

**TIERRA
FIRME** 86
revista de historia y ciencias sociales

Tierra Firme. Caracas, Venezuela, Vol. XXII, N° 86, Abril-Junio, Año 2004



*Carupano
Calle Carabobo*

Santa Libertad (Una muestra de la actividad política portuguesa en Venezuela)

ANTONIO DE ABREU XAVIER
 UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA

RESUMEN: En pocas oportunidades se ha hablado de actividades políticas de las comunidades inmigrantes en Venezuela. En torno a los inmigrantes lusitanos, la discusión ha sido nula. El venezolano los identifica con los ya típicos clichés: una participación ciudadana anónima, un trabajo constante, un ahorro desmesurado y, por supuesto, el dueño del abasto. Este silencio de la historia ha llevado a olvidar la importancia de la actividad política desplegada por los portugueses al comenzar la década de 1960. En efecto, algunos inmigrantes lusos, afiliados a movimientos de oposición al gobierno autoritario y dictatorial de Portugal, organizaron desde Venezuela un plan de acción, la 'Operación Dulcinea', que creó un conflicto trasatlántico y llevó la atención de expertos en derecho internacional hacia una práctica de gran repercusión: el secuestro de transporte de pasajeros. El caso que dio origen a este conflicto fue el secuestro de la motonave portuguesa 'Santa María' por un comando paramilitar entrenado en el oriente venezolano.

PALABRAS CLAVE: Portugueses, inmigración, política internacional.

La inmigración europea ha significado para Venezuela una parte importante de la historia de su poblamiento y de la continuación del proceso de su mestizaje.

Pero, tras un arqueo bibliográfico de varios meses, se observa que la inmigración es un tema apenas abordado desde la demografía, la historia económica, la estadística y desde la sociología. No ha sido posible encontrar, hasta ahora, un trabajo histórico que aborde únicamente el tema

inmigratorio desde la perspectiva de las actividades políticas de los inmigrantes dentro de la vorágine del acontecer político nacional. Ellos aparecen en la historia venezolana como interesados en el acontecer de su patria, por tanto, desconectados de las corrientes de pensamiento político locales; o vinculados con alguna ramificación del poder central venezolano por el sector económico en que se desenvuelven. Son las segundas generaciones de inmigrantes, las nacidas ya en el país, las que hoy en día toman partido en este tipo de escenario. Habría que agudizar,

aún más, la búsqueda hasta dar con algún trabajo de investigación que estudie hasta dónde el extranjero residenciado en Venezuela ha realizado actividades políticas por cuenta propia.

La atención es volcada sobre este ámbito de nuestra sociedad porque en una consulta del diario 'El Universal' para comienzos de 1961, ha salido a la luz un caso de alta repercusión internacional. En este asunto está involucrada una de las comunidades de extranjeros, que vista desde la perspectiva del ciudadano venezolano común, es apática, políticamente hablando. En efecto, los inmigrantes portugueses son vistos a través del prisma del comerciante de viveres al menudeo. Pero también se le ve como el hombre trabajador, ahorrativo, conservador, muy familiar, con acentuado ostracismo político. Por ello, llama la atención lo reseñado en la prensa nacional durante una semana.

El trabajo hemerográfico, basado principalmente en las páginas de 'El Universal', desvió la atención de la búsqueda hacia posibles textos emitidos por alguna organización política portuguesa existente en el país para la década de los sesenta. Y fue encontrado al menos uno, hasta ahora, en un libro de un profesor de la Universidad Central de Venezuela. El Dr. Rui de Carvalho, de origen portugués y profesor de Psiquiatría ya fallecido, publicó en 1987 *Las gaviotas no toman Coca-Cola*¹, una compilación de textos escritos por él o en coautoría. En esta obra se encuentra un documento, 'Problemas de la emigración portuguesa en Venezuela'², que refiere la existencia de una activa organización política portuguesa en nuestro país. Además,

reseña brevemente, la operación de mayor éxito emprendida por ésta, precisamente de la que trata el presente artículo.

LA JUNTA PATRIÓTICA PORTUGUESA Y LA 'OPERACIÓN DULCINEA'

Para el año de 1958, Venezuela se agitaba con la euforia democrática que siguió al 23 de enero. Ese mismo año, en medio de esta misma euforia, fue fundada la Junta Patriótica Portuguesa con el objeto de luchar contra la dictadura de Antonio de Oliveira Salazar en Portugal. Se fundó en un local al lado del diario 'El Nacional' y contó con apoyo de Miguel Otero Silva. Pasó luego a un local en la Av. Urdaneta, en la entonces sede de la Asociación Venezolana de Periodistas tenían un espacio en el que efectuaban sus reuniones. Sus ideales eran compartidos por otros políticos y comunicadores sociales ya conocidos como Alberto Ravell³. En octubre de 1959, la Junta ya contaba en su haber con dos invitados que coincidieron en Caracas. Se trataba del general Humberto Delgado⁴ y del capitán Henrique Galvão⁵, ambos opositores del Primer Ministro portugués y llegados a Sudamérica como asilados políticos, precedidos de una oscura fama dada por el Régimen. En 1960, la Junta se dividió y una parte de sus miembros creó el Movimiento Nacional Independiente (MNI) que presidía el general Delgado desde Brasil y el capitán Galvão representaba en Venezuela. El financiamiento del Movimiento fue posible gracias a donaciones de sus propios miembros y colectas realizadas entre la misma comunidad portuguesa residenciada en el país. Así, la Plaza Candelaria era un área

sometida a intensa labor de propaganda y solicitud de apoyo. En muchos casos, los donantes desconocían los fines últimos dados a sus aportes económicos e incluso, muchos portugueses solidarios con Salazar contribuyeron ingenuamente.

