



Revista
Ensayos sobre Estrategia Marítima

Volumen 7, número 17, enero-junio 2023

Bogotá, D.C, Colombia

ISSN: 2500-4735 • eISSN: 2981-3026

Página web: <https://esdegrevistas.edu.co/index.php/rema>



El poder marítimo del Gran Caribe en la época de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo (1823)

The maritime power of the Greater Caribbean at the time of the Naval Battle of Lake Maracaibo (1823)

Pedro Meladio Knight Rymer 

CITACIÓN APA:

Knight Rymer, P. M. (2023). El poder marítimo del Gran Caribe en la época de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo (1823). *Ensayos sobre Estrategia Marítima*, 7(17), 7-25.
<https://doi.org/10.25062/2500-4735.4737>



Publicado en línea: **Junio 30 de 2023**



[Enviar un artículo a la Revista](#)



Los artículos publicados por la *Revista Ensayos sobre Estrategia Marítima* son de acceso abierto bajo una licencia *Creative Commons*: [Atribución - No Comercial - Sin Derivados](#).

El poder marítimo del Gran Caribe en la época de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo (1823)

The maritime power of the Greater Caribbean at the time of the Naval Battle of Lake Maracaibo (1823)

DOI: <https://doi.org/10.25062/2500-4735.4737>

Pedro Meladio Knight Rymer 

Armada de República Dominicana, República Dominicana

Resumen

Desde el contexto de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo en 1823 hasta la actualidad, el Mar Caribe para Colombia resulta ser estratégico debido a que ha permitido el desenvolvimiento del poder marítimo y su proyección a nivel regional. Se colige por tanto que el mar Caribe es un importante escenario de poder, permitiendo la proyección de los intereses marítimos de un Estado, que se determina como una importante región con una trascendencia histórica para el Gran Caribe y los Estados que la integran, particularmente Colombia; reconociendo que la Batalla Naval del Lago de Maracaibo marcó un hito de poder naval y la proyección marítima.

Palabras Clave: Gran Caribe; Gran Colombia, Estrategia; Poder Marítimo.

From the context of the Naval Battle of Lake Maracaibo in 1823 to the present, the Caribbean Sea for Colombia turns out to be strategic because it has allowed the development of maritime power and its projection at the regional level. It is therefore inferred that the Caribbean Sea is an important scenario of power, allowing the projection of the maritime interests of a State, which is determined as an important region with historical significance for the Greater Caribbean and the States that comprise it, particularly Colombia. ; recognizing that the Naval Battle of Lake Maracaibo marked a milestone of naval power and maritime projection.

Key words: Greater Caribbean; Gran Colombia, Strategy; Maritime Power.

Abstract



Introducción

Colombia es uno de los territorios con una ventaja estratégica naval importante debido a que su geografía limita sobre dos cuerpos de agua relevantes para el desarrollo integral del Estado a nivel geopolítico; tanto el océano Pacífico como el mar Caribe, siendo este último un importante espacio de poder que, siguiendo los planteamientos desarrollados por Alfred Mahan (1887), quien reconoce el carácter estratégico naval y militar que el mar Caribe ofrece para el comercio exterior, la supremacía y la prosperidad de una nación.

Para Mahan (1887), el mar Caribe, al igual que el golfo de México, ofrece valiosas características para la proyección del poder de una nación que, acompañado por una capacidad naval y una marina mercante, representa la oportunidad para consolidar la supremacía de un Estado, que dentro de sus características se destaca la proyección marítima; de hecho, se consideró para 1887 que en su momento el Estado de Panamá, antiguo territorio de Colombia que se independió en 1903, constituyéndose como un punto estratégico para el comercio internacional. Actualmente, de acuerdo con datos suministrados por el Banco Interamericano de Desarrollo (2017), el canal desde el 2017 ha aportado el 6% del PIB de Panamá por permitir el paso de buques mercantes del Caribe al Pacífico. Cerca del 6% del comercio mundial pasa por esas aguas (Paúl, 2021).

Al respecto, Holmes James (2014), establece que, bajo dicha primicia, el Caribe es un objetivo de disputa y determinó el comportamiento hostil de las potencias a nivel mundial por mostrar un creciente interés sobre el Caribe. Este mismo autor argumenta como China y Rusia estarían concentrados en contener la influencia de Estados Unidos mediante un concepto llamado los *vecinos de la hegemonía*, una definición para evidenciar el creciente interés por influenciar las dinámicas comerciales y realizar una cada vez más creciente presencia naval en el mar Caribe. De nuevo, el poder marítimo comercial se encuentra acompañado por un poder naval, reconociendo la importancia y vigencia de la tesis de Mahan sobre el mar.

Entre los imperios que han ejercido control naval sobre el Caribe se destacó el español, debido a que se hizo con el control del comercio de sus territorios de ultramar goletas, bergantines y corbetas, principalmente. El poder naval les permitió a los españoles ejercer un dominio sobre los territorios de ultramar desde 1742 y fortalecer su cadena de suministros hacia la metrópolis, entre los cuales se encontraban los metales preciosos, el azúcar, tabaco, entre otros. En este contexto de independencia de España disputó el control con Reino Unido. Por ejemplo, Reino Unido contrató a piratas para entorpecer el comercio marítimo mediante la figura del corsario, una autorización de la corona para permitir actividades de piratería. De igual manera, muchas de las naciones que incipientemente buscaban la independencia como Colombia, Venezuela, México y Haití tuvieron la necesidad natural de ejercer un control sobre el mar, reconociendo que este representó una fuente de riqueza (Valdés y Balga, 2003).

Para el caso de la Gran Colombia, una de sus gestas de la independencia, como lo fue la Batalla Naval del Lago de Maracaibo de 1823, un hito importante en su historia y hecho que garantizó la bases del posicionamiento comercial de Colombia sobre el Caribe, mediante la defensa militar de sus costas contra navíos españoles, generó una emancipación comercial y militar. En la actualidad mucha de su economía depende de los puertos sobre el Caribe y, al mismo tiempo, parte de su defensa nacional está en concentrar la capacidad naval, especialmente para ejercer dominio sobre el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, que son amenazadas por intereses económicos y políticos que involucran indirectamente a otras potencias (Armada Nacional de Colombia, 2019).

Pero más allá del análisis del contexto, es importante resaltar que el mar Caribe integra un conjunto de territorios, llamado el Gran Caribe, y durante su historia ha sido escenario importante para la configuración del poder geopolítico de los Estados, entre los cuales se destacan México, Venezuela, Puerto Rico, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Haití, Jamaica y, en general, todo Centro América y el conjunto de islas que integra la Comunidad del Caribe (CARICOM) (Romero, 2004).

