

AMERICANÍA

REVISTA DE ESTUDIOS LATINOAMERICANOS
DE LA UNIVERSIDAD PABLO DE OLAVIDE DE SEVILLA
NÚMERO 24 JULIO - DICIEMBRE 2026 NUEVA ÉPOCA

LA REBELIÓN DEL CONGRESO DE LA NUEVA GRANADA: MOTÍN, FUGA Y RESISTENCIA (1809-1816).

joaquinmontequinto@gmail.com

Joaquín Monge Castillejo¹
Universidad Pablo de Olavide
Sevilla

Resumen:

Cartagena de Indias debe analizarse principalmente desde la perspectiva de su historia marítima durante el período de la independencia, donde los corsarios desempeñaron un papel crucial en la consolidación de los nuevos proyectos políticos. Esta investigación examina la travesía del navío El Congreso de la Nueva Granada, un espacio que reflejó los mundos emergentes de la época, marcado por giros drásticos que revelan complejidades históricas y lealtades ambiguas. El navío funcionó como un espacio donde se entrecruzaron diversas experiencias compartidas, revelando dinámicas de resistencia conjunta. Finalmente, se refleja la reacción de las autoridades españolas, ilustrando la intensa lucha por la libertad, los riesgos que implicaba desafiar el orden colonial y las limitaciones de las nacientes repúblicas.

Palabras clave: Corsarios, Independencia, Caribe, Cartagena de Indias, Motines.

¹ Graduado en Geografía e Historia por la Universidad Pablo de Olavide. Máster en Historia de América: Mundos Indígenas. Actualmente cursa el doctorado en Historia y Estudios Humanísticos: Europa, América, Artes y Lenguas. Su investigación se centra en los procesos de independencia en el Caribe desde la perspectiva de la historia marítima.

AMERICANÍA

REVISTA DE ESTUDIOS LATINOAMERICANOS
DE LA UNIVERSIDAD PABLO DE OLAVIDE DE SEVILLA
NÚMERO 24 JULIO - DICIEMBRE 2026 NUEVA ÉPOCA

THE REBELLION OF THE CONGRESS OF NUEVA GRANADA: UPRISING, ESCAPE AND RESISTANCE (1809–1816).

Joaquín Monge Castillejo
Universidad Pablo de Olavide
Sevilla

Abstract:

Cartagena de Indias must be analyzed primarily from the perspective of its maritime history during the independence period, where privateers played a crucial role in consolidating the new political projects. This research examines the voyage of the ship *El Congreso de la Nueva Granada*, a journey that reflected the emerging worlds of the era, marked by dramatic shifts that reveal historical complexities and ambiguous loyalties. The ship served as a space where diverse shared experiences intersected, revealing dynamics of collective resistance. Finally, the reaction of the Spanish authorities is reflected, illustrating the intense struggle for freedom, the risks involved in challenging the colonial order, and the limitations of the nascent republics.

Keywords: Corsairs, Independence, Caribbean, Cartagena de Indias, Mutinies

Introducción

Durante la Edad Moderna, el Caribe ocupó un lugar central en las conexiones atlánticas. En sus aguas se forjaron nuevas realidades marítimas y comenzó a perfilarse un mundo distinto. En el proceso de construcción de la modernidad, la concepción misma del planeta se transformó profundamente: por primera vez se circunnavegó, y el mar junto con los hombres que lo surcaron y enfrentaron desempeñó un papel decisivo en este complejo proceso mental de Occidente.² En el mar de los Caribes confluyeron y convivieron Europa, África y América, dando forma a un espacio dinámico de intercambios, tensiones y encuentros.³ Nuestra investigación se sitúa a comienzos del siglo XIX, en la transición hacia la contemporaneidad, cuando la región presentaba una notable densidad demográfica y un desarrollo agrario sustentado, en gran parte del mundo insular, en el sistema de plantaciones. Este modelo económico, profundamente deshumanizante y sostenido por la trata esclavista africana e indígena, generó un orden social violento e inestable que desembocó en la revolución antiesclavista de Haití. Este proceso revolucionario no solo desafió la organización económica y social del mundo atlántico, sino que también puso en circulación un conjunto de ideas radicales que transformaron de manera decisiva la fisonomía política de la región. Al ampliar el horizonte del deseo de libertad humana más allá de los preceptos liberales europeos y norteamericanos a menudo abstractos y excluyentes, la revolución haitiana activó lo que Julius Scott denominó las “corrientes de comunicación africana” en la era de las revoluciones, redefiniendo las posibilidades de emancipación en el espacio atlántico.⁴

Este trabajo se centra en un caso que evidencia la importancia de que cada sujeto marítimo en el mar actúa bajo su propio interés individual y de forma colectiva a través de los pactos y acuerdos desde abajo, sin injerencias políticas estatales, leyes, autoridad del capitán o permiso de las nuevas repúblicas nacientes. Presentamos un ejemplo de especial relevancia encontrado en los fondos documentales del Archivo General de la Nación, en Bogotá. Asimismo, se analiza el nombre del barco, la compra efectuada y su precio, el permiso para navegar en alta mar, las presas, la tripulación y las ideas difundidas, centrándonos en la singularidad caribeña en la que cada navío

² Serge Gruzinski, *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización* (Fondo de Cultura Económica, 2010); Antonino Vidal Ortega y Joaquín Monge Castellero, “El mar, las islas y un imaginario de ruptura a comienzos de la Edad Moderna”, *Historia Caribe*, n.º 47 (julio-diciembre de 2025): 21–48.

³ Marcelo Carmagnani, Alicia Hernández Chávez, Rogelio Romano, (Coords.). (1999). *Para una historia de América, I: Las estructuras* (Fondo de Cultura Económica, 1999), 13-83.

⁴ Julius S. Scott, *El viento común. Corrientes afroamericanas en la era de la Revolución haitiana* (Traficantes de Sueños, 2021), 27; Tara Zahra, “Imagined Noncommunities: National Indifference as a Category of Analysis,” *Slavic Review* 69, n.º 1 (2010): 93–119.

se ajustó a su propia realidad particular. Las ideas de igualdad y libertad en cada isla, en cada puerto y en cada costa circularon con la intención de mejorar la vida de sus gentes, buscar nuevas oportunidades y luchar porque sus sueños se convirtieran en una nueva realidad lejos de cualquier tutela imperial, pero en diversas ocasiones esta idea no era tan romántica, aunque supuso un gran movimiento estimulado por una *maritimidad* que impulsó la posibilidad de quebrar el agotado orden político y social de la modernidad.⁵ Este proceso se vio facilitado por una rápida propagación de ansias y deseos eximentes que truncaron el orden imperial abusivo y arbitrario con la vida humana y fue la semilla del fin de una era.⁶

El objetivo principal de nuestro trabajo es plantear que, más allá de la revolución de Cartagena de Indias, las ansias de libertad circularon por toda la región del Caribe. Desde la Florida hasta la punta oriental de Venezuela, atravesando las Antillas mayores y menores, y que el mar facilitó la transmisión de todas estas ideas debido a la gran movilidad de individuos que lo surcaban a principios del siglo XIX, lo cual estimuló la propagación de la inconformidad, pero también atrajo a ingentes cantidades de mercenarios del mar como nuestro protagonista. En este contexto, se produjeron las primeras embarcaciones armadas en corso que enarbolaban las nuevas banderas, evidenciando los límites del sistema de las nuevas repúblicas. Para comprender la transformación social y política vivida, utilizaremos el argumento de la circulación de las ideas y la fuerza de la acción colectiva como motor de cambio y transformación social.

