

LA HISTORIA OCULTA DEL BARCO NEGRO

Abordaje de la fragata HMS Hermione en Puerto Cabello



La historia del poder vs. el poder de la historia

Nelson Vielma

La historia oculta del Barco Negro
Abordaje de la fragata HMS Hermione en
Puerto Cabello
La historia del poder vs. el poder de la historia

Nelson Vielma

Fundación Editorial Pocaterra
Colección de Ensayo Eugenio Montejo
Valencia, estado Carabobo, Venezuela



La historia oculta del Barco Negro
Abordaje de la fragata HMS Hermione en Puerto Cabello
La historia del poder vs. el poder de la historia

©Nelson Vielma, 2022
Colección de Ensayo Eugenio Montejo

©Fundación Editorial Pocaterra
Secretaría de Cultura del Estado Carabobo

Gobernador del estado Carabobo:
Econ. Rafael Lacava

Primera dama del estado Carabobo:
Dra. Nancy de Lacava

Secretaria de cultura:
MSc. Nathaly Bustamante

Coordinador editorial:
Julio Escorcía

Edición y corrección:
JESV

Diseño y diagramación:
Julio Escorcía

Imágenes
Proporcionadas por el autor

Hecho el depósito de ley
Depósito Legal: CA2023000041
ISBN 978-980-18-3479-3

Contenido

PRÓLOGO	9
INTRODUCCIÓN	13
1. VENEZUELA	22
Aparece la HMS Hermione en la historia venezolana	24
Puerto Cabello	28
La Guaira	32
2. ATAQUE DE CHARLES KNOWLES	36
Los preparativos	38
El ataque de Knowles	39
3. LOS CAPITANES GENERALES	45
Mariscal de campo don Pedro Carbonell Pinto Vigo y Correa	51
Manuel Ramón José Cristóbal Justo Guevara de Vasconcelos	56
Los capitanes generales, en plena guerra de emancipación	59
4. CONSPIRACIÓN DE GUAL, ESPAÑA Y PICORNELL	61
Muerte de José María España	66
5. LA HMS HERMIONE	71
6. ALMIRANTE HYDE PARKER (1739/1807)	75

7. EL CAPITÁN HUGH PIGOTT (1769/1797)	80
Pigott y la Hermione	83
Pigott y la tripulación	87
8. EDWARD JOSEPH HAMILTON (1772/1851)	89
La guerra contra la Francia revolucionaria	91
Ascendiendo al mando	94
9. EL MOTÍN	97
10. LAS AUTORIDADES ESPAÑOLAS	106
La Santa Cecilia española	108
Guevara y Vasconcelos	109
El gran problema con la Isla de La Trinidad	112
11. RECUPERACIÓN DE LA HERMIONE	116
El abordaje del Barco Negro	120
Tergiversación histórica con el caso HMS Hermione	123
La suerte del Barco Negro	127
12. LA RECOMPENSA DE HAMILTON	130
13. SE RECONSTRUYE LA OTRA HERMIONE	134
EPÍLOGO	141
BIBLIOGRAFÍA	145

Dedico esta investigación a mi natal Puerto Cabello,
donde he desgranado muchas lágrimas y muchas
dichas.

Lo dedico a todos sus habitantes, que día a día
consolidan más su identidad.

Y lo dedico a todas aquellas grandes almas que me han
insuflado los estímulos necesarios para la realización de
estas investigaciones.

PRÓLOGO

En la historiografía nacional existe un gran vacío por la inexistencia de trabajos históricos donde se estudie la participación de la provincia en la formación de la nación, impidiéndonos apreciar esa visión de conjunto que es tan necesaria para comprender, de manera global, su estructura.

En este momento bicentenario de la Independencia Americana observamos que es muy común enfocar su estudio como una lucha entre patriotas y realistas, entre los buenos y los malos, olvidándonos que ambos lucharon por sus ideales y actuaron en función de sus principios. Por eso siempre hago énfasis en la importancia de la reunión de fuentes documentales y bibliográficas que sirvan de apoyo y consulta para ver a profundidad los acontecimientos que hicieron de estas tierras nuestra nación.

Dentro de esta línea de investigación, se inscribe este meritorio y singular trabajo del historiador Nelson Vielma que, como él mismo lo define en su introducción,

su finalidad es la difusión de este hecho acaecido en su ciudad natal en el último año del siglo XVIII.

Este ensayo sobre la HMS Hermione, en la historia venezolana, constituye apenas un esbozo que sirve de motivación para futuras investigaciones dedicadas a difundir el aporte de Puerto Cabello a la historia nacional.

Si bien es cierto que la historia porteña cuenta con insignes historiadores, como son los Doctores Asdrúbal González, José Alfredo Sabatino Pizzolante y otros, da gusto ver cómo surge una generación de relevo entre las cuales descolla, sin duda alguna, Nelson Vielma.

Para entender con más precisión el contencioso hispano/británico debemos recordar que los ingleses, estando desprovistos de una autoridad legitimista que los apoyase en conquistar a América, concibieron la esperanza de que su tiempo había llegado y decidieron disputarle aquellas tierras, por la fuerza, a España.

Un punto poco conocido, que toca Vielma en este trabajo, es el de la mal llamada Conspiración Madrileña de San Blas, encabezada por Juan Bautista Picornell [XE “Picornell y Gomila, Juan Bautista (1759-1825)”],

José Lax [XE “Lax, José (c. 1765-?)], Sebastián Andrés [XE “Andrés, Sebastián (c. 1769-?)”] y Manuel Cortés de Campomanes [XE “Rodríguez Campomanes y Pérez Sorriba, Pedro (conde de Campomanes, 1723-1803)”]. Se denomina así por el nombre del santo que corresponde, en el santoral, al 3 de febrero, día en que se supone debía llevarse a cabo.

Después de hacer un breve recuento de la controversia histórico/jurídico/política que existió sobre la libertad de los mares, debo finalizar confesando que experimenté una gratísima emoción cuando el amigo Nelson Vielma me llamó inesperadamente para ofrecerme este significativo trabajo, que viene a esclarecer este importante y poco conocido tema de nuestros anales patrios, por eso, con el mayor agrado, hago propicia la ocasión para testimoniarle mi admiración por su tenacidad y laboriosidad en la misión emprendida, así como mi más sincero deseo para que siga impartiendo sus sabias enseñanzas, a través de su docencia escrita, para beneficio del país y de todos los venezolanos.

Adelante amigo, y sigue la divisa de Andrea Doria:

Altiora Peto, para que puedas cumplir todos tus objetivos.

Dr. David R. Chacón Rodríguez

INTRODUCCIÓN

La intención primigenia de este ensayo es difundir la historia de un hecho extraordinario, acaecido en el último año del siglo XVIII en Venezuela, específicamente en Puerto Cabello, mi tierra natal a quien dedico esta obra.

Sin embargo, a la par de esta intención, es obligatoria la necesaria aclaratoria de los hechos verdaderamente ocurridos, ya que fueron tergiversados desde su génesis.

Por lo que este ensayo busca dos objetivos paralelos, como lo son: difundir y refutar las inexactitudes en la historia de lo ocurrido en la noche del 24 al 25 de octubre de 1799, en Puerto Cabello, cuando el HMS Hermione —His/Her Majesty's Ship [Buque de Su Majestad]—, una fragata de la Real Marina Británica, fue abordada en el muelle del Castillo San Felipe.

Para ello debemos familiarizarnos un poco con la época y los personajes de cuando ocurrieron los hechos.

Eran los periodos de las grandes delimitaciones geopolíticas, que obligaban a la España imperial a fortalecer

su flota para así poder administrar las grandes extensiones de territorios que se encontraron en la última década del siglo XV, una de las más favorables en la historia española.

Fue la época en que erradicaron a los moros y controlaron prácticamente un mundo entero. Los españoles, en 1492, con el encuentro de los territorios al otro lado del Atlántico, se convirtieron de la noche a la mañana en el más poderoso imperio del mundo.

La tarea que obligadamente debieron poner en marcha para conseguir la forma de gerenciar esos vastos territorios debió ser extremadamente planificada, debatida y ejecutada por las mentes más brillantes del reino.

Era tan importante y extremadamente valioso para España lo que se les había presentado con la aparición de las nuevas tierras ultramarinas que, hasta para determinarle el nombre, debieron realizar grandes controversias.

No debió ser fácil colocarle el epónimo de un italiano al más preciado tesoro español, rompiendo así su inquebrantable costumbre de llamar siempre a sus posesiones con los nombres de sus reyes y sus santos. Igualmente,

la delimitación del territorio debió ser una tarea muy comercializada.

Los españoles siempre tuvieron como norte las riquezas que generaban estos vastos territorios, algunas de tanta importancia que ameritaron la creación de virreinos con sus cortesanos funcionarios dependientes de la corona española, el resto de los territorios fueron provincias que dependían de las Capitanías Generales.

Los territorios escogidos para virreinos fueron México Santa Fe de Bogotá y Perú, ya que, a diferencia de Venezuela, ellos tenían tierras muy ricas en oro y plata y las que conformaban a Venezuela no eran demasiado importantes desde el punto de vista económico para la España imperial.

El territorio venezolano dependió primero de Santo Domingo y luego de Santa Fe de Bogotá, esta última fue posteriormente un virreinato.

Venezuela mantenía una agricultura importante, pero España tenía un serio problema, ya que su producción agrícola era vendida ilegalmente a los ingleses, franceses y holandeses y, a pesar de que España había prohibido

a sus colonias comercializar con otra nación, esta orden era desobedecida.

Sin embargo, prácticamente desde los inicios del coloniaje, estas naciones comenzaron a retar a España plantificando e intentando el despojo de territorio con el asalto y el saqueo de navíos y poblados españoles, así como la práctica del contrabando.

En el siglo XVI, los barcos españoles que traían vino, aceite, telas y esclavos a Venezuela eran asaltados por piratas y corsarios, principalmente ingleses y franceses.

Estos ataques eran apoyados gubernamentalmente por Inglaterra, Holanda y Francia por la necesidad que tenían estas potencias de desarrollar el comercio con la Hispanoamérica.

Una prueba de que estos reinos tenían el saqueo, el contrabando y el pillaje como política de estado la encontramos en los más famosos corsarios del Caribe, como lo fueron Walter Raleigh, Francis Drake Jean de Bon Temps y John Hawkins, quienes eran apoyados por la Reina Isabel de Inglaterra, y algunos hasta fueron distinguidos con el título nobiliario de “sir” [Caballero].

Otro pirata bastante nefasto y avalado por su gobierno fue el francés Nicolás Valier, quien después de haber incendiado a Margarita y Cumaná llegó a Coro desolándola, ya que todos sus habitantes huyeron a su llegada.

Ahora, para España, la despreciada Venezuela comenzaba a tener importancia.

Si México, Perú y Santa Fe de Bogotá eran importantes por sus riquezas de oro y plata, Venezuela era importante por su excelente ubicación geoestratégica, ansiada por los reinos enemigos de España.

Y para complementar esa importancia, el cacao comienza a ser la delicia de las reales cortes europeas, principalmente la de Francia, cuyos reyes prácticamente eran adictos a este fruto.

Desde principios del siglo XVIII, el cacao será el producto de exportación más importante de Venezuela, para cultivarlo vinieron muchos inmigrantes de España, y en particular de las Islas Canarias.

Más tarde, ante la necesidad de aumentar mano de obra para cultivar el cacao, trajeron a africanos esclavizados,

por lo que era necesario una flota bien dotada que no tenía la marina española.

Esta es la situación más favorable que podían tener las potencias enemigas, las cuales aspiraban también comercializar con las colonias ultramarinas y lógicamente asignaron grandes cantidades de embarcaciones con este fin a espaldas de la desprotegida España.

Los barcos que traían a los africanos esclavizados cargaban de regreso el Cacao para llevar a México.

Esto, como lo describimos anteriormente, era considerado por España, de acuerdo a sus leyes de conquistas, ilegal y llevó a la corona española a buscar el apoyo de la Real Compañía Guipuzcoana para que controlase esta situación ya insostenible.

Para el 25 de septiembre 1728 ya estaban fundando la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas por Real Cédula de Felipe V, la cual asumiría la responsabilidad de abastecer toda la provincia de Caracas y de perseguir al contrabando.

A cambio de eso, tenía la franquicia comercial, es decir, que nadie fuera de ellos podía comercializar los

productos de Venezuela.

Como sucede siempre con los monopolios, pagaban a los agricultores mucho menos que los contrabandistas y cobraban más por los productos que traían.

La Real Compañía Guipuzcoana obtuvo un rotundo éxito, el comercio del cacao obtuvo un desarrollo excelente.

Caracas adquirió tanta importancia que centralizó toda la economía venezolana a su entorno haciendo que el rey Carlos III, el 8 de diciembre de 1776, creara la Intendencia del Ejército y la Real Hacienda y, el 8 de septiembre de 1777, creara la Capitanía General de Venezuela con todas sus prerrogativas .

El 6 de julio de 1786 fue creada la Real Audiencia de Venezuela como máximo tribunal, donde la Real Cédula de erección establece sus límites y las obligaciones de los funcionarios de la siguiente manera:

Ha resuelto Su Magestad con vista de todo, que continúe la Provincia de Maracaibo unida como lo está a la Capitanía General é Intendencia de Caracas, observándose lo dispuesto por Real Cédula de 15 de febrero de este año

sobre la agregación de la Ciudad de Trujillo y su jurisdicción al Gobierno de Maracaibo; y creación de la Provincia de Barinas en Comandancia separada, con calidad de por ahora. Y para evitar los perjuicios que se originan á los habitantes de dichas Provincias de Maracaibo, la de Cumaná, Guayana, Margarita é Isla de Trinidad, comprendidas en la misma Capitanía General de recurrir por apelación de su negocios á la Audiencia pretorial de Santo Domingo, ha resuelto el Rey crear otra en Caracas, compuesta por ahora por un Decano Regente, tres Oidores y un Fiscal; dejando igual número de Ministros, en la de Santo Domingo, y ciñendo su distrito á la parte española de aquella Isla, la de Cuba y Puerto Rico; á cuyo fin nombra Su Magestad desde luego los Ministros que han de servir en una y otra.

Lógicamente el éxito de los vascos, afectaba a toda una red ya establecida de naciones depredadoras y hacendados cómplices, lo que los obligó a cambiar a una táctica más agresiva.

Estas potencias no cederían fácilmente al comercio que ya tenían establecido con las colonias españolas de

ultramar y mucho menos a sus pretensiones de adquirir parte de estos territorios americanos.

Por lo que comenzaron a establecer en el Caribe escuadras navales permanentes que hostigaran las costas venezolanas e incluso llegaron a atacar frontalmente estas posesiones españolas, como sucedió en 1743 con el ataque de la escuadra del almirante Charles Knowles a La Guaira y a Puerto Cabello.

Sin embargo, quien este ensayo escribe, lo centrará en un hecho específico ocurrido en Puerto Cabello, y que no ha sido reflejado plenamente en nuestra historia, con el fin de profundizar la verdad sobre una acción bélica ocurrida con un barco que pasó a la historiografía naval británica con el trágico seudónimo de “el Barco Negro”.

1

VENEZUELA

Una vez asumido exitosamente el control del comercio y de las costas venezolanas por la Compañía Guipuzcoana, la situación se tornó verdaderamente apremiante tanto para los hacendados como para las potencias extranjeras que ya estaban acostumbradas a surtirse de los productos hispanoamericanos.

Ahora, ante la superioridad de los navíos vascos con relación a los corsarios diseminados en el Caribe, Inglaterra envía escuadras completas para demostrarles que ellos no renunciaban a estas tierras. Posición comprensible, si tomamos en cuenta que acababan de perder sus colonias americanas.

Esta política exterior inglesa contra España era tan evidente que, en 1743, envió al almirante Charles Knowles con toda una escuadra a tomar el territorio venezolano por la fuerza; otro suceso con la marina británica acaecerá 56 años más tarde en una tranquila

noche de octubre de 1799 y a él le dedicaré este ensayo.

Este extraordinario evento fue poco conocido, quizás por lo vergonzoso para España, en un momento tan conflictivo donde su supremacía sobre América estaba seriamente comprometida y su situación interna bastante delicada con un recién abortado golpe de estado que se denominó Conjura de San Blas.

Para complementar la situación, en el Castillo San Carlos de La Guaira estaban los principales cabecillas de esa conspiración, los cuales, para mayor seguridad, en 1796 serían trasladados al Castillo San Felipe de Puerto Cabello; sin embargo, dos fragatas inglesas, la HMS Surprise y la HMS Hermione, tenían bloqueada la navegación entre La Guaira y Puerto Cabello.

Aparece la HMS Hermione en la historia venezolana

Como referí anteriormente, dos fragatas inglesas tenían bloqueada a La Guaira, impidiendo el traslado de los prisioneros españoles hacia el Castillo San Felipe en Puerto Cabello. Una de estas fragatas será la protagonista principal de este ensayo, la HMS Hermione con doscientos tripulantes al mando del Capitán Hugh Pigott.