Coordinada por este Movimiento se planeó la 'Operación Dulcinea', que contó con el apoyo irrestricto de algunos españoles y venezolanos; pero la mayoría participativa en la acción estaba conformada por portugueses, muchos de ellos residentes en el oriente del país, especialmente en Barcelona y Puerto La Cruz. Esta región del país adquirió importancia capital para los propósitos de entrenamiento y adoctrinamiento de la organización. Aunque se efectuó alguna que otra preparación en el estadio del Centro Vacacional de Los Caracas, fue principalmente hacia la zona del oriente adonde fueron transportados armas, suministros y hombres a fin de realizar prácticas paramilitares y de simulacro cuyo objeto era llevar a cabo el asalto del trasatlántico 'Santa María', el buque insignia de la marina mercante portuguesa y orgullo de la Compañía Colonial de Navegación.⁶

Este paquebote de 21.000 toneladas y 186 metros de largo, construido a un costo que superaba los 16.000.000 de dólares y puesto en servicio en 1953, era considerado,

junto a su gemelo el vapor 'Veracruz', uno de los más equipados, lujosos y rápidos entre los buques que cubrían la ruta atlántica y americana. Era uno de los navíos más solicitados para realizar cruceros por el Atlántico y el Caribe. El dispositivo técnico del que disponía incluía radares con alcance de 50 kilómetros, transmisores de alta

potencia, incluso para el equipo de salvamento que tenía aparatos radiotransmisores de onda corta. Sus camarotes podían alojar a 1.182 pasajeros en 4 clases. La de lujo constaba de 8 departamentos de 3 y 4 habitaciones, con servicio completo y aire acondicionado integral. En sus cubiertas había varios espacios deportivos, dos piscinas y un teatro. Su velocidad de crucero era de 20 nudos (38 kilómetros por

hora) y provisto a toda capacidad tenía una autonomía de 20 días.

Este barco, nombrado en honor a la nave capitana de Cristóbal Colón, era el objetivo del MNI. El sigilo de las prácticas llevó exitosamente a los protegidos por la doncella del Toboso a la concreción de la Operación. Durante la ejecución de las mismas, los coordinadores del Movimiento lograron burlar las persecuciones y acoso de los agentes secretos de la Policía Internacional para la Defensa el Estado (PIDE) que, amparados por la Embajada de Portugal, intentaban

No ha sido posible encontrar, hasta ahora, un trabajo histórico que aborde únicamente el tema inmigratorio desde la perspectiva de las actividades políticas de los inmigrantes dentro de la vorágine del acontecer político nacional.

desmantelar las células políticas de oposición al dictador Salazar en Caracas. Pero, los policías de la seguridad portuguesa fueron sorprendidos cuando el 25 de enero de 1961 los medios de comunicación internacionales dieron la noticia en primera página: el trasatlántico portugués 'Santa María' había sido secuestrado en aguas internacionales. El barco prácticamente ya tenía tres días de haber desaparecido.

Según reportes de prensa, a primeras horas del domingo 22 de enero de 1961, unos setenta hombres armados, con el capitán Galvão al frente, se apoderaron del 'Santa María' cuando, después de haber zarpado la noche anterior de Curazao, el barco se encontraba ya en alta mar. La toma de control del navío tuvo lugar cuando la mayor parte de los tripulantes y pasajeros se hallaba durmiendo. Un hombre perdió la vida debido al forcejeo en la cabina de mando y otros resultaron heridos⁷. Las primeras sospechas indicaban que los asaltantes habían embarcado en La Guaira y en el puerto curazoleño.

En su viaje número 71 despachado en Lisboa el 9 de enero, el barco tenía previsto hacer escalas en Vigo (10 de enero), Funchal (12), Tenerife (13), La Guaira (20), Curazao (21), Port Everglades, Miami (24). El 6 de febrero debería terminar su recorrido en Lisboa, luego de tocar de nuevo en Tenerife, Funchal y Vigo⁸. Fue precisamente el trayecto entre Curazao y Estados Unidos el escogido para apoderarse del barco. La noticia del asalto sólo fue difundida por la prensa a partir del 25 de enero, debido a la estrategia seguida desde a bordo por los líderes del MNI. En un primer comunicado radial emitido entre el día

23 y 24, se decía que había surgido un contratiempo en la sala de máquinas, pero que el desperfecto sería arreglado. Esta primera noticia hizo pasar desapercibida la demora del barco en su ruta hacia Miami. El segundo comunicado enviado desde el 'Santa María' ya daba parte de la verdadera situación. La firma H. O. Shaw, representante en Florida de la Compañía portuguesa se sintió engañada porque esperaba el navío con 24 horas de retraso, pero no una irregularidad semejante ante la cual no supo que hacer⁹.

Enseguida comenzó una ola de declaraciones por parte de representantes de distintos países. Las primeras fueron dadas por autoridades navales norteamericanas, quienes informaron que 'los piratas tenían aterrorizados a los pasajeros', lo que comenzó a generar una matriz de opinión internacional adversa a la acción que se intentaba: poner en evidencia ante el mundo al régimen despótico del dictador Salazar¹⁰. Para el momento de la acción del MNI, la prensa reportó números imprecisos sobre el pasaje. En La Guaira habrían embarcado 509 pasajeros: 238 españoles, 175 portugueses, 84 venezolanos, 6 norteamericanos, 3 cubanos, 1 italiano, 1 brasileño y 1 panameño. En Curazao lo habrían hecho otros 60¹¹. El 24 de enero, un mensaje enviado por radio desde a bordo fue emitido a nombre de 'El Comandante de las fuerzas de ocupación' e informó que todo estaba tranquilo a bordo. Esto se confirmó por los mensajes personales enviados libremente por los pasajeros norteamericanos a sus familiares en Estados Unidos, recados que fueron captados por la estación radio-marítima de la Radio

Corporation of America (RCA) de Chatham, Massachussets¹².