En la actualidad, surgen nuevas propuestas y perspectivas investigativas que complejizan la comprensión del paradigma político liberal de las revoluciones atlánticas. Estos planteamientos destacan la importancia de las interconexiones marítimas, centrando la atención en debatir ideas que antes se consideraban ajenas, lejanas y excluidas de los procesos de independencia. Se trata de un intento por comprender que el espacio marítimo carece de límites y fronteras, y que no se ajusta a las acotaciones imperiales ni nacionales, tampoco a las realidades homogéneas de las nuevas repúblicas. En definitiva, se propone una mirada transimperial y transnacional que amplía la interpretación del pasado al situarse por encima de

⁵ El concepto lo entendemos, siguiendo al historiador mexicano Antonio García de León, como un territorio intermedio entre tierra y mar que se conforma como una construcción cultural que se cristaliza en la historia y se modifica con ella, al mismo tiempo que se inscribe en el campo de las relaciones sociales y se modula en función de sus actores, quienes posan su mirada sobre este espacio particular al que contribuyen a identificar como suyo y casi a inventarlo en oposición a otro. Antonio García de León, *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519–1821* (Fondo de Cultura Económica, 2011), 910.

⁶ Antonino Vidal Ortega y Raúl Román Romero (coords.), *Los vientos del liberalismo en el Caribe. Efectos, transformaciones e intercambios en la transición del siglo XVIII al XIX* (Unimagdalena, 2022).

cualquier frontera imaginada, especialmente en una región caribeña convulsa, marcada por una transición hacia la contemporaneidad.

La investigación se fundamenta principalmente en los autos relacionados con la entrada en Cartagena del corsario insurgente conocido como el Congreso. Estos documentos permiten examinar la patente de corso y los contratos expedidos por Manuel Rodríguez Torices, orientados a consolidar una política naval y a expandir la proyección marítima de la insurgencia como una fuerza de primer orden. Entre las fuentes destaca un sumario en forma de interrogatorio practicado a la totalidad de la tripulación tras su arribo al puerto español de Portobelo, en Panamá, en 1814. A partir de este corpus documental, se analizan la promulgación de las patentes de corso, sus directrices y ordenanzas, la conformación de tripulaciones unidas bajo un objetivo común, la vigencia temporal de dichos documentos y las rebeliones internas surgidas ante la sospecha de posibles engaños. Este enfoque permite demostrar que el estudio del espacio marítimo implica analizar un ámbito abierto y flexible, en el cual el rumbo podía alterarse en cualquier momento. Asimismo, se destaca la importancia estratégica de las islas de San Andrés y Providencia y su vínculo histórico con Cartagena de Indias, configurado a lo largo del tiempo.

La investigación se estructura en varios apartados: el estallido de la revolución; el nuevo proyecto sostenido a través del corso; la travesía del Congreso; el motín republicano, las formas de resistencia de los marineros y el barco como espacio de movilidad y diversidad.⁷ Por último, se examina la declaración manifestada por las autoridades españolas.

El estallido de la revolución

En el Caribe neogranadino, una ciudad destacó por encima de todas las demás: Cartagena.⁸ Su posición geográfica y estratégica la convirtió en un enclave fundamental⁹ para el conjunto de la región, pues funcionaba como la principal puerta de entrada a un continente entero, consolidándose como la segunda ciudad más poblada de la Nueva Granada¹⁰ y como un puerto cosmopolita de primer orden.¹¹

⁷ James Clifford, *Itinerarios transculturales* (Gedisa, 1999).

⁸ Antonino Vidal, La región geohistórica del Caribe: Tierra Firme y Cartagena de Indias a comienzos del siglo XVI. *Revista Mexicana del Caribe*, 8(15). 2003.

⁹ Maribel De La Cruz-Vergara, "Fluvial and Maritime Commerce through the Port of Cartagena de Indias as a Conciliatory Element in the Viceroyalty of Nueva Granada's Economy, 1780–1810," *Latin Americanist* 60, no. 2 (2016): 191.

¹⁰ Ernesto Bassi, *Un territorio acuoso: Geografías marineras y el Gran Caribe transimperial de la Nueva Granada* (Universidad del Norte, 2021).

¹¹ Eduardo Lemaitre, *Breve historia de Cartagena* (Italgraf, 1981), 93.

Esta condición se afianzó a partir del 11 de noviembre de 1811, cuando declaró su independencia¹² y rompió definitivamente el vínculo con la Monarquía española, aunque el caldo de cultivo del proceso emancipador ya existía desde 1809.¹³ Las causas de la independencia fueron de carácter político, social, económico y marítimo.

España se encontraba inmersa en una profunda crisis: había sufrido una invasión francesa, lo que dio lugar a una grave escasez económica en las colonias, y también había perdido gran parte de su flota naval en la batalla de Trafalgar.¹⁴ Los comerciantes cartageneros se dieron rápidamente cuenta de que obtenían mayores ingresos al comerciar con los puertos de Estados Unidos o Jamaica que con la propia Península Ibérica.¹⁵ Este fenómeno se intensificó con la orden emitida en 1777 para la admisión en los puertos de Indias de las embarcaciones de los colonos de Norteamérica, como refleja Antonio Narváez de la Torre desde Santa Marta:

“Sean admitidas en estos puertos las embarcaciones de los colonos ingleses americanos, y tratadas en los casos de urgencia conocida con la misma hospitalidad que los ingleses, o franceses, no permitiéndoles venta de efecto ni comercio alguno, pero sí el que se reparen, y compren lo necesario satisfaciendo su importe en dinero, letras de cambio, o negros esclavos”.¹⁶

Asimismo, las nuevas palabras de igualdad y libertad que circulaban calaron con especial fuerza en una sociedad en la que gran parte de la población era negra y mulata, debido a que Cartagena se convirtió en uno de los principales puertos del comercio de esclavos.¹⁷ Sin embargo, desde la metrópoli no se les reconoció a los cartageneros la igualdad esperada.¹⁸ Esta combinación de factores, junto con el clima de agitación social y política, condujo a que fuera la primera que se independizó de

¹² Independencia de Cartagena, *Gaceta extraordinaria de Caracas*, sábado 4 de enero de 1812.

¹³ José Manuel Restrepo, *Historia de la revolución de la república de Colombia en la América Meridional*, Tomo I (Universidad Nacional de Colombia, 2009), 125. Anthony McFarlane, *Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón* (Banco de la República, 1997), 491. Alfonso Meisel y Haroldo Calvo, eds., *Cartagena de Indias en la Independencia* (Banco de la República, 2011).

¹⁴ Cesáreo Fernández Duro, *Historia de la Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* (Instituto de Historia y Cultura Naval, 1972). Agustín Guimerá, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón (Coord). *Trafalgar y el mundo atlántico* (Marcial Pons, 2004), 337.

¹⁵ “Entrada de los buques españoles desde 1796-1801”. Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Aduanas, leg. 13, fols. 68-73. Edgardo Pérez Morales, *El Caribe cimarrón y los corsarios de Cartagena en la época de la independencia* (Uninorte, 2023), 56. Carlos Alfonso Díaz Martínez, *Economías de guerra: Nueva España, Nuevo Reino de Granada y Venezuela, 1776-1821* (ICANH), 2024), 439.