Por alguna razón, cuando estas fragatas levantaron el sitio se separaron en altamar, en esta distancia se produjo en el HMS Hermione un motín que le costará la vida a su capitán junto a otros oficiales y la entrega de la fragata a los españoles por parte de los amotinados.

El caso fue que, estando dicha fragata en manos españolas, específicamente en el muelle del Castillo San Felipe de Puerto Cabello, un capitán inglés, acompañado de varias lanchas, capturó y se llevó a la HMS Hermione con más de doscientos prisioneros españoles a bordo.

En esta situación de guerra fría, donde España no llevaba la iniciativa, la noticia del incidente de Puerto

Cabello, su máxima plaza defensiva, generaría un efecto anímico lamentable para ellos y afortunado para su gran cantidad de enemigos.

España no podía permitir la propagación de lo vergonzosamente sucedido con los ingleses en Puerto Cabello, sus fortalezas insignias habían sido mancilladas después de jactarse de gloria cuando, aun sin terminar su construcción, habían rechazado a un almirante y toda una escuadra de la Royal Navy con sus bombardeos y escaramuzas durante veinte días. En esa ocasión, los ingleses fueron obligados a reconocer la inexpugnabilidad de los sistemas defensivos que estaban construyendo los vascos en Puerto Cabello.

Es de suponer que a España no le convendría la noticia después de 56 años de haber humillado a la Royal Navy a través de la persona de uno de sus más afamados almirantes (el comodoro Charles Knowles) con una escuadra de veinte embarcaciones.

Los españoles no podían divulgar que unos marinos ingleses, sobre unas lanchas, atacaron una fragata con cuatrocientos hombres a bordo y lo hicieron, precisa-

mente, en el muelle del pertrechado castillo de Puerto Cabello.

Fue una trágica sorpresa para la guarnición del Castillo San Felipe y para los vecinos de Puerto Cabello cuando, absortos, vieron a los ingleses llevándose la fragata y con ella más de doscientos treinta prisioneros, entre ellos noventa y siete heridos, además de ciento diecinueve cadáveres que lanzaron por la borda.

España, avergonzada, ordenó el silencio absoluto de los sucesos ocurridos en Puerto Cabello la noche del 24 de octubre de 1799.

Deduzco que fue un hecho notorio y espectacularmente extraordinario para los vecinos presenciar un combate que se escenificó en la cubierta de la fragata y que presenciaron durante dos horas, como testigos de primer orden, desde el lado de la ciudadela. Esto alimenta mi tesis del “silencio infligido gubernamentalmente”, por lo que muy pocas personas conocían esta historia.

Este hecho fue descubierto de modo casual, mientras investigaba la relación de nuestro universal Francisco de Miranda y sus correspondencias con oficiales de La Real

Marina Británica, me topé con cierto capitán inglés protagonista de este incidente ocurrido en Puerto Cabello en 1799.

Despertada mi curiosidad y escudriñando nuestra historia patria, solo conseguí una referencia escrita por nuestro insigne Arístides Rojas, cuando menciona este tema muy fugazmente en un libro llamado *Leyendas históricas de Venezuela*, pero el mismo nombre del libro lo etiqueta de leyenda, como indicativo de que no tenía muchas referencias oficiales de lo sucedido con la marina británica.

Las referencias al respecto son muy pocas, se encuentran en un libro publicado por Fray Juan Antonio Navarrete, llamado *Arca de letras y teatro universal*, donde escribe lo siguiente:

...por el mes de octubre de 1797, se presentó en el puerto de La Guaira una fragata de guerra inglesa, acogíendose a las banderas españolas y sacudiendo el yugo de la misma nación inglesa, por su mal trato, y pidiendo estar bajo el servicio de España, sobre unos doscientos hombres.

Este hecho también es consignado en las actas del

Ayuntamiento de Caracas, pero solo hacen referencias al ganado y otros insumos que, para la alimentación, enviaban a los tripulantes de la fragata inglesa en La Guaira.

Donde sí vamos a conseguir referencias en los archivos ingleses, allí está muy bien documentada y publicada lo que consideran una gran hazaña. Conseguí casi una veintena de archivos y libros mencionando el tema, señal de que esta noticia era para los británicos bandera política.

Complementada la historia, la compartiré con ustedes, pero no sin antes conocer las situaciones previas y las peculiaridades de los interesantes protagonistas de este acontecimiento.

Puerto Cabello

Cuando, en 1726, Diego Portales le hizo la propuesta al rey de España de edificar una fortaleza en Puerto Cabello, las razones fundamentales que esgrimía para ello eran las constantes incursiones que sobre estas tierras marinas hacían las naves extranjeras para contrabandear

y no pocas veces para saquear, lo que, según España, solo a ella le pertenecía.

La mayoría de los visitantes indeseables eran holandeses, motivado a la protección de la cadena de islas bajo su preponderancia.

Las naves extranjeras permanecían ancladas en bahía con total impunidad, algunas hasta por seis meses, haciendo negocios con los hacendados del centro/norte venezolano.

Negociaban el cacao, el maíz y otros productos que la España consideraba suyos de acuerdo a las leyes de conquista.

Lógicamente que, por el tiempo que pasaban instalados en esta bahía los marineros extranjeros, es de suponer que en estas costas existía una amalgama de rancherías que contemplaban cantinas para la venta y consumo de licor, así como posadas donde se hospedarían prostitutas que satisfacían las necesidades de los hombres de mar.

Pero sería injusto darle la exclusividad a la nación holandesa de las constantes e ilegales excursiones comer-

ciales a las colonias españolas de ultramar, como quedó demostrado años más tarde con la presencia inglesa.

Puerto Cabello, desde mediados del siglo XVI y hasta el fin del período colonial, sufrió continuos ataques por parte de piratas, filibusteros, corsarios y armadas de potencias enemigas de España.

Entre los principales ataques están los de Christopher Myngs en 1659, el de John Hawkins en 1565 y el sufrido a manos de una escuadra francesa en 1595.

El caso fue que, por este motivo, evidentemente preocupante para la Compañía Vasca, que tenía el monopolio del comercio venezolano por orden gubernamental, fue que comenzaron las construcciones aduaneras y militares que originarían paralelamente la creación de la población porteña.

Para 1732 comenzaron los trabajos de construcción de una factoría y una fortificación, que sería la primera de una serie de fortalezas y murallas que se harían en el puerto de Alonso Cabello, el tenedor de bienes de difuntos que le dio su nombre a la ciudadela inexpugnable que luego se transformó en ciudad.

Estas trascendentes construcciones militares, las más importantes de toda la zona, fueron creadas simultáneamente con el poblado, que tomará el nombre de Puerto Cabello en honor a aquel hombre que suministraba carne y pescado seco, agua y otras vituallas a la variada gama de navegantes que constantemente utilizaban el Golfo Triste como su centro de operaciones para el contrabando.

Todo esto concluye que Puerto Cabello nunca fue planificada ni fundada como ciudad, fue producto de la instalación de la Factoría de la Compañía Guipuzcoana, que necesitaba una estructura orgánica que la sostuviera.

La gran empresa que estaba instalando la compañía vasca necesitaría de hospital, de panadería, de almacenes, de talleres de herrería, de carpintería y de alojamientos para la gran cantidad de personas que vendrían a dar vida a esta empresa expoliadora y controladora de riquezas.

Los vecinos de Puerto Cabello serán testigos de muchas acciones bélicas, como también fueron testigos de otro hecho de armas suscitado en la entrada de dicho

puerto, justo en los muelles del castillo, nuevamente por la Real Marina Inglesa.

La Guaira

En 1776, la isla española de La Trinidad fue tomada por los ingleses, sirviendo de foco conspirativo a una emancipación política que fraguaban Manuel Gual y José María España contra el gobierno español en Venezuela.

Precisamente para esa época, España tenía en Venezuela a varios españoles que habían participado en una conspiración antigubernamental en España, el pasado año de 1795, denominada Conjura de San Blas.

Estos españoles, que estaban acusados de haber participado en la rebelión, fueron trasladados al Castillo San Carlos de La Guaira, entre ellos figuraban Manuel Cortés Campomanes, Juan Bautista Piconell y Sebastián Andrés, entre otros.

A finales del mes de mayo y principios de junio de 1797, las autoridades españolas querían trasladar a dos de estos prisioneros al Castillo San Felipe de Puerto Cabello, pero les era imposible hacerlo porque había dos

fragatas inglesas que tenían bloqueado el paso entre el castillo San Carlos y el castillo San Felipe impidiendo el traslado de estas dos personas, pero este bloqueo, que duró varios días, no solo impidió el traslado, sino que también contribuyó directamente con a la fuga de estos prisioneros.

Una vez retiradas las fragatas de las costas venezolanas, las autoridades españolas se dispusieron a trasladar a los prisioneros españoles. Pero esa misma noche un grupo comando, con la ayuda de un sargento español de nombre José Rusiñoll y los cabos de prisiones José Serrano y Narciso del Valle, el miliciano Lorenzo Acosta, los soldados Juan Moreno y José Manuel del Pino, con el comerciante Juan Javier Arrambide, liberan a los detenidos, comenzando de esta manera la llamada Conspiración de Manuel Gual y José María España.

Las dos fragatas que bloqueaban al puerto de La Guaira eran comandadas por los capitanes Edward Hamilton y Hugh Pigott, pero una de ellas, la fragata HMS Hermione, sería en poco tiempo escenario de una verdadera y cruenta carnicería que daría pie a que fuese

recordada en la historia naval británica como el Barco Negro, esta historia la relataré más adelante.

Los habitantes de La Guaira, extrañados, observaron la llegada de una fragata inglesa a su puerto el 27 de septiembre de 1796, esta nave había sido escenario de un motín en altamar y ahora, seis días después, era entregada a las autoridades españolas del puerto representada por el brigadier Mateo Pérez, la tripulación inglesa dio como versión que se habían amotinado por la tiranía de su capitán Hugh Pigott y que querían servir bajo las órdenes de España como leales súbditos.



La fragata HMS Hermione, con bandera española y con el nombre de Santa Cecilia, es trasladada a Puerto Cabello en 1799

2

ATAQUE DE CHARLES KNOWLES

I

Incluyo la narración de este ataque inglés, ocurrido cincuenta y seis años antes de los hechos que relataré, para recordar el estado de las relaciones bilaterales entre Inglaterra y España a fin de darles una idea de los estados anímicos de estas potencias enfrentadas.

La noche del 2 de enero de 1743 los habitantes de la ciudadela en construcción de Puerto Cabello no pudieron cerrar los ojos, ya que estaban llegando noticias cada vez más alarmantes del ataque que estaba sufriendo La Guaira de una flota considerable de barcos ingleses al mando del almirante Charles D. Knowles.

Este inglés comandaba una escuadra compuesta de diez navíos de cuarenta a setenta cañones cada uno, entre los que se contaban cuatro fragatas y una goleta, una bombardarda, un paquebot y doce balandras, todas

abriendo fuego sobre La Guaira.

Puerto Cabello apenas tenía una década de existencia y ya debía prepararse para su primer bautismo de fuego. No obstante, haciendo honor a la verdad, este puerto no fue creado con los métodos convencionales de urbe española, donde se elegía un lugar, se clavaba un madero y ese era el centro de la ciudad desde donde se dibujaba un cuadrilátero y se expandía la misma.

Pero este no es el caso de este puerto, ya que nació como una fortaleza de primera línea, en uno de los sitios más candentes en la lucha que tenía España contra las potencias navales europeas que, a través de piratas, corsarios, bucaneros y la complicidad de la clase pudiente venezolana, contrabandeaban la mayor parte de la producción agrícola, especialmente el cacao, que España reclamaba como propia de acuerdo a las leyes de conquista o más claramente a través del pillaje y saqueo de nuestros bienes y nuestras vidas.

Puerto Cabello era la zona más álgida en la irrupción de buques extranjeros, los cuales duraban semanas y en, algunos casos, meses anclados en la bahía del Golfo

Triste, comerciando y compartiendo con los hacendados venezolanos.

Por ello, lo que se planifica para la creación de Puerto Cabello es una ciudad amurallada o ciudadela, rodeada por una serie de más de catorce fortalezas donde estaría una Factoría de la Compañía Guipuzcoana que controlará esta irregular situación.

Si seguimos la historia oficial, para el momento del ataque de Knowles, los que habitaban Puerto Cabello eran los trabajadores y soldados que trajeron los vascos diez años atrás. Claro está, trajeron todo un aparataje orgánico y económico de primer orden que contemplaba ingenieros militares, carpinteros, albañiles, panaderos, hospitales, médicos, mercado de víveres y presidiarios porque, a diferencia de lo que la mayoría cree, no hubo esclavos en las construcciones más blindadas de la colonia, ya que estos pertenecían a los hacendados.

Los preparativos

La Guaira rechazó ferozmente el ataque ocasionando destrozos en la escuadra inglesa, a las playas de Morón

llegaron fragmentos de tablones, botes y mástiles de la flota rechazada.

El almirante inglés se dirigió a Curazao para reparar sus naves y reclutar doscientos hombres para recomenzar el ataque a las costas de Venezuela.

El gobernador José Gabriel de Zuloaga ordenó los preparativos para la defensa y designó para esta tarea a Juan Gañango y Lascaris, uno de los constructores del castillo y de la ciudadela porteña, conjuntamente con los oficiales Manuel de Agreda, José de Azcarate, Juan de Ferrer, Martín de Sansinea, Lorenzo Rosel, Pedro Gurucha, Jerónimo Martituvaris, José de Ugalde, José de Gorcochea, Antonio Eborá y José de Iturriaga.

El ataque de Knowles

El 26 de abril de 1743, en la madrugada, un centinela español apostado en el sector conocido como Punta Brava, al norte del castillo, divisó la gran flota que se avecinaba amenazante y activó la defensa.

Desde las dos y hasta las cuatro de la tarde estuvieron anclando los buques ingleses desde la Punta Brava hasta

el antiguo puerto de La Borburata, ubicado en la entrada de la actual Base Naval porteña, donde ahora se encuentran instalados unos tanques de combustibles.

Alrededor de las cinco y hasta las seis y media de la tarde comenzaron los disparos hacia el castillo y a dos fragatas de la Compañía Guipuzcoana ancladas en sus inmediaciones.

Al amanecer del día siguiente se reanudó el ataque sobre el castillo hasta la media noche, disparando noventa y cuatro bombas, destrozando un cañón y matando a tres hombres.

Como a las diez de la mañana se acercaron dos fragatas de cincuenta y sesenta cañones a las baterías de Punta Brava y San José, a las dos se le sumo otro navío de sesenta cañones.

A las once de la noche ya habían desembarcado mil ciento cincuenta hombres en el paraje llamado La Carraca Vieja, al este de Punta Brava, con la intención de apoderarse de la Batería Punta Brava, pero una vez descubiertos fueron repelidos, dejando en este intento dos muertos, dos heridos y cinco prisioneros, además

de cuarenta fusiles, veintiséis bayonetas, siete pistolas y dos hachas.

El 28 de abril en la tarde y hasta la noche reanudaron el ataque, esta vez desde la Caldera, la Carraca Vieja e Isla de Ratones. El día 29 desembarcan un oficial y cuarenta hombres. El 30 de abril una de las bombas que cayó en el Castillo San Felipe mató a dos hombres e hirió en la cabeza a Gañango y Lascaris.

El 2 de mayo, a las doce y media del mediodía, entra el gobernador José Gabriel de Zuloaga al puerto para hacer un reconocimiento de las tropas y las fortificaciones e inmediatamente se embarca a bordo de la fragata Nuestra Señora de Coro para así reconocer los daños ocasionados por el ataque, divisando la construcción de un parapeto de piedra al este de la Batería de Punta Brava y la tala de manglares con la intención de preparar una batería para el ataque.

Al mediodía del 6 de mayo los ingleses envían una lancha con bandera blanca para canjear siete prisioneros españoles tomados de un corsario en La Habana.

El día 10 el gobernador le envió cinco prisioneros, dos

apresados el día del desembarco y tres de una balandra apresada en Los Roques por el Capitán de Fragata José de Iturriaga, conjuntamente con verduras y terneras.

Hubo divergencias en los acuerdos de la toma de agua, ordenando el gobernador Zuloaga al capitán Manuel Agreda, con quinientos hombres milicianos de la población, proteger la desembocadura del río Borburata. El día 12 de mayo se dispararon los últimos cañonazos sobre el castillo y comenzaron a alejarse las primeras embarcaciones.

Desde el 26 de abril y hasta el 13 de mayo, en que la nave capitana se aleja, fue un constante bombardeo, desembarco, canje de prisioneros y hasta permiso a los ingleses para la toma de agua en la desembocadura del río Borburata.

