a las barras de los ríos, por razones económicas tenían que culminar su travesía en Puerto España donde eran llenadas sus bodegas por naves más pequeñas que mantenían un servicio de transporte entre Trinidad y las Guayanas. Si bien era importante al estallido de la guerra en Europa, Trinidad se convirtió gradualmente en uno de los grandes centros mundiales del tráfico marítimo.¹⁵

Además, Trinidad era en punto de control del tráfico marítimo entre el Atlántico Norte y el Atlántico Sur.

En agosto de 1940, once meses después del inicio de la Segunda Guerra Mundial, la defensa militar de las colonias inglesas en América era muy débil. Las fuerzas locales de Trinidad estaban conformadas por unos doscientos voluntarios pobremente armados, los cuales fueron desplegados para custodiar los campos petrolíferos. Disponían de fusiles, unas pocas ametralladoras, dos cañones antiaéreos y un reflector de búsqueda. Por su parte, la Real Artillería del Ejército británico tenía emplazados nueve cañones de dos pulgadas para proteger las Bocas del Dragón, a la entrada norte del Golfo de Paria.¹⁶

El fortalecimiento de Trinidad y demás posesiones británicas, comenzó con el arribo de las tropas norteamericanas a comienzos de 1941.

Operación Neuland

La Batalla del Atlántico fue el enfrentamiento naval más largo de la Segunda Guerra Mundial, ya que se inició en 1939 y concluyó en

¹⁵ Morison, Samuel Eliot. *History of United States Naval Operations in World War II. The Battle of Atlantic 1939-1943*. Edison (New Jersey, USA): Castle Books. 2001, pp. 145-146.

¹⁶ Conn, Stetson, and Fairchild, Byron. *U.S. Army In World War II. The Western Hemisphere: Guarding The United States...* Op. cit. p. 357; High, Steven. *Base colonies...* Op.cit. p. 36; Kelshall, Gaylord T. M. *The U-Boat War...* Op.cit. 106.

1945 con el fin de la contienda. Dirigida, desde su comienzo y hasta el final, por el almirante Karl Dönitz: tenía como objetivo doblegar a Gran Bretaña, impidiéndole el acceso de los suministros que recibía por vía marítima y que eran vitales para su subsistencia. Los alemanes emplearon para ese empeño cientos de submarinos (*Unterseeboote* o *U-boote*, como popularmente se les denominó) durante los casi seis años de guerra. Estos fueron desplegados en todo el Atlántico. A finales de 1941, Dönitz, decidió enviar sus submarinos al Caribe, lo cual se materializó en enero de 1942, dando así inicio a una de las campañas navales más importantes de la Segunda Guerra Mundial, la Operación *Neuland* (*Tierra Nueva*). La mayoría del petróleo que se extraía de los campos petroleros de Venezuela y Trinidad se refinaba en Aruba, Curazao y Point-a-Pierre, esta último, ubicado la isla de Trinidad.¹⁷

A esta etapa de la guerra, en enero de 1942, Gran Bretaña necesitaba que cuatro tanqueros arribaran diariamente a sus terminales petroleros, a fin de mantener funcionado su maquinaria de guerra. La mayoría de ese petróleo provenía de los campos de Trinidad y Venezuela, a través de la refinería de Point-a-Pierre y la de Aruba que era la más grande del mundo.¹⁸

Escribió el almirante Dönitz sobre las acciones que marcaron el inicio de la Operación *Neuland*:

Como los primeros 5 submarinos estaban ya en camino hacia las costas orientales americanas, quise, con este segundo grupo asentar un golpe de sorpresa en otra zona marítima de navegación intensa en las aguas occidentales del Atlántico, en el espacio Aruba-Curaçao-Trinidad. Trinidad (sic) era el punto principal adonde se dirigía todo el tráfico marítimo

¹⁷ Hernández González, Carlos E. *La Armada de Venezuela en la Segunda Guerra Mundial*. Ponencia presentada en el I Encuentro Internacional de Estudios Marítimos. Universidad Metropolitana. Caracas, junio de 2008, pp. 31-32.

