



Museo El Leander: estrategias y resultados de la investigación para su construcción

Cristopher Vargas*

En 2006, Venezuela conmemoró el Bicentenario de la Expedición Libertadora del Generalísimo Francisco de Miranda. A lo largo de ese año se realizaron publicaciones, exposiciones, audiovisuales, actividades académicas y culturales sobre su vida y obra para destacar su relevancia en el presente latinoamericano. Uno de estos proyectos culturales fue la construcción de una réplica a escala natural del barco insignia de la “expedición libertadora” de 1806, el *Leander*, a fin de hacer del mismo un espacio expositivo.

Para construirlo, diseñamos un conjunto de estrategias de investigación que permitieron extraer de la historiografía y los testimonios de la época datos que ayudaran a aproximarnos a su forma. La investigación de un hecho histórico para la construcción de un museo, representado en un fragmento material como lo es el barco *Leander*, permite relacionar autores y textos en el tiempo, descubrir sus perspectivas y fundamentos historiográficos utilizados para construir conjeturas que, en algunos casos puntuales, obedecen más a la creatividad que a los hallazgos registrados. Por esta razón, la información en las fuentes, en especial las secundarias, se debía contrastar y actualizar con el propósito de aproximarnos a una imagen basada en evidencias y no en especulaciones.

En las siguientes páginas mostramos algunos rasgos biográficos de Francisco de Miranda, a modo de introducción de su empresa independentista y de su relevancia para la memoria de Venezuela, además de las estrategias de investigación para producir una imagen documentada del barco y los resultados.

FRANCISCO DE MIRANDA Y LA LUCHA POR LA INDEPENDENCIA

Sebastián Francisco de Miranda nació en Caracas el 28 de marzo de 1750 y murió preso en Cádiz el 14 de julio de 1816. Participó de modo protagónico en la independencia de Estados Unidos, la Revolución francesa y en la Independencia de Venezuela. Dedicó su vida a materializar su proyecto: libertar y unir las colonias españolas americanas en una sola

república, desde México hasta Chile, en un amplio territorio que formaría una gran nación a la que bautizó con el nombre de Colombia.

Dominaba al menos cinco lenguas y viajó por varios países de Europa, Asia, África y América, donde conoció a distinguidas personalidades de la época, como Napoleón Bonaparte, George Washington, Thomas Jefferson, Catalina II de Rusia, el príncipe Grigori Potiomkin, William Pitt, Simón Bolívar, Bernardo O’Higgins y José de San Martín (Rumazo, 2007). Lo que vio en sus numerosos viajes por el mundo, así como las negociaciones que realizó a favor de la independencia latinoamericana, quedó registrado en su archivo personal, denominado “Colombeia”, conformado por 63 volúmenes y declarado por la UNESCO Memoria del Mundo en el año 2007.¹

En 1806, agotado de negociar sin éxito con Inglaterra, Francia y Estados Unidos el apoyo militar y financiero para formar un ejército libertador que iniciara la emancipación de las colonias españolas en América, Miranda decidió hacerlo con sus propios recursos y el apoyo de algunos particulares (Robertson, 1967). Para lograr su propósito, adquirió en Nueva York el barco *Leander* y reunió a una tripulación de 200 hombres, armamento de segunda mano, algunos uniformes militares, una imprenta, alimentos y pertrechos para la guerra. A grandes rasgos, el plan consistía en desembarcar en Venezuela, aumentar el número de tropas con la adhesión de los habitantes y avanzar por el continente para libertar los territorios.

La expedición mirandina de 1806, a bordo del *Leander*, es relevante para la historia de la nación venezolana porque en ésta se confeccionó y enarboló por primera vez la bandera madre tricolor –amarilla, azul y roja–, la cual es el antecedente de las actuales banderas de Ecuador, Colombia y Venezuela, pero fundamentalmente es significativa por los objetivos que perseguía, entre los cuales el más destacado era la creación de Colombia con los territorios independizados de España.