Durante veinte días continuos Puerto Cabello sufrió el ataque de Charles Knowles, el 14 de mayo se retira la escuadra, durante este ataque los ingleses dispararon un aproximado de novecientas bombas, de las cuales impactaron cuarenta en el castillo, aunque el daño en las murallas, cuarteles y baterías del castillo no fue propor-

cional al inclemente ataque.

El ataque inglés dejó treinta muertos, entre los que se cuenta el Condestable del castillo y sesenta heridos.

Tal asedio, demuestra la nueva política militar de Inglaterra hacia las posesiones ultramarinas de España.

Fue la primera acción de armas sobre el Castillo San Felipe hasta que, 56 años después, la fragata inglesa HMS Surprise, capitaneada por el Capitán Edward Joseph Hamilton, apareció en la medianoche del 24 de octubre de 1799 y, a sangre y fuego, Hamilton recuperó la fragata HMS Hermione, que estaba anclada en el muelle del Castillo San Felipe, protagonizando durante dos horas un combate en su cubierta ante la mirada absorta de los habitantes de Puerto Cabello, quienes estaban observando el combate desde el muelle y desde los balcones de sus casas.



Almirante Charle Knowles, atacó a la Guaira y a Puerto Cabello en 1743

3

LOS CAPITANES GENERALES

Estos personajes fueron el máximo poder político y militar del territorio venezolano, eran unos funcionarios que ostentaban el mando y la organización del ejército y la jurisdicción sobre los que de él formaban parte.

De hecho, a la zona territorial donde el capitán general ejercía sus competencias se le denominó Capitanía General.

En algunas posesiones coloniales españolas, como Venezuela, identificadas por ser zonas de importancia estratégica. Además de ser el muro de contención en la luchas contra las potencias extranjeras, contra la piratería, así como en la lucha contra las tribus indígenas de dificultoso sometimiento, el cargo de capitán general, y sus funciones, poseyó más relevancia que las propias del oficio de presidente o simple gobernador.

Durante el siglo XVI era un cargo inexistente o un apéndice administrativo del Virrey. Para describir la

visión que se tenía en el siglo XVI de las Capitanías Generales, basta con la opinión de Alfonso García Gallo, quien afirma que “estando pacificada la respectiva zona, y no existiendo tropas permanentes en éste, la Capitanía General en Indias, durante el siglo XVI y hasta mediados del XVII, era más bien un cargo secundario, por lo que no se mencionaba al describir las autoridades del territorio”.

Sin embargo, en el siglo XVIII, la preocupación militar pasó a un primer plano, valorando en su justa medida el oficio de capitán general, adquiriendo, fundamentalmente, la representación política, situándose por encima de los otros cargos de la administración de justicia, de gobierno y de hacienda, no obstante, sin pérdida de su implícito y tradicional carácter militar.

Alfonso García Gallo asumió que la creación, el 8 de septiembre de 1777, de este cargo en Venezuela por Real Cédula, no solo poseía un contenido militar, sino también político, el capitán general no estaba solamente por encima de los restantes gobernadores en lo militar, sino que ostentaba la superioridad jurídica-gu-

bernamental, sobre las demás provincias, en este caso: Trinidad, Cumaná, Margarita, Guayana y Maracaibo.

La Real Cédula que creó la Capitanía General buscaba, principalmente, la dependencia de las otras provincias en lo político-militar anexando sus territorios a esta; Venezuela, con mayor cantidad de territorios, sería una respetable Capitanía General, como lo indica la Real Cédula en cuestión, la cual muestro a continuación:

Por cuanto teniendo presente lo que me han representado el actual virrey, gobernador y capitán general del nuevo Reino de Granada, y los Gobernadores de las Provincias de Guayana y Maracaibo acerca de los inconvenientes que produce el que las indicadas Provincias, tanto como las de Cumaná y las islas de Margarita y Trinidad, sigan unidas como al presente lo están al Virreinato, y Capitanía General del indicado Nuevo Reino de Granada, por la distancia en que se hallan de su capital Santa Fe, siguiéndose por consecuencia el retardo en las providencias con graves perjuicios de mi Real Servicio. Por tanto, para evitar estos y los mayores males que se ocasionarían en el caso de una invasión; he tenido a bien resolver la absoluta separación

de las mencionadas Provincias de Cumaná, Guayana y Maracaibo, e islas de Trinidad y Margarita del Virreinato y la Capitanía General del Nuevo Reino de Granada y agregarlas en lo gubernativo y militar a la Capitanía General de Venezuela, del mismo modo que lo están, por lo respectivo al manejo de mi Real Hacienda, a la nueva Intendencia erigida en dicha Provincia, y ciudad de Caracas, su capital. Así mismo he resuelto separar en lo jurídico de la Audiencia de Santa Fe, y agregar a la primitiva de Santo Domingo, las dos expresadas Provincias de Maracaibo y Guayana, como lo está la de Cumaná y las islas de Margarita y Trinidad para que, hallándose estos territorios bajo una misma Audiencia, un capitán general y un intendente inmediatos, sean mejor regidos, y gobernados con mayor utilidad de mi Real Servicio. Y en su consecuencia mando al Virrey, y Audiencia de Santa Fe, se hayan por inhibidos y se abstengan del conocimiento de los respectivos asuntos que les tocaba antes de la separación que va insinuada, y a los Gobernadores de las Provincias de Cumaná, Guayana y Maracaibo, e Islas de Margarita y Trinidad,

que obedezcan, como a su capitán general, al que hoy es y en adelante lo fuere de la Provincia de Venezuela, y cumplan las órdenes que en asuntos de mi Real Servicio les comunicare en todo lo gubernativo y militar; y que así mismo den cumplimiento los Gobernadores de las Provincias de Maracaibo, y Guayana a las Provisiones que en lo sucesivo despachare mi Real Audiencia de Santo Domingo, admitiendo para ante ella las apelaciones que se interpusieren según y en la forma que lo han hecho, o debido hacer para ante la de Santa Fe, que así es mi voluntad. Dada en San Ildefonso a ocho de septiembre de mil setecientos setenta y siete - Yo el Rey.

Como vemos, estas Capitanías Generales en las colonias americanas, eran exclusivamente instituciones militares de máximo rango y no instituciones de gobierno civil, pero tienen una confusión originada a partir de los mapas y cartas náuticas de las potencias extranjeras del siglo XVIII.

Los españoles prefirieron rotular a estos territorios que componen Venezuela con la denominación de Capitanía General, en vez de Gobernación, porque lo

que le interesaba era enfatizar a las potencias extranjeras, principalmente y en este orden a Inglaterra, Francia y Holanda, que tenían la existencia de un importante contingente militar en dichos territorios dirigidos por un capitán general y no por un gobernador civil.

En este sentido, desde que la Real Cédula del 8 de septiembre de 1777 convirtió los territorios de Venezuela en Capitanía General hasta el 19 de abril de 1810, en que fue depuesto el último, Venezuela tuvo en la colonia a nueve capitanes generales.

Luego vendrán doce hombres que ocuparán este cargo en pleno periodo de guerra de independencia, terminando finalmente el Brigadier Sebastián de la Calzada, quien capituló en Puerto Cabello a nombre de España el 10 de noviembre de 1823.

El primero de los predestinados a este cargo fue Luis de Unzaga y Amegaza, quien asumió esa responsabilidad durante cinco años, hasta el 10 de diciembre de 1782.

El segundo capitán general fue Pedro Nava, quien solo duró catorce días en el mando, por la llegada de su

sustituto en la noche buena de ese mismo año, Manuel González de Aguilar Torres de Navarra, que asume el 24 de diciembre de 1786 y estará un poco más de tres años, hasta el 14 de febrero de 1786. El tercero fue Juan de Guillelmi y Andrada Vanderwilde, quien estará seis años hasta 1792, cuando es sustituido por el mariscal de campo don Pedro Carbonell Pinto Vigo y Correa, a raíz de un incidente con el Tribunal de la Audiencia.

Mariscal de campo don Pedro Carbonell Pinto Vigo y Correa

El cuarto capitán general de Venezuela fue el mariscal de campo don Pedro Carbonell. Este será uno de los protagonistas de la historia que a continuación narraré.

Nuestro personaje, según un documento que se encuentra en el Archivo de Indias, en la sección de la Real Audiencia de Caracas, legajo trescientos veintinueve y con fecha 4 de mayo de 1792, reemplazó a Carbonell, quien era gobernador de la provincia de Cumaná, donde tuvo un enfrentamiento con los mantuanos al oponerse al matrimonio de su hija con uno de los Sucre, parientes

del futuro Mariscal de la independencia, a quien incluso agredió, opuesto a las relaciones de su hija Antonia Manuela con el penúltimo de los Sucre y García de Urbaneja, con lo cual causó un pleito entre españoles peninsulares y blancos criollos.

Sustituyó a Juan de Guillelmi y Andrada Vanderwilde en el cargo de capitán general de Venezuela, quien fue destituido a raíz de protagonizar una disputa con el Tribunal de la Audiencia.

Juan de Guillelmi denunció la parcialidad de los magistrados del Tribunal de la Audiencia, especialmente la del regente Antonio López Quintana, a favor del intendente Antonio Fernández de León.

En el tiempo que le correspondió asumir la responsabilidad de ser el jefe civil y militar en La Capitanía General de Venezuela, este mariscal de campo protagonizó muchos eventos trascendentales.

Pedro Carbonell, reubicado en Caracas, también tuvo serios pleitos con los blancos criollos y le tocó enfrentar el alzamiento de los negros y mestizos corianos encabezados por José Leonardo Chirinos en mayo de 1795.

Ese mismo año, nuestro capitán general también organizó el servicio de correos, lo cual constituyó el punto de partida de la organización postal en nuestro país.

En 1796, Carbonell es quien descalabra la célebre conspiración de Gual y España, la primera organizada plenamente para la toma del poder político, hasta estaba diseñado el pabellón que sustituiría a la bandera de España.

A La Guaira llevaron prisioneros a los rebeldes republicanos Juan Bautista Picornell, Manuel Cortés Campomanes, Sebastián Andrés y José Lax, que venían de protagonizar en España, la denominada Conjura de San Blas en el año de 1795.

La presencia en La Guaira de los rebeldes republicanos alentó a los futuros revolucionarios en su idea de crear una república independiente en lo que entonces era la América española.

Juan Bautista Picornell era un mallorquín nacido en 1759, que antes de su quiebra moral parecía emparentado con Simón Rodríguez en cuanto a ideas originales en materia de educación y pedagogía y con

Francisco de Miranda por su espíritu aventurero, masón y revolucionario.

Al frente de un grupo de intelectuales españoles trató de hacer una revolución, al estilo de la francesa, en su país (la Conspiración de San Blas) en 1796.

El intento fracasó por una delación, y Picornell y sus compañeros fueron juzgados y condenados.

El 3 de diciembre de 1796, el reo Juan Bautista Picornell fue encerrado en las bóvedas de La Guaira, en el mismo sitio que diez y seis años más tarde ocuparía, después de la derrota, Francisco de Miranda.

Durante los primeros días de 1797 llegaron al puerto venezolano Manuel Antonio Cortés Campomanes, Lax y Sebastián Andrés, también conjurados de San Blas, que de inmediato transmitieron al grupo de Gual y España sus ideas y sus ansias revolucionarias.

El grupo de La Guaira, gracias a la posición del Teniente Justicia Mayor España, consiguió que Picornell se fugara con sus amigos y al poco tiempo estaban en Curazao difundiendo las ideas de la revolución.

Ya el 16 de julio el movimiento estaba vencido, y Gual

y España se contaron entre los pocos que pudieron escapar hacia las Antillas.

Estos prisioneros, como vimos, incentivaron y participaron activamente en la conspiración caraqueña, a los extremos de ser liberados en una espectacular fuga como parte del plan.

En septiembre de 1797, este hombre será el capitán general que reciba a la fragata inglesa HMS Hermione con sus doscientos amotinados y lidiará con esta situación hasta el año 1799, fecha en que le entregará el cargo a Manuel Vasconcelos debido a una dolencia que le separará de su obligación como capitán general.

El Convento de las Carmelitas, que tomó parte activa en todos los acontecimientos espectaculares de Caracas, fue el encargado de las exequias del general brigadier en la vieja ciudad colonial.

En el oratorio de las Carmelitas fue inhumado el cuerpo de Pedro Carbonell Pinto Vigo y Correa con arreglo al protocolo, que establecía invertir una buena suma de dinero para que el difunto pudiera recibir tales honores.

Manuel Ramón José Cristóbal Justo Guevara de Vasconcelos

El 6 de abril de 1799, el brigadier de los reales ejércitos españoles Manuel Guevara y Vasconcelos asume la Capitanía General de Venezuela, que desempeñará hasta el 6 de octubre de 1807.

Apenas veintitrés días después de haber tomado el cargo, el 29 de abril de 1799, es capturado José María España, uno de los líderes de la primera conspiración independentista.

Vasconcelos preside el tribunal que lo condena, tenía órdenes de la corona española de aplastar a la revolución y ofrecer una recompensa a quien lograra capturar a España.

Tal vez movido por este incentivo, o temeroso de las consecuencias de sus actos, el esclavo Rafael España delató a su amo y conspirador.

José María España fue capturado luego de intensas búsquedas; trasladado a Caracas el 30 de abril de 1799 y enjuiciado.

Posteriormente, el 6 de mayo, el tribunal condenó

a muerte a este insigne venezolano, sentencia que se ejecutó dos días después en la Plaza Mayor de Caracas.

El mismo día, la cabeza y extremidades de España fueron llevadas a La Guaira para que sirvieran como escarmiento a posteriores conspiraciones. Su profecía era que sus cenizas serían honradas.

Vasconcelos, desde los balcones del ayuntamiento, contiguo a la edificación que prestaba su frente a los suplicios, presenció en la mañana del 8 de mayo la tortura y ejecución del joven patriota.

A los once años de este hecho, aquel glorioso 19 de abril, otro capitán general, desde esa misma ventana, presenciara a un pueblo pidiendo su destitución y libertad.

En 1806 le correspondió a Manuel Guevara Vasconcelos enfrentar la invasión que, desde Nueva York, emprendiera Francisco de Miranda, levantándole una fuerza de unos mil quinientos hombres para oponérselos y Miranda, viendo que todo esfuerzo que hiciese le conduciría al fracaso, decidió abandonar la empresa. El 13 de dicho mes se reembarcó con sus

tropas rumbo a la isla de Aruba.

Pero la historia que nos trae a colación del nombre de este capitán general sucedió en 1799, cuando bajo su mandato es recuperada la fragata HMS Hermione por los ingleses en Puerto Cabello.

Este capitán general utilizó en la defensa de la corona española una excepcional y refinada estrategia que le dio muy buenos resultados: “la política del convite”, según sus propias palabras.

Este estilo bélico gastronómico tenía como escenario de batalla la mesa del banquete y por caballería un multitudinario y variado ejército de vinos, con lo que pensaba mantener a los ya levantiscos mantuanos a raya.

A su muerte, ocurrida en 1807, asume el cargo de capitán general de Venezuela, el Teniente del Rey Juan de Casas y Barrera, quien estará en este cargo hasta el 19 de mayo de 1809.

Vicente de Emparan y Orbe, estará de manera exacta, apenas once meses, pues será depuesto en los sucesos del 19 de abril de 1810.

Los capitanes generales, en plena guerra de emancipación

Diez días después de estos sucesos, y a pesar de que el poder estaba en manos republicanas, el 29 de abril, España asignará en este cargo a Fernando Millares y González, quien fungirá como capitán general, hasta el 22 de junio de 1812.

Juan Domingo de Monteverde asumirá el 3 de septiembre de 1812 hasta el 28 de diciembre de 1813, expulsado por sus propias tropas.

Por este cargo pasarán Juan Manuel Cajigal, Pablo Morillo, Salvador Moxo, Juan Bautista Pardo, Ramón Correa y Guevara, Francisco del Pino, vuelve Ramón Correa y Guevara para dar paso a Miguel de La Torre y Pando, quien después de Carabobo entrega a Francisco Tomas Morales y, finalmente, entregará al brigadier Sebastián de La Calzada el tres de agosto de 1823, quien solo estará tres meses para capitular por España, acabándose para siempre los capitanes generales de España en Venezuela, la cual, a partir de esta fecha, es enteramente libre de la presencia española en suelo patrio.



Sitio de acantonamiento en el Caribe, de la flota inglesa

4

CONSPIRACIÓN DE GUAL, ESPAÑA Y PICORNELL

Con este nombre se conoce en la historia venezolana al movimiento revolucionario que buscaba liberar a Venezuela del colonialismo del imperio español, iniciado en el puerto de La Guaira a mediados de 1797 y que finalizó el 8 de mayo de 1799.

Precisamente esta conspiración sucedió en el año que nos ocupa y hubo cierta relación con la fragata HMS Hermione, ya que esta bloqueaba el puerto de La Guaira, impidiendo el traslado a Puerto Cabello de unos presos que serían liberados por los conspiradores.