¹⁶ Orden emitida por Antonio Narváez. Santa Marta, 1777. AGN, Milicias y Marina, leg. 115, fol. 564.

¹⁷ Expediente sobre la sublevación de Maracaibo. Caracas, 1799. Archivo General de Indias (en adelante AGI), Estado, leg. 52, fol. 81.

¹⁸ Sergio Paolo Solano, *Trabajo y sociedad: Trabajadores de los sistemas defensivos de Cartagena de Indias, 1750-1811* (Universidad del Rosario, 2024).

la Corona española durante un periodo de 5 años, mientras otras ciudades, como Santa Marta o Santa Cruz de Mompox, permanecieron fieles al Imperio español.¹⁹

El mulato Pedro Romero encabezó el proceso de independencia junto a sus lanceros negros y mulatos armados a su propia costa, quienes combatieron a las autoridades españolas y convirtieron a los sectores subalternos en actores clave en la expulsión de los representantes de la Corona de este importante puerto.²⁰ Como resultado de este proceso, en Cartagena se promulgó en 1812 una Constitución orientada a la construcción del nuevo Estado-nación, en la cual se reconoció el derecho a la ciudadanía²¹ de mulatos y negros libres.²² Estos sectores populares, históricamente excluidos de los privilegios de los grupos dominantes, fueron explícitamente incorporados en el nuevo orden constitucional, que establecía su posibilidad de acceso a la condición de ser ciudadanos.²³

Tras la independencia de Cartagena, la Corona española organizó una ofensiva: Pablo Morillo arribó con 45 buques y más de 10.000 soldados, en la mayor expedición salida de la Península.²⁴ Durante este período insurgente, Santa Marta se consolidó como el principal bastión realista²⁵, desde donde se planificó la reconquista de la Nueva Granada.²⁶ Las fuerzas de Morillo desembarcaron con el objetivo de avanzar sobre la ciudad de Cartagena, que fue sitiada entre agosto y diciembre de 1815.²⁷ Sin embargo, pese a estos esfuerzos militares, el dominio español en la región sería finalmente derrotado por las fuerzas independentistas en 1821.²⁸

El nuevo proyecto político sostenido desde el mar

El corso, de origen euroamericano y mediterráneo, se transformó progresivamente en una práctica caribeña mediante un proceso lento que se consolidó en el siglo XIX, cuando las nuevas repúblicas adoptaron la patente de corso

¹⁹ Alfonso Múnera, *El fracaso de la nación: región, clase y raza en el Caribe colombiano (1717-1821)* (Crítica, 1998), 205-206.

²⁰ Juan Friede, *La otra verdad. La independencia americana vista por los españoles* (Carlos Valencia, 1979), 79-83.

²¹ "Sobre la condición de ser ciudadanos," *El Efímero de Cartagena*, sábado 5 de septiembre de 1812.

²² Óscar Almarino García (ed.) ¡Y Colombia fue! *La independencia neogranadina y la primera república de Colombia, 1808, 1831* (Sílex, 2025).

²³ Marixa Lasso, *Mitos de armonía racial. Raza y republicanism durante la era de la revolución, Colombia, 1795, 1831* (Universidad de los Andes, 2013), 46.

²⁴ Daniel Guitierrez, *La restauración en la Nueva Granada (1815-1819)* (Universidad Externado de Colombia, 2016).

²⁵ Juan Bermúdez Rojas y José Santamaría Matta, "Las ventajas de cimentar la opinión pública": Francisco de Montalvo y la prensa, opinión y legitimidad realista en el Caribe colombiano (1813-1817)," *El Taller de la Historia* 17, no. 2 (2025): 423.

²⁶ Rebecca A. Earle, *España y la independencia de Colombia, 1810-1825* (Universidad de los Andes, 2019), 77.

²⁷ Juan Marchena Fernández, ¿Obedientes al rey y desleales a sus ideas? Los liberales españoles ante la "reconquista" de América durante el primer absolutismo de Fernando VII. 1814-1820", en *Por la fuerza de las armas. Ejército e independencias en Iberoamérica*, Juan Marchena Fernández y Manuel Chust (eds.). (Universidad Jaume I, 2008): 52.

²⁸ Christiane Laffite Carles, *La Costa Colombiana del Caribe, 1810-1830* (Banco de la República, 1995), 20.

como instrumento legal y estratégico para el armamento y la defensa marítima.²⁹ Esta condición permitió atraer a numerosos corsarios que podían actuar dentro de la legalidad sin ser considerados piratas, extender el conflicto al ámbito marítimo, enriquecer a las repúblicas que la empleaban y poner a su servicio las embarcaciones capturadas. El ejercicio del corso requería, como condiciones fundamentales, la existencia de una guerra declarada y el otorgamiento oficial de la patente, lo que explica el crecimiento sin precedentes de esta práctica en los mares americanos durante dicho período.

Cartagena de Indias se vio amenazada desde su propia existencia, principalmente como consecuencia del proceso revolucionario y de su proximidad a Cuba, uno de los principales centros corsarios del Caribe. No obstante, la amenaza más inmediata para la estabilidad de la ciudad no provenía de ultramar, sino de enclaves cercanos como Santa Marta y Santa Cruz de Mompox, así como de otros puertos coloniales estratégicos, entre ellos Maracaibo, Portobelo y La Guaira. A ello se sumaba la ausencia de un proyecto político claramente definido, agravado por la inexistencia de una marina o armada de guerra y por el estado de agotamiento de las arcas públicas, carentes de ingresos suficientes.

En este contexto de extrema vulnerabilidad, el joven Manuel Rodríguez Torices, con apenas 24 años, promovió a partir de 1812 la proyección de Cartagena como potencia marítima mediante la promulgación de patentes de corso, concebidas no solo como un instrumento militar, sino como un ambicioso proyecto político, económico y social.³⁰ Estas medidas facilitaron la rápida conformación de una flota corsaria que operó a gran escala por todo el mar y atrajo a marinos, armadores y capitanes extranjeros, en particular franceses y caraqueños. Gracias a esta estrategia naval, Cartagena logró erigirse como la principal fuerza marítima de la región, extendiendo su control sobre las rutas comerciales mediante una densa red de embarcaciones corsarias que actuaban de manera coordinada y permanente, de la cual la ciudad obtuvo sustanciales beneficios.³¹

Entre 1813 y 1816, cientos de individuos se acogieron a la protección de la naciente república insurgente para desarrollar sus actividades, desde comerciantes y

²⁹ Cruz Barney, O. (2013). *El corso marítimo*. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM; Secretaría de Marina; Centro de Estudios Superiores Navales.

³⁰ María Paula Corredor Acosta y Meliza Pinzón Narváez, "Corsarios y nación: El papel del corso en la construcción del territorio marítimo de Colombia, 1821-1828," *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 52, no. 2 (2025).