El presente documento tiene como objetivo responder ¿Cuáles fueron los efectos de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo (1823) para el desenvolvimiento de la Gran Colombia en el escenario marítimo del Gran Caribe? Para tal fin, el documento está constituido en el desarrollo de los siguientes puntos: primero, análisis estratégico del Gran Caribe desde el enfoque de Alfred Mahan; segundo, descripción de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo (1823); y tercero, identificación de los efectos en el escenario de la batalla en el contexto moderno para Colombia.

Metodología

La investigación es cualitativa debido a que se realiza una aproximación histórica del problema investigación haciendo énfasis en la revisión documental sobre hechos históricos. Entre las bases de datos consultadas se encuentran libros de historia de diferentes bases de datos académicas y libros de cultura colombiana. El alcance de la investigación es descriptivo debido a que no se hace uso de técnicas de investigación experimental. Como objetivo, pretende identificar los efectos de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo (1823) para el desenvolvimiento de la Gran Colombia en el escenario marítimo del Gran Caribe.

Al ser una investigación con alcance descriptivo, se aplicaron instrumentos de recopilación de información académica mediante referencias y bases de datos proporcionados por la Escuela Superior de Guerra como Taylor and Francys y OBSCO. El método de búsqueda consistió en establecer categorías como la guerra de la independencia,

poder marítimo, poder naval, entre otras variables enmarcadas en el contexto de la independencia, particularmente relacionadas con la Batalla Naval del Lago de Maracaibo y el Gran Caribe.

Como herramientas de análisis de información, se empleó *Atlas Ti*, un programa que permite analizar y organizar el contenido bibliográfico, lo cual permitió realizar análisis a la información previamente sistematizada en ese software, como herramienta para la construcción del análisis. Entre las limitaciones para el desarrollo de la investigación se tuvo en cuenta que al ser una investigación histórica, y enmarcada en un hecho puntual, la información registrada sobre la batalla del lago Maracaibo era limitada, y en esta medida, las principales fuentes consultadas fueron colombianas.

Importancia estratégica del Gran Caribe desde el enfoque de Alfred Mahan

La teoría del *Poder Marítimo* es un enfoque poco abordado por parte de las instituciones académicas a nivel internacional, de hecho, el desarrollo conceptual y teórico en Latinoamérica ha sido relativamente bajo en comparación con Estados Unidos y Europa, quienes por tradición naval han comprendido la importancia del mar y los océanos para ejercer dominio a nivel económico, social y militar, en este caso particular del mar Caribe. En última instancia, el poder marítimo no solo puede estar relacionado con el ejercicio de la autoridad militar sobre el mar, implica contemplar la navegación y el comercio como parte de la gran estrategia para el desarrollo social y la seguridad de una nación (Ruhe, W.J., 1970).

Por otra parte, desde Latinoamérica y el Caribe, es importante comprender el trasfondo teórico de lo que significa el poder marítimo desde la perspectiva de Alfred Mahan, uno de los académicos más importantes que ha tenido los Estados Unidos para comprender la importancia del escenario marítimo y el poder naval, haciendo mención del mar Caribe. A continuación, se realiza una aproximación teórica del poder marítimo relacionándolo con el Gran Caribe manteniendo como hito para la historia naval de Colombia la Batalla del Lago de Maracaibo en 1823.

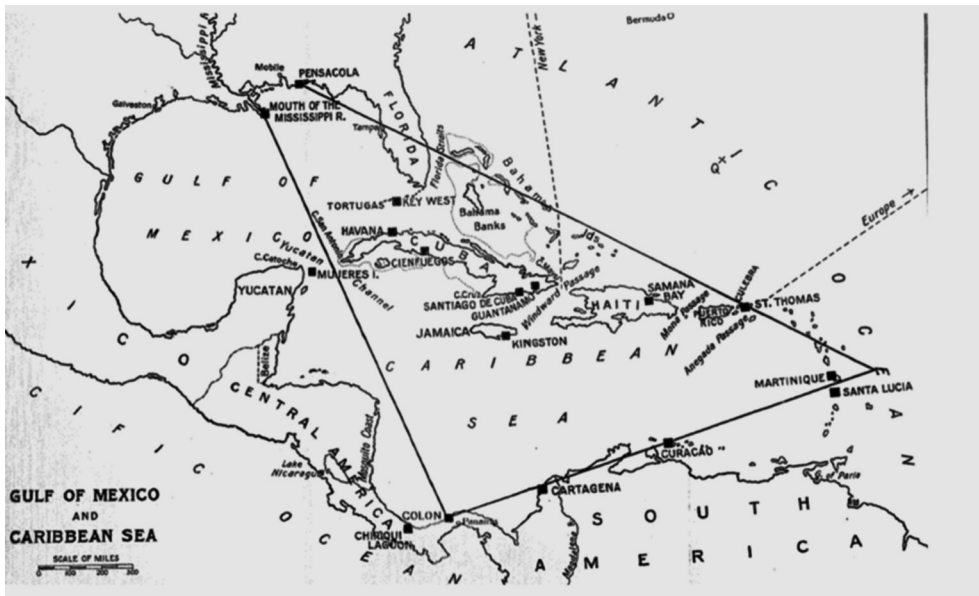
La influencia del Poder Marítimo

Mahan (1887) sostuvo que para los ingleses el dominio del mar se consideraba una parte integral dentro de su estrategia para dominar el comercio internacional y ejercer una hegemonía a nivel mundial. Actualmente, países que se consideran potencia naval como Estados Unidos, Reino Unido e, incluso fuera de la esfera de influencia hemisférica, como China; han comprendido que los grandes imperios se han construido en función del comercio y el ejercicio de una autoridad naval en los mares y océanos.

Para el caso de los británicos, la experiencia sobre el mar ha sido adquirida a lo largo de la historia por sucesos fundamentales como la rivalidad que tuvo con el entonces imperio español, confrontaciones navales durante la colonia acaecidas entre el siglo XVI hasta el siglo XIX, y, en especial, tomaron como ejemplo imperios como el romano, que dominó a Bretaña desde el mar y que ejerció su dominio sobre el mar Mediterráneo controlando gran parte de la economía del momento, desde 205 a.C., Roma sometió a los pueblos bárbaros dominando el Mediterráneo. Todos estos Estados han considerado que el dominio sobre los mares les ha impulsado al desarrollo y la prosperidad (Mahan, 1887).

Para Mahan (1887), existen características estratégicas que se desprenden tanto del golfo de México como del mar Caribe, en un documento escrito después de cerca de 50 años de la independencia de Colombia, el autor menciona que debió existir interés por parte de los Estados Unidos sobre tres puntos estratégicos: la desembocadura del Mississippi, el territorio de Panamá y la isla de Santa Lucía, tres puntos que encierran un espacio geoestratégico para la proyección de los intereses norteamericanos, es decir la región del Caribe.