El informe radial captado en Chatham fue hecho en nombre de 'la Junta Internacional de liberales presidida por el General Humberto Delgado, Presidente electo de la República Portuguesa, fraudulentamente privado de sus derechos por el gobierno de Salazar'. El vocero decía no querer ayuda política ni material de ningún gobierno extranjero, sino sólo el sacrificio y la devoción patriótica del pueblo portugués, al cual exhortaron a unirse a ellos para derribar al Dictador. Adjuntaba además la promesa de poner en tierra a los pasajeros en el primer puerto que prometiera a los rebeldes no internarlos ni apoderarse del buque¹³. Los comunicados emitidos fueron pocos a razón de mantener desconocido el paradero del navío el mayor tiempo posible. Según uno de estos mensajes, junto a la bandera portuguesa, flameaba en el palo mayor del 'Santa María' la bandera de oposición del General Delgado. Por su parte, el general Delgado desde Brasil comunicó que él mismo había dado la orden de secuestro del buque y que no habían tomado el barco para asilarse nuevamente sino para formar un gobierno provisional en alguna parte del mundo, dentro o fuera de Portugal y rechazó el cargo de piratería dado por el Gobierno portugués ante EUA y GB al momento de solicitar ayuda para la captura del trasatlántico.

Esta erección de un gobierno rebelde a bordo del barco portugués, porque de eso se trataba el comunicado anterior, trajo como consecuencia mucha actividad a la representación diplomática portuguesa. El Ministerio de Negocios Extranjeros tenía la

difícil misión de desvirtuar, ante los ojos del mundo, la realidad interna de la nación lusitana. El Embajador de Portugal en Venezuela, Dr. Marcus da Fontes Pereira de Mello Fonseca, manifestó que por *ambiciones políticas no satisfechas* Galvão atentaba contra Salazar. Fue un intento por deteriorar la imagen del militar:

En países latinoamericanos, [Galvão] realizó conspiraciones sediciosas contra el gobierno de Portugal. Se supo que aquí recibió varias amonestaciones del Ministerio de Relaciones Interiores, de acuerdo con los informaciones publicadas en la prensa capitalina a mediados del año pasado.

Agregó además, descubriendo parte de la realidad colonial lusa-africana:

...que no sería remoto que Galvao haga que le barco atraque en alguno de los territorios coloniales de Portugal (...) para dar la impresión de que en estos lugares se gesta una insurrección contra la Metrópoli. La realidad es que desde hace 400 años existe absoluta unidad entre esos territorios y la Metrópoli, siendo incierto que traten de separarse de Portugal como se quiso hacer valer en la última asamblea general de las Naciones Unidas.¹⁴

Tan sólo unas pocas personas del MNI sabían el rumbo a seguir y el destino final del transporte secuestrado¹⁵. Desde afuera, un grupo de desorientados analistas conjeturó sobre el grupo de islas de Cabo Verde, Angola, Cuba, etc, y temió un levantamiento en las colonias lusitanas, enfrentadas desde hacía tiempo al centralismo lisboeta. Pocos hablaron de la política falseadora del régimen salazarista, objetivo de la lucha de los levantiscos exilados. De lo que éstos sí estaban conscientes era de la inexistencia de esa unidad y paz tan duraderas como las pregonadas por de Mello Fonseca. Ciertamente fue

también que el funcionario era presionado por Lisboa para recabar información sobre las actividades de Galvao los días previos al asalto y dar cuentas del fracaso de los cuerpos de vigilancia de la Embajada. No se sabía si el líder del MNI en Venezuela había subido en La Guaira como visitante: su nombre no aparecía en la lista de pasajeros que pagaron boletos y embarcaron en La Guaria. Esta revisión de los controles de pasajeros se debió también al entredicho en que fue puesta la firma H. L. Boulton como representante comercial de la propietaria de la nave, la Compañía Colonial de Navegación. Tocó a Jim P. Mouré, de la Boulton, servir de vocero de los comunicados enviados desde Lisboa para tranquilizar a familiares y amigos de los pasajeros.¹⁶

Para subir al 'Santa María', Galvao había trasladado el 20 de enero, día del asalto al buque en La Guaria, parte de las operaciones del MNI a Willemstad, Curazao. Él personalmente había llegado en un vuelo de la KLM o de la LAV acompañado de otro compatriota suyo identificado como José F. De Oliveira. Se hospedó en el Hotel Brión, un paradero de segunda categoría ubicado muy cerca de una comisaría de policía. Desde allí había girado instrucciones telefónicas a Caracas. El día sábado 21, cuando ya el trasatlántico se encontraba en el puerto curazoleño, Galvao recibió en el hotel a otros seis portugueses con quienes almorzó.¹⁷