³¹ Justo Cuño, *El retorno del rey. El restablecimiento del régimen colonial en Cartagena de Indias (1815-1821)* (ICAHN, 2025), 59.

aventureros procedentes de Estados Unidos y Venezuela hasta empresarios y agentes transimperiales, junto con un número significativo de corsarios francocaribeños dedicados al corso, provenientes de Haití.³² Este escenario dio lugar a un espacio de oportunidades que atrajo también a destacados actores marítimos de Cumaná y Barcelona, así como a protagonistas de la revolución fallida en la isla de Margarita, quienes, perseguidos por las fuerzas realistas, encontraron refugio en Cartagena.³³ En 1813, los corsarios cartageneros capturaron 60 embarcaciones españolas, y las presas obtenidas ingresaban al puerto como fuente de riqueza para la ciudad.³⁴

Asimismo, Cartagena recurrió a sus corsarios como instrumento militar para enfrentar a los ejércitos realistas que avanzaron hasta la ciudad de Mompox en enero de 1811, así como en las dos expediciones llevadas a cabo contra Santa Marta. Finalmente, durante la evacuación de 1815, fueron los propios corsarios quienes, con 13 o 14 buques comandados en su totalidad por capitanes extranjeros, evacuaron a los emigrados hacinados a bordo hacia Jamaica y los cayos de San Luis, en Haití. En estas travesías se trasladaron importantes familias como los Pombo y los Piñeres, así como figuras destacadas y numerosos oficiales caraqueños.

El corsario estaba autorizado, a diferencia del pirata, a través de la patente de corso para realizar sus incursiones al no tener una marina oficial constituida. En los documentos se visualiza la importancia de respetar las ordenanzas de corso, donde se ordenaba informar a la tripulación sobre estas y hacerle llegar las instrucciones específicas que se hubiesen establecido. En términos generales, la normativa disponía que ninguna embarcación podía navegar fuera de los límites del departamento al que pertenecía su matrícula sin contar con la correspondiente patente, ni hacerlo dentro de dichos límites sin la licencia exigida, independientemente del lugar del mundo en el que se encontrara. La patente de corso se tenía que solicitar a través del comandante militar de marina de la provincia en la que se tuviera intención de hacer el corso, se inscribía en un registro, se anotaba la carga, la tripulación, el tipo de embarcación y las fianzas a pagar. Por último, se firmaba el documento entre ambas partes, uno se guardaba en el registro y otra el corsario la tomaba consigo en su travesía.

³² Nara Fuentes Crispín, *El sujeto en la historia marítima* (ICANH, 2020), 269.

³³ Miguel Izard, *El miedo a la revolución: La lucha por la libertad en Venezuela (1777-1830)* (Centro Nacional de Historia, 2009).

³⁴ Edgardo Pérez Morales. *El gran diablo hecho barco. Corsarios, esclavos y revolución en Cartagena y el Gran Caribe 1791-1817* (Bicentenario, 2012), 89.

A modo de guía, se presenta esta tabla con el objetivo de establecer delimitaciones y diferencias claras para categorizar los términos pirata y corsario, tal como se emplean en este trabajo. Estos conceptos en muchas ocasiones han sido utilizados más desde una carga emocional que desde un enfoque científico, generando confusión entre los lectores. Si bien su significado general es ampliamente conocido, en su definición sociológica y jurídica han perdido precisión, lo que ha dado lugar a confusiones y controversias. Esta imprecisión se debe, en gran medida, a la influencia del cine, la literatura y la propaganda que, desde el siglo XIX, han contribuido a su arraigo en el imaginario popular. En consecuencia, los términos corsario y pirata suelen emplearse como sinónimos, cuando en realidad no lo son, y se utilizan de manera anacrónica en numerosos escritos. No obstante, entre ambos existe una diferencia sustancial, especialmente en lo que respecta a la distinción entre lo legal y lo ilícito, fundamental para la comprensión del fenómeno marítimo en la Edad Moderna. Esta clasificación pretende servir como herramienta para la comprensión y el desarrollo de la presente investigación, que se sitúa deliberadamente en una línea interpretativa especialmente fina.³⁵

Corsario	Pirata
Dentro de la ley.	Fuera de la ley.
Respaldado por una Corona o República	No es respaldado por nadie.
Con patente de corso y respetando las condiciones previamente pactadas.	Sin patente de corso. Sus propias leyes y normas.
No responde a su propio interés.	Responde a su propio interés.
Tripulación apresada. Trato menos vejatorio.	Tripulación apresada. Crueldad, incluso la muerte en algunos casos.
Solo podía atacar a navíos enemigos o a embarcaciones neutrales con contrabando.	Ataque a todo tipo de embarcación.
Tribunal de presa. Legitimar la presa judicialmente al llegar a puerto.	Sin tribunal de presa.

³⁵ José Luis Azcárraga y Bustamante. *El corso marítimo. Concepto, justificación e historia* (Madrid, Consejo Superior de Investigaciones científicas, 1950) 131-132.

Condecoraciones, títulos, honores, entrar a formar parte de la Armada Real o de las Repúblicas. Eran acogidos en sus puertos de origen y tenían un reconocimiento y prestigio social.	Eran perseguidos por la ley y condenados a la horca.
El corsario se convierte en pirata cuando...	
1. El corsario no tiene patente de corso o su documentación es falsificada	
2. Expira el plazo acordado de la patente de corso	
3. El corsario actúa con dos o más patentes de corso de distintas Repúblicas	
4. Cuando se apropia ilegalmente del cargamento y la tripulación sin presentarla ante un tribunal de presa	
5. Cuando acepte una patente de una República, con la prohibición de su gobierno	

La travesía del “Congreso de la Nueva Granada”

El origen de la goleta se remonta al armador Thomas Rooke, residente en el Estado de Cartagena, quien manifestó su deseo de vender su goleta americana “*Los Cuatro Amigos*” en beneficio de sus herederos. En su testamento estableció como condición que el futuro comprador debía rebautizar la embarcación con el nombre de “*El Congreso de la Nueva Granada*”. Finalmente, el 26 de marzo de 1814, la goleta fue adquirida por Esteban Martorell por la suma de 2.500 pesos, recibiendo el número 34 e integrándose en la Escribanía de Marina.³⁶

Esteban Martorell actuó como armador de la goleta, una figura habitual en la actividad corsaria y mercantil de la época. El armador, generalmente un comerciante o apoderado, aportaba las grandes sumas de capital necesarias para financiar la expedición, asumir los costes de avituallamiento, pertrechos de guerra y comestibles, así como encargarse del reclutamiento de la tripulación. Asimismo, como propietario de la embarcación, debía depositar una fianza ante las autoridades. Por lo general, los armadores no asumían directamente los riesgos del mar ni contaban con conocimientos marítimos, limitándose su participación a la inversión y gestión económica de la empresa.

³⁶ Compra de la goleta, Cartagena, 1814. AGN, Anexo I Guerra y Marina: leg. 122, fols. 744-746.

