

EL SOLSTICIO DE VERANO Y LA MARINA MERCANTE NACIONAL

En ocasión de celebrarse un año más el Día de Nuestra Marina Mercante, viene a mi recuerdo el Capitán de Altura Dumas Ortiz, mi gran amigo, al cual religiosamente llamo todos los 21 de junio para felicitarlo y con quien mantuve una vieja discusión sobre el porqué se decidió celebrar el día de la Marina Mercante en la fecha del solsticio de verano.

EL SOLSTICIO

Le razonaba a Dumas que a mi juicio el solsticio es solamente un fenómeno físico mediante el cual el globo terráqueo está inclinado $23^{\circ} 27'$ con respecto a la perpendicular de su plano orbital, por lo tanto los rayos solares se inclinan en un ángulo de 23 grados y 27 minutos con respecto al plano del ecuador, produciéndose el día más largo y consecuentemente la noche más breve del año; etimológicamente "solsticio" quiere decir "sol detenido", porque aparentemente el sol pareciera detener su carrera hacia el polo norte.

En los antiguos mitos griegos a los solsticios se les llamaba 'puertas' correspondiéndole al solsticio de verano La 'puerta de los hombres' (del 21 al 22 de junio) y al solsticio de invierno 'la puerta de los dioses' del (del 21 al 22 de diciembre).

Los antiguos romanos le dedicaban anualmente al Dios Jano, unas fiestas solsticiales, en el cual presidía las fases ascendente y descendente del ciclo solar anual y era considerado como el portero (ianitor) que con sus dos llaves, una de plata y otra de oro, abría y cerraba las épocas, siendo por esto también considerado el señor del tiempo. Jano bifronte poseía dos rostros, uno hacia la izquierda, ambos relacionados con las dos llaves, una representa al pasado y otra al porvenir.

Para los Celtas, el verano comienza en Beltane y termina en Lammas/Lughnassadh (Litha); representa el solsticio el fin de la oscuridad, de la esterilidad, y el comienzo de la época más fértil, donde todo se renueva, al calor del amor y la pasión de los Dioses. El nombre Litha es relativamente moderno, probablemente derivado de la palabra sajona que significa "el opuesto de Yule".

Los indios Aymaras celebran en el sur, obviamente el solsticio de invierno, momento en el que el sol está más alejado de la tierra, desde hace más de 5.500 años.

Los Masones, celebran dos festividades, las de los Juanes, uno en cada solsticio, el 24 de Junio o de San Juan Bautista y la del 27 de Diciembre o de San Juan Evangelista. Las dos corresponden a la celebración arcaica de los solsticios, comparando los dos solsticios con las dos Columnas del Templo. En hebreo Juan es Yohohanan que significa "misericordia de Dios" y "alabanza de Dios", misericordia por la vía descendente y alabanza por la ascendente. Las dos columnas simbolizan los límites del Sol en su recorrido anual. Los dos solsticios simbolizan también los límites de los Trabajos de Hércules.

¿POR QUÉ ES EL DÍA DE NUESTRA MARINA MERCANTE?

De esta forma resulta incomprensible para mí, le decía a Dumas, que esta fecha sea tomada como Día Nacional de Nuestra Marina Mercante.

LA HISTORIA NAUTICA NACIONAL

¿Porque no revisamos la historia patria para fijar fechas ligadas a la Marina Mercante?

En los mismos albores de la patria el **14 de junio de 1811** es publicada en la Gaceta de Caracas[1] , la creación de la Escuela Náutica de La Guaira:

“Que al capacitar al personal para los menesteres del mar, estimularía el comercio y la navegación de Venezuela. Se establece como requisito de ingreso el saber leer y escribir y con edad mayor de dieciochos años.

Este instituto fue proyectado por el Alférez de Fragata don Vicente Parrado, con un régimen de estudios integrado por las siguientes asignaturas: aritmética inferior, geometría elemental y practicas en el manejo del grafómetro y plancheta para la medición de alturas accesibles e inaccesibles, reducción de planos, trigonometría plana y esférica, geometría, cosmografía, artillería de marina, navegación de estima, astronomía, maniobra y conocimientos del barómetro y termómetro y dibujo.

El Proyecto en referencia lo llevó a consideración de las autoridades el señor Vicente Parrado el 21 de abril del 1811 y fue publicado en la Gaceta de Caracas el 14 de junio de 1811. Cuatro días mas tarde, el 18 del mismo julio de 1811 se abrirá en La Guaira dicho instituto, y sus maestros son los señores Vicente Parrado y Pedro María Iglesias, quienes impartirían sus enseñanza a [16 jóvenes de valde por ahora; y no llevarán por lo que excedan más de 2 pesos mensuales a cada uno en: inteligencia que tanto éstos como los demás disfrutaran de el asilo consular baxo cuya dirección se ha formado la Escuela. En la instrucción se emplearan tres horas por la mañana y dos por la tarde]. A fines de octubre, esta iniciativa comenzó a dar los primeros resultados al apreciarse por examen público [los adelantamientos de estos jóvenes y del celo y actividades de sus maestros].