Tanto el gabinete como los embajadores portugueses tuvieron que trabajar también activamente y girar instrucciones a distancia. En Lisboa, los altos funcionarios de la cancillería celebraron apresuradas conferencias. Debido a la cantidad de emigrantes

portugueses residenciados en Venezuela, a la cartera del interior le tocó calmar la tensión popular que produjo el incidente dentro de Portugal: se decretó, finalmente, como medida preventiva de desórdenes callejeros la presencia de millares de policías en las calles. En Washington, el embajador portugués Luis Esteves Fernández hizo una visita al Departamento de Estado para hablar sobre el asunto y afinar el papel que debía jugar Estados Unidos en este asunto que contrariaba la relativa tranquilidad de los despachos oficiales portugueses en este lado del Atlántico. El Ministro Plenipotenciario de Portugal en La Habana, João Farra, también pidió urgentemente instrucciones a Lisboa sobre las acciones a tomar en caso de que el buque entrara en aguas territoriales cubanas. El hecho de considerar a esta isla como destino tenía su fundamento: a bordo se encontraban, solidarios y partícipes en el asalto, algunos españoles con conexiones políticas en esa isla y cuyo prontuario político era muy criticado desde el Norte. Los españoles se habían acercado al MNI para hacer valer también la denuncia anti-totalitaria contra el dictador Francisco Franco.¹⁸

¿UNA QUIJOTADA PORTUGUESA?

Poco a poco el nombre de 'Dulcinea' acaparó grandes titulares. La operación sirvió para demostrar una vasta red mundial de oposición al régimen autoritarista de Salazar. Incluso, se extendió como una denuncia de la situación política de la península ibérica. Las críticas anti-salazaristas comenzaron a hacerse públicas con el asalto y dejaron ver los vasos comunicantes existentes entre el MNI y otras

células similares, así como también con organizaciones democráticas y de diversa índole, en distintas partes del globo. De allí el temor hacia Cuba.

En efecto, el MNI tenía contactos con el Ejército de Liberación de España y Portugal dirigido por el general Alberto Bayó. Este militar y activista español luchó con las fuerzas republicanas en su país y entrenó en México a Fidel Castro en las tácticas de guerra de guerrillas. Bayó, con ayuda de su segundo, Eloy Gutiérrez, había formado su Ejército con el firme propósito de derribar al Primer Ministro del Gobierno Portugués, Antonio de Oliveira Salazar, y al Jefe del Estado Español, Francisco Franco. Gutiérrez, por su parte, también tenía su uniforme manchado de lucha: había estado al frente de un grupo de guerrilleros de Castro en la Sierra Maestra durante la revolución contra la dictadura de Fulgencio Batista.¹⁹

A pesar de la campaña denigratoria de países aliados con Portugal, las comunicaciones de apoyo a los secuestradores llegaron de todas partes, incluso de naciones consideradas amigas consecuentes de Portugal. Por Latinoamérica se manifestaron organizaciones en Brasil, Argentina y Venezuela. En Europa, su secular aliada Gran Bretaña se sacudió ante el comunicado que el Movimiento de Demócratas Portugueses de ese país entregó a la prensa. Allí quedaba expresa su esperanza de una no intervención por parte de la marina británica y la norteamericana en un conflicto que era estrictamente de política interna portuguesa. En Francia, la prensa parisina recibió un comunicado parecido firmado por el profesor E. Guerrero en nombre del Comité por el

Respeto de las Libertades en Portugal.²⁰ A ambos casos, y tal como sucedió en Venezuela, debieron haber correspondido declaraciones y solicitudes de los diplomáticos portugueses ante los respectivos gobiernos locales para ahogar las voces disidentes.²¹

Todo parecía indicar que la lucha de los opositores salazaristas no era la de un hombre solitario obsesionado con molinos de viento; su amor, Dulcinea, representaba la libertad ciudadana tan ansiada por el pueblo portugués. De allí que el grupo de secuestradores haya dispuesto rebautizar el barco con el nombre de 'Santa Libertad'. Este ideal de liberación se manifestó en las acciones tomadas por los secuestradores del barco a partir del día 25 de enero, cuando irrumpieron en las editoriales de prensa. Un telegrama fechado ese mismo día, atribuido al capitán Galvao y dirigido al general Delgado expresa claramente la intención de denuncia pública del régimen luso, de un gobierno libre y de una participación política reconocida. Parte del despacho dice así:

Misión íntegramente cumplida (...) Confirmando telegrama al mismo tiempo a Prensa Libre Mundial que pide de todas partes informaciones (...) Ruego obtener como derecho reconocimiento acto insurreccional y consecuente estado de beligerancia oída opinión especialistas derecho internacional (...) Establecida conforme poderes su Excelencia me confirió la Junta Nacional Independiente de Liberación como órgano político militar administrativo del Movimiento Nacional Independiente.²²

Un detalle importante que vale la pena resaltar del telegrama es el total conocimiento jurídico del acto que estaba siendo llevado a cabo. El MNI abogaba por el reconocimiento

de un estado de beligerancia habida cuenta de opiniones expertas en derecho internacional. El asalto al 'Santa María' no era entonces en ataque de ilusos lanza en ristre. Previamente había sido estudiado como caso jurídico y su asesor había sido el diplomático brasileiro Alvaro Lins, notable anti-salazarista nombrado 'Consejero Jurídico de la Rebelión'²³. Otro aspecto igualmente importante es la exigencia del reconocimiento del derecho al acto insurreccional. Esto se entiende porque el barco navegaba bajo la bandera de un estado nacional, como tal la bandera nunca fue arreada. Esta actitud, con matiz nacionalista, debe quizá entenderse por la advertencia que luego hicieran Galvao y Delgado a los países lanzados a la búsqueda del navío: era un problema interno portugués!