¹⁸ Kelshall, Gaylord T. M. *The U-Boat War...Op.cit.* 18.

procedente del sur, según pudo formarse un cuadro de ello la Jefatura de los submarinos. Aruba y Curaçao eran los puntos importantes del aprovisionamiento de petróleo en lo que era de prever que existía un intenso tráfico con buques cisternas. El segundo grupo de cinco grandes submarinos allí enviado lo fue, como ya se ha dicho, por la Jefatura de submarinos principios de enero al Mar Caribe (...) Otros dos tenían su zona de ataque delante del nudo de enlace de Trinidad. En caso más favorable para las operaciones previstas de los submarinos, inmediatamente delante de los puertos y en las proximidades de la costa, el mejor sería el de la luna nueva, a mediados de febrero de 1942, con sus noches oscuras. En consecuencia fijé ese día de ataque el 16 de febrero.¹⁹

Así, el submarino alemán *U161*, fue el primero que incursionó en el Golfo de Paria y entre el 19 y el 21 de febrero de 1942, hundió dos buques británicos y uno norteamericano.

Días después del inicio de la embestida de los submarinos alemanes en el Caribe, el 26 de febrero de 1942, Venezuela y Gran Bretaña suscribieron en Caracas el Tratado sobre las Aéreas Submarinas del Golfo de Paria y el Tratado sobre la isla de Patos. En el primero, ambos países definieron y establecieron sus respectivos intereses en las áreas submarinas del Golfo de Paria y, mediante el segundo, Venezuela recuperó la soberanía de isla de Patos. Asimismo, Venezuela concertó con el gobierno británico “prevenciones para la defensa del Golfo de Paria; fortificó la isla de Patos y combinó su acción con la de la base americana de Trinidad”.²⁰

Desde el inicio de la guerra, el Golfo de Paria había incrementado su importancia. El comienzo de la ofensiva de los *U-boote* en el Caribe había forzado a británicos y norteamericanos a reforzar sus defensas,

¹⁹ Karl Dönitz. *Diez años y veinte días*. Madrid: La Esfera de los Libros. 2005, p.218-219.

²⁰ Rivas Rivas, José. (Compilador). *El Gobierno de Medina Angarita. Mayo 1941-October 1945*. Historia Gráfica de Venezuela. Tomo II. Caracas: Centro Editor. 1977, p. 191.

al nivel que para finales de 1942 estaba adecuadamente protegido. Se instalaron cables y detectores antisubmarinos, en las Bocas del Dragon y en Boca de la serpiente, así como, en la desembocadura del río San Juan por donde salían al Golfo de Paria los tanqueros cargados de petróleo venezolano, extraído de los campos del estado Monagas y embarcado en Caripito. Además, ambos lados de la Boca de la Serpiente y parte del área las Bocas del Dragón, fueron minadas.²¹

Sin embargo, el aumento de los ataques de los submarinos alemanes obligó a fortalecer, aún más, las defensas de la isla y del Golfo de Paria. Para abril de 1943, en Trinidad estaban estacionados más de 6.800 marineros y 14.000 soldados. Por su parte, las bases establecidas en la isla, que brindaban escolta y ensamblaje de convoyes, reconocimiento aéreo, facilidades de anclaje y apoyo a la flota, y, transporte aéreo, jugaron un papel clave en la guerra antisubmarina en el Caribe.²²

También en 1943, Trinidad albergaba cinco escuadrones de hidroaviones en la estación naval de Chaguaramas, conjuntamente con cuatro escuadrones antisubmarinos basados en el campo de aéreo de Edinburgh y un escuadrón de dirigibles, el ZP-51. La Real Armada británica, operaba en el campo aéreo de Piarco, 300 aviones de entrenamiento, muchos de los cuales eran empleados en operaciones antisubmarinas. Adicionalmente, aviones norteamericanos embarcados en portaviones usaban las pistas en tierra para entrenamiento. En total, en esas fechas, la isla tenía 16 pistas de aviación más de 700 aviones en operación.²³

Es de hacer notar, que ese gran tráfico de aviones en el Golfo de Paria tuvo efectos en Venezuela. En varias oportunidades embarcaciones venezolanas rescataron a pilotos británicos y norteamericanos caídos

²¹ Kelshall, Gaylord T. M. *The U-Boat War...* Op.cit. pp. 287, 448; Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela. Dirección de Política. Estados Unidos. Expediente N° 307. Año 1944.