Mapa 1. Posición sobre el Caribe: Perspectiva de Mahan 1887



Fuente: Mahan (1887)

Sobre el anterior mapa, existen tres argumentos importantes para comprender que el Gran Caribe ha sido considerado importante para los intereses de los norteamericanos: primero, es una zona que requiere el fortalecimiento de las comunicaciones y, para esa época, el medio de transporte más eficiente era por el mar; el segundo aspecto, es

la posición sobre su fuerza, es decir, la presencia del poder naval y tercero, los recursos almacenados dentro del citado triángulo. La explicación de ese territorio tiene argumentos cruciales como la presencia de Gran Bretaña y Francia en el mar Caribe, el territorio cubano que se encuentra en el corazón del Caribe, y las importantes líneas de comunicación marítimas, ello debido a que las regiones costeras son vulnerables ante bloqueos totales a la navegación, la defensa de costas es un componente esencial en la seguridad marítima.

Durante la época de la colonia, un periodo contemplado entre los años 1550 y 1810, los imperios europeos de entonces ejercieron dominio en los territorios de ultramar; fue el Caribe el paso obligado de suministros del nuevo mundo hacia las metrópolis de Europa, y durante décadas de esta época colonial hasta la independencia, las sociedades agrarias sostuvieron los regímenes coloniales mediante la extracción de recursos valiosos para las economías europeas, a tal punto que fueron objeto de disputa entre las varias monarquías del viejo mundo, además que estos territorios de colonia fueron partes de procesos imperialistas relacionados con su expansión territorial, dominio político - administrativo y imposición cultural, propagación de su religión y lengua. (Ikonómov, 2005)

Se resalta que la Batalla del Lago de Maracaibo en 1823 ha reconocido el esfuerzo de La Gran Colombia por ejercer un dominio naval sobre el Caribe, y puede considerarse uno de los hitos históricos más importantes para la doctrina naval y el poder marítimo debido a que vencieron a una de las armadas más importantes del mundo colonial, reconociendo al mismo tiempo, que el imperio español ejercía un pleno dominio sobre el mar, llegando a superar incluso a la Armada de Gran Bretaña en su momento.

Reafirmando la anterior tesis, Aya (2005) afirma que el Caribe se puede considerar una *zona de paso* para el imaginario de algunos países latinoamericanos, sin embargo, para los Estados Unidos y para algunas potencias en el contexto de la época de la colonia, representaron más que un territorio para el desarrollo del comercio marítimo y mercantil. Además, fuera del contexto del conflicto y disputa, el mar Caribe permitió la modernización en los territorios coloniales y las regiones insulares al mismo tiempo del ejercicio de dominación cultural y transformación social que ejercía la monarquía de España sobre sus virreinos, y eso dependía en gran medida de las rutas de comercio marítimo; el mar fue el medio de sostenimiento de las condiciones socioculturales en el contexto de Colonia.

Para abordar más en las particularidades al considerar el Gran Caribe como una región estratégica para el poder marítimo, se retoman los elementos característicos de la estrategia marítima que, bajo la consideración de Mahan, es importante tener en cuenta para ejercer un dominio sobre el mar.

Elementos de la estrategia marítima

Primero, la *posición geográfica* entendido por la ubicación del Estado. Dicha aproximación comprende que la nación se construye en función a su geografía y extensión territorial en tierra, pero que también comprende las fronteras sobre cuerpos de agua como el mar y otras fronteras terrestres como las continentales e insulares. Tomando el caso de Francia y Holanda como potencias marítimas, no sólo es importante mantener un gran ejército en tierra, sino también emprender el dominio sobre las costas, esto debido a que la gran riqueza se fundamenta en mantener su posición geográfica (Mahan, 1887).

La situación geográfica. En primer término, debe asegurar un expedito acceso al mar que permita una fácil vinculación con las regiones de mayor interés y convivencia. Asimismo las relaciones con los países vecinos, ya que, cuando no mantienen ambiciones de expansión territorial, permite al país centrar todos sus esfuerzos más allá de sus propias fronteras, pudiendo establecer posiciones para apoyar a sus fuerzas navales. Si tales posiciones son insulares tanto mejor y más aún si están geográficamente bien situadas para controlar el tráfico marítimo en disputa. Destaco que la aplicación de este principio permitió la dominación británica por varios siglos. (Mahan, 1887, pág. 446)

Referenciando a Mahan (1887), se menciona que la ventaja militar comprende la proximidad geográfica con el enemigo, es por esto que la necesidad de establecer concentración de fuerzas en el mar mediante una estrategia por posición permite generar una ventaja sobre los objetivos de ataque. Fundamentado en la doctrina marítima de los franceses *Guerre de Supesto*, se estableció que la destrucción del comercio y de los buques mercantes generan una ventaja militar debido a que el comercio es generador de riqueza y esta permite la financiación de las unidades o buques navales. Por tal sentido, para recortar el dominio del enemigo sobre el mar, se requiere la destrucción de puertos y barcos comerciales como parte de una estrategia ofensiva (Mahan, 1887).

Segundo, *conformación física*. Es una de las características peculiares que no todos los Estados con costas comprenden dentro de su estrategia nacional, siendo imperativo nacional reconocer que las costas son una frontera natural y factor importante dentro del desarrollo del poder nacional (Mahan, 1892). De esta manera, tomando como referencia a los holandeses en 1648, se afirma que una guerra exitosa es la conciencia sobre el potencial marítimo, puesto que este descansa en mantener numerosos puertos respaldados en un poder naval para el ejercicio de la fuerza y, al mismo tiempo, la defensa de la riqueza. Como efecto, la fuerza (capacidad naval) y la riqueza (territorio y recursos) que, dentro de la estrategia marítima, contemplan también las condiciones fluviales como cuencas y ríos, no solo las aguas circundantes de un territorio (Mahan, 1887).

En esta medida, la costa y sus condiciones físicas representa una condicionante para que la nación desarrolle un comercio exterior procurando, en todos los casos, la protección de las cuencas donde desembocan los grandes ríos debido a que esto les permite el tráfico hacia el interior del territorio (Mahan, 1887). Estado ejemplo de la eficiencia

de la protección de la infraestructura marítima han sido Francia y Alemania, dos países que han comprendido que la conformación física de su territorio no depende del desarrollo que se genera desde el interior del territorio, sino que han comprendido que las condiciones físicas de su superficie también comprenden la fuerza y la posición que se genere sobre sus aguas (Mahan, 1893).

Tercero, *extensión del territorio*. Como su nombre lo indica, es importante comprender las condiciones geográficas y físicas de las costas y su relativa importancia para consolidar la fuerza o debilidad según como sea de grande o pequeña su población. En otras palabras, mientras más extenso sea su territorio, mayores serán los factores de inseguridad. Tomando como ejemplo a Estados Unidos, evidencia que la fortaleza descansa en la creación de puertos que mantengan una línea de comunicación marítima entre sus fuerzas, no solo comprende crear puertos e infraestructura portuaria para fortalecer el comercio, también es necesario la construcción de una fuerza naval que permita la defensa y protección de su fortaleza marítimas de acuerdo a su extensión territorial. Abstrayendo esta tesis al caso moderno, se requiere comprender dentro la ecuación estratégica la infraestructura marítima y portuaria, un elemento que va en proporción a la extensión del territorio (Mahan, 1887).