Estados Unidos activó la fase de alerta en sus bases en el Caribe en respuesta a la necesidad de resguardo de la vida de los 6 norteamericanos que iban a bordo. Para ello, salieron desde Puerto Rico y Trinidad, principalmente, el mayor número de unidades militares. Se ha podido contabilizar que la fuerza naval norteamericana para la búsqueda del 'Santa María' estaba compuesta por 9 aviones: 4 Hurricane Hunter, 3 Neptunes Pf-2 y 2 anfibios Albatros; 2 destructores ('Robert L. Wilson' y 'Damato'), 1 fragata ('Rothesay'); 1 buquetanque ('Canistel'); 1 submarino nuclear ('Seawolf'). Canadá colaboró con las unidades que para ese entonces realizaban maniobras en el Caribe: 1 porta-aviones ('Bonaventure') y, con suerte, *otras unidades menores*. Los ingleses pusieron a disposición dos fragatas localizadas en Trinidad. Varios aviones venezolanos se incorporaron a la búsqueda

en las aguas de la costa nororiental de Sucre, pero ningún artículo de prensa señala cantidad o tipo.

Portugal, por intermedio de su Ministro de Relaciones Exteriores, pidió colaboración al gobierno de Holanda, toda vez que Curazao había sido el último puerto de atraque. Así, desde las Antillas Holandesas se puso en marcha la fragata 'Van Amstel' y se activó la fuerza naval holandesa en el Caribe compuesta por la fragata mencionada, un submarino, varias pequeñas naves y aviones. Portugal, por su parte, orientó toda su flota a bloquear sus posesiones y costas africanas en el Atlántico; tan sólo rumbo a Cabo Verde salieron dos destructores y una fragata. Dinamarca también fue otro país que se sumó al intercambio de información sobre el paradero del buque, pues fue un carguero danés, el 'Vieke Gulka', el que avistó el 'Santa María' a 900 millas al este de Trinidad la noche del día 25 de enero. El mismo día, uno de los aviones norteamericanos lo divisó: el barco se hallaba a medio camino entre América y África, al norte de Brasil y al oeste de Ghana.²⁴

Sin embargo, con toda esta movilización, los secuestradores del 'Santa María' lograron permanecer durante 4 días sin ser localizados, contando solamente con la estrategia del cambio de rumbo y las condiciones climáticas que se mostraron favorables a su causa. Algunos personajes portadores de altos cargos militares, de quienes no se esperarían declaraciones románticas, sorprendieron por sus alertas para encontrar el barco. Oficiales de la Marina de los Estados Unidos acantonados en Trinidad afirmaron que el buque habría sido escondido en una cueva marina en alguna isla del Caribe, tal como

hacían los barcos piratas en la época en que asaltaban a los buques españoles que cubrían el comercio de Indias. El sobrecargo ayudante José dos Reis comentó, ya desembarcado en Santa Lucía, haber vivido una aventura *como una de esas novelas que uno lee de muchacho*. En Venezuela, Guillermo José Schael les daba la razón. El autor de la columna 'Brújula' vio el secuestro del 'Santa María' como *un nuevo y emocionante capítulo de los ya famosos relatos de John Exquemeling en Piratas de América*, una obra editada en 1681.²⁵

Pero cabe hacer una reflexión ante tanto despliegue. ¿Los países comprometidos con Portugal en la búsqueda del buque querían realmente encontrarlo? Porque no es posible entender varios hechos. Uno de ellos es de orden práctico. El día 24, el 'Santa María' se acercó a una milla de Santa Lucía, isla británica del grupo de barlovento, y soltó un bote con el cadáver del tercer oficial de a bordo, Joao dos Nascimento Costa; dos heridos (José Sousa y Joao Antonio Lopes) y nueve hombres más, entre ellos el sobrecargo ayudante José Reis y el doctor Sousa Campos. Según el jefe de policía de la isla, Douglas McGoun, el desembarco duró unos 5 minutos. A pesar de tratarse de un enorme trasatlántico fuera de su ruta regular, parece no haber llamado la atención de más nadie. El desembarque se realizó frente a la bahía de Castries, un muelle puerto de 3 millas donde estaba fondeada la fragata norteamericana 'Rothesay'. La misma no salió de inmediato sino tras confirmar lo declarado por los sobrecargos y abandonó luego la búsqueda para cargar combustible en Trinidad, por haber salido con sus reservas a medias.

Otro tema práctico: en caso de reclamos legales de indemnización, ¿cuál era la responsabilidad de las compañías de seguros frente a cualquier daño del pasaje o del barco? Esta era la gran preocupación del desconcertado Lloyd de Seguros, compañía garante de la póliza del navío. Consultado sobre el particular, el capitán Oscar Soriano, Encargado de la Dirección de la Marina Mercante en el Ministerio de Comunicaciones de Venezuela, afirmó:

...No existen pólizas que cubran tal eventualidad. Ni la compañía ni los representantes legales de ella y propietaria del barco pueden ser responsables ante cualquier pasajero que se sienta afectado por este hecho calificable de 'fuerza mayor'...

Otro aspecto que merece una más larga explicación es de orden teórico del derecho internacional ¿qué norma internacional amparaba una acción bélica contra un transporte de civiles que navegaba bajo la bandera de un estado nacional?, ¿cómo evitar poner a los pasajeros en peligro de quedar heridos o muertos? Pero, peor aun: ¿cómo solucionar el problema legal con el gobierno respectivo al origen de los pasajeros heridos o muertos? Porque las unidades norteamericanas tenían órdenes de destruir las hélices del 'Santa María' para detenerlo y enviar a él, si fuera necesario, una patrulla de abordaje para averiguar si se había cometido algún acto de piratería. Pero si desconocían si era un acto de piratería, ¿cómo saber cuándo y cómo abordar el navío? Por eso, tras la primera reacción por parte de la mayoría de los países amigos de Portugal que decidieron apresarse el trasatlántico y arrestar su tripulación, se produjo inmediatamente una maraña de

complicaciones internacionales y una reculada casi general.