Todo sucede cuando el capitán de infantería y hombre de refinada cultura Manuel Gual y el Teniente de Justicia de Macuto José María España participaron como principales cabecillas de este intento de liberación de España.

En esta conspiración desempeñaron un importante papel unos revolucionarios españoles dirigidos por el

educador y escritor Juan Bautista Picornell, los mismos habían pertenecido a una logia masónica madrileña que había organizado en la capital de España un golpe de Estado que tenía como propósito derrocar el régimen monárquico e instaurar una república al estilo de la francesa.

Este movimiento en el que también estaban implicados el profesor de matemáticas Sebastián Andrés y el de humanidades José Lax, así como el miembro del Real Colegio de Pajes, Manuel Cortés Campomanes, debía estallar el 3 de febrero de 1795, día de San Blas.

Este golpe fue delatado el 31 de enero de 1795 antes de lograr su objetivo y los comprometidos fueron apresados, juzgados y condenados a muerte, pero gracias a la intervención del embajador de Francia, esta pena les fue conmutada por la de prisión en América.

En diciembre de 1796 y a comienzos de 1797, los cuatro conspiradores europeos comenzaron a llegar al puerto de La Guaira, donde se les confinó en las bóvedas del Castillo San Carlos.

Manuel Gual y José María España contactaron a Picornell y sus compañeros, fortaleciendo sus ideas revolucionarias, y así comienza a gestarse el movimiento conspirador en Venezuela.

El movimiento tuvo su foco en La Guaira, desde donde se extendió rápidamente a Caracas. Esta conspiración estaba bien organizada, tenía una serie de documentos teóricos e instrucciones de carácter organizativo práctico.

Inclusive se previeron cantos revolucionarios como la *Carmañola americana*, inspirada en la *Marsellesa francesa*.

Este fue el primer movimiento organizado que diseñó para la América española la conformación de un gobierno republicano y la igualdad de sus habitantes sin distinciones de raza o condición social.

En esta componenda participaron personas de todas las clases sociales; exceptuando a los aristócratas mantuanos, participaron comerciantes como Manuel Montesinos Rico, abogados como Nicolás Ascanio y Luis Tomás Peraza, ingenieros militares como Patricio Román y Juan Lartigue de Conde, funcionarios de

la Real Hacienda como Joaquín Sorondo, Juan José Mendiri y Martín Goinaga, y el párroco de La Guaira, Juan Agustín González.

También formaron parte de la conspiración muchos artesanos, sargentos, cabos y soldados, unos pardos y algunos blancos.

Sus objetivos eran poner coto a los desmanes y derroches de la corona, la destitución de las autoridades españolas de Venezuela, la libertad de comercio y producción, la creación de una República con la unión de las provincias de tierra firme de Caracas, Maracaibo, Cumaná y Guayana.

Fue delatada el 13 de julio ante el capitán general Pedro Carbonell, quien ordenó una persecución contra los conspiradores, en la cual resultaron detenidos cuarenta y nueve criollos y veintiún españoles.

Tanto Gual como España escaparon a la vecina colonia inglesa de La Trinidad y recorrieron las islas de Curazao, Guadalupe, Martinica, Saint Thomas y Saint Croix debido a la persecución de España, que ofrecía quinientos pesos de recompensa, y, en caso de presentar

resistencia, la cantidad aumentaba a diez mil pesos por Gual y de cinco mil pesos por España.

Manuel Gual permaneció en la isla de Trinidad, desde donde se comunicó con Francisco de Miranda, que estaba en Londres. El 25 de octubre de 1800 murió en San José de Oruña en Trinidad, probablemente envenenado por un espía.

Aunque esta Conspiración fracasó como movimiento revolucionario, los textos que se difundieron tuvieron una considerable influencia en el movimiento emancipador de Hispanoamérica.

El documento más importante que emanó de este complot fue el de *Los derechos del hombre y del ciudadano*, otro fue *Un discurso preliminar dedicado a los americanos*, el cual contenía, como parte central, el texto de los *Derechos del hombre y del ciudadano*, traducidos de la declaración francesa que precedió al acta constitucional del 24 de junio de 1793.

Este complot es la de mayor contenido teórico, la más orgánica y la más completa, con perfecta definición de los ideales y los fines, de todos los movimientos pre-

cursores de la independencia americana.

Muerte de José María España

A pesar de la recompensa ofrecida por su captura en 1799, José María España regresó secretamente a Venezuela, siendo apresado en La Guaira y enviado a Caracas.

La Real Audiencia lo condenó a la pena máxima el 6 de mayo y fue ahorcado el 8 en la Plaza Mayor, su cuerpo fue descuartizado.

Para darnos una idea del celo de España por mantener el control sobre sus colonias de ultramar, basta con observar el castigo infligido a José María España. En este sentido, nos bastará con la versión de los hechos que hace el más popular de los escritores venezolanos del siglo XIX, Juan Vicente González; en su *Biografía de José Félix Ribas*, nos refiere:

El 8 de mayo de 1799, la ciudad de Caracas vestía de luto, las puertas estaban cerradas, colgadas de negro las ventanas y la voz llorosa de las mujeres que rezaban adentro, el tañido de las campanas que tocaban con agonía y el aire pavoroso de los unos, grave y apesadumbrado de los

otros, anunciaban un acontecimiento terrible.

Poco pueblo, alguna tropa y niños precedidos por sus maestros, ocupaban la Plaza Mayor y veían salir con ansiedad extraña, desde la cárcel pública, hoy reemplazada por la Casa de Gobierno, un grupo confuso, que se acercaba lentamente, compuesto de soldados y de frailes de todas las ordenes, rezando estos, prestas las armas aquellos; y de hermanos de la caridad y de Dolores con vino y agua en las manos con un platillo, en que recogían limosna al fúnebre son de estas palabras: “Hagan bien, para hacer bien por un hombre que están por ajusticiar.

Venía realmente un bulto indefinible sobre una manta levantada por unos hermanos y tirada de vil caballo, con quien hablaban alternativamente dos sacerdotes y que parecía escuchar con entereza y dejarse ir voluntariamente a donde le llevaban. Era José María España, que era arrastrado hasta el último suplicio. Tendría como cuarenta años y sin la blanca mortaja que le envolvía, habríase admirado un hombre de ademán resuelto, de agradable y gentil presencia. Por entre el ruido monótono de las armas, la salmodia del clero, los dobles de las iglesias y el

dolorido acento de los que pedían por su alma, resonaba la dura voz del pregonero, que iba delante pregonando la sentencia que le condenaba: “Los señores Presidente, Regente y Oidores de esta Real Audiencia, en consecuencia, confirmación y ejecución de las providencias dadas contra José María España, reo de alta traición, mandamos que, precedidas sin la menor dilación las diligencias ordinarias conducentes a su alma, sea sacado de la cárcel arrastrado de la cola de una bestia de albarda y conducido a la horca, publicándose por voz de pregonero sus delitos; que muerto naturalmente en ella por manos del verdugo, le sea cortada la cabeza y descuartizado; que la cabeza se lleve en una jaula de hierro al puerto de La Guaira y se ponga en el extremo de una viga de treinta pies, que se fijara en el suelo a la entrada de aquel pueblo por la puerta de Caracas; que se ponga en otro igual palo uno de sus cuartos a la entrada del pueblo de Macuto, en donde oculto otros gravísimos reos de Estado, a quienes saco de la cárcel de La Guaira y proporcionó la fuga; otro en la vigía de Chacón, en donde tuvo ocultos los citados reos de Estado; otro en el sitio llamado Quita calzón, río arriba

de La Guaira, en donde recibió el juramento de rebelión contra el Rey y otro en La Cumbre, donde pensaba reunir la gente que iba a mandar; que le confisquen todos los bienes que resultaren ser suyos y se ejecute; digno castigo de quien tramó contra el orden público, sin detenerse en la consideración de los males gravísimos que debía esperar de semejante empresa, el derramamiento de mucha sangre inocente, los robos, los incendios, la ruina de las familias, el desorden, la confusión, la anarquía con todos los otros males consiguientes a ella, y especialmente el agravio y menosprecio de la religión.



Juan Bautista Mariano Picornell y Gomila (Palma de Mallorca,
1759 -Cuba, 1825)

5

LA HMS HERMIONE

Remontándonos a la mitología griega, veremos que Hermione es la hija de Menelao y Helena, esta, a su vez, era hija de Océano, por ello Hermione pasa a ser la nieta de Océano.

Este nombre va a ser utilizado en el siglo XVIII para denominar varios buques de guerra, principalmente franceses. Una de estas fragatas con el nombre de Hermione fue construida por los franceses en los astilleros de Rochefort y sobre ella se iba a embarcar el joven Marqués de La Fayette.

Era una fragata que primordialmente iba a participar en el nacimiento de una nueva nación: Estados Unidos. El 21 de marzo de 1780, el joven Marqués de La Fayette embarca a bordo de esta fragata con destino a América para combatir al lado de los insurgentes americanos que luchaban por su independencia.

Pero también este nombre ha pasado a formar parte

de la cultura marítima de Gran Bretaña, ya que en 1782 también sería construida en los astilleros ingleses otra fragata con el nombre de Hermione, que sería la primera de su clase (se construirían seis buques) (clase Hermione) para la marina inglesa.

Inglaterra tuvo en su poder tres buques llamados Hermione en la Royal Navy, pero los mismos fueron capturados a los franceses; debido a esto no fueron incluidos en la lista oficial de su armada, por lo que consideramos que esta fragata construida en 1782 sería el primer buque británico con el referido nombre.

Este buque denominado HMS Hermione fue lanzado al mar en 1782, desplazaba setecientas quince toneladas y estaba armado con treinta y dos cañones de doce pulgadas, lo que lo convertía en un buque de quinta clase (según una antigua norma naval, los ingleses tenían una clasificación de los buques de la Royal Navy de seis niveles), en razón de la cantidad de cañones que podían ser montados; los buques de primera clase, los más poderosos, estaban dotados con cien o más cañones, tal es el caso del célebre HMS Victory. La protagonista de

esta historia, por sus peripecias tan fantásticas, sin duda, debe figurar como un suceso trascendental en Venezuela, principalmente en Puerto Cabello, como veremos más adelante; fue tan extraordinaria su tradición que será bautizada como el Barco Negro por la historiografía inglesa, aunque también es un perfecto ejemplo de cómo la manipulación propagandística desvirtúa los sucesos acaecidos.



Maqueta de la fragata HMS Hermione

6

ALMIRANTE HYDE PARKER (1739/1807)

Nuestro primer biografiado, por su participación indirecta en esta historia, es Hyde Parker, quien fue el segundo hijo del almirante sir Hyde Parker (V Baronet).

Sin duda, motivado por la tradición familiar, a temprana edad ingresó en la Royal Navy, convirtiéndose en teniente de navío el 25 enero de 1758, pasando gran parte de sus primeros servicios marítimos, en barcos comandados por su padre, en las Indias Occidentales y en los mares de Norteamérica, distinguiéndose especialmente al romper las defensas del North River en Nueva York en 1776. Sus servicios en esa ocasión le hicieron conseguir el título de caballero en 1779.

En 1778 fue incorporado a la expedición de Savannah y en el siguiente año su navío fue enviado a patrullar la hostil costa de Cuba. Sus hombres, sin embargo, comprometidos en disciplina y camaradería, lograron llegar

hasta el fin de la misión a salvo.

Parker estuvo con su padre en el Dogger Bank y con Richard Howe en las dos operaciones en el estrecho de Gibraltar. Alcanzó el rango superior el primero de febrero de 1793, el mismo día en que Inglaterra declaraba la guerra a la nueva República Francesa.

Siendo contralmirante sirvió al mando de Samuel Hood, en Toulon y en Córcega. Fue promovido a vicealmirante el 4 de julio de 1794 y tomó parte, al mando de Lord Hotham, en las infructuosas acciones del 13 de mayo y el 3 de julio de 1795. De 1796 a 1800 fue designado comandante de Jamaica y también dirigió las operaciones en las Indias Occidentales.

Hyde Parker se convirtió en almirante el 14 de febrero de 1799. En 1801, con el vicealmirante Horacio Nelson como su segundo al mando, fue destinado para comandar la flota cuya misión era terminar con la neutralidad en las Guerras Napoleónicas de los países del norte (Dinamarca, Suecia y Rusia).

El primer objetivo de la expedición fue Copenhague, la cual fue atacada y arrasada en la Primera Batalla de

Copenhague el 2 de abril de 1801 con el enérgico ataque del escuadrón del vicealmirante Nelson.

Parker, que tenía los navíos más poderosos, se involucró parcialmente en la contienda. En lo álgido del combate contra la flota y los fortines daneses, Parker elevó la bandera en señal de haber terminado la batalla.

Célebremente se recuerda que el vicealmirante Nelson, deliberadamente, ignoró la orden de su comandante al llevarse el telescopio a su ojo tuerto y decir: “Realmente, no distingo bien la señal”.

Nelson presionó con bravura las acciones de batalla y logró imponerse, obligando a las fuerzas danesas a capitular. Tras esta victoria fue posteriormente muy criticado, ya que muchos veían en estas acciones solo una maniobra para hacer entender a los nórdicos la necesidad de entrar en las guerras del continente y no azuzarlos hasta que se enemistasen con Gran Bretaña. Poco tiempo después fue llamado de vuelta a tierras inglesas y Nelson tomó su puesto. Sir Hyde Parker murió el 16 de marzo de 1807 después de estar involucrado indirectamente en la fantástica odisea del HMS Hermione.

Su hijo, el tercer Hyde Parker (1786-1854), se convirtió en contralmirante el 23 de noviembre de 1841 y en vicealmirante el 4 de junio de 1852. Desde 1853 sirvió como Primer Lord del Almirantazgo para morir el 25 de mayo de 1854.



Almirante Hyde Parker, comandante de la Escuadra Naval Inglesa en el Caribe

7

EL CAPITÁN HUGH PIGOTT (1769/1797)

Pigott había nacido en Patshull, Staffordshire, el 5 de septiembre de 1769, fue el segundo hijo del almirante Hugh Pigott. Su madre fue la segunda esposa del viejo almirante, era la hija de sir Richard Wrottesley.

El hijo del almirante Hugh Pigott, quien era comandante en jefe de las Indias Occidentales, estaba predeterminado para la carrera naval y fue ascendido a capitán a los veinticuatro años, más por la influencia de la familia que por su capacidad.

El joven Hugh se embarcó en su carrera naval el 10 de marzo de 1782, cuando se incorporó al HMS Júpiter de cincuenta cañones como sirviente del almirante. Con este buque se trasladó a las Antillas, donde su padre comandaba el HMS Formidable de noventa cañones.

Fue Pigott, un oficial de la Royal Navy, quien, a través de sus conexiones y su patrocinio, se elevó al

rango de capitán a pesar de sus pobres habilidades de liderazgo, compensadas con una creciente reputación de brutalidad.

El joven Pigott fue ascendido a guardiamarina el 1 de octubre de 1784 y recibió su comisión como teniente el 21 de septiembre de 1790, exactamente el día en que, siete años más tarde, alcanzó su espantosa muerte.

El 10 de febrero de 1794, Pigott recibió su primer mandato al comandar la balandra HMS Swan, siendo asignado para operar en la isla de Jamaica.

Para mayo de 1794 lo encontramos al mando del HMS Cisne, el cual embistió a un barco mercante canadiense, aunque Pigott culpó de este accidente a otro capitán.

Cuatro meses más tarde de este accidente se le nombra capitán del HMS Éxito, de treinta y dos cañones; Pigott se había ganado una reputación de sádico arrogante que, a menudo y por mínimos motivos, infligía un excesivo y arbitrario castigo a sus hombres. Los registros de sus abusos son incompletos, pero durante un período de nueve meses al frente del HMS Éxito, comprendidos

entre los años 1794 y 1795, ordenó azotes, y muchas veces él mismo los infligía, al menos a ochenta y cinco hombres, que era el equivalente a la mitad de la tripulación, dos de sus víctimas murieron a causa de sus lesiones.

En julio de 1795 se vio envuelto en otro incidente al colisionar, cerca de Santo Domingo, contra el Mercurio, un barco norteamericano, y nuevamente responsabilizó al capitán del otro barco, a quien captura y azota, creando todo un incidente diplomático.

Por este hecho fue llevado a una corte marcial, que se limitó a exigirle una disculpa. Inicialmente Pigott pensó en partir a Inglaterra después de este incomodo incidente, pero el almirante sir Hyde Parker, quien estaba al mando de su escuadra en Jamaica, pensó que Pigott había sido mal representado y le permitió la transferencia a otro barco de treinta y dos cañones, el HSM Hermione, comenzando así el detonante para el más sangriento motín en la historia de la Marina Real.