Cuarto, *número de población*. Esta característica dentro de la estrategia considera el desarrollo del poder marítimo como la relación del territorio y el número de las personas que lo habitan. Teniendo como contexto 1778, Francia reconoció que entre la navegación debe existir una fuerza naval que garantice la seguridad debido a que la eficiencia del poder descansa en la capacidad de proteger la superficie y para esto debe existir una proporción igual o superior de marineros y oficiales que puedan sortear las condiciones y peligros para la defensa durante la guerra marítima. Se sostiene la idea de la existencia de un discurso que debe ser asimilado por una gran población que siga los oficios relacionados con el mar y que estos establezcan los cimientos para un gran comercio (Mahan, 1887).

Quinto, el *carácter nacional*. El carácter y las aptitudes nacionales sobre el desarrollo del poder marítimo es una característica que abarca el componente humano que debe ir más allá de la ganancia material y el dinero, en efecto, para el desarrollo comercial y marítimo de los países de Europa existían grandes cualidades y competencias para sacrificar cualquier tipo de ganancia en favor del interés nacional. Para Francia, Inglaterra y Holanda, el dominio sobre el comercio y el fortalecimiento de su capacidad para dominar el territorio terrestre y continental depende en gran medida de la dirección de su estrategia sobre el mar, lo cual no se fundamenta sólo en el desarrollo comercial también del desarrollo de su doctrina naval y se materializa en la toma de decisiones en favor de la navegación de la nación y sobre la riqueza que proporciona el crecimiento marítimo producto de un proceso de colonización, gobierno y crecimiento independiente (Mahan, 1887).

Sexto, *carácter del gobierno*. El éxito para la estrategia del poder marítimo de una nación debe ser ejercido a la cabeza de un gobierno y el conjunto de sus instituciones, que sobre estas recae la responsabilidad principal. Se establece que es importante debido a que en el gobierno descansa la voluntad del pueblo, en caso de que sea despótico la prevalencia de la estrategia no será garantizada. Francia, por ejemplo, mantuvo un relevante ejercicio de posición del poder marítimo que fue garantizada por el apoyo de gobernantes como Enrique IV y Richelieu, dos líderes que implementaron proyectos en beneficio de la expansión hacia el territorio, combinando la resistencia a Inglaterra en el mar. Bajo voluntad política y un esfuerzo entre instituciones sólidas y crecimiento constante, gran parte de la riqueza de Francia descansa sobre la administración y ocupación del comercio y las manufacturas determinadas en gran parte por el espíritu y la marcialidad. A diferencia de España, la estrategia y la voluntad no se fundamentó en la extracción de recursos, para Francia, el crecimiento sobre sus colonias, productos y comerciantes fue un factor importante de su administración (Mahan, 1887).

La Batalla Naval del Lago de Maracaibo (1823)

Desde la batalla de Carabobo (1821) se había ido cambiado la forma de enfrentamiento entre los patriotas (ejército colombiano) y los realistas (ejército español), estos últimos encontraban en el mar un escenario en donde podían mantener una fortaleza en cuanto a medios navales, porque en lo terrestre mantenían una presencia mínima en las zonas costeras (Prado Arellano, 2019); para el caso de los patriotas era claro que el mar era un escenario complejo al reconocer la supremacía en términos de medios por los diversos tipos de barcos (bergantines, goletas, velachos, flecheras, pailebotes, piraguas, entre otros), armas y municiones con los que contaban los españoles, teniendo en cuenta que para la época los recursos para el financiamiento de nuevas misiones militares eran reducidos.

Es de esta manera como el Lago de Maracaibo reconocido por su importancia estratégica como el cuerpo de agua más grande de América Latina con 13.820 Km² de superficie, fue el escenario de la Batalla Naval que sentó un precedente el 24 de julio de 1823, fecha en la cual dio lugar al enfrentamiento que tenía como actores a la Armada de la Gran Colombia comandada por el Almirante José Padilla López y a la Armada de España dirigida por el Comandante Ángel Laborde y Navarro. Siendo una situación definitiva que tuvo un fin favorable para la Gran Colombia. Según la (Armada Nacional de Colombia, 2023, parr.2), las escuadras estaban conformadas así.

Los patriotas contaban con los bergantines Independiente, Marte, Fama, Confianza y Gran Bolívar; y las goletas: Espartana, Independencia, Manuela, Chitty, Emprendedora, Aventina, Peacock, Antonia Manuela y Leona. Los realistas tenían el bergantín San Carlos, Esperanza y Riego o Maratón; las goletas de gavias Especuladora; las de velacho María

Salvadora, Estrella, Cora, Mariana, entre otras; las flecheras Atrevida y Maracaibera; los pailebotes Guajira y Monserrat; los faluchos Resistencia, Mercedes, Brillante, Relámpago y Pedrito; las piraguas Raya, Palomera, Esperanza, entre otras.

En total la escuadra de la Gran Colombia contaba con 22 navíos y 1.312 hombres frente a 32 buques de la Armada de España y 1.645 hombres, lo que representaba una desventaja para los patriotas en términos de medios (Uribe, 2017). Mas, sin embargo, se reconoció un triunfo notable e inobjetable para la independencia, una victoria comandada por el Almirante Padilla a quien por medio del Decreto del General Mariano Montilla se le había encomendado la misión de mantener un bloqueo naval en Maracaibo, directriz que tenía el aval del vicepresidente General Francisco de Paula Santander (Uribe, 2017), lo cual permitió evidenciar una marcada voluntad política como componente del poder marítimo de un Estado - Nación.

Santa Marta, Cartagena y Riohacha fueron las ciudades, que en palabras del historiador José De Mier citado por Prado Arellano (2019), fueron la fuente de suministros para el financiamiento y abastecimiento de la escuadra comandada por el Almirante Padilla en tierra; ya en el mar la limitación era evidente, a lo que se sumaban los aspectos climáticos de la zona, reconocida como un lugar de vientos fuertes y las olas marcaban el territorio; los patriotas entonces comandados por el Almirante Padilla se ubicaron inicialmente en la Península de Paraguaná, más específico en lugar denominado Los Taques para luego en el transcurso del enfrentamiento irse dirigiendo hacia el Lago de Maracaibo, en donde se selló la acción decisiva.