El barco navegaba en aguas internacionales, por tanto a ningún país lo amparaba un derecho de ataque al 'Santa María' bajo el pretexto de navegar en sus aguas jurisdiccionales. La armada norteamericana, aun tras la solicitud del gobierno portugués, tampoco podría hacer nada si el barco entrase en aguas de otro país que no tuviera la capacidad para detener el barco. Tampoco podría hacerlo en aguas territoriales de cualquier otro país. Esta reflexión dio origen a una contraorden para la armada norteamericana: en caso de avistar el barco secuestrado, seguirlo. La misma contraorden se ejecutó para la armada brasilera, que esperaba una intromisión en sus aguas para poder justificar así su intervención.

Pero de pronto, el clamor del gobierno portugués hizo eco. Desde el día 25 en adelante, *El Universal* difundió la polémica suscitada. La diplomacia lusa había encontrado un argumento legal para actuar y sus representantes hicieron retintín. Así, para el Embajador de Portugal en Venezuela, el secuestro se trataba de un condenable acto de piratería, y

...en este caso se aplican las leyes contra la piratería del siglo XVIII por las cuales las naves de cualquier Estado o las autoridades de cualquier puerto pueden apresar el barco 'Santa María' por estar en poder de piratas.

No obstante, desde el siglo XVIII había pasado mucho tiempo. Portugal, empeñado en exponer al mundo su proceso civilizatorio interno, aprovechó la oportunidad para hacer gala de magnanimidad. En un añadido a sus declaraciones, el Embajador se mostró espléndido e informó que la pena para los piratas sería *sólo de cárcel, pues desde 1868*

*quedó abolida la pena de muerte en Portugal.*²⁶

El lamento oficial de Portugal tuvo eco también en la marina inglesa. Al principio, se pronunció por la captura del barco. Luego, los ingleses dieron órdenes de seguir el buque en caso de que no se detuviera y que no dispararan contra él. Posteriormente, en una declaración que hizo en la Cámara de los Comunes, Charles Orr-Ewing, Lord Civil del Almirantazgo, el Gobierno Británico dijo tener derecho para interceptar el Santa María. Dijo hacerlo en nombre de la larga amistad con Portugal y por haberse cometido el delito de asesinato. En un comunicado del Almirantazgo y del Parlamento Británico se estipulaba que estaba *vigente la Ley Internacional de los Mares en la cual se califican estos actos como de piratería, ya que el delito no se cometió en aguas de ningún país.*²⁷

Estados Unidos, más decidido a actuar por su cuenta, asumió quizá una actitud menos consecuente con Portugal. El Departamento de Estado envió a sus abogados a registrar sus pergaminos a fin de determinar exactamente qué era un pirata y qué actos podían considerarse de piratería. La respuesta dada por ellos hacía referencia a la obra de Green Haywood Hackworth, *Compendio de Derecho Internacional*. En ésta el autor ofrece las definiciones siguientes:

La piratería consiste en navegar por los mares para fines personales y sin autorización de gobierno alguno con el objeto de practicar el pillaje de propiedades o realizar actos de violencia contra personas. El pirata es un ladrón del mar que asalta con armas para robar o destruir'

Sin embargo, la definición no solucionó el problema del todo. Los fines no eran personales, sino esgrimidos en nombre de una fracción de un Estado nacional. Las informaciones dadas por los pasajeros a sus familiares no registraban pistas para inferir actos de pillaje, aunque sí hubo enfrentamientos armados con la tripulación.

Los argumentos norteamericanos siempre fueron fundamentados en Hackworth. Sobre el ataque y abordaje del barco secuestrado, decía el autor:

Los piratas no tienen derecho a ser protegidos por nación alguna y pueden ser castigados por cualquier nación que los aprese o capture... Todo barco de guerra puede detener y apresar en alta mar cualquier nave, sea cual fuere la bandera que enarbole, que indudablemente haya perpetrado un acto de piratería.

El ensayista político señalaba, sin embargo, que el caso se hacía más difícil cuando los 'piratas' alegaban ser personas en rebelión contra un gobierno. Esto lo decía Hackworth guiado por un dictamen emitido en 1855 por la Corte Federal de Nueva York:

Un barco perteneciente a rebeldes que no han sido reconocidos no será considerado como nave pirata dedicado a la práctica de la piratería si confina sus actividades al Estado de origen.²⁸

Este era el sumario del 'Santa Libertad'. Pero la réplica portuguesa estaba orientada hacia el hecho del trasatlántico transportaba ciudadanos de otras nacionalidades, y por ende, por tratarse de personas no procedentes del Estado de origen, podía pedir auxilio de intervención a los Gobiernos respectivos. En todo caso, en ningún artículo relativo al hecho consta que lo haya solicitado a Panamá, Cuba, España o a Italia. El punto es que no se les

podía acusar de piratas. En cuanto al acto de piratería, puede decirse que el 'Santa María' no fue atacado y abordado desde otro buque: el ataque se produjo desde su interior. Tampoco hubo pillaje del pasaje o tripulación: hasta el comandante del barco ocupó religiosamente su puesto de honor en el restaurante.