²² High, Steven. *Base colonies...* Op.cit. p. 34.

²³ Kelshall, Gaylord T. M. *Ralph Kapitsky: Battle in the Caribbean and the Death of U-615*, en Savas, Theodore P. *Silent Hunther. German U-Boat Commanders of World War II*. Campbell (California, USA): Savas Publishing Company. 1997, p. 192.

al mar. Así mismo, se produjeron numerosas violaciones del espacio aéreo venezolano por parte de aeronaves militares y navales de Estados Unidos y Gran Bretaña, y, en 1942, el Gobierno del Reino Unido solicitó al de Venezuela, permiso para que los aviones de la *Royal Navy* pudieran realizar vuelos de entrenamiento sobre espacio aéreo venezolano, debido a la coexistencia existente en Trinidad.²⁴

El Golfo de Paria, además de ser la terminal de la ruta de los convoyes del Atlántico Norte, fue una de las mayores bases de operaciones de la Armada de Estados Unidos para todas las clases de buques que operaban al lado de los destructores antisubmarinos allí estacionados. La Reserva Naval Voluntaria de Trinidad (TRNVR), operaba treinta embarcaciones antisubmarinas conjuntamente con lanchas torpederas, siembra minas, y un grupo de escoltas oceánicos de la *Royal Navy*. Buques antisubmarinos de Canadá, Brasil, Holanda y de la *Francia Libre*, también operaban desde Trinidad. Los registros indican un movimiento mensual de 250 buques de guerra durante 1943.²⁵

En julio de 1944, el último submarino alemán abandonó el Caribe dando así por concluida la Operación *Neuland*. Durante su ejecución, al menos tres *U-boote* incursionaron en el Golfo de Paria, mientras que un número mayor incursionó en aguas afuera aledañas a Trinidad hundiendo, en total, más de sesenta buques mercantes.²⁶

Recuperación de la soberanía y ocupación militar venezolana de isla de Patos

La isla de Patos, con una superficie 0,60 km² está situada en el Golfo de Paria a 4,3 kilómetros de la costa peninsular. Forma con la isla

²⁴ Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela. Dirección de Política. Gran Bretaña Expediente N° 52. Año 1940; Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela. Dirección de Política. Gran Bretaña Expediente N° 6. Año 1942; Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela. Dirección de Política. Gran Bretaña Expediente N° 903. Año 1942; Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela. Dirección de Política. Gran Bretaña Expediente N° 911. Año 1942; Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela. Dirección de Política. Estados Unidos. Expediente N° 377. Año 1943.

²⁵ Kelshall, Gaylord T. M. *Ralph Kapitsky*...Op.cit. 192.

²⁶ Ver: Kelshall, Gaylord T. M. *The U-Boat War*...Op.cit.

de Chacachacare (a 10,8 km de distancia), la línea de entrada sur de Boca Grande.

Durante los años de la guerra, la isla formó parte del cordón defensivo del Golfo de Paría:

La importancia militar de isla de Patos, también radica, en que siendo su parte más alta en noventa y ocho metros, serviría y sirve como atalaya, para observar en extensos arcos la navegación en el Golfo de Paría; y lo que es más importante, durante todo el día y cuando la noche es clara, se divisa con gran facilidad el pase de barcos del mar Caribe al Golfo, por Boca Grande, que es la más importante entrada por su lado norte y que está comprendida entre la costa oriental de la Península de Paría y la Isla de Chacachacare.²⁷