En el desarrollo de la Batalla Naval se dieron enfrentamientos sucesivos los cuales antecedieron el ataque definitivo que fue dado por los patriotas quienes destruyeron varias unidades navales de los realistas quienes se vieron obligados a emprender la huida con un fracaso notable al no poder escapar de la presión ejercida por las unidades navales patriotas. El resultado de este magno acontecimiento fue que los patriotas perdieron 8 oficiales, 36 tripulantes, 150 heridos frente a un escuadrón realista que tuvieron bajas mayores en número de oficiales, soldados y marineros ya sea por causa de muerte o porque quedaron prisioneros (Armada Nacional de Colombia, 2023).

En su análisis Prado Arellano (2019) presenta las características de las dos Armadas resaltando el conocimiento tanto de teoría y aplicación empírica en la faena de navegación en combate y esto debido a que, revisando la historia, la Batalla Naval no fue un enfrentamiento desordenado, al contrario, la táctica fue un factor representativo de cada frente, contando con bergantines y goletas como principales medios de esta confrontación. El autor (2019) también da explicación de que este hecho fue parte de la campaña libertadora que se venía dando en un escenario terrestre (resaltando a la Campaña de Zulia como principal acontecimiento) en las cercanías del Lago de Maracaibo, este autor ha evidenciado que se presentó una campaña mixta donde se

incluyeron los escenarios terrestre y marítimo con varias acciones, en este caso la más representativa la de carácter naval.

En la misma línea Prado Arellano (2019) relata que este hecho impactó sobre el proceso estratégico de las guerras por la independencia que se venían dando en América, específicamente en el sur, por lo que este triunfo fue un alto que se dio al Imperio Español desde una perspectiva regional, o continental como él la denomina. Uribe (2017) también relaciona una línea de hechos que tuvieron lugar meses antes de la Batalla Naval, encontrando que no solamente el objetivo era realizar un bloqueo militar – naval sino uno económico que tuviera una repercusión mayor en la escuadra española.

En 1820, el Gran Caribe representó un territorio de enfrentamientos ya que México y Colombia tuvieron disputas reconocidas con España por la independencia, "(...) este Teatro de Guerra se extendió como mínimo desde Cayo Hueso en la Florida al norte, hasta las costas de Colombia al sur, y desde la costa mediterránea de España al este, hasta Veracruz al oeste" (Pérez, 1999, párr.20). El apoyo dado a México en su independencia fue evidenciado en el asedio del Castillo de San Juan de Ulúa ocurrido en Veracruz para el año de 1885. Más allá de esto la Armada reforzó sus capacidades con lo cual inició una actividad sobre el Gran Caribe y el Océano Atlántico en especial, para hacer énfasis en el logro de constituir un paso más para la independencia (Maita Ruíz, 2022)

Es importante ver cómo desde España se relata este hecho, Madueño Galán (s.f.) textualmente relata la Batalla Naval y sus partes enfrentadas desde la siguiente óptica "(...) entre una escuadrilla de la Escuadra española de la América Septentrional, mandada por el capitán de navío Ángel Laborde y Navarro, a la sazón segundo jefe de dicha Escuadra y una escuadra insurgente mandada por el corsario colombiano José Prudencio Padilla" (Madueño, s.f., p. 51). En la literatura se evidencia una diferencia clara con la narración propia de autores españoles, el autor en mención resalta que, debido a esta derrota, la llamada *Tierra Firme* compuesta por Colombia, Venezuela y Guyana que eran parte de la Gran Colombia.

En complemento, Madueño Galán (s.f.) también relaciona el nombre del lago de Maracaibo, mencionando que esta denominación actual fue modificada porque también ha tenido varias denominaciones, en el caso los indígenas lo llamaban el lago de Coquívacoa y los españoles el lago de San Bartolomé. Para el caso puntual de la Batalla Naval el autor en relación con las capacidades y medios exponía que las embarcaciones realistas tenían varios defectos, además contaban con los efectos de antigüedad mencionando que estos no eran de guerra y con ello ya determinaba que las condiciones de la Batalla estarían impactadas por estas características, caso contrario a los de la Gran Colombia los cuales catalogaba como de guerra, los cuales "estaban perfectamente preparadas y prácticamente nuevas en su mayor parte" (Madueño, s.f., p. 69).

En estos dos párrafos se evidencia la diferencia de discurso y en especial de la narración histórica del hecho, a pesar que se reconoce el triunfo patriota y la derrota realista, la forma de expresar los hechos denota una diversidad de visiones desde Colombia y desde España, opuestas en su sentido. Sin embargo, desde donde se mire el hecho se reconocen los elementos claves de la Batalla Naval: una limitación del poder naval español, un triunfo para la campaña libertadora y la independencia de América del Sur, una expresión de la Armada de la Gran Colombia en especial de sus capacidades marítimas y navales en los niveles de la estrategia, lo operacional y lo táctico.

Relacionando estos elementos al poder naval, se aprecia que la victoria en la Batalla Naval del Lago de Maracaibo representó una clara demostración del poder naval de la Gran Colombia, en donde a pesar de tener capacidades menores que el oponente, la articulación de la táctica con la estrategia permitió que se obtuviera una victoria evidente.

Efectos de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo (1823) en el escenario marítimo moderno

Con el resultado de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo, el Imperio Español gobernado por Fernando VII era limitado en su propósito de dominar el mar y con ello su poder naval había sido afectado de manera negativa "(...) representó para España la pérdida del control del mar Caribe, cortándose de esta forma sus líneas de comunicaciones y de avituallamiento civil y militar" (Uribe, 2017, p. 65); además como lo ha explicado ampliamente el Capitán de Navío y escritor colombiano Enrique Román Bazurto, fue un antecedente que permitió y facilitó al Libertador Simón Bolívar emprender su campaña del sur para liberar cinco repúblicas (Uribe, 2017). Por tanto, este enfrentamiento fue decisivo porque de no haber sido así nuevas circunstancias se hubiesen presentado.

Si se pierde el combate de Maracaibo la suerte de la guerra de independencia hubiera sido otra. Seguramente se hubiera prolongado por varios años más, tal vez, Bolívar hubiera tenido que regresar del sur. Todo lo ganado en trece años de larga y desesperada guerra hubiera estado otra vez en juego (Torres, 1990, p. 132).

La Batalla Naval del lago de Maracaibo de 1823, significó no solo un factor determinante en el triunfo de la campaña libertadora en busca de la independencia, también fue una clara demostración de las capacidades navales, que tenía la Gran Colombia en su momento, al lograr contener las capacidades de la armada española. Uno de sus aspectos clave fue el poder marítimo desde la fuerza y posición, tanto la estrategia como la táctica fueron tan claramente dirigidas que con un contingente menor pudo obtenerse una clara victoria sobre los españoles, quienes en suma contaban con mayor cantidad de hombres y mejores medios (transporte y armas) navales.