RETO DEL PROYECTO Y ESTRATEGIAS DE INVESTIGACIÓN

El desafío consistió en diseñar una réplica a escala natural de un barco de vela de finales del siglo XVIII, el *Leander*, y convertirlo en un museo público de historia para divulgar la vida y obra de Miranda, resaltar la importancia de la expedición y difundir la relevancia del proyecto mirandino de unión latinoamericana. Para construirlo, en primer lugar era necesario descubrir su arquitectura, determinar los objetos a bordo, su descripción precisa, además de identificar la función que tenían y el lugar donde podrían haberse encontrado. Por lo tanto, la investigación fue determinante para generar un perfil documentado de la nave capitana de la expedición de 1806

¿Cómo era el *Leander*? Ésta fue la pregunta que abrió la investigación documental y, a fin de responderla, la solución expedita consistía en localizar los planos del barco, pues en ellos encontraríamos su forma, sus partes y pistas de los objetos que se hallaban en su interior. En un inicio pensamos que los encontraríamos en la amplia historiografía acerca de Francisco de Miranda, en los archivos de la época o en “Columbeia”. Sin embargo, después de una detallada y amplia revisión, no logramos dar con ellos. Esto nos llevó a plantearnos otra estrategia de investigación: aproximarnos a su forma

a través de las descripciones contenidas en otras fuentes, tanto primarias como secundarias.

EL LEANDER EN LA HISTORIOGRAFÍA

El primer paso consistió en revisar un amplio universo bibliográfico y ordenarlo por año a partir de la primera publicación, con el propósito de evaluar fragmentos narrativos relacionados con el *Leander*; su origen y sus fundamentos. Así, logramos hacer una especie de genealogía de la amplia historiografía mirandina; descubrimos quiénes eran los autores originales de las interpretaciones que encontrábamos repetidas, las fuentes que usaron para crearlas, aquellas que no fueron consultadas y aquellas que repetían errores sin verificar ni corregir las aseveraciones previas. En resumen, observamos cómo y cuándo se crearon las narrativas más frecuentadas sobre la expedición, el barco y su tripulación.

Una de estas repeticiones historiográficas erradas afirma que Miranda le cambió el nombre al barco y lo nombró *Leander* en honor a su primogénito, Leandro. Al respecto sólo localizamos una fuente secundaria que se ocupaba del asunto:

[...] el nombre de “Leander” no respondía al deseo de Miranda de recordar a su hijo Leandro, como a veces se ha pretendido.



Cuadernas del *Leander*, 2011 **Fotografía** © Arturo Namens Bravo

Era una denominación muy usada entonces para barcos, tanto que en el Registro de Embarcaciones del Puerto de New York y en el lapso comprendido entre 1798 y 1828 aparecen 12 embarcaciones con tal denominación (Polanco, 2001: 187).

Respecto a los datos técnicos, los aportados por la historiografía no eran precisos; ejemplo de esto es la confusión con el tipo de barco que era el *Leander*, ya que se refieren a éste como fragata, corbeta, bergantín o goleta. Todos éstos son embarcaciones con dimensiones, diseños, funciones y usos diferentes, lo cual nos dificultaba aproximarnos a una imagen de la nave capitana de la expedición. Debido a lo anterior, continuamos con la siguiente estrategia de investigación: ubicar y revisar descripciones en las fuentes primarias.

¡QUE HABLEN LOS PROTAGONISTAS!

El estudio de las fuentes primarias comenzó con las memorias y cartas que escribieron los tripulantes James Biggs (1996), John Sherman (2007), Moses Smith (2006), John Edsall (1954) y Henry Ingersol (Mondolfi, 1992), todas publicadas y citadas por historiadores. Continuamos con las declaraciones de más de 45 tripulantes (CMEHR, 2006, vol. 2), quienes fueron capturados por las autoridades realistas en el

primer intento de desembarco en 1806. Allí ubicamos datos biográficos de la tripulación, detalles de la expedición, objetivos, planes, descripciones de los pertrechos navales, objetos a bordo y las características del barco. Estos últimos testimonios no habían sido consultados por los investigadores, debido a que el acceso estuvo restringido en el Archivo General Militar de Segovia, España, hasta el año 2006.