Para comienzos de la Segunda Guerra Mundial Gran Bretaña ocupaba la isla de Patos, pretendiendo indebidamente extender el reconocimiento de la ocupación británica de la isla de Trinidad realizado por el Tratado de Amiens en 1802. Esta situación había generado una larga controversia entre Venezuela y Gran Bretaña que se inició en 1866 y que, desde entonces, se había mantenido vigente por sucesivas notas de protesta del gobierno venezolano reclamando la soberanía de la isla. En 1904, mediante decreto, se incorporó la isla de Patos al Territorio Colon lo que ocasionó protestas por parte de Gran Bretaña.²⁸

Por otra parte, debido a la cercanía de isla de Patos a la costa sur del estado Sucre, buques de guerra británicos incursionaban libremente por aguas venezolanas situación que motivó que, en 1940, Ministerio de Relaciones Exteriores protestara ante el gobierno de Gran

²⁷ Velázquez, Bonifacio. *Isla de Patos otro agravio de la Gran Bretaña a Venezuela*. Caracas: Imprenta Universitaria. 1973, pp. 47-48.

²⁸ Morales Paúl, Isidro. *La delimitación de aéreas marinas y submarinas entre Venezuela y Trinidad & Tobago*. Caracas: Biblioteca de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales. 1993, p. 33.

Bretaña enviándole una nota, transcribiéndole la comunicación del Ministerio de Guerra y Marina, en la cual informaba que un barco de nacionalidad inglesa, al parecer de guerra, había entrado a la ensenada de Cariaquito, estado Sucre, siguiendo luego a Trinidad. Gran Bretaña respondió al gobierno venezolano que lamentaba mucho “*que navíos de Su Majestad*” hayan entrado a una zona militar prohibida cerca de Macuro y Cariaquito y que ello se explicaba por cuanto “sus oficiales comandantes ignoraban la existencia de esa zona”.²⁹

Como se señaló previamente, el 26 de febrero de 1942, Gran Bretaña y Venezuela, además del tratado para la delimitación de las áreas submarinas del Golfo de Paria, suscribieron igualmente el Tratado sobre la Isla de Patos, mediante el cual “Su Majestad el Rey” renunció a favor de Venezuela “el título y a todos los derechos de soberanía sobre dicha isla”.³⁰

Siete meses después, el 28 de septiembre de 1942, se realizó la ceremonia de entrega. La delegación venezolana estuvo encabezada por el canciller Caracciolo Parra Pérez y el ministro de Guerra y Marina, coronel Juan de Dios Celis Paredes. Mientras, el Reino Unido estuvo representado por el Gobernador General de Trinidad y Tobago, Sir Bede Clifford. El traspaso se concretó al ser arriada la bandera británica e izada la de Venezuela, por soldados de los respectivos países.³¹

Finalmente, el 2 de enero de 1943 una comisión militar venezolana, comandada por el teniente coronel Eleazar Niño, jefe de la Artillería del Ejército de Venezuela, recibió del capitán (US Army) Keneth M. Corbert, la dotación de la unidad de Artillería que el Ejército

²⁹ Velázquez, Bonifacio. *Isla de Patos...*Op.cit., p. 48.

³⁰ Ministerio de Relaciones Exteriores. *Caracciolo Parra Pérez...*Op.cit., pp. 104-105, 110.

³¹ *Ibid.*, pp. 110-112; Rivas Rivas, José. *El Gobierno de Medina Angarita...*Op.cit., pp. 80-81.; Hernández González, Carlos E. *Las Fuerzas Armadas venezolanas en la Segunda Guerra Mundial*, en Farage Dangel, Luis (Compilador). *Venezuela y la Segunda Guerra Mundial, 1939-1945*. Caracas: Armada Bolivariana de Venezuela. 2011, p. 243.

norteamericano mantenía emplazada en el lugar.³² Con las piezas y demás equipos recibidos, más otro material incorporado, el Ejército venezolano creó, el 20 de febrero siguiente, la Batería de Artillería de Costas N° 5 para la defensa del Golfo de Paria, la cual quedó al mando del mayor Domingo A. Ferrer.³³