Maita Ruíz (2022) encuentra unas características que definían la táctica de la Armada para la época, encontradas a partir de los antecedentes de otros enfrentamientos; por esto aclaraba que en este nivel se encontraba una táctica que se interpretaba como una mezcla de diversas escuelas ya que unos oficiales venían de una tradición influenciada por la británica, la española, la estadounidense, criollos, entre otros. Entrando que "(...) la doctrina táctica colombiana combinaba entonces la velocidad y maniobra de los británicos, (...) con el empleo de la carronada y las descargas a corta distancia de los norteamericanos, (...) que resultó muy eficaz en la guerra contra España" (Maita, 2022, p. 249).

Por ello el mismo autor determinaba los principios de la estrategia marítima, según los planteamientos de Alfred Mahan, resumidos así:

1. En lo tradicional no se contaba que se enfrentaran a otras Armadas que tuvieran una fuerza superior.
2. Se reconocía la velocidad y la audacia que tenían a la hora de actuar buscando como ventaja el factor sorpresa que se entendía como una clara iniciativa;
3. Era evidente que se enfrentaban a corta trayectoria, disparando cerca de los adversarios porque contaban con carronadas que disparaban municiones de peso mayor, pero a una menor distancia, lo que ocasionaba una ventaja representativa en cuanto a la afectación del oponente.
4. "(...) decidir los combates con abordajes y no con el hundimiento de las naves enemigas" (p. 249).

Un hecho relevante para la historia de la Armada Nacional de Colombia es la declaración del 24 de julio como el día conmemorativo de esta Fuerza, además dió el nombre a la institución de formación de oficiales, Universidad Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla" siendo elementos claves de la historia y la cultura militar; además, "(...) Una placa fue colocada en el muro norte del Capitolio colombiano, frente al sitio en donde fue fusilado el Almirante en la Plaza de Bolívar de Bogotá" (Uribe, 2017, p. 64).

Esta victoria que representó una ventaja estratégica, fue la base para que el Almirante José Padilla fuera exaltado, sin embargo, las cuestiones políticas que se relacionan con el poder político no estuvieron ausentes en la vida del oficial en el sentido que, a pesar de su gloria por la Batalla Naval, fue acusado de atentar en contra de la vida del Libertador Simón Bolívar en la recordada *Noche septembrina*¹, por el cual fue acusado injustamente a la pena capital y finalmente fue ejecutado el 2 de octubre de 1828. Este desafortunado

1 La noche del 25 de septiembre de 1828, se produjo la llamada Conspiración Septembrina, en el Palacio de san Carlos en Bogotá, un atentado contra Simón Bolívar, quien era el presidente de la Gran Colombia...un grupo de conspiradores entre civiles y soldados comandados por Pedro Carujo, intentó asesinar a Simón Bolívar. Luego de forzar la puerta principal del palacio y asesinar a dos guardias, se dirigieron a la habitación de El Libertador, pero Manuela Sáenz se percató de lo que acontecía y lo convenció para que escapara por la ventana. (Posada y Ibáñez, 1969)

hecho fue revisado y como efecto de esto, en la Convención Granadina de 1831, la memoria del Almirante José Padilla fue reivindicada dejando ver la inocencia del gran oficial y héroe.

De igual modo, con el Boletín No. 33 del 27 de mayo de 2022 se publicó la resolución No, 7 del 27 de mayo de 2022 donde se da de forma oficial la siguiente decisión desde la junta directiva del Banco de la República de Colombia (2022): Por la cual se ordena la acuñación de la moneda de diez mil pesos, conmemorativa de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo y declaratoria del 24 de julio como el día de la Armada de Colombia, y se señalan sus características; en la mencionada moneda se incluye la imagen y el nombre del Almirante José Padilla López con la frase *Morir o ser libres*, conmemorando los 200 años de la Batalla Naval.

Análisis de los efectos en el contexto actual para Colombia

Teniendo en cuenta el anterior apartado, es necesario reconocer los efectos históricos en el contexto moderno que tuvo la Batalla Naval del Lago de Maracaibo, pero visto desde el enfoque del poder marítimo. Para tal fin, a continuación, se hace un paralelo frente a las características que debe tener la estrategia marítima que está propuesta por Mahan y un breve análisis del contexto marítimo de Colombia.

Para Mahan, la *posición geográfica*, si bien reitera la idea de que Colombia presenta una posición privilegiada sobre el Caribe y el Pacífico, es necesario resaltar que este país posee más puertos sobre el mar Caribe debido a que es la principal zona de comercio de bienes, mercancías y personas. El Caribe colombiano tiene tres puertos de primera categoría².

Los puertos de primera categoría son aquellos que poseen una logística avanzada y pueden recibir contenedores y otro tipo de buques comerciales, mientras que los de segunda categoría poseen una infraestructura menos avanzada y no poseen una logística para recibir contenedores.

En el caso del puerto comercial de Cartagena, que guarda una distancia relativamente corta a las principales rutas que provienen del canal de Panamá, una gran ventaja, es destacar que es uno de los principales puertos de llegada de turistas y para el año

2 Los puertos de primera categoría son aquellos que poseen una logística avanzada y pueden recibir contenedores y otro tipo de buques comerciales, mientras que los de segunda categoría poseen una infraestructura menos avanzada y no poseen una logística para recibir contenedores. (Cartagena, Barranquilla y Santa Marta), y 9 puertos secundario (Turbo, Coveñas, Tolú, Mamonal, Puerto Colombia, Muelles El Bosque, Puesto Prodeco, Puerto Bolívar y San Andrés Islas.), para un total de 11 sobre las costas del Caribe. En el Pacífico, el Puerto de Buenaventura es el único de primera categoría y, de segunda categoría, el Puerto de Tumaco (Sea Rates, 2023b).

2022 representó cerca del 75% del volumen de importaciones y el 55% de las exportaciones (Juárez, 2022).

A la par se encuentra el puerto de Barranquilla y Santa Marta, ambos ubicados también sobre el mar Caribe. El primero se ubica cerca de la ciudad de Barranquilla, una importante ciudad que se encuentra en un nivel de industrialización permanente y relativamente alto en comparación con las demás ciudades portuarias se destaca porque presenta una infraestructura para almacenar cerca de 350,000 barriles de petróleo y adicionalmente las industrias son cercanas al puerto contando con refinerías y productos derivados del petróleo. El segundo se ubica en el noroccidente de la ciudad costera de Santa Marta, y es un puerto reconocido por el ingreso de combustibles, granos y otros productos que son llevados hacia el interior del país en contenedores de almacenamiento (Juárez, 2022).