En este contexto se inserta la figura de Guillermo Michelt, protagonista de la presente investigación y corsario de la goleta particular “*El Congreso*”, embarcación de 37 toneladas de porte. Michelt obtuvo una patente de corso expedida por el gobierno de Cartagena a través de su representante político, autorización que le facultaba para zarpar desde dicho puerto y realizar crucero durante un período de cuatro meses. La expedición, que partió el 27 de agosto de 1814, se llevó a cabo al mando de una tripulación compuesta por 30 hombres matriculados, tal como consta en el documento que legaliza esta actividad de corsariato:

“Por cuanto hallándonos expresamente autorizados para conceder patentes de corso, damos la presente para que en su goleta el Congreso de la Nueva Granada, su capitán Guillermo Michelt, armada con veinte fusiles, treinta machetes, doce pistolas y tres trabucos y treinta hombres de tripulación, pueda correr los mares de América con la bandera de este Estado y hacer el Corso contra los buques y propiedades de la Nación Española y sus dependencias (...) como asimismo conducir a los puertos habilitados de este Estado las presas que hiciere, y de que no dispondrá de ellas hasta que se declare su legitimidad como corresponde, se le permite armarla y tripularla con la gente y armas expresadas, por el término de cuatro meses contado desde la salida”.³⁷

El capitán Guillermo Michelt zarpó del puerto de Cartagena a mediados de agosto al mando de la goleta adquirida. Durante el desarrollo de su crucero y actividad corsaria, navegó por las inmediaciones del cabo de San Antonio³⁸, próximo a la costa de La Habana (Cuba), acompañado por la tripulación. En el transcurso de esta expedición realizó tres presas: una goleta, una polacra y una fragata mercante, todas de procedencia española.

La primera captura fue la goleta denominada “*La Flecha*”, cargada de harina y que cubría la ruta entre La Habana y la isla de Providencia. Michelt dispuso su inmediato envío a Cartagena, escoltada por 5 miembros de su tripulación. Posteriormente, apresó la polacra española “*La Paz*”, procedente de La Habana y cargada de sal, vino y tabaco, así como la fragata española “*María Josefa*”, que se

³⁷ Patente de corso expedida por el Estado de Cartagena, 1814. AGN Anexo I Guerra y Marina: leg. 122, fol. 741.

³⁸ El Cabo de San Antonio era un sitio estratégico, ubicado en el extremo occidental de Cuba. Sus condiciones naturales, los vientos constantes, el mar bravo y la presencia de extensos manglares lo convertían en un lugar ideal para las incursiones marítimas. Por estas razones, corsarios insurgentes procedentes de Cartagena se establecían en esta zona para realizar sus presas, entre ellos el barco corsario conocido como el “*Piñerez Chico*”. AGN Anexo I Guerra y Marina: leg. 124, fol. 513.

dirigía a Europa con un cargamento de azúcar, frutos y sederías, y que había sido adquirida por comerciantes catalanes establecidos en San Juan de los Remedios. Al intentar trasladar las dos últimas presas efectuadas, un convoy inglés, el "Argos", procedente de Jamaica, logró apresar las embarcaciones capturadas. Sin embargo, al día siguiente, la goleta "El Congreso" consiguió hacerse con el bergantín español "La Esperanza" y evadir a sus perseguidores, refugiándose en la isla española de Providencia Vieja, llevándose consigo dicha embarcación, tal como consta en la declaración de un marinero:

"Tomó plaza en este corsario por no tener otro oficio. Desde entonces siguieron a la costa de Jamaica para realizar su crucero, luego a la costa de la Florida y después a La Habana. Habiendo hecho varias presas, particularmente una polacra y una fragata, que fueron represadas por un navío inglés, y que habiendo tomado al siguiente día al bergantín Esperanza siguieron con él a la isla española de Providencia Vieja una de las de San Andrés donde permanecieron 12 días".³⁹

Las presas realizadas por Michelt eran altamente valoradas: apresar un barco equivalía, en tierra firme, a capturar un camión cargado de mercancías de alto valor, como azúcar, cacao o tabaco, así como material bélico, armas, municiones y morteros. Las dinámicas de la región caribeña, especialmente en el ámbito marítimo, funcionaban como un efecto en cadena: agentes de procedencias diversas, como Cartagena o Jamaica, competían por el control del mar, de las embarcaciones y de las mercancías.

Durante este periodo convulso, controlar las embarcaciones era muy complicado, ya que muchas escondían las mercancías en barcos de puertos neutrales que funcionaban como refugio para estas cargas. Sin embargo, muchas embarcaciones transportaban pertrechos de guerra como armas, pólvora, uniformes y caballos o tripulaciones con oficiales de guerra de nacionalidad enemiga. En este contexto de un mundo cambiante, los marineros actuaban a través de los barcos según sus propios intereses, adaptándose a las circunstancias que se encontraban en los caminos del mar. Se dirigieron hacia la isla de Providencia, siguiendo las instrucciones del corsario Michelt, con la intención de descargar la mercancía capturada y enviarla posteriormente a Trujillo o Chagres para su venta clandestina.

³⁹ Declaración del marinero Juan Flores. Portobelo, 1814. AGN, Anexo I Guerra y Marina: leg. 122. fol. 757.

Durante este período se produjo un notable crecimiento del corso, acompañado de una creciente especialización y tecnificación de los corsarios, quienes incorporaron los conocimientos acumulados a lo largo de siglos y los aplicaron en los procesos de independencia, en un mundo que se transformaba de manera profunda. Asimismo, a comienzos del siglo se consolidó un cambio de paradigma: las embarcaciones dejaron de ser incendiadas, las tripulaciones ya no solían entrar directamente en combate y la actividad se configuró cada vez más como un negocio, en el que todo podía ser aprovechado para la guerra y la obtención del botín, como se refleja en este pasquín:



Ilustración 1. Pasquín ridiculizando la inacción de la Marina española de Cartagena frente a la rebelde en Barú, 1820 (Archivo General de Indias, MP. Pasquines, 8).

El motín republicano

Los corsarios no eran piratas. Su actividad estaba regulada por un conjunto preciso de instrucciones y reglamentos que debían obedecer, los cuales exigían una conducta adecuada a bordo, la evitación de la violencia innecesaria y de los malos tratos vejatorios, así como el mantenimiento de un buen gobierno de la embarcación que favoreciera la armonía entre la tripulación. La salida de cada buque debía ser conocida y registrada por el Escribano de Marinería, encargado de garantizar la validez del contrato y el cumplimiento de los requisitos legales. Además, los corsarios quedaban supeditados a la autoridad del comandante de la provincia desde la que partían y estaban obligados a rendir cuentas ante la jurisdicción de Marina, evitando cualquier práctica fraudulenta. Tampoco se permitía embarcar pasajeros con pasaporte si estos no desempeñaban una función concreta a bordo. Sin embargo, en la práctica, el comportamiento de muchos capitanes se apartó de estas normas, y fue precisamente en esos comportamientos donde la tripulación comenzó a manifestarse

como una fuerza colectiva, expresión de un amplio movimiento social propio de la modernidad marítima.⁴⁰

Los marineros, lejos de ser simples ejecutores de órdenes, fueron verdaderos maestros de la narración y de la circulación de la información.⁴¹ Su vida errante los alejaba de la condición sedentaria, transformando por completo su relación con el espacio y el tiempo. Sus luchas no surgían de la nada, sino del movimiento constante y de la conciencia de que eran también pensadores. Conectaban continentes, transportaban noticias, ideas y rumores, y tejían redes autónomas de comunicación subversiva.⁴² En el intercambio cotidiano de trabajo y pensamiento desarrollaban una mirada abierta y flexible sobre el mundo, en la que las noticias circulaban con rapidez y la anticipación al cambio se volvía casi inmediata.⁴³ Durante siglos, los marineros fueron portadores de ideas y tradiciones de resistencia.⁴⁴

Este trasfondo resulta fundamental para comprender los hechos relatados en el interrogatorio realizado por las autoridades españolas al marinero José Rubio. En su testimonio se describen los sucesos ocurridos antes del arribo del convoy inglés, donde se evidencia que la tripulación ya anticipaba las acciones que el capitán llevaría a cabo si volvía a proceder del mismo modo que en el episodio de la primera presa capturada. En este sentido, el proyecto de rebelión no fue una reacción improvisada, sino una iniciativa concebida con antelación desde las costas de La Habana, tal como se refleja en la siguiente declaración: «Que la gente del corsario tenía intenciones de levantarse con él en la primera coyuntura y presentarse en un puerto español le combino el declarante a quedarse para ver si se efectuaba, y que á poco tiempo le apareció un navío inglés». ⁴⁵ Este testimonio confirma que el plan ya existía cuando aún se encontraban en alta mar. La tripulación, al sospechar de las verdaderas intenciones de su capitán, comenzó a desconfiar de su autoridad y a sentirse engañada.