Pigott y la Hermione

En un principio, esta fragata quedó puesta en servicio bajo el mando del capitán de navío Thomas Lloyd, pero fue retirada del servicio al año siguiente. Luego de un largo periodo de inactividad y otro de reparaciones sustanciales al buque, fue nuevamente comisionado en 1792 bajo el mando del capitán de navío John Hills, zarpando a Jamaica a principios de 1793. Durante las Guerras de Coalición, el buque estuvo destacado en las Indias Occidentales bajo el mando del capitán de navío Philip Wilkinson, fue relevado en 1797 por nuestro capitán de navío Hugh Pigott.

El incidente del HMS Hermione fue la culminación sangrienta de una serie de motines que afectaron a la Marina Británica en 1797, en gran medida en protesta contra los brutales comandantes, aunque el capitán Pigott era obviamente un caso extremo. En su libro *El Barco Negro* (1963), de la Royal Navy, un descendiente Dudley Pigott llegó a la conclusión de que era “posiblemente el más cruel capitán en la historia de la marina

inglesa”. El 10 de febrero de 1797 el vicealmirante Hyde Parker, comandante de la escuadra inglesa asignada al Caribe, confiere, lo más probable por congraciarse con el almirante Hugh Pigott, a un hijo de su mismo nombre, el mando de la primera fragata, construida hacía quince años en los astilleros ingleses, evidentemente, copiada de las tres fragatas francesas de este tipo que Inglaterra había capturado a los franceses.

De esta manera, a pesar de su deplorable hoja de servicio en la Royal Navy el vicealmirante Parker confirió al capitán Hugh Pigott el mando de la fragata HMS Hermione. Funcionó perfectamente el hábito de dar trato preferencial a los que provienen de familias con tradición marítima de altura.

El capitán Hugh Pigott y la futura tristemente célebre fragata HMS Hermione fueron enviados a patrullar el Canal de la Mona entre la República Dominicana y Puerto Rico.

Sin embargo, en este período de su carrera, la eficiencia militar de Pigott cosecho varios éxitos importantes para la corona inglesa y lógicamente para la escuadra de

Parker.

Patrullando cerca de Puerto Rico, el 22 de marzo de 1797, destruyó a tres barcos corsarios que estaban haciendo desmanes en el Caribe.

El 16 de agosto de 1797 la escuadra británica del vicealmirante Hyde Parker, con base en el puerto de San Nicolás, en la actual Haití, incorporó a su flota a la Fragata HMS Hermione con su poderío de treinta y dos cañones, seis obuses y una tripulación de doscientos hombres; esta fragata, comandada por el capitán Hugh Pigott, se sumaba a la flota inglesa que hostigaba a la navegación española.

El vicealmirante Parker le ordenó a Pigott y a su fragata el patrullaje por el Canal de la Mona entre las islas de La Española y Puerto Rico, punto vital para el tráfico español en el Caribe.

En abril, la HMS Hermione de Pigott, en compañía de los buques HMS Mermaid, HMS Drake, HMS Penélope y el HMS Quebec, estando bajo el fuego de las baterías enemigas y sin perder un solo hombre, lograron reducir a nueve comerciantes de Jean Rabel.

Sin embargo, en un incidente en mayo, la HMS Hermione escapó de ser destruida gracias a los esfuerzos de uno de sus tenientes de nombre Harris. Pero uno de los barcos que navegaba bajo su protección encalló.

De manera sorprendente y como agradecimiento por haber salvado a la HMS Hermione, Pigott acusó al teniente Harris de la encalladura del barco, bajo protección de la Hermione y no conforme solicita una investigación a Harris, el héroe de la jornada.

Después de concluida la investigación, Harris es exonerado de toda culpa, pero debe abandonar la Hermione y alistarse en otra embarcación. Si pensamos en lo que sucedería en la HMS Hermione cuatro meses más tarde, sin duda, a Harris lo acompañó la suerte.

Comenzando el fatídico mes de septiembre de 1797 para la HMS Hermione, específicamente el día seis de ese mes, nuestro protagonista obtiene un nuevo triunfo cuando, acompañado del HMS Diligencia y del HMS Renommee, captura a un corsario español, esta acción se produjo exactamente 15 días antes del sangriento motín.

El capitán Hugh Pigott estaba desarrollando una fuerte reputación de brutalidad, era un hombre muy partidario de la disciplina impuesta por la fuerza, el terror y el castigo. Llevaba siete meses al mando del buque y su crueldad era tan grande que la tripulación estaba llegando a la desesperación total.

Pigott y la tripulación

Al mando de la fragata Hermione, el trato despótico de Pigott era una constante zozobra para la tripulación. Los marinos y soldados vivían un día a día sumidos en el temor de ser castigados por cualquier nimiedad que cometieran o cualquier capricho de Hugh Pigott.

Las normativas de la marina inglesa estipulaban un castigo de doce azotes, pero Pigott multiplicaba en dos, tres y hasta cuatro veces este castigo.

La tripulación estaba compuesta de hombres rudos acostumbrados a los violentos tiempos que se vivían a finales del XVIII, la mayoría de ellos venían de comunas violentas, habituados a la vida de tabernas que imponen las zonas portuarias en cualquier lugar y en cualquier

tiempo de nuestra historia universal. Pero también eran parte de la tripulación jóvenes oficiales de buenas y nobles familias de tradición marinera. Pero Hugh Pigott era demasiado para ellos, sobrepasaba con creces a las más violentas y desarmadas almas que ellos habían conocido. Y vaya que habían conocidos hombres malos en su hábitat.

8

EDWARD JOSEPH HAMILTON (1772/1851)

El intrépido Hamilton nació el 22 de marzo de 1772, en el seno de una familia de gran tradición naval. Fue el segundo hijo del capitán sir John Hamilton, quien había recibido el título honorífico de Barón en 1776. Su madre era la hermana del almirante Charles Chanberlayne.

Fue un oficial de muchos méritos de la Marina Real, que estuvo en servicio durante la Guerra de Independencia Norteamericana, la Revolución Francesa y las Guerras Napoleónicas.

Nuestro biografiado aparecerá por primera vez en los libros de concentración de la nave de su padre, el HMS Héctor de setenta y cuatro cañones, en 1777, cuando solo tenía cinco años de edad. Pero en realidad se unirá a la nave el 21 de mayo de 1779, cuando llegó a bordo con el rango de guardiamarina a la edad de siete años. Lo que sí se puede asegurar es que Hamilton prácticamente

vivió toda su vida en el mar.

El HMS Héctor será asignado a las escuadras estacionadas en Jamaica, donde posteriormente Hamilton será prestado al HMS Ramillies, que estaba escaso de tripulación, para participar en la defensa de las colonias inglesas que estaban en proceso de emancipación. Al finalizar la guerra, Hamilton volverá a Inglaterra y comenzará sus estudios en la Royal Grammar School en Guildford.

Sin embargo, regresará al servicio activo en el año de 1787 para prestar sus servicios a bordo del HMS Estándar, buque de setenta y cuatro cañones, donde estará los próximos tres años.

En 1790 aprobará los exámenes de lugarteniente, tras lo cual será transferido a bordo de la fragata de treinta y seis cañones HMS Melampo, al mando del capitán Carlos Polo.

La guerra contra la Francia revolucionaria

Para el comienzo de la década final del siglo XVIII encontraremos a Hamilton en el buque insignia del vicealmirante sir Samuel Hood, el HMS Victory, apertrechado con cien cañones, lo que lo hacía un buque de primera clase de la armada inglesa.

Comienza otro período de retiro del servicio activo para volver a sus estudios, esta vez en la Universidad de Caen, este tiempo también lo utilizó viajando por Francia y Portugal.

Cuando comenzaron los anunciados conflictos con los revolucionarios franceses en febrero de 1797, Hamilton inmediatamente ingresa en la Royal Navy, demostrando su disposición a las guerras navales, que más tarde le darán la experiencia y audacia para acometer empresas bélicas/navales increíbles, como veremos después.

Ahora Hamilton es asignado al HMS Queen Charlotte, de cien cañones, buque de primera clase de acuerdo a la jerarquía que les daban los ingleses a sus barcos por el número de sus cañones. Sin embargo, en el mes de julio

sería trasladado al buque de veintiocho cañones HMS Dido y fue nombrado teniente el 29 de octubre de 1793.

Mientras el teniente Edward prestaba sus servicios a bordo del HMS Dido, ayudó a la captura de un pirata y su tripulación. Este valiente hombre tomó un bote con una tripulación de solo ocho marineros. Prendió fuego a la embarcación de los corsarios y capturó al capitán y buena parte de la tripulación tratando de apagar el fuego de la nave que ellos habían provocado.

También estuvo presente en el sitio de Bastías y en Girolate, por sus méritos, le asignaron a cien británicos y trescientos soldados de Córcega.

En Girolate construyó un número de baterías a tiro de pistola del enemigo, sometiéndolos a un bombardeo continuo. Él se rindió después de trece días bajo fuego.

El diez de julio de 1794, Hamilton regresó, precedido por sus heroicas hazañas, al HMS Victory, su antiguo jefe, el almirante Hood, lo nombra su teniente de sesiones, insinuando que le hacía un favor especial, aunque como máxima autoridad británica, ejercía su derecho a promover a quien quisiera.

Sin embargo, el 7 de octubre, haciéndole justicia, le da el nombramiento de primer teniente del HMS Victory aunque Edward ya estaba siendo requerido en Gran Bretaña y tuvo que partir inmediatamente. Pero después de su llegada a Londres decidió darse de baja para pasar el invierno en tierra.

Una vez vendido el HMS Victory pasó a ser un buque privado y Edward Hamilton volvió a ser su joven teniente. Hamilton y la fragata Victoria fueron de nuevo al mediterráneo en 1795.

Nuevamente vuelve Hamilton a los combates, esta vez en la batalla naval de las Islas Hyeres, el trece de julio de 1795, poco después de que el almirante Jervis Hamilton llegaron a tomar el mando de la flota.

El 11 de febrero de 1796, al ser promovido como comandante de la flota, una de las primeras acciones del almirante Jervis Hamilton fue designar al teniente Edwards para comandar un pequeño buque llamado HMS Comet y le dio las órdenes de navegar hacia las Indias Occidentales. Hamilton, después de ir a Lisboa a llevar unos despachos, atravesó el Atlántico para cumplir su

orden sin saber que allí lo esperaba la gloria.

Ascendiendo al mando

Hamilton fue nuevamente ascendido, esta vez como postcapitán, el tres de junio de 1797. Originalmente fue designado para servir a bordo de una embarcación que había sido capturada en la batalla naval del Cabo de San Vicente; era un buque de primera línea, el HMS San Josef, el cual tenía un extraordinario poder de fuego, ya que contaba con ciento catorce cañones.

Sin embargo, pasará poco tiempo en esta embarcación, pues en cuatro meses será trasladado a la que lo llevará a la gloria en la historiografía naval inglesa, una embarcación de solo veinticuatro cañones, que en un año estará colocando su nombre en la cúspide por su hazaña y hasta será factor predominante para la consecución de un título honorífico. En el mes de octubre de 1798 y hasta enero de 1800, el capitán de fragata Edwards Joseph Hamilton será el comandante del HMS Surprise, el barco que logrará la hazaña de recuperar en el puerto español de Puerto Cabello el HMS Hermione

para la corona inglesa.

En el HMS Surprise Hamilton viajó a Terranova y luego a Jamaica, donde permaneció al servicio de la escuadra del vicealmirante Hyde Parker.

Hamilton fue un capitán de fragata particularmente eficiente, capturó o destruyó más de ochenta buques armados, de corsarios y comerciantes, obteniendo un estimado de doscientas mil libras como premio.

Pero aún faltaba la hazaña más extraordinaria, y este hombre la realizará en este barco, será el más famoso acto de su carrera, rescatar la fragata HMS Hermione, anclada en el muelle del Castillo San Felipe de Puerto Cabello, con cuatrocientos hombres a bordo.



Grabado de sir Edward Hamilton, por Ridley William Thompson (1 febrero 1801)

9

EL MOTÍN

El capitán Hugh Pigott mantenía a bordo del HMS Hermione una férrea disciplina, que siempre se manifestaba cuando salía de su camarote a hacer sus constantes recorridos por todos los rincones del barco, con el consecuente castigo al infractor.

El experimentado guardiamarina David Casey, quien se había distinguido ante el capitán Pigott durante los meses que llevaban de navegación, causó esta vez la ira de Pigott y este sería el detonante principal de una sublevación que venía en camino.

Una semana antes del motín, el guardiamarina David Casey estaba en su puesto de guardia en la cima principal, Pigott hacia su recorrido de supervisión habitual y observó que un nudo marino no había sido bien atado por uno de los marineros bajo la supervisión de Casey.

Inmediatamente, Casey fue llevado ante el capitán y, conociendo el carácter de Pigott e intuyendo que por

ser su primera falta en una carrera impecable este se condolería y no le aplicaría los crueles castigo por el más ligero error, quizás motivado por estos pensamientos, le pidió perdón por la falta cometida, pero el malévolo Pigott no tenía intenciones de absolverlo y le exigió que pidiese perdón de rodillas; Casey, incrédulo de lo que estaba escuchando, se negó rotundamente a esta humillación, Pigott, desencajado de ira ante esta negativa de su subalterno, ordenó castigarlo con doce palazos y lo amenazó con acabar su carrera como oficial naval.

La tripulación consideró que Casey fue castigado injustamente y los gavieros comenzaron a preparar el motín, ya que Pigott había comenzado nuevamente la cruel práctica de flagelación de la tripulación ante cualquier falta, por mínima que esta fuese.

La chispa que encendió la mecha brotó el 20 de septiembre de 1797 cuando, después de una fuerte tormenta, Hugh Pigott ordenó a los marineros arrizar las velas. Mientras los marinos hacían milagros para no resbalar en los mástiles mojados, Pigott se quejaba de la lentitud de la maniobra. Insatisfecho con la velocidad,

cuando los marinos terminaron la faena, los amenazó con azotar al último marinero que llegara a cubierta.

Ante esta aberrante orden, los marineros que se encontraban trabajando en las vergas y en los peñoles se apresuraron hacia los obenques. El pánico se apoderó de todos, los marchapiés saltaban unos sobre otros y se produjo lo inevitable, una tragedia.

Tres marineros que estaban en la sobremesana (la vela más alta del palo mesana en la popa), en su prisa por bajar perdieron el equilibrio y cayeron a cubierta muriendo instantáneamente; uno de ellos, al caer, golpeó e hirió al capitán Southcott.

Ante esta situación, el resto de la tripulación quedó espantada, pero esto no fue lo peor. Sorprendidos observaron cuando Pigott, sin esbozar la menor emoción, de manera impasible, ordenó que lanzaran a los tres cadáveres por la borda gritando: “Arrojen por la borda a esos marineros de agua dulce”. Estas palabras contemplaban el peor insulto en el vocabulario para un marinero experimentado en altamar. Como si esto fuese poco, Pigott ordenó azotar a algunos que se quejaron

por el incidente y amenazó al resto de la tripulación.

Como la tripulación continuaba expresando su repulsión por el injustificado accionar, Pigott ordenó azotar a la mañana siguiente a los que protestaron. No eran fanfarronadas de Pigott, al día siguiente azotó a seis de los marineros.

La tripulación del HMS Hermione, harta de las atrocidades del sádico Pigott, decidió amotinarse a las once de la noche del 21 de septiembre de 1797. Una parte de la tripulación, furiosa y ebria, motivado a que los marineros estaban tomando un ron que les fue capturado a unos buques españoles quince días atrás, decidió amotinarse.

Dieciocho marineros lideraban la revuelta, uniéndoseles más tarde otros cuarenta. Lo primero que hicieron fue hacer ruido lanzando balas sobre la cubierta desde la batería, de esta manera llamaron la atención del primer teniente Henry Foreshaw. Cuando apareció Foreshaw en cubierta, lo hirieron en el brazo con un tomahawk (especie de hacha, utilizada por indios norteamericanos). Luego, embargados por la furia, le cor-

taron la garganta y le propinaron varias puñaladas, lanzándolo al agua.

Pigott, al oír el escándalo, salió a cubierta, pero los amotinados lo vieron y lo persiguieron llegando a herirlo; el malvado capitán regresó como pudo a su camarote. Sin embargo, su suerte estaba echada, alrededor de las 11:30 de la noche, seis marineros fueron a su camarote y, después de dominar a los guardias apostados a las afueras, derribaron la puerta, lo apuñalaron con hachas y bayonetas, prácticamente lo rebanaron vivo y aún vivo arrojaron por la borda al agonizante Hugh Pigott.

Pero la muerte del terrible capitán no fue suficiente: los amotinados, liderados por William Turner, Lawrence Cronin, Thomas Jay y Thomas Leech, implantaron una despiadada cacería. Locos de venganza, los marineros persiguieron, mataron y arrojaron por la borda a casi todos los oficiales.

La humillación de Casey, la muerte de los gavieros y el severo castigo del resto de los marineros fueron los desencadenantes del sangriento motín del HMS Hermione.