El **15 de mayo de 1.818** desde Angostura salió el primer buque de bandera venezolana que entró en el puerto de Nueva York. Se trataba de la goleta "Barinesa" y todo hace pensar que el propio Libertador ha podido ser el funcionario que firmó la patente de navegación o su equivalente para su época.

“La goleta la Barinesa, que salió de Angostura el 5 de Mayo pasado para los Estados Unidos, es el primer buque que ha entrado con nuestro pabellón en Nueva York. Regresó de aquel puerto el 4 de julio y se espera de un momento a otro con un cargamento de pólvora, fusiles, y efecto militares, víveres y mercancías por la mayor parte útiles al ejército” (sic).

Correo del Orinoco, 22 de agosto de 1818.

"La goleta "Barinesa" que salió el 5 de Mayo de 1818, de Angostura para Estados Unidos, es el primer buque que ha entrado con pabellón de Venezuela al puerto de Nueva York. Sale de regreso para el Orinoco, el día 4 de Julio y llegó a Angostura el 24 de Agosto del mismo año. Era su propietario el Senor Anderson, comerciante inglés establecido en Angostura."(sic)

(El Orinoco y sus Afluentes, Roncayolo)

El **18 de marzo de 1.826**, se promulga la Ley de Organización y Arreglo de la Instrucción Pública, la cual en el CAPITULO IX “De otras enseñanzas especiales”, expresaba lo siguiente:

Art. 57. La dirección general cuidará de promover oportunamente ante el Poder Ejecutivo que se vayan planteando en los puertos en que conviniere, y en otros pueblos proporcionados, escuelas especiales de astronomía y navegación, del arte de

construcción naval, de artillería, de ingenieros geógrafos de cosmografía, de hidrografía, de minas, de comercio, de agricultura experimental y de bellas artes, arreglándose con respecto á estas últimas á lo dispuesto en el artículo 17.

Art. 58. Se establecerá del mismo modo un depósito de trabajos geográficos, é hidrográficos procurando que las cartas colombianas se uniformen en sus meridianos y escalas con las de los demás estados americanos.

En 1847 se inició la navegación a vapor en el Orinoco, a través de un contrato concedido por el gobierno venezolano al norteamericano Vespasiano Ellis. En 1849 ese contrato fue derogado y le otorgaron otro a los norteamericanos Turpin y Beelen, siendo este el verdadero comienzo de la navegación, con el uso de dos vapores de una empresa que constituyeron en Nueva York, denominada “The Orinoco Steam Navegación Company”, también conocida como “Vapores Orinoco”. Dicha Compañía operó hasta 1866 con los vapores Venezuela, Barinas, Apure, Guayana y Meta, los cuales navegaron los ríos Apure, Arauca, Portuguesa y Cojedes[2].

En **1869** se concede el monopolio a una empresa norteamericana constituida en Nueva York bajo el nombre “**The Venezuelan Steam Transpotación Company**”, con una flota de tres vapores: **Héroe, Nutrias y San Fernando**. Esta empresa solo se mantuvo hasta 1871[3].

En **1870** se hicieron nuevos intentos por mantener la navegación de vapores en el Orinoco y sus afluentes, quedando encargada de ello otra compañía norteamericana de nombre “**The Orinoco Navegación Company**[4]”.

En **1881** llegó a Ciudad Bolívar el **vapor Bolívar**, de 190 pies de largo y 50 de ancho, de 200 toneladas de peso y capacidad de carga de 581 toneladas, pudiendo transportar hasta 360 reses y 40 bestias, todo un monstruo para la época; el buque era propiedad de la empresa “**Vapores del Orinoco**[5]”.

En **junio de 1882** llegaron los vapores **Apure y Libertad**, para navegar en el río Apure y en ríos del estado Zamora, respectivamente. En ese momento estaban navegando en aguas del Orinoco los vapores **Reivindicador, Bermúdez, Bolívar, Jazmín, Carona**, y el francés **Jean Amirail**[6].

Durante **1887 y 1888** nuevos vapores iniciaron la navegación, entre ellos **Arturo, Meta, Macareo, Odin, Maipures y Victoire**[7].

En **1889** llegó el vapor inglés **Elgiva**, y en junio lo hizo el buque **Progreso**. En agosto llegaron dos nuevos vapores procedentes de Trinidad: **Guanare y El Socorro**, traídos especialmente para navegar por los ríos Apure, Portuguesa y Masparro, pertenecientes a la “**Compañía de Navegación por Vapores de Apure y Zamora**” la cual pasaría luego a llamarse “**Estrella Roja del Orinoco**[8]”.

En **1898** varias empresas se fusionaron en un consorcio angloamericano, constituyeno la “**Orinoco Shipping Company**”, quien asumió el control total de la actividad de navegación comercial en el Orinoco y sus afluentes, así como en la ruta de Ciudad Bolívar a Trinidad[9].

En 1909 se funda Compañía Anónima Fluvial y Costanera.