También es preciso mencionar los testimonios de los espías Thomas Stoughton, cónsul de su majestad católica en Nueva York, y don Joseph Cobachich (*ibidem*, vol. 1), quienes siguieron de cerca los movimientos de la expedición para advertir al gobierno de la Capitanía General de Venezuela. Ellos mencionaron rasgos del *Leander* para que las autoridades realistas lo distinguieran, atacaran y apresaran.

En internet consultamos con facilidad fuentes primarias que eran de difícil acceso para los investigadores anteriores a la “era de la información”. Una de ellas es el juicio que le practicaron a los colaboradores de Miranda por armar la expedición en Nueva York (Lloyd, 1807). En ese documento aparecen los testimonios del antiguo dueño del *Leander*, Samuel Ogden, y el carpintero que lo modificó para adaptarlo a las necesidades de la expedición mirandina. Aunque sus declaraciones no pretendían describir el barco,



Vista general del Museo Barco Leander en el Parque del Este, Caracas, Venezuela, 2017 **Fotografía** © Arturo Namens Bravo



Cubierta superior **Fotografía** © Arturo Namens Bravo



Cubierta superior **Fotografía** © Arturo Namens Bravo

sino defenderse de la acusación por ayudar a preparar una expedición para invadir a una nación extranjera, la España americana, nos resultaron útiles para descubrir parte de su forma y espacios.

En las voces de los tripulantes, espías y testigos encontramos la cantidad de toneladas que podía desplazar el barco, el tipo de embarcación, el número de mástiles y sus colores, los objetos característicos a bordo, la cantidad aproximada de los cañones y su ubicación, y los espacios identificados por su función, como la cocina, la cabina y la bodega.

El tercer paso consistió en expresar los datos hallados en una imagen aproximada del barco. Era como armar un rompecabezas del cual teníamos algunas partes importantes, aunque faltaban muchas otras. En este sentido, los planos de barcos a vela de la época sirvieron como referencia para completar la información y generar una imagen del *Leander* sustentada en fuentes primarias.

RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN: UNA APROXIMACIÓN A LA FORMA DEL LEANDER

Respecto al tonelaje y la cantidad de cañones del barco, una información fundamental para aproximarnos a su tamaño y forma, los testimonios de la época resultaron de utilidad para

la investigación porque ofrecían datos con diferencias mínimas entre sí que podían relacionarse.

Thomas Stoughton fue el principal espía de las operaciones mirandinas en el puerto de Nueva York, y el 30 de enero de 1806 comunicó que el barco de Miranda podía desplazar 210 toneladas y que tenía acoplados 18 cañones (CMEHR, 2006, vol. 1: 97). En el mismo año, don Joseph Cobachich, otro espía español, siguió muy de cerca los pasos de la expedición: en el diario que le envió al capitán general de la Capitanía de Venezuela, Manuel Guevara y Vasconcelos, describió el *Leander* de modo que las autoridades realistas lo reconocieran y capturasen: “Era de 160 toneladas de peso, su arboladura alta y derecha y los palos estaban pintados de amarillo. La figura de proa aparentaba un guerrero pintado de blanco y estaba armada con 16 cañones, todos sobre cubierta” (*ibidem*: 103). Para el tripulante James Biggs (1996: 6), “el *Leandro* es un barco de cerca de 200 toneladas de capacidad”, y tenía 16 cañones acoplados. Juan Scoth, un tripulante capturado por las autoridades realistas, también afirmó que estaba “armada de 16 cañones de nueve libras, según cree, y que por oídas supo que en la bodega existían otras dos piezas de artillería de bronce y no sabe si del mismo calibre” (CMEHR, 2006, vol. 2: 425).