Cañoneado el *General Soubllette*

El 24 de mayo de 1944, se produjo un grave incidente a la entrada norte del Golfo de Paria, cuando fue cañoneado un buque de guerra de la Armada de Venezuela que navegaba en aguas interiores venezolanas a la altura de la Gran Boca, por una batería de Artillería de Costas del Ejército norteamericano emplazada en la isla trinitaria de Chachacare.³⁴ Si bien el barco no fue alcanzado por la andanada de disparos, el incidente originó un cruce de notas diplomáticas entre Venezuela y Gran Bretaña. La nave en cuestión era el cañonero *General Soubllette*.³⁵

El capitán de fragata e historiador naval trinitario Gaylord T.M. Kelshall³⁶, describe así lo ocurrido:

En mayo de 1944 el cañonero ‘General Soubllette’ intentó entrar a la Gran Boca en la Boca del Dragón, sin identificarse

³² Dos cañones GP M1918 de 155 mm, dos tractores de artillería Allis-Chalmers, dos piezas de antiaéreas de 12,7 mm., dos proyectores de luz (reflectores de búsqueda) General Electric M1941 y sus fuentes de energía, teléfonos de campaña conectados a la central de Tiro Mk.3. Hernández González, Carlos E. *La Armada de Venezuela...* Op. cit., p. 40; Vivas Gallardo, Freddy. *Venezuela-EEUU, 1939-1945: La coyuntura decisiva*. Caracas: Universidad Central de Venezuela. 1993, p. 324.

³³ Omaña, Pedro Arturo. *Historia de la Artillería*. Caracas: Congreso de la República, 1978, p. 400-401.

³⁴ Cañones de 155 mm del 252° Regimiento de de Artillería de Costa (252nd Coastal Artillery Regiment) del Ejército de Estados Unidos, estaban apostados en la isla de Chacachacare. Ver: Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela. Dirección de Política. Gran Bretaña. Expediente N° 19 Año 1941, y, Conn, Stetson, and Fairchild, Bayron. *U.S. Army In World War II. The Western Hemisphere: Guarding The United States...* Op.cit., p. 350.

³⁵ Hernández González, Carlos E. *La Armada de Venezuela...* Op.cit., p.10-11.

³⁶ Commander Gaylord T.M. Kelshall, Trinidad & Tobago Coast Guard. Retired. Kelshall es el historiador que ha tratado con mayor profundidad y detalle, la guerra submarina librada en el Caribe durante la Segunda Guerra Mundial.

o requiriendo identificación previa. Técnicamente el buque estaba en aguas territoriales venezolanas y no necesitaba identificarse o solicitar permiso para navegar en sus propias aguas. El buque fue identificado visualmente por el oficial británico de guardia en el puesto de control ubicado en la isla de Chacachacare, quien transmitió su identidad al Cuartel General americano en Puerto España.

Sin embargo, el oficial de guardia decidió que el buque tenía que cumplir con las regulaciones de tiempo de guerra y ordenó a las baterías de defensa de costas norteamericanas a abrir fuego. Afortunadamente el 'General Soubllette' no fue alcanzado por los disparos, pero el hecho desencadenó en un serio incidente diplomático.³⁷

La interpretación de Kelshall es la siguiente:

El buque venezolano estaba claramente errado de acuerdo a las regulaciones de tiempo de guerra, pero ellos (la tripulación) sintieron que los americanos podrían fácilmente haber interceptado al barco con los numerosos 'PT' (lanchas torpederas) que tenían en el área, sin necesidad de abrir fuego. Por otra parte, los norteamericanos actuaron considerando que Venezuela era un país neutral, ignorando el hecho de que Venezuela era técnicamente propietaria de la mitad del Golfo, así como también, que Venezuela mantenía una especial relación con Estados Unidos.³⁸

Ahora bien, los hechos narrados por Kelshall no coinciden con lo señalado por el comandante del *Soubllette*, teniente de navío Cervelión H. Fortoul Pineda, en el informe correspondiente presentado al ministro de Guerra y Marina de Venezuela.³⁹

³⁷ Kelshall. *The U-Boat War...* Op.cit. p. 435.