A la mañana siguiente, ya habían asesinado a nueve hombres: el capitán Pigott, el primer teniente Henry Foreshaw, los tenientes Archibald Douglas y Samuel Reed, el contador, el cirujano Sansum, el oficial de archivos, un guardiamarina, el contramaestre William Martín y el teniente McIntosh, de la Royal Marines (Real Infantería de Marina), quien estaba enfermo de fiebre amarilla, Purser Pacey, el secretario del capitán y dos guardiamarinas, todos ellos fueron echados por la borda. Tres suboficiales también se unieron a la rebelión, ellos fueron: un guardiamarina, el ayudante del cirujano Cronin y el contramaestre Turner.

Los amotinados solo perdonaron la vida de tres oficiales, que fueron el piloto del buque, Edward Southcott, el jefe de artilleros, Richard Searle, y el guardiamarina David O'Brien Casey, el hombre que había sido severa e injustamente castigado por Pigott días antes.

También les perdonaron la vida al carpintero y al cocinero. Tres suboficiales sobrevivieron, el artillero y el carpintero se salvaron porque se consideraban útiles para la nave y el capitán Edward Southcott, se salvó por

considerarlo indispensable para navegar la nave.

Los amotinados, temiendo las represalias por sus acciones y acosados por el temor de ser apresados por cualquier nave inglesa, previendo correctamente que serían castigados si llegaban a ser capturados, después de vagar varios días sin rumbo fijo decidieron navegar hacia aguas españolas.

Llevaron el buque al puerto español de La Guaira, donde atracaron el 27 de septiembre, entregando la nave a las autoridades españolas del puerto seis días después del motín.

Las autoridades españolas y los vecinos de La Guaira quedaron estupefactos cuando vieron la extraña llegada a su puerto de una fragata inglesa, causando la evidente conmoción que tan inesperado evento generó.

La rebelde tripulación fue recibida por el comandante de la artillería de la plaza, el brigadier Mateo Pérez, a quien le dieron la versión de que efectivamente se habían amotinado, dirigidos por el segundo piloto y motivados por la tiranía inglesa del capitán Hugh Pigott.

Pero también le expusieron la mentira de que habían

abandonado a los oficiales en un bote, como en el caso del motín del Bounty, ocho años antes. Posteriormente decidieron que, de ahora en adelante, deseaban servir como buenos súbditos al Rey de España, por lo cual le hacían entrega de la fragata.

Sin embargo, poco después se supo la verdad, el brigadier Mateo Pérez, receloso, pasó un informe detallado al capitán general de Venezuela, el mariscal de campo Pedro Carbonell.

Carbonell, aceptó el buque y dispuso que los marinos se dispersaran y sirvieran en otros buques extranjeros con nombres falsos, otros pocos se quedaron en La Hermione, bajo custodia española. Algunas fuentes mencionan que veinticinco de los amotinados se quedaron en la fragata.

Carbonell, conociendo la condición levantisca de esta tripulación, les fletó un barco con destino a Estados Unidos que hacía escala en Curazao.

Sin embargo, otros como Casey y Southcott solicitaron al capitán general que los retuviera como prisioneros de guerra para no tomar armas contra su

patria, puesto que no habían participado en el motín, estos fueron enviados a la isla de Granada.

Cuando el vicealmirante inglés Hyde Parker conociera esta noticia los condenaría a muerte y ordenaría su captura. Inglaterra armaría una cacería de estos amotinados.

El capitán Edward Southcott y el guardiamarina David Casey vivirían para ser testigos claves y dar testimonios de este sangriento hecho. Sus relatos y testimonios serían fundamentales para los juicios de los amotinados. La marina inglesa sería implacable en la persecución y castigo de estos conjurados.

10

LAS AUTORIDADES ESPAÑOLAS

El HMS Hermione llegó al puerto de La Guaira el 27 de septiembre de 1797 y el brigadier Mateo Pérez, gobernador de la plaza, recibió a la tripulación y ellos le contaron que habían abandonado al capitán y a los oficiales en una lancha a unas diez leguas de Puerto Rico.

El capitán general Pedro Carbonell desconfió de esta historia, confirmando sus desconfianzas cuando observó que la fragata tenía todas sus lanchas, además de que uno de los marineros, de los cinco que no habían participado en el motín, le relató la verdadera historia. El gobernador de La Guaira, brigadier Mateo Pérez, recompensó a la tripulación dándole veinticinco dólares a cada uno de los amotinados y les presentó las opciones de alistarse en el ejército español.

Entonces el capitán general ordenó al teniente/coronel de artilleros Antonio López Chávez que con

sus hombres tomara posesión de la fragata, lo que conllevó que el 23 de diciembre de 1797 se incorporara a la Armada Española para servir de guardacostas en la zona, siendo rebautizada como Santa Cecilia, aunque siempre se le conoció por su nombre original.

La fragata fue enviada a Puerto Cabello para ser carenada y reparada. Desde La Habana se envió a una tripulación y al capitán de fragata Ramón Echalaz como su comandante, este tomó posesión del mando en agosto de 1798.

Un mes después, la HMS Dirigense capturó a una goleta española que había zarpado de La Guaira y de esta manera se enteró Inglaterra del sangriento motín.

El vicealmirante Hyde Parker, furioso, ordenó remitir una carta al capitán general Carbonell solicitando la entrega inmediata tanto del buque como de su tripulación.

Pedro Carbonell se negó rotundamente a la petición del comandante de la escuadra inglesa y la nave HMS Hermione se mantuvo en Puerto Cabello con el nuevo nombre de Santa Cecilia.

Estando en Puerto Cabello en diciembre de 1797,

la fragata recibió a su nuevo comandante, el capitán de fragata Ramón Echalaz, marino experimentado que tomó posesión del mando en agosto de 1798; había sido enviado desde La Habana con los marineros que constituirían la nueva tripulación. Echalaz inspeccionó la nave y encontró que estaba mal reparada y faltaba carenarla, por otra parte, la mayoría de la tripulación era de leva forzosa y presidio.

Pero cuando intentó reparar la fragata se enfrentó al contador de a bordo y a las autoridades del puerto. Con una tripulación desastrosa y su fragata mal reparada, se le ordenó zarpar rumbo a Veracruz en octubre de 1799.

Cuando el capitán Echalaz estuvo listo para zarpar, recibió noticias de la presencia de una fragata inglesa que merodeaba la zona, por lo que decidió fondear a poca distancia del Castillo San Felipe de Puerto Cabello para colocarse al amparo de sus cañones.

La Santa Cecilia española

Ahora la fragata HMS Hermione pertenecía a la armada española, aunque mantenía veinticinco hombres

de su antigua tripulación bajo su custodia.

Pasado un año de estos sucesos las autoridades británicas aún no tomaban una resolución contundente al respecto a pesar de que el almirante Parker reclamó la fragata al capitán general de Venezuela, al mismo tiempo que comunicaba la novedad a todas las embarcaciones inglesas que estaban estacionadas en Las Antillas y ofrecía una jugosa recompensa a quien capturara a la HMS Hermione.

Con las tensiones al máximo entre estas dos potencias europeas, a mediados de 1799, el general brigadier Manuel Ramón José Cristóbal Justo Guevara y Vasconcelos asumió la Capitanía General de Venezuela, en sustitución del mariscal Pedro Carbonell.

Guevara y Vasconcelos

Este capitán general, sin perder tiempo, armó a la HMS Hermione con cuarenta y cuatro cañones y la dotó con una tripulación de cuatrocientos hombres, entre marineros, soldados, artilleros y oficiales, con la finalidad de lanzarla al mar.

No teniendo Guevara y Vasconcelos los suficientes hombres para custodiar la fragata, le propuso al gobernador de Curazao, Lauffer, que trasbordar a esta fragata la tripulación de los buques de guerra Media y Ceres que se encontraban desmantelados en aguas de esa isla.

El gobernador Lauffer aceptó con la condición de que la fragata llevara bandera holandesa, fuese comandada por el Capitán Kikkert y fuese puesta al servicio de España y Holanda.

Carbonell aceptó, pero con la llegada del comandante Juan Meza se retractó y cambió de opinión. Mientras el comandante Meza trasladaba algunos marinos de su tripulación a la fragata inglesa y viendo que ya habían pasado dos años del suceso, pensó que este hecho había sido olvidado por parte de Inglaterra y decidió disponer de la fragata en servicio de España, de esta manera, la fragata quedó incorporada a la Real Armada de su Majestad Católica el 23 de diciembre de 1797, empleándose como guardacostas en una zona muy castigada por los ingleses desde la conquista de la isla de La Trinidad. El rebautizo como Santa Cecilia en la Real

Armada Española fue en recuerdo de una fragata española que había sido destruida.

En La Habana, donde se encontraba el mando de la Escuadra de Operaciones Española a cargo de Gabriel de Aristizábal, se confirmó la orden de que Ramón Echalaz fuese el nuevo capitán de la fragata. Echalaz llevaba más de veinticinco años en el servicio militar, se había enfrentado a corsarios, escapado de persecuciones en las Antillas, participado en el asalto del puerto de Mahón en 1781 y en el bombardeo de Argel en 1784, en definitiva, era un hombre forjado en la dura vida del mar en la época de Carlos III. Tomó posesión de su nuevo mando en agosto de 1798. Echalaz quedó desolado: la fragata no estaba bien reparada, la oficialidad del buque estaba carente de empuje y entrega, y la tripulación era gente de leva forzosa y presidio.

En un libro manuscrito de los antiguos franciscanos de Caracas, escrito por fray Antonio Navarrete, en el folio 274, número 14, leemos:

Por el mes de octubre de 1797, se presentó en el puerto de la Guaira, una fragata de guerra inglesa,

acogiéndose a las banderas españolas y sacudiendo el yugo de la misma nación, por su mal trato y pidiendo estar bajo el servicio de España, sobre unos doscientos hombres.

Este hecho también fue consignado en las Actas del Ayuntamiento de Caracas, en las cuales aparece la orden de trasladar ganado a La Guaira para la tripulación inglesa

El gran problema con la Isla de La Trinidad

A comienzos del año 1798, el general Picton y los ingleses de la isla de La Trinidad eran temiblemente insupportables para las autoridades españolas, sobre todo en sus costas orientales.

Desde esta isla se auspiciaba la desertión y la desobediencia impregnaban papeles invitando a la rebelión contra España en los puertos de las costas orientales de Venezuela para que sus habitantes se liberaran del yugo español.

Al mismo tiempo, el buque de guerra de la marina

británica, al mando del capitán Dickinson, hostigaban permanentemente los puertos de Río Caribe y Carúpano así como costas de la isla de La Margarita, obligando a los españoles a mantenerse en alerta máxima en estos lugares.

Ante este enemigo tan peligroso exaltando las pasiones de los súbditos españoles en las costas orientales, las autoridades españolas de Cumaná decidieron utilizar las mismas armas en su contra y el 28 de enero de 1798 publicaron con los elementos característicos de la época, en todas las costas venezolanas, el siguiente edicto:

Don José Antolino del Campo, escribano de los del número del gobierno y Cabildo de la isla de La Margarita y en ella escribano de la Real Hacienda-Aviso público: que habiendo dirigido el Señor Gobernador de Cumaná, una representación a la Capitanía General de este Departamento, acompañando copia de la Junta de Guerra que tuvo a bien celebrar, con noticias que hubo de que la expedición que se preparaba en la isla de Martinica, era con destino de ir contra su provincia y de otras celebradas en Caracas con el fin de disminuir en lo posible las

fuerzas enemigas y aumentar el descontento se advertía en las tropas al servicio de Inglaterra, de alemanes, de emigrados franceses y aun a los mismos ingleses, que son estos: A todo soldado que deserte, trayendo sus armas se le darán veinticinco pesos fuertes: por cada fusil más que conduzca ocho pesos y a proporción por cualquier arma supernumeraria.

Al que deserte sin armas, diez y seis pesos fuertes. A los marineros que contribuyan a la deserción conduciendo a los desertores, sean españoles, alemanes, ingleses o de cualquiera otra nación, se les gratificara a proporción del número de desertores que trajesen y dichos desertores se le brindara todo auxilio y protección y se admitirán al servicio de España, los que sean a propósito.

Cien pesos a la persona o personas que justificaren haber aprehendido por fuerza y presentado ante el Gobernador de Cumana, a cualquier cabo de escuadra.

Trescientos por un sargento. Dos mil por un subteniente o Teniente. Cinco mil por un Teniente/Coronel o un Coronel. Ocho mil por un Brigadier o Mariscal de Campo. Doce mil por un General en Jefe y veinte mil por

el Gobernador de La Trinidad, Tomas Picton.

Con advertencia que estas cantidades se multiplicaran, según el número de las clases de sujetos que fuesen aprehendidos y presentados al Gobernador de Cumana y con la que se darán estos premios al aprehensor o aprehensores, sean naturales o extranjeros y se advierte que si fueran indios, además de los premios referidos, tendrán, si se les ofrece en el Real nombre de Su Majestad, excepción perpetua de tributos personal para ellos y sus descendientes legítimos y trescientos pesos de gratificación y si los aprehensores fuesen esclavos, se les dará su libertad y la misma libertad se les ofrece a los esclavos de los ingleses que se presentaren al dominio español. Que todos los españoles que se hallen en servicio de las tropas de mar y tierra de la Inglaterra, que se pasen y retribuyan a nosotros, serán indultados del delito de deserción.

Ciudad de Margarita y enero 28 de 1799

11

RECUPERACIÓN DE LA HERMIONE

Como hemos leído anteriormente, cuando la HMS Diligencia capturó a una goleta española, se enteraron de la suerte de la HMS Hermione e inmediatamente el vicealmirante Parker le escribió al gobernador de La Guaira exigiendo su devolución, la rendición y entrega de los amotinados, también despachó al HMS Magicienne para que iniciara las negociaciones pertinentes a la devolución de la nave.

El almirante Richard Rodney Bligh indultó a algunos de los comprometidos ingleses que tripulaban la fragata española capturada, lo que ocasionó la furia de Parker y, por este hecho, Bligh fue obligado a dimitir y regresar a Inglaterra.

De igual manera, Parker estableció un sistema de informantes y publicó carteles de recompensas que condujeron a la captura de treinta y tres de los amotinados,

siendo algunos de ellos juzgados a bordo del HMS York.

De los sesenta y dos hombres que participaron en el motín, treinta y tres fueron finalmente capturados, veinticuatro de ellos ahorcados y ocho fueron absueltos y liberados.

La Royal Navy estaba determinada a recuperar al buque. Más aún, Parker estaba muy molesto por la negativa del capitán general de Venezuela, Carbonell, a no devolver a la tripulación.

Así estaban las cosas cuando Parker organizó una búsqueda frenética de todos los amotinados, dondequiera que estuviesen, para capturarlos y juzgarlos; a su vez, le ordenó al capitán de navío Edward Hamilton, comandante de la fragata de veinte y ocho cañones HMS Surprise, que capturara al HMS Hermione a cualquier costo.

Ese buque en manos españolas constituía una incómoda presencia para los británicos y, además, era un símbolo de “un motín triunfante”, algo que detestaba cualquier capitán británico.

El vicealmirante Hyde Parker llevaba dos años sin

ningún éxito en el Caribe y necesitaba un golpe de efecto que devolviera la moral y la confianza de sus aliados, los realistas franceses y la burguesía criolla independentista.

Ordenó al capitán Edward Hamilton, comandante de la fragata de 28 cañones HMS Surprise, que vigilara las cercanías de Puerto Cabello. Conocidas las buenas relaciones entre la burguesía venezolana y los ingleses de Trinidad, es de suponer que Parker y Hamilton supieran la situación de la fragata, su pésima tripulación, las defensas del castillo y las disposiciones tomadas por Echalaz para la defensa.

Una prueba de ello es que Hamilton no llevaba solo las tres lanchas reglamentarias, sino que cargó con varias más, siendo sus intenciones las de abordar la fragata, plan muy arriesgado si se desconocían las defensas.

Al conocer el paradero del buque, Hamilton solicitó al almirante Parker una lancha adicional y veinte hombres para recuperar la embarcación, arriesgándose a una difícil maniobra. Embarcaría a sus hombres (aproximadamente cien marineros) en seis botes, al amparo de la noche, y abordaría el buque cortando sus amarras, aprovechando

el sueño tanto de la tripulación de la fragata como de los defensores del castillo.

El almirante Parker, viendo lo suicida de la operación, se negó rotundamente a pesar de conocer las habilidades de Hamilton, sin embargo, este continuó hasta llevarlo a cabo.

La fragata HMS Surprise estuvo en Puerto Cabello durante los días 22 y 23 de octubre, el Capitán Edward Hamilton se dedicó a estudiar las costas de la ciudadela porteña.