La tensión alcanzó tal magnitud que el acuerdo conformado por la tripulación fue huir cuando se encontraban en Vieja Providencia. El capitán de la nave, Guillermo

⁴⁰ Frykman, Niklas. *The Bloody Flag: Mutiny in the Age of Atlantic Revolution* (University of California Press, 2020).

⁴¹ Walter Benjamin, *El Narrador* (Metales pesados, 2024), 52-53.

⁴² Marcus Rediker, *La rebelión de La Amistad: Una odisea atlántica de esclavitud y libertad* (Traficante de Sueños, 2026), 58

⁴³ Niklas Fykman, *Bandera de Sangre: Motines atlánticos en la era de las revoluciones* (La tormenta, 2020), 212.

⁴⁴ Vera Moya Sordo, "Republican mutinies in the Spanish navy: resonances of an era of rebellion and the erosion of an Empire". *International Review of Social History* 66, no. 1.

⁴⁵ Declaración del marinero José Rubio. Portobelo, 1814. AGN, Anexo I Guerra y Marina, leg. 122, fol. 772.

Michelt, fue abandonado en tierra en la isla de Providencia en el momento del motín y la posterior fuga. Así lo confirma la declaración del marinero Juan Flores:

“Y que habiendo entendido que el capitán corsario no tenía muy buenas intenciones con los demás interesados y que trataba de engañarlos, se pusieron de acuerdo y trataron de anticiparse resolviendo venirse a esta; y desde luego, una tarde que se fue a tierra el capitán, se largaron por la noche, y que habiendo este perseguido al bergantín en que se conducía el declarante, le hicieron fuego a la canoa en que venía y tuvo que abandonar su empresa, dejándolos navegar libremente”.⁴⁶

Tras la fuga, el capitán quedó acompañado únicamente por el cirujano y dos marineros, Antonio y Jorge Robinson, quienes más tarde tomaron plaza en la goleta “*Caridad*” con destino a Jamaica, propiedad de José Candamo. Los fugitivos se llevaron parte de la carga de mercancía seca. Según los documentos, las intenciones del corsario francés, Michelt eran de vender la carga y apresar a su tripulación en tierra. El suceso resulta particularmente llamativo porque los tripulantes que escaparon provenían de tres embarcaciones distintas, pero compartían las mismas experiencias de vida. Supieron organizarse colectivamente y desafiar la autoridad del capitán, uniendo a la tripulación bajo un mismo espíritu común de organización y lucha combativa.⁴⁷

El acuerdo consistió en navegar hacia puertos españoles, decisión explicable si se tiene en cuenta que muchos de los integrantes de la tripulación insurgente cartagenera, como se desarrollará en el apartado siguiente, mantenían vínculos con las colonias españolas o eran europeos.⁴⁸ Esta diversidad, lejos de fragmentarlos, reforzó una identidad marítima compartida. Los interrogatorios reflejan con claridad el deseo colectivo de abandonar al capitán, descrito como un tirano, severo hasta el extremo y responsable de continuos malos tratos. En pleno contexto revolucionario, la decisión de dirigirse a un puerto español se configuró como una acción colectiva que desmarca las historias oficiales, rompiendo con todos los marcos nacionales y las fronteras imaginadas. Más que una deserción, fue un acto de liberación frente a una autoridad considerada ilegítima. Tras el maltrato recibido, la mayoría no estaba

⁴⁶ Declaración del marinero Juan Flores. Portobelo, 1814. AGN. Anexo I Guerra y Marina, leg. 122, fol. 757.

⁴⁷ Frykman, Niklas, Clare Anderson, Lex Heerma van Voss y Markus Rediker. “Mutiny and Maritime Radicalism in the Age of Revolution: A Global Survey”. *International Review of Social History* 58, no. 21 (2013): 1-14.

⁴⁸ Vera Moya Sordo, “Motines masivos en las armadas británica, francesa y española a finales del siglo XVIII: una perspectiva comparativa”. *Derroteros de la Mar del Sur*, no. 20-21 (2013): 51-62.

dispuesta a regresar a Cartagena; sin embargo, un grupo de marineros decidió hacerlo en otra embarcación, demostrando que cada individuo en el ámbito marítimo actuaba según sus propias directrices. El 25 de noviembre se produjo el motín desde Providencia en el que estarían navegando durante algunos días hasta llegar a Portobelo.

Las formas de resistencia de los marineros

El mundo marítimo que investigamos se revela tan cambiante como diverso, tan violento como imprevisible. Navegar por el mar, y hacia él, implicaba adentrarse en un espacio de incertidumbre permanente, atravesando olas y corrientes, cabos, islas o ensenadas, donde en cualquier momento podía surgir, de manera inesperada, otra embarcación por los caminos que atravesaban. En este contexto, la vida y la muerte se encontraban al borde de un abismo constante y, en los procesos de independencia, cada individuo tendía a actuar guiado bajo su propio interés y por las circunstancias inmediatas.

Tras la fuga nocturna sucedida en Providencia, se había autorizado la salida en corso de un falucho procedente de Cartagena el 3 de noviembre, conocido como el "San José". Su capitán era José Ángel y estaba tripulado por 19 hombres. Durante su travesía, la embarcación capturó en la isla del Naranjo una canoa que transportaba gente de mar, a quienes despojaron de 530 pesos, algunas alhajas, barriles de aguardiente y varios garrafones del mismo licor. El 30 de noviembre de 1814, se encontraron con la tripulación que había partido de Providencia sin su capitán.⁴⁹

Los marineros tras recalar en la costa avistaron un falucho al que persiguieron de inmediato. La embarcación logró escapar momentáneamente al refugiarse entre los cayos, aunque al día siguiente fue nuevamente alcanzada. Ante el temor de ser capturado, el falucho arrojó al mar su cañón y varios barriles con el fin de aligerar peso, si bien conservaba la cubierta y el fogón en condiciones operativas. Posteriormente, al izar la bandera de Cartagena, ambas embarcaciones se aproximaron y entablaron comunicación. Dado que ni el buque en el que viajaba el declarante ni el corsario "Congreso" contaban con un práctico⁵⁰ para ingresar al puerto, solicitaron el del falucho y, una vez a bordo, lo obligaron a guiarlos hasta Portobelo. Como medida de precaución, ataron previamente al contra maestre, al segundo del corsario y al capitán de presa que se encontraba en el bergantín, ante la posibilidad de que se

⁴⁹ Declaración del marinero José Suárez, Portobelo, 1814. AGN Anexo I Guerra y Marina: Tomo 122. 789.