Para Wिल्msmeier (2019), los puertos principales en el Caribe ofrecen una línea de redes regulares de transporte y logística para la importación y exportación de productos, facilitando el movimiento de los barcos. Por este motivo se estableció en el Plan Nacional de Desarrollo la proyección y la red de operaciones con el puerto de Buenaventura en el Pacífico y el Caribe, ambos territorios demandan del fortalecimiento de una mayor infraestructura para que puedan generar una mayor interconectividad con regiones como el Magdalena, el Putumayo y el Orinoco, territorios que por demás, presentan capacidades para la navegación fluvial y que deberían insertarse a la dinámica económica y ecológica de los objetivos de desarrollo sostenible para Latinoamérica.

Evidentemente, uno de los efectos que propició la victoria de Maracaibo en comento, fue que Colombia presentase su posición estratégica y mantuviese territorios costeros sobre el Caribe, sin estos, parte de su desarrollo económico dependería en gran medida de otras fuentes comerciales en el Pacífico colombiano. Al garantizar territorios costeros sobre el Caribe en el proceso de independencia, actualmente le permite a Colombia mantener una proyección económica y política sobre el Gran Caribe.

Relacionado con lo anterior, se encuentra *conformación física, extensión del territorio y número de población*. Un componente importante dentro de la infraestructura es la capacidad portuaria que tiene una nación en comparación con su territorio. La gran línea costera que salvaguardó el proceso de independencia le asegura a Colombia convertirse en la puerta de entrada hacia Latinoamérica. Pese a que los conductores políticos no han comprendido la importancia de la ubicación estratégica de Colombia, en razón a que puede considerarse un territorio de transporte portuario y terrestre hacia el interior del territorio. Cabe destacar la presencia de cerca de nueve puertos marítimos sobre el Caribe, de estos tres son terminales de contenedores (puerto de Turbo, puerto de Barranquilla y puerto de Santa Marta), el restante son puertos de ribera (donde desembocan ríos) y marítimos. No obstante, y es imperativo señalar, que dichos puertos solo 3 son de

primera categoría, puerto de Cartagena, puerto de Barranquilla y puerto de Santa Marta (Sea Rates, 2023b).

En comparación con otros países de la región como Venezuela, país que tiene cerca de 33 puertos, tres de ellos son portales ribereños (Sea Rates, 2023c); Panamá con 18 puertos, estos distribuidos proporcionalmente en el Pacífico y en el Caribe (Sea Rates, 2023); Ecuador con ocho puertos, destacando que poseen menos territorio costero que Colombia (Sea Rates, 2023d).

Estas proporciones evidentemente marcan precedentes para impulsar la inversión en infraestructura marítima que esté acompañada también con la articulación de estos puertos hacia el interior del país y en la costa pacífica. Se destaca que solo un puerto en el Pacífico, el de Buenaventura es de primera categoría. Esto marca precedentes para articular la estrategia de desarrollo nacional sobre el Pacífico y el Caribe, reconociendo la experiencia económica y marítima mercantil que ya posee Colombia sobre el Caribe.

Frente al *carácter nacional y de gobierno*, es importante destacar que Colombia tuvo hasta 1997 una flota mercante que integraba un conjunto de naves y buques para el desarrollo de actividades económicas de transporte de mercancías. Originalmente creado en 1946 por Ecuador, Venezuela y Colombia, este importante proceso de emprendimiento tuvo como objetivo integrar una gran confederación naviera tripartita por los diferentes estados y que tenía como misión fortalecer las tres economías.

Efectos de la gesta independentista fue mantener la fraternidad entre los antiguos territorios que conformaron la Gran Colombia, es por esto que la Flota Mercante Gran Colombiana³ fue un efecto generado por mantener un sentido de pertenencia e identidad que se remonta a la independencia. Sin embargo, a raíz del desconocimiento de los gobiernos de turno y sobre todo la voluntad política frente a la generación de una conciencia sobre el mar, dicho gran proyecto fracasó para Colombia. Actualmente, Venezuela mantiene su flota mercante llamada Marina Mercante Venezolana (López, 1999).

En la actualidad Colombia desarrolla estrategias para la proyección de su poder en el mar, es por ello que ha establecido 18 *intereses marítimos* como parte de una estrategia para consolidarse como una Potencia Bioceánica Sostenible de acuerdo con lo previsto en el documento COMPES 3990. Aunque tardíamente, los conductores políticos impulsados por la Armada de Colombia, quienes han hecho el mayor esfuerzo para resaltar la conciencia sobre el mar, establecen esfuerzos mancomunados para integrar en la gran estrategia de desarrollo una cultura, conocimiento e investigación marítima (Comisión Colombiana del Océano, 2021).

3 La Flota mercante Grancolombiana era una sociedad anónima en donde convergían la esfera privada y pública que buscaba fortalecer el comercio y el transporte de mercancías. Fue una alianza comercial y marítima entre Colombia, Ecuador y Venezuela que estuvo operando buques mercantes hasta finales de los años 90; ue fundada en 1946. (López, 1999).

En el marco de dicha estrategia se establecen diferentes ejes que son prioridad de la nación, tales como: la defensa y la soberanía, la protección del medio ambiente, el desarrollo económico sostenible, y la inversión en infraestructura para la construcción, reparación naval y servicios portuarios. Se ha diseñado una estrategia marítima importante.

Entre tanto, se puede establecer la priorización que en los últimos 20 años los diferentes gobiernos han impulsado para la generación de una conciencia marítima, este desarrollo económico, político y social sobre el mar no se hubiese podido alcanzar sin la gran victoria naval en la Batalla Naval del Lago de Maracaibo.

Conclusiones

Teniendo en cuenta estos antecedentes doctrinales sobre lo que significa la estrategia marítima, la estrategia del Gran Caribe desde el enfoque del poder marítimo, se tiene un fundamento relacionado en las seis características que menciona Mahan: Primero, la importancia del Gran Caribe, la posición geográfica del mar Caribe es un recurso estratégico para el poder marítimo y naval. Para Colombia tener una costa sobre el mar Caribe le garantiza participar dentro de la cadena de suministros más importante en el continente, y seguido de su costa en el Pacífico; pudiéndose afirmar que su posición geográfica requiere necesariamente también el fortalecimiento del poder naval y su presencia, es decir, mantener su posición geográfica como parte del ejercicio de dominio y defensa de sus puertos y buques comerciales.

La *conformación física* aterrizada a las condiciones de su infraestructura marítima requiere necesariamente la intervención del *carácter nacional* y el *carácter de gobierno*. Dicho de otra manera, las tres características que pueden dar una garantía mayor y ventaja sobre el comercio marítimo consisten en articular el interés nacional, la voluntad del gobierno y la financiación económica sobre la infraestructura física. En la actualidad, para el caso de Colombia, se requiere aumentar la proyección logística y portuaria sobre el Caribe, y de manera paralela sobre el Pacífico, debido a que, en comparación con otros países de la región como Chile o Brasil, Colombia tiene una ventaja privilegiada por el simple hecho de su condición geográfica y conformación física del territorio en el Caribe.