Las fuerzas navales de ningún país tampoco podían actuar amparados en el concepto legal de motín. La tripulación no se manifestó en actitud levantisca, ni total ni parcialmente, contra su comando. Al contrario, las declaraciones de los tripulantes dejados en Santa Lucía hablan de una resistencia por parte de los tripulantes. Aunque no es de descartar tampoco la simpatía que el movimiento contra Salazar haya podido despertar entre la marinería. No puede hablarse tampoco de un amotinamiento del pasaje completo contra la tripulación y su comando. A decir del capitán Soriano, no había ninguna convención que contemplara el caso específico y, en su parecer, los que habían adquirido rango jurídico no vislumbraban ningún caso parecido²⁹. Hay que agregar, además, que algunos de los secuestradores habían subido a bordo como visitantes y estaban en calidad de polizontes, no de pasajeros.

La referencia jurídica de fecha más reciente al caso ratificaba la condena de este tipo de actos, tal es caso de la Convención sobre la Alta Mar, adoptada en la Conferencia sobre el Derecho del Mar celebrada en Ginebra en abril de 1958, por miembros de las Naciones Unidas. Pero, ninguno de sus artículos contempla el caso de la nacionalidad de los llamados piratas, ni las causas de la

acción, ni la minimización de daños a equipos y pasaje, como es el aviso radiado libremente por los pasajeros del Santa María. Además, eran libres de circular por todos los espacios del barco dispuestos para ellos, por lo que no puede decirse que estaban apresados. En el caso de la tripulación, la excepción de movilidad franqueaba los puestos de control de mando.

Llama la atención, sin embargo, lo tardío de los precedentes. El caso es que las leyes internacionales sobre navegación estaban sobrepasadas por los tiempos. La recurrencia a normas del siglo XIX fue constante a la hora de debatir la nueva situación jurídica creada por la 'Santa Libertad' navegando en aguas del Atlántico. En *Règles Internationales et diplomatie de la Mer*, publicadas en París en 1864 por Théodore Ortolán, queda limitado como asunto de consideración exclusiva del país del cual es propiedad la nave todo lo que suceda a bordo. La única excepción contemplada remite a un acto de rebelión que atente contra las leyes y que la tripulación asuma el mando del navío. De suceder, el barco pierde el derecho de ser protegido por un pabellón y se califica el acto de piratería. Henry Wheaton en su obra *Elements of International Law*, publicada en Londres en 1858, defendía la misma tesis.

ROMANTICISMO PIRATA

El 'Santa Libertad' terminó enfilando su proa rumbo a Brasil. Lo hizo tras continuos cambios de timón para despistar a sus rastreadores. Pero pareciera con este destino que los secuestradores abandonaban su lucha y su idea de formar un gobierno portugués en

el exilio; parecía que lo más importante había sido formular la denuncia ante el mundo de la dictadura de Salazar. En su navegar hacia Recife, puerto donde fondeó el 2 de febrero, la estela del barco parecía desdibujar las ilusiones puestas en la conquista de la libertad en Portugal. El 'Santa María' fue devuelto a su dueña, la Compañía Colonial de Navegación, y conducido a Lisboa nuevamente; los pasajeros fueron trasladados a sus respectivos países y los secuestradores quedaron cobijados bajo el amparo político que obtuvieron del gobierno brasileiro. Así, por resultado de sus acciones, los miembros del MNI sólo obtuvieron la gloria del secuestro, la polémica internacional que habían dejado y un asilo político en Brasil.

Por supuesto que esta acción hizo famoso al Movimiento Nacional Independiente. Pocos en Venezuela podrán decir que no se asombraron ante la ejecución de este plan de alta envergadura, y más, porque se trataba de una comunidad inmigrante tenida como apática en relación a la participación política. Un plan en el que se vieron involucrados directamente 16 países (Portugal, Venezuela, Brasil, Estados Unidos, Gran Bretaña, Trinidad, Santa Lucía, Holanda, Antillas Holandesas, España, Panamá, Italia, Cuba, Canadá, Dinamarca y Argentina), sin contar las posesiones portuguesas en África, que motivadas por el impulso comenzaron a generar movimientos independentistas.

Podría decirse que el lusitano abrió las válvulas de su ostracismo político a través de aquellas del 'Santa María' e hizo gala de toda una red de contactos a nivel internacional. Para la fuente oral, no faltó quien imaginara en esta acción del 'Santa Libertad' un *revival*

de las proezas de antiguos navegantes y descubridores portugueses; sin embargo, para el derecho, predominó la representación de las carreras navales del siglo XIX y su legislación junto a alguna que otra imagen aún más evocadora: la de los piratas en el Caribe.