Una fuente importante para esta investigación fue un extracto del *United Service Journal* (Edsall, 1954), en el cual se publicaron las memorias de un oficial a bordo del buque inglés *Cleopatra*, el cual interceptó en alta mar al *Leander* en febrero de 1806 y lo inspeccionó para descartar que se tratara de un corsario francés. En la descripción del oficial que subió al barco se anotó: “Se trataba de una espaciosa y fina corbeta que montaba de diez y ocho a veinte cañones, bajo el pabellón americano y llamada el *Leandro*” (*ibidem*: 113-114).

Al buscar barcos de la época con tonelajes, cañones y arboladura similares a los datos citados, encontramos dos que coinciden con estas características. El primero es el *HMS Bounty*, de la armada inglesa, el cual era un mercante armado que desplazaba 220 toneladas, poseía 14 cañones livianos sobre cubierta y tres palos o mástiles; su eslora (largo) era de 27.7 m y su manga (ancho), de 7.4 m. El segundo es la fragata española *Santiago Apóstol*, también un mercante que desplazaba 224 toneladas, contaba con amplias bodegas, tenía tres palos, su eslora medía 29.8 m y su manga, 7.75 m (Vivas, 1998: 119).

Estos barcos asimismo coinciden con el *Leander* en su función mercante, la cual ejercía antes de ser adquirido por Miranda. Según el tripulante John Sherman (2007: 39), “[...] iba equipado desde hacía tiempo con aparejos de guerra, pues se encontraba al servicio del señor Ogden en el comercio de contrabando entre New York y Santo Domingo”. Para la época era normal y necesario equipar los barcos mercantes con

cañones, mosquetes, municiones, espadas y pólvora para que pudieran defenderse de los corsarios franceses que merodeaban los mares.

De acuerdo con las fuentes citadas, el *Leander* podía desplazar entre 160 y 220 toneladas, y en su cubierta principal tenía entre 16 y 18 cañones de nueve libras.² No se trataba de un barco diseñado para operaciones bélicas, sino para el comercio, un aspecto que sugiere que contaba con una bodega amplia para colocar y movilizar la mercancía.

La suma de los datos citados, junto con otros que no anotamos aquí por razones de espacio, permitió generar una imagen documentada de la embarcación. Como resultado, determinamos que el *Leander* fue una corbeta mercante, probablemente construida a finales del siglo XVIII, con una capacidad aproximada de 200 toneladas, una eslora de entre 26 y 30 m de longitud y manga de entre 7 y 9 m. Tenía dos puentes, cocina, una amplia bodega y unos pequeños camarotes para los oficiales de mayor rango. Su arboladura consistía en tres palos o mástiles de color amarillo, suficientes para hacer de éste una nave veloz. En el puente principal se podían acoplar entre 16 y 20 cañones ligeros, y en la punta de la corbeta había un mascarón de proa con la figura de un guerrero.

El *Leander* era un barco comerciante común y corriente de finales del siglo XVIII y principios del XIX, y entre los de su clase podemos considerarlo como uno mediano, aunque si lo comparamos con los diseñados para la guerra saltaría a la vista que era pequeño y modesto.³

A MANERA DE CONCLUSIÓN: EL LEANDER, UN MUSEO DE HISTORIA

Culminada la investigación, nos percatamos de que hacer una réplica exacta y fiel del barco de Miranda era una tarea casi imposible aun si hubiéramos encontrado los planos. La primera razón, como lo afirmó el historiador naval Gerardo Vivas Pineda (en una entrevista realizada por mí en 2009), se debe a que en siglos pasados, cuando se construían los barcos, se hacían modificaciones a la arquitectura sobre la marcha, las cuales no quedaban registradas. La segunda razón es que fue modificado cuando seguía en manos de Samuel Ogden, su antiguo propietario, y no encontramos registro de todas las reformas. La tercera razón es porque este nuevo *Leander*, construido en el siglo XXI y ubicado fuera del agua, fungiendo como un museo de historia, reúne un conjunto de soluciones estructurales para mejorar la experiencia de los públicos a bordo y facilitar el proceso de aprendizaje en un ambiente que permite experimentar cómo era la vida cotidiana a bordo y las dificultades que tuvo la tripulación para concretar los objetivos que perseguía la expedición libertadora de 1806.