La Batalla Naval del Lago de Maracaibo sentó un precedente en la manifestación del poder naval de la Armada de la Gran Colombia, en donde los elementos de Fuerza por Posición fueron determinantes; la estrategia y la táctica fueron elementos claves con los cuales el Almirante José Padilla, orientó el combate logrando la victoria a pesar de los medios limitados con que contaba frente a su oponente; una visión oportuna de los factores geográficos tanto del teatro de operaciones como de las características de la geografía que permitieron limitar el poder naval del imperio español comandado por el General Laborde y Navarro. Adicional, la voluntad política de los gobernantes representó

un elemento propio del poder marítimo al tener una alineación tanto de los elementos estratégicos como de los operacionales y tácticos. Este acontecimiento fue clave en la historia de la independencia de América del sur, como continuación de la campaña terrestre de Zulía, y también fue un punto clave en el Gran Caribe al apoyar procesos independentistas como el mexicano.

Declaración de divulgación

El autor declara que no existe ningún potencial conflicto de interés relacionado con este artículo.

Autor

Pedro Meladio Knight Rymer. Capitán de Navío de la Armada de República Dominicana. Magister in Law en Estudios Estratégicos, Universidad de Defensa Nacional de la República de China, Taiwán. Ingeniero Electromecánico Mención Electrónica, Universidad Autónoma de Santo Domingo, República Dominicana. Docente investigador, Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Colombia.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8408-033X>

Contacto: pedro.knight@esdeg.edu.co

Referencias

- Ardila, M. (2005). *El gran Caribe: Historia, cultura y política*. Universidad Externado de Colombia.
- Ardila, M. (2005). *El gran Caribe: Historia, cultura y política*. Universidad Externado de Colombia.
- Armada Nacional de Colombia (2023) *Historia de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo*. <https://www.armada.mil.co/es/content/historia-de-la-batalla-naval-del-lago-de-maracaibo?page=3>
- Armada Nacional de Colombia. (2019). *Historia de la batalla naval del lago de Maracaibo*. <https://www.armada.mil.co/es/content/historia-de-la-batalla-naval-del-lago-de-maracaibo>
- Aya, M. (2005). *Geografía, política y cultura del caribe*. En: *El gran Caribe: Historia, cultura y política*. Universidad Externado de Colombia.
- Banco de la República de Colombia. (2022). *Resolución Externa No. 7 del 27 de mayo de 2022. "Por la cual se ordena la acuñación de la moneda de diez mil pesos, conmemorativa de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo y declaratoria del 24 de julio como día de la Armada de Colombia, y se señalan sus características"* https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/reglamentacion/archivos/bjd_33_2022.pdf
- Comisión Colombiana del Océano. (2021). *Intereses Marítimos colombianos*. Vicepresidencia de la República.
- Holmes, J. (2014). Strategic Features of the South China Sea: A Tough Neighborhood for Hegemons. *Naval War College Review*, 67 (2) <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol67/iss2/5>
- Ikonómova, A. (2005). *La conquista del caribe en el siglo XVI. Historia local diseño global*. En: *El gran Caribe: Historia, cultura y política*. Universidad Externado de Colombia.
- Juárez, C. (2022). *Colombia: estos son sus principales puertos marítimos*. *Universidad Externado de Colombia*. The Logistics World. <https://thelogisticsworld.com/comercio-internacional/principales-puertos-maritimos-de-colombia/>

- López, M. (1999). La Marina Mercante: Baluarte para Impulsar el Desarrollo Económico de Venezuela. *Revista Marítima Venezolana*.
- Madueño Galán, J. (s.f). El combate naval del Lago de Maracaibo. <https://armada.defensa.gob.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/65cuaderno/cap03.pdf>
- Mahan, A. (1887). *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. Little, Brown & Co.
- Mahan, A. (1892). *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793–1812*. Little, Brown & Co, Boston 1892.
- Mahan, A. (1893). *The Interest of America in Sea Power, Present and Future*. Little, Brown & Co, Boston 1892.
- Mahan, A. (1897). *The Strategic Features of the Gulf of Mexico and the Caribbean Sea*. Harper's Magazine. 1897.
- Maita Ruíz, J. (2022). *Poder Naval de la República de Colombia 1823 – 1830*. Colección épica Naval Bicentenario.
- Paúl, F. (2021). Cuáles son, además del canal de Suez, los otros 3 grandes pasos marítimos del comercio internacional (y qué tan vitales son para la economía). *BBC New Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-56564954>
- Posada, E., y Ibáñez, P. (1969). *Biblioteca de historia nacional*. Imprenta Nacional.
- Prado-Arellano. (2019). *La importancia estratégica de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo (1823) en las guerras de independencia de Hispanoamérica* https://www.researchgate.net/publication/342427399_La_importancia_estrategica_de_la_Batalla_Naval_del_Lago_de_Maracaibo_1823_en_las_Guerras_de_Independencia_de_Hispanoamerica
- Romero, A. (2004). La inserción internacional de las economías del Gran Caribe. *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, 10(3), 109-135. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17700306>
- Ruhe, W.J. (1970). El poder marítimo en la década del 70. *Revista Marina* (julio-agosto). <https://revistamarina.cl/revistas/1970/4/wruhe.pdf>
- Sea Rates. (2023). *Puertos marítimos de Colombia*. <https://www.searates.com/es/maritime/colombia>
- Sea Rates. (2023b). *Puertos marítimos de Venezuela*. <https://www.searates.com/es/maritime/venezuela>
- Sea Rates. (2023c). *Puertos marítimos de Panamá*. <https://www.searates.com/es/maritime/panama>
- Sea Rates. (2023d). *Puertos marítimos de Ecuador*. <https://www.searates.com/es/maritime/ecuador>
- Torres, J. (1990). *El Almirante José Prudencio Padilla: (epopeya y martirio)*. Imprenta de las Fuerzas Militares.
- Tremolada, E. (2005). La relevancia institucional en los procesos de integración del caribe. En: *El gran Caribe: Historia, cultura y política*. Universidad Externado de Colombia.
- Uribe, S. (2017) La Batalla Naval del Lago de Maracaibo. *Ensayos sobre Estrategia Marítima*, 4, 51 – 68. https://issuu.com/estrategiamaritima/docs/revista_est_mar_tima_vol_4
- Valdés, S., & Balga, R. (2003). El Legado Indoamericano en el Español del Caribe Insular Hispánico". *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*, 10(32). <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10503203>
- Vargas, R. A., Cuervo, N., & Moloeznik, M. P. (2021). Propuesta de un modelo de medición del poder marítimo de las naciones. *Revista Científica General José María Córdova*, 19(34), 267-306. <http://dx.doi.org/10.21830/19006586.759>
- Wilmsmeier, G. (2019). *El desafío de los puertos colombianos es la conexión hacia el interior*. Universidad de Los Andes.