⁵⁰ Con la denominación práctico se refiere al documento que les permitía navegar, es decir, la patente de corso para entrar a Portobelo.

resistieran a colaborar. Sin embargo, al aceptar la decisión tomada, fueron liberados y condujeron a las embarcaciones hasta el puerto.

El 2 de diciembre de 1814 ingresaron finalmente al puerto junto al corsario “Congreso” y al bergantín español la “Esperanza”. A su llegada se produjo un gran alboroto, ya que la población creyó que se trataba de una embarcación procedente de Cartagena, y la carga fue saqueada: se apropiaron del tabaco torcido, el dinero y todas las pertenencias que transportaban, incluyendo desde espejos, lencería y sedas hasta jamones. De no haber intervenido las autoridades españolas, que condujeron a los prisioneros con escolta militar y con la mediación de sacerdotes, es probable que los hombres hubieran sido asesinados. El episodio resulta aún más sorprendente si se considera que los marineros tras el motín persiguieron a quienes habían servido con anterioridad.⁵¹

El mar descompone cualquier relato lineal y diluye lealtades y sentimientos: todo es mutable, cambiante y ambiguo. En cuestión de segundos, aquellos hombres izaron la bandera española del poder al que antes habían combatido, buscando lavar su imagen y asegurar el ingreso al puerto español. Ese mismo 2 de diciembre entregaron al gobierno la patente de corso correspondiente al “San José” que también habían apresado, consolidando así su autoridad legal sobre la captura, evidenciando la vulnerabilidad de las rutas marítimas y la presión constante sobre los puertos realistas de los insurgentes.⁵²

Nombre de la embarcación	Tipo de embarcación	Carga	Origen / Destino	Observaciones
La Flecha	Goleta	Harina	La Habana / Providencia	Capturada por el Congreso y enviada a Cartagena con 5 hombres de escolta
La Paz	Polacra	Sal, vino, tabaco	La Habana	Capturada por el convoy inglés <i>El Argos</i> , que procedía de Jamaica
María Josefa	Fragata mercante	Azúcar, frutos, sederías	La Habana / Europa	Propiedad de comerciantes catalanes de San Juan de los Remedios; capturada por <i>El</i>

⁵¹ Testimonios de los marineros, Portobelo, 1814. AGN Anexo I Guerra y Marina: Tomo 131. 485.

⁵² Johanna von Grafenstein, *El Caribe en los intereses imperiales, 1750–1815* (Instituto Mora, 2000).

				Argos, que procedía de Jamaica
La Esperanza	Bergantín		Bremen/La Habana	Capturada por el Congreso tras escapar del convoy inglés <i>El Argos</i> ; refugiada en Providencia Vieja
San José	Falucho	Tabaco torcido, barriles de aguardiente	Cartagena	Interceptado por el corsario Congreso que salió de Providencia tras el motín

El barco como espacio de movilidad y diversidad

Los documentos históricos sobre la tripulación del “Congreso” muestran el mismo patrón: muchos marineros no elegían navegar por vocación, sino por necesidad extrema. La pobreza, la falta de oficio y la imposibilidad de sobrevivir en puertos extranjeros los obligaban a aceptar cualquier trabajo en el mar, incluso arriesgándose a ser apresados nuevamente. Juan Flores se embarcó en el corsario “*Esperanza*” después de quedarse enfermo y sin recursos en Curazao. Al no tener de qué vivir, aceptó incorporarse al barco y participar en incursiones en Jamaica, Florida y La Habana, hasta llegar a Providencia. De manera similar, Pablo Not se convirtió en bodeguero en la goleta “*Dedicator*”, deseoso de escapar de la miseria que lo mantenía atrapado en tierra. Juan Francisco Marrero también se vio obligado a incorporarse a un corsario tras ser apresado, trabajando como despensero mientras buscaba una oportunidad de sobrevivir y escapar.

Estos casos muestran que el corso funcionaba como un medio de subsistencia más que como un acto voluntario de aventura. La falta de recursos transformaba la vida marítima en un juego de oportunidades y riesgos, donde la miseria y el deseo de huir de Cartagena fueron los principales motores de movilización. José Miguel García, español nacido en Cuba, y Manuel Pedro, portugués nacido en Brasil, relatan experiencias similares: tras ser desembarcados por sus capitanes en Cartagena, la necesidad económica los empujó a reincorporarse a nuevas embarcaciones, incluso bajo el riesgo de ser apresados nuevamente. En sus propias palabras, la navegación en corsarios les ofrecía la única forma de escapar de la miseria y buscar una nueva vida.

La tripulación de estas embarcaciones era también un reflejo de un mundo globalizado en formación: españoles, franceses, escoceses, italianos, portugueses e insurgentes se mezclaban en un mismo barco.⁵³ Más allá de sus diferencias culturales y lingüísticas, todos compartían la misma urgencia: la necesidad de sobrevivir. Aunque los documentos aclaran que ningún marinero era embarcado a la fuerza, existía una diferencia importante entre la voluntad formal y la coacción por necesidad. Como se señala en los registros: "Hay una diferencia notable entre una tripulación alzada a su favor, a unos hombres que la necesidad los obligó a embarcarse, y a obedecer a Michelt mientras no tuvieron medios de recuperar su libertad"⁵⁴. La miseria funcionaba entonces como una fuerza estructural que condicionaba la vida, decisiones y lealtades de los marineros, por eso, cuando vieron cómo podían conseguir su libertad, apresaron el falucho "San José" salida del puerto de Cartagena tras el motín.

Registro de la tripulación desembarcada en Portobelo a finales de 1814

Nombre y Apellidos	Edad	Origen	Embarcación
Pedro Queno	-	Grenoble, Francia	El Congreso
Juan Francisco Marrero	32	Puerto Rico	El Congreso
Guillermo Mehán	47	Escocia	El Congreso
Félix Fau	30	Villa de Blanes, Cataluña	La Esperanza
Andrés Fernández	26	Galicia	La Esperanza
Juan Flores	27	Campeche	La Esperanza
Pablo Not	59	Burdeos, Francia	El Congreso
Francisco Miguel	-	Isla de Malta	El Congreso
José Miguel García	22	Pueblo de Cobre, Cuba	El Congreso
Manuel Pedro	28	Portugués, nacido en Brasil	El Congreso
Pedro Robert	34	Fribourg, Suiza	El Congreso
Manuel Jiménez	20	Cartagena de Indias	El Congreso
Pedro Babal	28	Burdeos, Francia	El Congreso

⁵³ Marcus Rediker, *La Hidra de la revolución: Marineros, esclavos y comuneros en la historia oculta del Atlántico* (Traficantes de Sueños, 2022).

⁵⁴ Declaración de las autoridades españolas, Portobelo, 1816. AGN, Anexo I Guerra y Marina, leg. 149. 773.