Al comunicar este valiente capitán su misión a la tripulación, esta le respondió con gritos de entusiasmo, entonces Hamilton los arengó de esta manera:

Mañana es el día de nuestra gloria, de la prontitud de la ejecución de mis órdenes dependerá el éxito de la empresa: nuestro único norte debe ser recuperar el HMS Hermione, arrancarla del poder de nuestros enemigos y salvar la honra de la marina inglesa. Os advierto que seremos atacados de todas partes y que aquella será defendida, no solo por las tropas, sino por doscientos cañones que guarnecen la fortaleza de Puerto Cabello.

Obraremos compactos, serenos y sin desmayar, que cuando se trata de nuestra patria, la victoria nos alienta y el deber coronara el éxito.

En aquella cubierta se escuchó de manera estridente un prolongado estallido de corazones a través de varios ¡hurras!, que emanaban de aquellas gargantas reseca del sol inclemente del Caribe y las resacas de los tragos del día anterior, que sin duda el capitán Edward Hamilton les habría obsequiado a fin de prepararlos anímicamente para anunciar la hazaña que les iba a pedir al día siguiente.

El abordaje del Barco Negro

Hamilton fondeó en la bahía del Golfo Triste en Puerto Cabello en la noche del 24 de octubre, dirigiendo el ataque en persona con una fuerza de cien hombres, entre soldados y marineros, a bordo de seis lanchas, se acercó a la ahora llamada Santa Cecilia y logró un abordaje de manera espectacular.

La embarcación apostada en el muelle del Castillo estaba conformada por una tripulación de cuatrocientos hombres, además, contaba con el apoyo de la artillería

del Castillo San Felipe.

Esa noche, Echalaz estaba en su camarote mientras el teniente de fragata Manuel de Avellaneda se encontraba de guardia, aunque no en su puesto, situación clave para la rápida captura de la fragata.

Entre las doce y la una de la madrugada, siete lanchas británicas comenzaron el asalto tomando a todos por sorpresa; sometieron a la tripulación después de un duro enfrentamiento y lograron cortar las amarras bajo el bombardeo de los cañones del castillo.

Algunos soldados de guardia fueron reducidos al no contar con las órdenes del teniente Avellaneda, ocupando los ingleses el castillo de proa y la cubierta mientras otros cortaban los cables y comenzaron a remolcar la fragata hacia alta mar.

Los soldados ingleses vestían de azul oscuro mientras los españoles de blanco, de modo que eran perfectamente visibles. Al darse la alarma, algunos oficiales, como el guardiamarina Mariano de Mendoza y los pilotos Vigausti, Ribalta y Crespo, abandonaron la lucha, e incluso veinte hombres escaparon hacia la costa en un

bote.

Acto seguido, los atacantes consiguieron cerrar las escotillas dejando a la mayor parte de la tripulación encerrada en las bodegas de la nave, aunque hicieron grandes esfuerzos por salir. También fueron reducidos varios soldados que intentaron poner resistencia desde la arboladura.

Cuando la fragata se encontraba en alta mar y con gran número de bajas, comprendieron que era inútil seguir la lucha y se rindieron.

Como resultado de este ataque, los defensores españoles sufrieron duras bajas, ya que tuvieron ciento diecinueve muertos, así como la captura de doscientos treinta y un prisioneros, entre los cuales había noventa y siete heridos; quince españoles, y otros veinte que abordaron una lancha que estaba amarrada al costado de la HMS Hermione, lograron escapar saltando del buque y nadando a tierra.

Por su parte, los atacantes ingleses solo contaron once heridos, entre ellos el propio capitán Hamilton, quien fue golpeado fuertemente en la cabeza con un

mosquete, dejándolo semiinconsciente, además de otras heridas recibidas de sables y metralla.

Para los españoles la sorpresa fue total; los escasos soldados de guardia fueron fácilmente arrollados, el capitán Hamilton y sus hombres se apoderaron del alcázar del barco y cerraron las escotillas dejando la tripulación encerrada y se limitaron a atacar a tiros y sablazos a los encerrados.

Esto explica que los españoles sufrieran tantas bajas. Sin embargo, los ingleses no tuvieron ni un solo fallecido en combate, únicamente once heridos, cuatro de ellos de gravedad.

Tergiversación histórica con el caso HMS Hermione

Nuestro insigne historiador Arístides Rojas, gloria de Venezuela y el único historiador venezolano en escribir, aunque brevemente sobre el HMS Hermione en la historia patria, incurrió en varios errores históricos por seguir la narración de los hechos, de acuerdo al informe redactado por el capitán Edwards Hamilton.

En dicho informe Hamilton sostiene que abordó la fragata con seis botes y noventa y ocho hombres, teniendo como enemigo a trescientos noventa y dos españoles.

Este relato que se publicó en la Gaceta de Jamaica no solo confundió a nuestro Arístides Rojas en su versión de los hechos, sino que también fue utilizado por el capitán de fragata Ramón Echalaz para su propia defensa.

En el informe de Hamilton se encuentra una contradicción; Hamilton afirmaba haber utilizado seis lanchas, pero Echalaz aseguró que eran siete.

La versión de Hamilton afirmaba que fue descubierto al entrar en la bahía por dos lanchas cañoneras españolas y a continuación los ingleses rompieron la formación y abordaron a los españoles.

Entre tanto Hamilton se dirigía con cuatro lanchas rumbo a la fragata, todo esto entre voz de alarma y cañonazos desde los doscientos cañones de la fortaleza del puerto.

Los tripulantes de la HMS Hermione creyeron que el puerto era atacado y dispararon sus cañones a ciegas,

sin darse cuenta de que los ingleses estaban ya en la proa de la fragata, trepando a cubierta y cortando amarras, produciéndose una lucha cuerpo a cuerpo.

Esta versión, que ha sido denominada como falsa por Cesáreo Fernández Duro en su obra *Armada Española*, ha pervivido, de manera infalible en los estudiosos del tema, lógicamente en Inglaterra, ya que en Venezuela y España se hizo un silencio absoluto sobre el tema.

Hamilton afirmó en su versión que: “Menos de cien británicos bombardeados por doscientos cañones del Castillo de Puerto Cabello”. Pero el Castillo San Felipe no tenía ni la décima parte de esta cantidad de cañones que asegura Hamilton.

Hamilton aseguraba que habían vencido cuerpo a cuerpo a cuatrocientos españoles y a dos cañoneras, más tarde afirmó que la batalla fue con solo tres lanchas con unos cuarenta y cinco hombres.

Tal patraña hizo que el historiador Dudley Pope incluyera el rescate de la HMS Hermione, entre “Las más bravas, mejor planificadas y más exitosas operaciones en la historia naval británica...”.

Es cierto que en 1797 el HMS Hermione pertenecía a la escuadra del vicealmirante Hyde Parker y fue destacada el 16 de agosto, desde el puerto de San Nicolás en Haití, para patrullar entre las islas de La Española y Puerto Rico.

A este relato, bastante fantástico por parte de Hamilton, habría que matizarlo en varios puntos. Incluso en versiones posteriores se dijo que solo participaron tres lanchas, unos cuarenta y cinco hombres, que se enviaron refuerzos españoles a la fragata y que los tripulantes de las cañoneras habían optado por abandonarlas antes de enfrentarse a los ingleses.

El pequeño Castillo de Puerto Cabello disponía de apenas una veintena de cañones, las lanchas no eran seis, como afirma Hamilton, sino siete, según lo declarado por Echalaz.

Otra cuestión es cómo fue posible que entre los españoles hubiera ciento diecinueve muertos y noventa y siete heridos graves cuando la mayoría se encontraba encerrada. La razón es que intentaron salir por todos los medios, siendo contenidos con fusilería y a sablazos, sin

contar la ya mencionada y nula instrucción de la tropa y que la marinería no era de fiar.

No era necesario que Hamilton y los historiadores británicos, como James y Clones, tergiversaran la historia de esa manera tan burda para la mayor gloria de la Royal Navy, motivo por lo que nuestro venezolano Arístides Rojas recibió la desinformación que se ha mantenido sobre el tema.

La suerte del Barco Negro

La fragata HMS Hermione, luego de ser recuperada, fue rebautizada con el nombre de HMS Retaliation y antes de ser desguazada en Deptford en 1805, se le volvió a cambiar de nombre al colocarle HMS Retribution.

Después de trece años de vida, esta histórica fragata, denominada en su tiempo el Barco Negro sería destruida por la Royal Navy, acabando así con los sangrientos sucesos a bordo.

El capitán Hamilton fue nombrado Caballero y colmado de honores mientras el capitán Echalaz fue juzgado en La Habana por no preparar la fragata de

forma adecuada para la defensa. Permaneció detenido tres años y en 1802 fue expulsado de la Armada, mientras que el teniente Avellaneda y otros oficiales se les castigó levemente.

En el Consejo de Guerra efectuado se demostró que la fragata había sido entregada a los ingleses por traidores españoles. No se puede olvidar que Echalaz era de ideas liberales al igual que Mazarredo y Barceló, con los que había servido, razón por la cual era repudiado por Godoy, además de no ser de origen noble.

En varias ocasiones pidió su reingreso en la Armada y solo pudo conseguirlo en 1820 con el triunfo de Rafael del Riego, aunque en 1823, con el regreso de Fernando VII, quedó cesado de nuevo.



Los británicos abordan a la fragata española Hermione
(grabado de la época)

12

LA RECOMPENSA DE HAMILTON

Luego de esta proeza, el capitán de fragata Edwards Joseph Hamilton sería ampliamente admirado y elogiado. La Cámara de la Asamblea de Jamaica le otorgó una espada de trescientas libras. El primero de febrero de 1800, el Rey George III le confirió el título de Bachelor Caballero.

Hamilton también recibió una medalla de oro por su magistral acción. Además, fue votado el seis de marzo de 1800 como hombre libre de Londres y se le adjudicó un cofre de oro con valor de cincuenta guineas.

Es de hacer notar que, después de su acción, Hamilton quedó herido y fue enviado a bordo del Paquebot Jamaica, pero en su viaje fue capturado por los franceses, tomado prisionero y enviado a París, donde al parecer llamó la atención del emperador Napoleón Bonaparte.

Allí pasó seis meses en una prisión francesa antes de

ser liberado y repatriado gracias a un canje por cuatro guardias marinas galos.

Al llegar, el Tribunal de Justicia del Consejo Comunal de la Ciudad de Londres lo recibe con un banquete especial para celebrar el aniversario de la recuperación del HMS Hermione.

Allí recibe la caja de oro y de la libertad de la ciudad; también se le otorga la pensión de trescientas libras al año por sus heridas, pero Hamilton la rechaza.

Al obtener el dinero del premio, su situación se volvió holgada, de modo que no necesitaba la pensión, además, pensaba que si la recibía podrían utilizarlo como excusa para no darle empleo activo de nuevo.

Tal vez debido a la lesión en la cabeza, sufrida durante la recuperación del HMS Hermione o por el grado de demencia agravado por el culto a los héroes que había recibido, Hamilton comenzó a mostrar una reputación de implacable, era como si el espíritu del perverso capitán Hugh Pigott se hubiese apoderado de él.

El 22 de enero de 1802 fue llevado a una corte marcial al ser acusado de haber colgado a su artillero y los ayu-

dantes en el aparejo. Este delito trivial, se consideró que era excesivo e ilegal.

Al quedar probada la falta cometida, fue despedido de la marina, aunque en junio de 1802 fue incorporado nuevamente, jamás recibiría un nuevo empleo de función operativa.

Fue admitido el primero de marzo de 1802 como plebeyo en el Emmanuel College en Cambridge, ya que no hacía falta ser licenciado en Cambridge.

El primero de noviembre de 1804 se casaría, en junio de 1806 sería nombrado miembro del Royal Yacht Mary. Con el tiempo, se trasladó a la orden del Príncipe Regente, donde permanecerá hasta su dimisión el 7 de enero de 1819. Luego, el 26 del mismo mes y año, le sería otorgado el título de Barón; fue por un tiempo adjunto al Teniente de Brecknockshire.

Se convirtió en contralmirante el 19 de julio de 1821, en vicealmirante el 10 de enero de 1837 y, finalmente, en almirante el 21 de marzo de 1851. Su hijo Edward Hamilton heredó su título de Barón.



Los ingleses con el “HMS Hermione” se alejan del Castillo de Puerto Cabello en 1799 (pintura de la época)

13

SE RECONSTRUYE LA OTRA HERMIONE

Como dijimos anteriormente, el HMS Hermione protagonista de nuestra historia fue el resultado de la copia inglesa hecha en 1782, basada en tres fragatas que habían capturado en Francia. Por lo que, a continuación, les narro los procedimientos que está haciendo la Association Hermione-La Fayette en la reconstrucción de una de estas naves gemelas del HMS Hermione con los procedimientos de la época.

En 1780, La Fayette embarca a bordo de la fragata Hermione, un navío construido algunos meses antes en el Arsenal de Rochefort, y zarpa para ayudar a la joven nación norteamericana que combate por su independencia.

En 1997, la ciudad de Rochefort se lanza a una nueva aventura: la reconstrucción de la fragata HMS Hermione en el corazón mismo del antiguo arsenal marítimo. El

astillero, abierto al público, permite descubrir el trabajo de los carpinteros, de los ebanistas y de los herreros.

Por iniciativa de la ciudad de Rochefort y del Centre International de la Mer, centro cultural marítimo instalado en la Cordelería Real, se crea a finales de 1992 la Association Hermione-La Fayette, encargada de la dirección del proyecto.

En la actualidad, unas cuarenta personas colaboran en esta aventura humana y técnica formando diferentes equipos, oficios y actividades: carpinteros y herreros, guías y personal de recepción, sin olvidarse de los ingenieros y del personal administrativo.

Al igual que en el siglo XVIII, el casco del navío está enteramente realizado en roble procedente, sobre todo, del oeste de Francia. La mayoría de las piezas curvas se molduran en la masa de la madera, solo algunas piezas menos gruesas pasan por la estufa de vapor y luego son combadas. Las piezas se terminan con clavijas y clavos de bronce.

Dos años antes, en el arsenal de Rochefort, una grada cercana a Corderie Royale, se construía la Hermione. Con

más de sesenta y cinco metros de largo, mil doscientas toneladas de peso y mil quinientos metros cuadrados de velas repartidos en tres palos. La Hermione fue construida según los planos del ingeniero Chevillard l'Ainé. La dificultad del montaje de dicha maqueta naval: Medio.

La Hermione se reconstruye con quince millones de euros: el barco que ayudó en la independencia de EE UU; el puerto de Rochefort verá una réplica de la embarcación que llevó al marqués de La Fayette a Estados Unidos con la promesa del refuerzo galo para la lucha de los independentistas.

Al tratar de reconstruir este barco de forma idéntica, Rochefort ha perseguido una idea ambiciosa. El arsenal marítimo de Colbert y su joya la Corderie Royale han sido rehabilitados, los diques de carena de los siglos XVII, XVIII y XIX han sido dragadas. Para volver a dar a todo su sentido a este conjunto único en Europa había que reconstruir un navío de época porque Francia no ha conservado nada de su patrimonio naval. Sobre todo, esta fragata se inserta en un vasto proyecto

referido a todo el estuario de la Charente. El *savoir faire*, la tradición y la invención, el arsenal marítimo de Rochefort siempre ha sido un lugar de transmisión y de innovación tecnológica.

Se ha inventado y experimentado el cabestrante, el *bateau porte*, las diques de carena en gradas, la artesa mecánica, el primer submarino. En la actualidad, al lado del dique de La Hermione se construyen elementos del airbus.

La Hermione no es una simple réplica. Más que una reconstrucción, la obra es una recuperación de la técnica de la época. Este trabajo de exploración de saberes y técnicas se realizó particularmente entre los meses marzo y mayo de 1997.

El símbolo Hermione está íntimamente ligada a la evolución de la guerra de Independencia americana. En marzo de 1780 La Fayette embarcó en La Hermione para uno de los acontecimientos más importantes del siglo XVIII: el desembarco de los regimientos de Francia en Newport, el 11 de julio de 1780. Tiempo después, el 16 de marzo de 1781, participó en la batalla de la

Chesapeake. El 4 de mayo de ese mismo año el Congreso americano es acogido a bordo para una recepción, en el curso de la cual se anunció oficialmente la victoria de Chesapeake, victoria naval que precedió a la de tierra, el 19 de octubre 1781 y que fue determinante para la independencia de Estados Unidos.

A su vuelta, La Fayette informó en Francia sobre los grandes principios de la declaración de los derechos del hombre de 1789.

Desde 1997 la Asociación Hermione, La Fayette, se lanzó a una formidable aventura, reconstruir la fragata que permitió, en 1780, que La Fayette atravesara el Atlántico para reunirse con los insurgentes americanos en la lucha por la Independencia.

Rochefort es una ciudad francesa del siglo XVII que debe su nacimiento a la decisión de Colbert de implantar a orillas de Charente un nuevo arsenal del Reino de Francia con el objeto de construir, armar, aprovisionar y reparar una flota de guerra capaz de resistir a los enemigos.