Por último, el trabajo de un equipo multidisciplinario con profesionales de la antropología, la historia, la

educación, la arquitectura y la ingeniería naval, junto con especialistas en arte, museos y museografía, facilitaron la materialización del *Leander* en el Parque Generalísimo Francisco de Miranda, en la ciudad de Caracas, inaugurado el 12 de octubre de 2011. Se trata de un barco de vela construido en madera de teca y algarrobo; mide aproximadamente 33 m de eslora, 8 m de manga, y tiene tres mástiles, un sótano (bodega) y tres niveles (cubiertas).

En el interior se ubican reproducciones didácticas de los objetos descritos por los tripulantes, en especial aquéllos característicos de la expedición, como la imprenta usada para multiplicar proclamas que animaban a la independencia; el banco del sastre, encargado de confeccionar la bandera tricolor y los uniformes militares, y el armero, que junto con sus ayudantes reparaba las pistolas, espadas y sables de la tripulación, los cañones y la cocina, entre otros. ✦

* Estudiante de maestría, Escuela Nacional de Conservación, Restauración y Museografía, INAH



Cubierta inferior **Fotografía** © Arturo Namens Bravo



Reproducción de la bandera tricolor que se confeccionó y enarboló por primera vez a bordo del barco *Leander* y que fue antecedente de las banderas de Ecuador, Colombia y Venezuela **Fotografía** © Arturo Namens Bravo



Mascarón de proa, 2017 **Fotografía** © Arturo Namens Bravo

Notas

¹ El archivo “Colombeia” se puede consultar en línea [<http://www.franciscodemiranda.org/colombeia>].

² Respecto a la variación de la cantidad de cañones que tenía el barco acoplado, la razón puede residir en el día que los testigos lo describieron; es probable que los movieran de posición o que hubiera dos guardados y no todos conocieran su existencia.

³ A finales del siglo XVIII existían barcos de guerra como el *HMS Victory*, de 104 cañones, con un desplazamiento de 3556 toneladas, o el *USS Constitution*, de 44 cañones y 2200 toneladas. *El Leander* era de aproximadamente 18 cañones y 200 toneladas.

Bibliografía

Biggs, J., *Historia del intento de don Francisco de Miranda para efectuar una revolución en Sur América*, Los Teques, Academia Nacional de la Historia/Biblioteca de Autores y Temas Mirandinos, 1996.

Comisión Metropolitana para el Estudio de la Historia Regional (CMEHR) (ed.), *De Ocumare a Segovia: juicio militar a los expedicionarios mirandinos, 1806*, 2 vols., Caracas, Alcaldía Mayor de Caracas, 2006.

Edsall, J., *Memoria de un recluta de la expedición mirandina*, Caracas, Garrido, 1954.

Lloyd, T., *The Trials of William S. Smith and Samuel G. Ogden for Misdemeanours*, Nueva York, I. Riley and Co., 1807, en línea [<http://goo.gl/cJTVv9>], consultado el 9 de enero de 2017.

Mondolfi, E. (ed. y trad.), *Testigos norteamericanos de la expedición de Miranda, John Sherman, Moses Smith, Henry Ingersoll*, San Cristóbal, Monte Ávila/Centro Venezolano Americano, 1992.

Polanco, T., *Miranda, ¿Ulises, don Juan o don Quijote?*, Miranda, Gobernación del Estado Miranda, 2001.

Robertson, W., *La vida de Miranda*, Caracas, Banco Industrial de Venezuela, 1967.

Rumazo, A., *Francisco de Miranda, protólíder de la Independencia americana*, Caracas, Presidencia de la República, 2007.

Sherman, J., *Relación general de la expedición de Miranda*, Los Teques, Apuntes Culturales (Historia), 2007.

Smith, M., *Las aventuras y sufrimientos de Moses Smith*, Puerto Cabello, Corporación ASM, 2006.

Vivas, G., *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Caracas, Fundación Polar, 1998.