El **2 de Agosto de 1917** fue creada la Compañía Anónima Venezolana de Navegación (CAVN), que a su vez compra a la Compañía Anónima Fluvial y Costera, con un total de 15 buques y 230 tripulantes.

El **20 de Diciembre de 1937** se graduaron los 10 cadetes de un total de 24 cadetes de la “Escuela Naval de Venezuela”, los cuales por disposición del Director de Marina del Ministerio de Guerra y Marina de esa época, Capitán de Navío Felipe Larrazabal, fueron divididos para efectuar el curso de

Segundos Pilotos de la Marina Mercante, de acuerdo al “Estatuto sobre Títulos de la Marina Mercante”, puesto en vigencia en Noviembre del año 1936.

El **16 de Febrero de 1942**, la Segunda Guerra Mundial, cobra sangre de marinos venezolanos; submarinos alemanes torpedean al buque tanque de bandera venezolana “Monagas” con saldo de 7 muertos, varios heridos y desaparecidos.

El **23 de Septiembre de 1946** se crea la Escuela Náutica de Venezuela con sede en Macuto.

El **8 de Agosto de 1966**, se publicó en Gaceta Oficial nº 28.103, el Primer Reglamento del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante.

REFLEXIÓN FINAL

El 18 de enero 1.999 publiqué en el diario El mundo, un artículo, del cual considero pertinente recordar lo siguiente:

Dos de los actores primordiales, responsables directos y factores vitales en el desarrollo del sector, la Armada Nacional y la Marina Mercante, se han venido distanciando a partir de la década de los 50', esa brecha fratricida ha dejado huellas negativas que solo con el consenso de las máximas autoridades nacionales y por supuesto, de ambos sectores, será posible una "reconciliación" y de esta manera dar por terminado a la ancestral disputa que se centra mas en el control de cargos burocráticos que en planes concretos y definidos.

La queja más común argumentada por el gremio de Marinos Mercantes es la presencia de Oficiales de la Armada en los cuerpos directivos de la Dirección General de Transporte Acuático (DGSTA), Instituto Nacional de Canalizaciones (INC), PDV-Marina, Diques y Astilleros Nacionales(DIANCA), Dirección de Pesca, la antigua Venezolana de Navegación (CAVN), y en algunas Capitanías de Puerto.

En honor a la verdad, valdría la pena analizar que ciertamente la eficiencia y utilidad de todos los entes nombrados el párrafo anterior no ha sido de lo más exitosa, pero por otra parte no es menos cierto que la falta de políticas adecuadas, consenso entre los dos gremios, definición de atribuciones, espíritu de colaboración y olvido absoluto de que ambas instituciones nacieron de una misma matriz en los albores de la creación de la propia República, fueron factores de gran influencia en el bajo rendimiento que estadísticamente refleja el sub-sector, a lo largo de los últimos años.

En honor a esa misma verdad, la Armada lleva la mayor responsabilidad en el proceso de distanciamiento, puesto que históricamente y hasta el año 1.950, fue la rectora de la Actividad Marítima Nacional y que en ninguna oportunidad sus atribuciones previstas en la Constitución Nacional y en Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas fueron derogadas o traspasadas a ningún otro sector, a excepción a lo referente al ejercicio de la "MAXIMA AUTORIDAD MARITIMA", la cual atañe a partir de 1.950, al Ministro de Transporte y comunicaciones, el cual la delega en el DGSTA, cargo que hasta la fecha ha sido ocupado por un Oficial Almirante de la Armada.

Si ambas Instituciones, con una clara intención de integrar esfuerzos, efectuaran un

inventario de sus potencialidades y debilidades en materia organizacional, educativa, infraestructura física, potencial humano, y medios disponibles, seguramente se darían cuenta de que, tienen en sus manos un alto porcentaje de lograr el objetivo común, y sin duda alguna iniciarían un proceso, que además de ser un deber histórico, es una exigencia del nuevo País que queremos construir.

Caracas, 21 de junio de 2007

Julio Peña Acevedo
3.602.432

[1] FERNÁNDEZ, H. R. (1981). *Memoria de Cien Años*. Tomo I. Caracas: Ediciones del Ministerio de Educación. Pág. 136 - 137.

[2] El comercio fluvial en la región bauleña durante las últimas décadas del siglo xix, de argenis agüero.

[3] El comercio fluvial en la región bauleña durante las últimas décadas del siglo xix, de argenis agüero.

[4] El comercio fluvial en la región bauleña durante las últimas décadas del siglo xix, de argenis agüero.

[5] El comercio fluvial en la región bauleña durante las últimas décadas del siglo xix, de argenis agüero.

[6] El comercio fluvial en la región bauleña durante las últimas décadas del siglo xix, de argenis agüero.

[7] El comercio fluvial en la región bauleña durante las últimas décadas del siglo xix, de argenis agüero.

[8] El comercio fluvial en la región bauleña durante las últimas décadas del siglo xix, de argenis agüero.

[9] El comercio fluvial en la región bauleña durante las últimas décadas del siglo xix, de argenis agüero.