Hoy esta ciudad se inventa un nuevo futuro

apoyándose sobre un patrimonio único en el mundo, constituido por la antigua Corderie Royale, restaurada tras veinte años de esfuerzo, joya del antiguo arsenal y por el dique de carenado del siglo XVII.

La reconstrucción de un navío del siglo XVIII se integra en la reconquista de una identidad, quiere devolver a Francia un testimonio de su historia naval y a la vez un símbolo de fraternidad franco-americana a través de un navío que lleva asociado a su nombre el personaje del Marqués de La Fayette, símbolo del apoyo de Francia a los insurgentes americanos.

La Asociación Hermione, creada al efecto, tiene más de dos mil miembros. A finales de 1992, por iniciativa de algunos miembros del Centro Internacional de la Mar, con sede en la Corderie Royale y de la mayoría de los miembros electos de la ciudad de Rochefort, vio la luz la Asociación Hermione La Fayette. Durante cerca de cinco años, esos pocos apasionados presionaron para que la reconstrucción del HMS Hermione llegase a ser una realidad.

En 1996, la asociación, hasta entonces únicamente

constituida por sus fundadores, se abrió a simpatizantes que en la actualidad son más de tres mil quinientas personas asociadas a esta empresa de rescate de tradiciones navales francesas.

EPÍLOGO

La cacería del vicealmirante Hyde Parker tuvo su resultado: en un período de diez años, capturaron a treinta y dos de los amotinados, muchos de los cuales estaban sirviendo en buques españoles o franceses con nombres supuestos, veinticuatro de ellos fueron ahorcados, el último fue en 1807.

De los líderes del motín, solamente Lawrence Cronin nunca pudo ser hallado. Southcott, Searle y Casey fueron intercambiados por otros prisioneros españoles, luego fueron juzgados por la pérdida del buque, pero fueron absueltos después de que se demostrara que no habían formado parte del motín.

Sir Hyde Parker fue ascendido a almirante en febrero de 1799 y en 1800 puesto al mando de una flota destinada al Báltico, siendo su segundo al mando el celeberrimo almirante Horacio Nelson.

En la batalla de Copenhague, Nelson ignoró la orden de Parker de retirarse (de ahí la famosa anécdota de que Nelson se colocó el catalejo en el ojo ciego para no ver

la señal de retirada). Por su desempeño en esta campaña, Parker fue relevado del mando y sustituido por el propio Nelson. Murió en 1807.

La suerte de Edward Hamilton fue más pintoresca. Entre otros honores, el Rey Jorge III lo honró como Caballero de Su Majestad, en febrero de 1800, y le fue conferida la Medalla Naval de Oro.

Sin embargo, tuvo que esperar un poco para recibir los honores: el buque que lo llevaba de vuelta a Inglaterra fue capturado por los franceses y pasó seis meses como prisionero de guerra hasta que fue intercambiado por cuatro guardiamarinas franceses.

En 1802, sin embargo, fue sometido a una corte marcial por haber colgado a dos marineros a causa de una ofensa menor. Fue dado de baja de la Royal Navy, pero fue reincorporado al año siguiente, aunque no volvió a ejercer mando operacional. Eventualmente, sir Edward Hamilton fue ascendido a almirante y le fue conferido el título nobiliario de Baronet. Murió en 1851.

Por el lado español, Echalaz fue juzgado en La Habana por no preparar a la fragata de forma adecuada

para la defensa. Permaneció tres años preso y, en 1802, fue expulsado de la Armada; después fue brevemente reincorporado en 1820 para luego ser dado de baja nuevamente en 1823.

Finalmente, el HMS Hermione fue rebautizado por el vicealmirante Parker como HMS Retaliation, pero en 1800 el Almirantazgo decidió ingresarlo en la Lista oficial como HMS Retribution.

Permaneció en Jamaica hasta que fue devuelta a Inglaterra en 1803. Finalmente, el escenario del motín más sangriento de la historia naval británica fue desguazado en junio de 1805.

También nos dio la oportunidad de aclarar un incidente histórico, porque siempre en la lucha de “la historia del poder contra el poder de la historia”, el poder de esta última termina imponiéndose

Por todo lo expuesto, los historiadores navales británicos no han dudado en calificar al HMS Hermione como “el Barco Negro de la Royal Navy”.

Por su parte, quien esto escribe, se honra de haber sido elegido por la providencia para descubrir este hecho

histórico sucedido en mi terruño natal y divulgarlo para
ustedes.

Nelson Vielma

BIBLIOGRAFÍA

Libros y folletos:

Brooks, M. Evan.: Military history's most wanted: the top 10 book of improbable victories, unlikely heroes, and other martial oddities / M. Evan Brooks. Washington, D.C.; [Great Britain]: Brassey's, c2002. XIV, 386 p.: ill., ports.; 21 cm. Includes bibliographical references (p. 349-360) and index.

Colledge, J. J.: Ships of the Royal Navy: the complete record of all fighting ships of the Royal Navy from the 15th century to the present / J.J. Colledge, Ben Warlow. Rev. ed. / [revised by Ben Warlow].- London: Chatham, 2006. xviii, 396 p.; 24 cm.

Chacón Rodríguez, David R.: Catálogo de la documentación existente en el Archivo General de Indias sobre la revolución de Gual, España y Picornell / David R. Chacón Rodríguez.-Caracas: Fundación Hermano Nectario María para la Investigación Histórico Geográfica de Venezuela; Consejo Nacional de la Cultura, 1997.- 198 p.: 28 cm.

Chacón Rodríguez, David R.: La defensa de las costas venezolanas de La Guaira, Punta Brava y Puerto Cabello, frente al ataque inglés de 1743: según la documentación existente en el Archivo General de Indias / David R. Chacón Rodríguez. [S.l.: s.n.], D.L. 1991(San Fernando, Cádiz: La Voz). 252 p., [1] h. de il. pleg.: il., map.; 24 cm. D.L.: CA 323-1991.

Diario de la Expedición a La Guaira y Puerto Cabello en las Indias Occidentales, bajo el mando del comodoro Knowles, según carta de un oficial a bordo del «Burford» a un amigo suyo de Londres.- Caracas: Edición de Hernando C. Sanabria, [1967].

Diccionario de historia de Venezuela Recurso electrónico.- Caracas: Fundación Polar, 2000. 1 disco (CD-ROM): col.; 12 cm + 1 manual de usuario ([8] p. Tít. Tomado de la etiqueta. En una caja: 14 x 13 x 1 cm.

Diccionario de historia de Venezuela / Fundación Polar. 1ª ed., reimp.- Caracas: Ex Libris, 1992. 3 v.; 26 cm.

Dye, Ira. The fatal cruise of the Argus: two captains in the War of 1812 / Ira Dye. Annapolis, Md.: Naval Institute Press, c1994. XIII, 368p. [20] p. of plates.

Encyclopedia Britannica

España. Armada: El ataque a La Guaira por los ingleses el 2 de marzo de 1743: la defensa de Puerto Cabello.-Caracas: Italgráfica, 1960.

Fernández Duro, Cesáreo (1830-1908). Armada española / por Cesáreo Fernández Duro; [prólogo, Julio F. Guillén].- Madrid: Museo Naval, 1972-1973. 9 v.: grab.; 24 cm. D.L.: M 15832-1972. Véase: Tomo VIII, páginas 192 a 195.

Contenido completo: t. 1. Desde la unión de los reinos de Castilla y de León t. 2-9. Desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón.

Guillén Tato, Julio F. (1897-1972).

Armada española / por Cesáreo Fernández Duro. Madrid: [s.n.], 1895-1903(Est. Tipográfico “Sucesores de Rivadeneyra”). 9 v.: láms.; 8º doble m.

Contenido completo: t. 1. Desde la unión de los reinos de Castilla y de León t. 2-9. Desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón.

Fitchett, William Henry.: Deeds that won the Empire. Adapted for use in schools. With illustrations and plans. [1909.]. 160 p. In: Bell (George) and Sons. Bell's Literature Readers. [1908, etc.] 8º.

García Chuecos, Héctor: Documentos relativos a la revolución de Gual y España / Precedidos de un estudio histórico-crítico del doctor Héctor García Chuecos. Caracas: [s.n., 1949]. 369 p., 1 h.; 24 cm. (Instituto Panamericano de Geografía e Historia. Comisión de Historia. Comité de Orígenes de la Emancipación; Publicación nº 2).

García Gallo, Alfonso: Curso de Historia del Derecho español. 7.ª ed., reform. Madrid: [s.n.], 1958(A.G.E.S.A., imp.). 2 v. ; 23 cm. D.L. M 8635-1958.

Contenido completo: I. Exposición histórica.-XIX + 572 pág. II. Textos jurídicos antiguos.-VII + 328 pág.

González, Juan Vicente (1808-1866): Biografía de José Félix Ribas: (época de la guerra a muerte) / Juan Vicente González; prefacio de R. Blanco Fombona. Caracas: González, 1956 ([Madrid]: E. Sánchez Leal) 63 p.; 18 cm.

Gran enciclopedia de Venezuela / [director, Ramón J. Velásquez]. Caracas: Globe, cop. 1998-2001. 11 v.: il., mapas; 28 cm.

Contenido completo: v. 1. Geografía I v. 2. Geografía II v. 3. Historia I v. 4. Historia II v. 5. Industria y comercio v. 6. Cultura y deportes v. 7. Comunicación y sociedad v. 8. Arte v. 9. Literatura v. 10. Biografías, índices v. 11. Suplemento 2001.

Grases, Pedro (1909-2004). Bicentenario de la conspiración de Gual y España: 1797-1997 / Pedro Grases. Caracas: La Casa de Bello, 1997. 17 p.: il.; 23 cm. (Colección Anauco. Homenajes).

Grases, Pedro (1909-2004). La conspiración de Gual y España y el ideario de la independencia / Pedro Grases.- Caracas: [s.n., 1949]. (Imp. López). 300 p., [7] h. de lám.; 24 cm. (Instituto Panamericano de Geografía e Historia. Comisión de Historia. Comité de Orígenes de la Emancipación; n. 6). Incluye apéndice documental.

Gual, Manuel (m. 1800).

España, José María (m. 1799).

Guttridge, Leonard F., 1918. Mutiny: a history of naval insurrection / Leonard F. Guttridge Shepperton: Ian Allan, Annapolis, Md.: Naval Institute Press, 1992. 318 p.: ill., 1 facsim. 1 map, ports.; 24 cm. Bibliography: p. 299-310.

La Crónica Naval: informes de la época de la Guerra en el Mar. Vol. I: 1793-1798, from the Occupation of Toulon to the Battle of the Nile 1793-1798, de la ocupación de Toulon a la Batalla del Nilo. Nicholas Tracy (Editor) Tracy Nicholas (Editor) 377 p. (18 December, 1998) (18 de diciembre de 1998). Chatham Publishing Chatham publicación.

The Naval Chronicle: Contemporary Reports of the War at Sea. Vol II: La Crónica Naval: informes de la época de la Guerra en el Mar. Vol. II: 1798-1804, from Copenhagen to the Eve of Trafalgar 1798-1804, de Copenhague a la víspera de Trafalgar. Nicholas Tracy (Editor) Tracy Nicholas (Editor). 356 pages 356 páginas. (18 December, 1998) (18 de diciembre de 1998). Chatham Publishing Chatham publicación.

Navarrete, Juan Antonio: Arca de letras y Teatro universal: [Estudio preliminar / por José Antonio Calcaño]. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1962. XXIV, 198 p., 1 h.; 23 cm. (Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia; v. 60. Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela).

Calcaño, José Antonio (1900-1978).

Nectario María, Hno. (F.S.C.). Derrota inglesa en Puerto Cabello: 1743 / [Compilación e introducción: Hno. Nectario María]. Puerto Cabello [Venezuela]: Consejo Municipal, 1971]. 75 p., 1 h.: lám. Col., map. pleg.; 21 cm. D.L. M 26342-1971.

Nectario María, Hno. (F.S.C.). Historia de Venezuela para la enseñanza primaria superior. 16.^a ed. Caracas: Lib. Escolar, [1958] (Madrid: Imp. S. Corazón de Jesús). 300 p. + 1 h. + 4 lám. Col.; 22 cm. (Colección La Salle). Grab. Y map. Intercal. D.L. M 5024-1958 .

López, Casto Fulgencio: Juan Bautista Picornell y la conspiración de Gual y España: Narración documentada de la pre-revolución de independencia venezolana / por Casto Fulgencio López.- Caracas: Edic. Nueva Cadiz, 1955. (Madrid: E. Sánchez Leal, S.A.). 440 p., 2 h., 8 lám.; 21 cm. (Biblioteca de Escritores Venezolanos).

Picornell, Juan Bautista (1759-1825).

Paine, Lincoln P: Ships of the world: an historical encyclopedia / Lincoln Paine with contributions by James Terry and Hal Fessenden. London: Conway Maritime Press, 1998, c1997. XIV, 680 p., [16] p. of plates: ill. (Some col.), maps; 27 cm. (cased); 0851777708 (pbk). Originally published: Boston: Houghton Mifflin, 1997. Bibliography, etc. Includes bibliographical references (p. [623]-645) and index.

Picornell y Gomila, Juan Bautista: Discurso teórico práctico sobre la educación de la infancia.... [S.l]: [s.n.], 1786(Salamanca): Imp. de A. García Rico. p.; 8°.

Picornell y Gomila, Juan Bautista.: Examen público, catechístico, histórico y geográfico, s que expone Don Juan Picornell y Gomila... a su hijo Juan Antonio Picornell y Obispo... en un general que franqueara la Universidad de Salamanca ... En Salamanca: en la imprenta de Andrés García Rico, 1785. 8, [4] p.; 4.º.

Picornell y Gomila, Juan Bautista.: Examen público, histórico y geográfico a que expone segunda vez... a su hijo Juan Antonio Picornell y Obispo: en un general de esta Universidad: en los días 7 y 11 de Marzo de este presente año a las tres de la tarde / Don Juan Picornell y Gomila... [S.l]: [s.n.], 1787(Salamanca): Imp. de Andrés García Rico. 5 p.; 20 cm.

Pope, Dudley. The black ship / Dudley Pope.-London: Alison, 1988. [367] p.: ill.; 24cm. ISBN: 0436377535. Originally published: London: Weidenfeld and Nicolson, 1963.

Relación de la gloriosa y singular victoria que han conseguido las armas de S.M. Católica: contra la escuadra británica que invadió el día 2 de marzo de 1743 la plaza de La Guaira, comandada esta por don Mateo Gual y aquella por don Carlos Knowles. Caracas: Imprenta de G. Corser, 1858.

Rojas, Arístides (1826-1894). *Leyendas históricas de Venezuela*. Caracas: Oficina Central de Información, 1972. 2 v.; 23 cm.

Rojas, Arístides (1826-1894). *Leyendas históricas de Venezuela Primera serie / por Arístides Rojas*. [S.l.: s.n., 1890](Caracas: Imp. de la Patria). XXVII, 318 p.; 22 cm. (Historia patria).

Rojas, Arístides (1826-1894). *Leyendas históricas de Venezuela Segunda serie/ por Arístides Rojas*. [S.l.: s.n., 1891]. (Caracas: Imp. del Gobierno Nacional). 352 p.; 22 cm. (Historia patria).

Tracy, Nicholas, 1944-. *Who's who in Nelson's navy: 200 naval heroes / Nicholas Tracy*.- London: Chatham, 2006. 384 p.: ill., ports. 25 cm. Includes Bibliography, bibliographical references and index.

Whitcombe, Thomas. *The naval achievements of Great Britain, from the year 1793 to 1817*.- Sidcup: Lambard Press, 1963. 6 plates, not numbered. 35 cm.

Este volumen se terminó de diagramar el mes de febrero de 2023 en el departamento creativo de la Secretaría de Cultura del Estado Carabobo, Valencia, Venezuela

LA HISTORIA OCULTA DEL BARCO NEGRO

Este ensayo, detallado y fundamental, se centra en un hecho específico ocurrido en Puerto Cabello, y que no ha sido reflejado plenamente en nuestra historia, con el fin de profundizar la verdad sobre una acción bélica ocurrida con un barco que pasó a la historiografía naval británica con el trágico seudónimo de “el Barco Negro”.

Nelson Vielma

(Puerto Cabello, 1956). Cronista interino del municipio Puerto Cabello, vice/presidente primero de la Ruta Cultural Bolivariana y Martiana Latinoamericana y Caribeña y presidente del Concejo Consultivo de la Sociedad Divulgadora de la Historia Militar de Venezuela. Ha publicado los libros *Lope de Aguirre, predecesor de la independencia latinoamericana*; *Bronces de mi ciudad*; *Voces para un bicentenario* y más de 500 artículos de investigaciones históricas en los diarios *Vea*, *La Costa*, *El Expreso de Carabobo* y el semanario *La Garita La Guaira*.