³⁸ *Ibid.*, p. 435.

³⁹ Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela. Dirección de Política. Gran Bretaña. Expediente N° 267. Año 1944. Para la fecha del incidente el ministro de Guerra y Marina era el coronel Manuel Morán Acurero.

Expone el teniente de navío Fortoul en su informe que, siendo “*las 1450 horas*” del 23 de mayo,

“antes de entrar en posición 10° 45' N. y 61° 45' W. para enfilarme a la entrada del campo minado del Golfo de Paría, fui interrogado por la Estación de Chachacare con señales luminosas (Morse) con las siguientes palabras: What ship (qué buque) contestádole de inmediato y de igual manera `General Soublette Venezolano´. Minutos después pasó cerca de nosotros una lancha torpedera, siguiendo luego rumbo haía Chachacare, en consecuencia procedí a la entrada en referencia”.

¿El buque siguió su rumbo “y ya en campo minado”, desde la Estación se le solicitó de nuevo identificación, respondiéndosele de igual manera que en las oprotunidades anteriores. Posteriormente, señala el teniente Fortoul, “*fui nuevamente interrogado*” por un “*buque rastreador que cortaba mi proa*”, al que también se le repondió. “*Cuando me encontraba en una posición aproximada de 10° 42' y 61° 45' interpretaba el Oficial Radiotelegrafista de este Buque la palabra Stop (Pare) con señales luminosas y simultaneamente se escuchó un disparo de cañón y se izaba en la estación la letra “K” del Código Internacional de Señales y cuyo significado es “Pare usted su buque”*. Prosigue, “*ordené parar las máquinas*” y diciéndole “*por señales*” (...) *que deseaba salir de esa zona lo más pronto posible, obtenitendo como respuesta que mandaría un Oficial a bordo*”. Momentos después, se acercó un remolcador inglés al que se le informó que el *Soublette*, iba rumbo a Güiria; sin embargo, se le impidió al buque venezolano continuar su travesía hasta tanto se obtuviera autorización.

Concluye el comandante del *Soublette* el relato de los hechos:

Eran las 1640 horas y permanecía a la capa entre campo campo minado, entre la isla de Chacachacare e Isla de Huevos, maniobrando con las máquinas de costa a costa que sin duda alguna corría gran riesgo de peligro, mientras el remolcador inglés permanecía a la capa en la parte norte

en actitud burlona hasta las 1805 horas, que obligado quizás por la obscuridad se acercó nuevamente al costado de mi buque para decirme que podía continuar mi viaje,

En el párrafo final de su informe al ministro de Guerra y Marina, el teniente de navío Fortoul expresó lo siguiente:

Considerando mi respetado Coronel incorrecto un disparo de cañón para mandar a parar un buque de guerra venezolano de antemano identificado y a la vez haberlo tenido en una inactiva y ridícula espera de dos horas, con la autoridad que me confiere rectitud de mi proceder en el caso mencionado, protesto por medio de su digno Organismo ante las autoridades militares de esta zona de guerra, pues no dudo que en el pacto hecho entre los gobiernos extranjeros y nuestro gobierno, está contemplado el caso de la franquicia para la entrada de nuestros buques, tanto de guerra como mercantes a nuestras aguas territoriales.

El 8 de junio siguiente, la Cancillería venezolana recibió una nota de la Legación Británica en Caracas, mediante la cual y en nombre del Gobierno de Trinidad, hizo del conocimiento el incidente ocurrido el 23 de mayo anterior.⁴⁰ Dice la nota: “Se deplora que cuando entró la nave de guerra venezolana “General Soublette” en el Golfo de Paria (...) fue detenida para su identificación por un disparo delante de la proa por las baterías de costa, a pesar de que en ese momento tenía desplegadas sus letras de señal internacional. Esto ocurrió debido a que el personal de guardia en la estación de señales no conocía la apariencia del ‘General Soublette’; a que la nave no paró cuando se le hicieron señales; a que no hay referencia a esta nave en las publicaciones corrientes de señales y que no se reconocieron las banderas de señales enarboladas”.