NOTAS

- 1 Carvalho, Rui de, **Las gaviotas no toman Coca-Cola** (Psiquiatría democrática). Caracas, Fondo Editorial Carlos Aponte, 1987.
- 2 Carvalho, 1987, pp. 123-134.
- 3 Méndez Fonseca, Mario, **El fracaso del salazarismo**. Caracas, Movimiento Democrático de Liberación de Portugal y sus Colonias, 1963. En especial, ver dedicatoria a Ravell a comienzos de la obra.
- 4 El general Humberto Delgado enfrentó al candidato oficial salazarista, el almirante Américo Thomas, en las elecciones del 8 de junio de 1958. Su promesa de destituir a Salazar sorprendió porque él era entonces Director de aviación civil. Desde 1951 a 1957 había sido agregado militar en la Embajada portuguesa en Washington. Durante cinco años fue el Delegado jefe de la misión portuguesa para el Tratado del Atlántico Norte. Delgado perdió y habló de fraude electoral basándose en las manifestaciones callejeras a su favor y la desbandada oficialista; su derrota se midió en proporción de 3 a 1. Tras la elección, el aparato policial oficialista y de calle creó un falso ambiente de paz por medio de la represión, lo que permitió seguir a la dictadura. Delgado se vio obligado a abandonar el país y se dirigió a Brasil. Birmingham, David, **Historia de Portugal**. Cambridge, Cambridge University Press, 1995, p. 235; **El Universal**, miércoles 25-1-1961, p. 22. Carvalho, Ob. Cit., p. 123.
- 5 El capitán Henrique Galvão se fugó, el 11 de enero de 1959, del Hospital Santa María de Lisboa, trasladado allí desde la cárcel de Peniche, y se asiló en la Embajada de Argentina. Tras corta estada en este país procedió a Venezuela llegando el mismo año 59. Pasó varios años en el Servicio Colonial Africano. Se le consideró autor de panfletos que atentaban contra el mismo servicio y la dictadura. **El Universal**, miércoles 25-1-1961, p. 44.
- 6 Entrevista con Sam, Caracas, 19-9-2003. Con este seudónimo está identificado, a efectos del trabajo y previsión del entrevistado, uno de los participantes en el secuestro del 'Santa María', quien brindó valiosa información en dos entrevistas realizadas en Caracas, el 14-12-2002 y 19-9-2003.
- 7 **El Universal**, miércoles 25-1-1961, p. 44.
- 8 **El Universal**, miércoles 25-1-1961, p. 23.
- 9 **El Universal**, miércoles 25-1-1961, p. 22.
- 10 **El Universal**, miércoles 25-1-1961, p. 44.
- 11 **El Universal**, miércoles 25-1-1961, p. 23 y 44.
- 12 **El Universal**, miércoles 25-1-1961, p. 44.
- 13 **Idem**.
- 14 **El Universal**, miércoles 25-1-1961, p. 22 y 23.
- 15 Entrevista con Sam, Caracas, 19-9-2003.
- 16 **Idem**.
- 17 **El Universal**, viernes 27-1-1961, p. 6.
- 18 **El Universal**, días 25, 26 y 27-1-1961, varias páginas.
- 19 **El Universal**, miércoles 25-1-1961, p. 44.
- 20 **Idem**.
- 21 **El Universal**, días 26, 27 y 28, varias páginas.
- 22 **El Universal**, miércoles 25 enero 1961, p. 22.
- 23 **El Universal**, viernes 10-2-1961, p. 24.
- 24 **El Universal**, días 25, 26, 27 y 28, varias páginas.
- 25 **El Universal**, miércoles 25-1-1961, p. 44.
- 26 **El Universal**, 25 y 26-1-1961. varias páginas.
- 27 **Idem**.
- 28 **Idem**.
- 29 **El Universal**, miércoles, 25-1-1961, p. 1.

FUENTES ESCRITAS

- Carvalho, Rui de (1987). **Las gaviotas no toman Coca-Cola**. Caracas, Fondo Editorial Carlos Aponte.
- Méndez Fonseca, Mario (1963). **El fracaso del salazarismo**. Caracas, Movimiento Democrático de Liberación de Portugal y sus Colonias.
- Birmingham, David (1995). **Historia de Portugal**. Cambridge, Cambridge University Press.
- El Universal** (25-Enero / 10-Febrero, 1961).

FUENTES ORALES

- Entrevistas a Sam (2002-2003).

Tierra Firme. Caracas - Venezuela
N° 86. Año 22 - Vol. XXII, pp. 253-266, 2004

Holy freedom (an example of the portuguese political activity in Venezuela)

Antonio de Abreu Xavier

Abstract:

Not often do we hear of political activities conducted by immigrant communities in Venezuela. As to Portuguese immigrants, the discussion has been virtually non-existent. Venezuelans identify them through typical clichés: anonymous citizen participation, constant work, exaggerated saving, and of course, as owners of the local grocery store. This silence of history has sunk in oblivion the importance of the political activity deployed by the Portuguese in the early 1960s. In actuality, several Portuguese immigrants, linked to movements of opposition to the authoritarian and dictatorial government in Portugal, organized from Venezuela action plan, the '*Operación Dulcinea*', which sparked a transatlantic conflict and drew the attention of experts in international law towards a practice with great repercussions: hijacking of means of transportation. The case that triggered this conflict was the hijacking of the Portuguese motor vessel '*Santa María*' by a paramilitary commando trained in eastern Venezuela.

Keywords:

Portuguese, immigration, international politics.

Sainte liberté (un exemple de l'activité politique portugaise au Venezuela)

Antonio De Abreu Xavier

Résumé:

Les études concernant les activités politiques des communautés immigrantes au Venezuela ne sont pas nombreuses, et en effet, il n'y en a aucune sur les immigrants portugais. Les Vénézuéliens les identifient par les clichés déjà traditionnels: participation citoyenne anonyme, travail acharné, épargne démesurée et, bien entendu, maître d'épicerie. Ce silence de l'histoire a provoqué l'oubli de l'importance de l'activité politique menée par les Portugais au début des années 60: En effet, quelques immigrants portugais, affiliés à des mouvements d'opposition au gouvernement autoritaire et dictatorial de Portugal, ont organisé, depuis le Venezuela, un plan d'action, "*l'Opération Dulcinea*", qui a entraîné un conflit transatlantique. Ce conflit a aussi poussé les experts en droit international à une pratique qui a eu un grand retentissement: la séquestration du transport des passagers. Le cas à l'origine de ce conflit a été la séquestration du bateau à moteur "*Santa María*" par un commando paramilitaire entraîné à l'est du Venezuela.

Mots-clés: Portugais, immigration, politique internationale.