“*Insinúa*”, asimismo, “el Gobierno de Trinidad que el Gobierno de Venezuela tal vez podría adoptar, a fin de ayudarle aún más en la

⁴⁰ *Ibíd.*

feliz prosecución de la guerra que hace necesarias estas medidas más rigurosas que las normales, un modo de proceder más o menos como sigue” y se enumera una serie de recomendaciones. En resumen: aviso previo a las autoridades navales británicas en Trinidad, de toda proyectada entrada al Golfo de Paria de buques de la Armada venezolana; remitir a título de información una lista de los buques de la Armada venezolana en servicio junto con sus respectivas letras de señal internacional, y, que las naves de guerra venezolanas continúen enarbolando sus letras de señal internacional cuando se acerquen a la entrada, *“tal como se convino anteriormente”*.

El 19 de julio, la Cancillería venezolana respondió a la nota de la Legación Británica.⁴¹ Se indica en la misma, que aunque se *“comprende que el presente estado de guerra obliga a aquellas autoridades (navales británicas) a tomar medidas y precauciones especiales, fue recibida la noticia con extrañeza, no sólo por el hecho de la detención, sino porque considera innecesaria la espera de dos horas a que fue sometido el buque antes de que se le autorizara a continuar su viaje”*; igualmente, el Gobierno de Venezuela *“confía en que en lo sucesivo se eviten tan deplorables confusiones”*.

En cuanto a las “sugestiones hechas por las autoridades militares británicas”, la Cancillería señaló que “no podría el Ministerio venezolano de Guerra y Marina prometer dar previo aviso del paso de los navíos nacionales por aguas territoriales de la República”; sin embargo, “en virtud de la situación de defensa en que se haya el Golfo de Paria, por acuerdo de las autoridades venezolanas, británicas y norteamericanas, es obligatoria la entrada por el canal que separa las islas de Chacachacare y de Huevos, no hay inconveniente en que se haga la notificación anticipada en cada caso...” Finalmente, “como los buques de guerra venezolanos no tienen letras de señal asignadas, considera conveniente el Ministerio de Guerra y Marina adoptar las de su llamada radiotelegráfica, de acuerdo con la lista que se acompaña a la presente”.

Es de hacer notar, que incidentes similares se produjeron con buques mercantes y embarcaciones civiles, venezolanas, que navegaban o

⁴¹ Ibíd.

intentaban entrar al Golfo de Paria. En ocasiones fueron interceptados por unidades navales británicas y obligadas a ir a un puerto trinitario donde eran requisadas, tal como sucedió con el barco *Maracaibo* que había zarpado del puerto Caripito, estado Monagas.⁴²

Bombardeo aeronaval norteamericano a isla de Patos

El Golfo de Paria, durante la Segunda Guerra Mundial, ofrecía miles de kilómetros cuadrados de superficie y grandes profundidades para que buques de guerra de gran porte realizaran ejercicios de combate.

En enero de 1940 y marzo de 1941, se registran ejercicios de tiro realizados por buques de la Real Armada británica (*Royal Navy*), de los que se participó, previamente, al gobierno de Venezuela.⁴³ A finales de 1942, los británicos emplearon el Golfo de Paria para el entrenamiento de sus nuevos destructores escolta. Asimismo, era el área donde los aviones de la aviación naval inglesa (*Fleet Air Arm*), basados en la estación aeronaval de Piarco, en Trinidad, realizaban prácticas de lanzamiento de torpedos y bombas, así como de tiro aire-aire.⁴⁴

En marzo de 1943, con el arribo del portaviones USS *Essex* (CV-9), la Armada norteamericana percibió el enorme potencial que ofrecía el Golfo de Paria como área de entrenamiento. Al *Essex* le siguió el USS *Independence* (CV-22) y “*esa procesión constante de portaviones continuó hasta mayo de 1945*”. En agosto de 1943, arribó el acorazado USS *New Jersey* (BB-62) para realizar patricias de artillería, iniciándose una sucesión continúa de acorazados y cruceros pesados, además de los portaviones.⁴⁵

⁴² Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela. Dirección de Política. Gran Bretaña. Expediente N° 33. Año 1942.

⁴³ Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela. Dirección de Política. Gran Bretaña. Expediente N° 21. Año 1940; Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela. Dirección de Política. Gran Bretaña. Expediente N° 43 Año 1941.

⁴⁴ Kelshall, *The U-Boat War...* Op.cit., pp. 287, 289.

⁴⁵ *Ibid.*, pp. 287-289.

Esas prácticas de artillería, ocasionalmente, causaban daños en las poblaciones ribereñas del Golfo de Paria, particularmente en las venezolanas, generando, en consecuencia, reclamos formales por parte de los propietarios de los inmuebles afectados.⁴⁶ Sin embargo, fue otro grave incidente ocurrido en junio de 1944, el que produjo un nuevo enfrentamiento entre Venezuela y Estados Unidos.

El 30 de junio de 1944, un escuadrón completo de bombarderos en picada Curtiss SB2C *Helldiver*, de la dotación del portaviones norteamericano USS. *Hancock* (CV-19)⁴⁷, bombardeó la isla de Patos, en el Golfo de Paria, donde el Ejército venezolano tenía emplazada la Batería de Artillería de Costas N° 5.⁴⁸

Kelshall describe el incidente de la siguiente manera:

En el mes de junio, el portaviones 'USS. Hancock' fue enviado al Golfo de Paria para realizar entrenamiento. Sus aviones usaron el aeródromo de Carlsen Field (Trinidad) para prácticas de aterrizaje en cubierta, así como, numerosos sitios del Golfo para el lanzamiento de bombas, torpedos y tiro de cañón y ametralladora. El último día del mes, el escuadrón de bombardeo en picada del portaviones atacó la isla de Patos. Los pilotos estaban aburridos de bombardear blancos flotantes, simulando siluetas de barcos, fuera del Golfo y pensaron que isla de Patos era un blanco más real. Ellos alegaron que no sabían que la isla estaba ocupada militarmente y por eso el escuadrón entero la atacó. Las bajas venezolanas originaron una acalorada discusión que

⁴⁶ Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela. Dirección de Política. Estados Unidos. Expediente N° 417. Año 1944.

⁴⁷ El USS. *Hancock* (CV-19) había sido incorporado a la Armada norteamericana el 19 de abril de 1944, y fue enviado al Golfo de Paria para que sus escuadrones de vuelo embarcados realizaran prácticas de combate, antes de su traslado al teatro de guerra del Pacífico.

⁴⁸ Hernández González, *La Armada de Venezuela...*, Op.cit. PP. 45-46; Hernández González, *Las Fuerzas Armadas venezolanas...* Op.cit., pp. 243-245.

planteó la pregunta espinosa, de quien ocupaba el Golfo de Paria realmente.⁴⁹

Al interrogante planteado por Kelshall, no hay otra respuesta que durante la Segunda Guerra Mundial las Fuerzas Armadas de Venezuela, y en particular la Armada, carecían de los medios necesarios y adecuados, para ejercer soberanía en las aguas territoriales venezolanas.⁵⁰

⁴⁹ Kelshall. Op. cit., p. 435. Es importante señalar que, a la fecha, este investigador no ha podido localizar en los archivos consultados, documentos oficiales venezolanos referidos al incidente del bombardeo de isla de Patos; sin embargo, pude dar fe que existe, al menos, un expediente registrado, pero se encuentra extraviado. En consecuencia, no dispone de información sobre el número de las supuestas bajas sufridas por Ejército venezolano, como tampoco la versión oficial de Venezuela sobre el incidente.

⁵⁰ Hernández González, Carlos. *Las Fuerzas Armadas venezolanas...* Op.cit., p. 245.