Antonio Pascual	40	Villafranca de Piélagos, Cantabria	El Congreso
Antonio Plaza	32	Isla de Córcega	El Congreso
José Rubio	18	Isla de Mallorca	La Paz
Gaspar Coré	22	Sicilia	La Paz
Mateo de Pauli	35	Sicilia	La Paz
Juan Lunicu Conde	-	Cerdeña	El Congreso
José Barón	23	Liverpool, Inglaterra	El Congreso
Samuel Seaezmand	26	Alnis, Inglaterra	El Congreso
Andrés Hoest	33	Cayo del Caimán Grande, Cuba	El Congreso
Juan Cort	48	Alemania	El Congreso
José Suárez	33	Cartagena de Indias	San José

El registro de la tripulación al arribar a Portobelo reflejaba tanto la diversidad del mundo marítimo como la universalidad de la pobreza: 24 personas llegaban desde distintas embarcaciones (el *Congreso*, la *Esperanza*, la *Paz* y el *San José*), procedentes de distintos países y regiones, unidas por la necesidad de sobrevivir en un mundo cambiante y violento.⁵⁵ La historia de estos marineros demuestra que el curso no era simplemente una actividad militar o aventurera, sino una estrategia de supervivencia en un mar regido por la miseria, la precariedad y la urgencia de subsistir. La vida en estas embarcaciones nos permite comprender cómo la pobreza estructural moldeaba la historia marítima y las vidas de quienes, obligados por la necesidad, encontraron en el mar su única salida desde la resistencia, la acción y la lucha entre la vida y la muerte por conseguir la libertad.

La tabla analizada presenta un conjunto de individuos vinculados a distintas embarcaciones que operaban en el espacio caribeño-atlántico, cuyos datos de edad, origen y nave permiten observar patrones significativos de movilidad, procedencia geográfica y articulación social. Lejos de constituir un grupo homogéneo, esta tripulación refleja la complejidad del mundo atlántico, caracterizado por la

⁵⁵ Gould, Eliga H. "Entangled Histories, Entangled Worlds: The English-Speaking Atlantic as a Spanish Periphery." *American Historical Review* 112, no. 3 (2007): 764–786.

circulación constante de personas, saberes y prácticas entre Europa, América y los puertos del Caribe.

Desde el punto de vista del origen geográfico, se evidencia una clara mayoría de individuos procedentes de Europa. Destacan regiones del Mediterráneo (Cataluña, Mallorca, Sicilia, Cerdeña, Córcega, Malta), del Atlántico europeo (Francia, Suiza, Galicia, Cantabria, Escocia, Inglaterra) y del norte de Europa (Alemania). Esta diversidad europea pone de manifiesto el papel central de los puertos y comunidades marítimas que actuaban como mano de obra especializada hacia los circuitos comerciales transatlánticos, motivada por factores económicos, políticos y sociales propios de los procesos de independencia.

Junto a los europeos, se registra la presencia de sujetos nacidos en territorios americanos, particularmente en el Caribe y el Golfo de México, como Puerto Rico, Campeche y Cuba, así como un individuo portugués nacido en Brasil. Este dato resulta fundamental, pues evidencia que la movilidad no se limitaba a un flujo unidireccional desde Europa hacia América, sino que existían dinámicas de circulación intraamericana. El Caribe funcionaba, así como un sistema regional interconectado, en el que los trabajadores del mar transitaban entre islas, costas continentales y puertos estratégicos.⁵⁶ Un elemento especialmente determinante es la poca cantidad de individuos originarios de Cartagena. Su presencia minoritaria revela que la ciudad no solo actuaba como puerto receptor de población extranjera, sino también como un mundo lleno de posibilidades para los marineros. Los cartageneros compartían las mismas rutas, embarcaciones y condiciones laborales que europeos y otros americanos, lo que refuerza la idea de que Cartagena actuó en esta época insurgente como un nodo activo dentro del entramado atlántico, y no como un espacio periférico aislado.⁵⁷

El análisis de las embarcaciones refuerza la interpretación de la coexistencia de distintas embarcaciones de origen y capacidad de escalas global, regional y local que caracterizaba la economía marítima caribeña. En conjunto, esta tabla permite afirmar que el mundo marítimo del Caribe fue un espacio profundamente multicultural, políglota y dinámico, donde las identidades se construían más en torno al oficio, la

⁵⁶ Elijah H. Gould, "Entangled Histories, Entangled Worlds: The English-Speaking Atlantic as Spanish Periphery", *American Historical Review*, 3 (2007), 764-786.

⁵⁷ Frykman, Niklas. "Connections between mutinies in European navies". *International Review of Social History* 58, no. 21 (2013): 87-107.

experiencia compartida y la movilidad constante que al lugar de origen.⁵⁸ La interacción entre europeos y americanos cuestiona las narrativas que conciben las sociedades coloniales como entidades estáticas o culturalmente homogéneas, y pone de relieve la existencia de un mundo atlántico atravesado por flujos humanos que desdibujaban fronteras políticas y culturales en época republicana.⁵⁹

Declaración de las autoridades españolas

Para concluir esta investigación, resulta fundamental examinar la forma en que las autoridades españolas calificaron y sancionaron a “*El Congreso de la Nueva Granada*”. Según la documentación oficial, el navío fue declarado buena presa, en contraste con la embarcación “*La Esperanza*”, cuya legitimidad fue reconocida al contar con la documentación considerada válida por la administración imperial. Esta distinción no fue meramente técnica, sino profundamente política, pues respondía a la disputa por la soberanía marítima en un contexto de guerra y disolución del orden colonial.⁶⁰

Las autoridades españolas recurrieron al artículo 27 de las ordenanzas de corso, el cual establecía que toda embarcación que navegara sin patente otorgada por un príncipe, república o Estado con facultad reconocida debía ser detenida y declarada presa legítima.⁶¹ Dado que el gobierno insurgente de Cartagena no era considerado una autoridad soberana con capacidad legal para expedir patentes, el corsario “*El Congreso*” fue automáticamente criminalizado. De este modo, los corsarios insurgentes fueron redefinidos por el discurso imperial como piratas o ladrones de mar, negando cualquier legitimidad política a su accionar.

El destino posterior de la goleta “*El Congreso*” resulta particularmente revelador del contexto de incertidumbre y debilidad del poder realista, así como de la importancia estratégica del control de los recursos navales. Tras ser entregada por su propia tripulación en el puerto de Portobelo, la embarcación fue adquirida por la Corona ante la urgente necesidad de naves en estas costas.⁶² Comprada por 2.100

⁵⁸ Arjun Appadurai, *La modernidad desbordada: Dimensiones culturales de la globalización* (C. Kusnir, Trad.) (Fondo de Cultura Económica, 2021).

⁵⁹ Dilip Menon, “Walking on Water: Globalization and History,” *Global Perspectives*, University of California Press, 1(2020).

⁶⁰ Juan Marchena, *Vientos de Guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada. 1750-1823*, (Doce Calles, 2018).

⁶¹ Instrucción para gobierno de los bajeles de S. M. guardacostas de Indias, 1803. AGN. Milicias y Marina, leg. 114, fols. 301.

⁶² Juan Marchena Fernández, “Los buques de la Real Armada española en las Guerras de Independencia Americanas. El teatro de operaciones del Caribe 1810–1825”, en *Gentes, pueblos y batallas. Microhistorias de la Ruta de la Libertad*, ed. Javier Guerrero Barón y Ángela Parra Amaya (Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 2020).

pesos, fue rebautizada como “San Miguel” y puesta al servicio de Su Majestad.⁶³ En este mismo marco, el bergantín “Esperanza”, apresado, perteneciente a la casa Ychaza y Carricaburu Compañía de La Habana, fue indemnizado en octubre de 1816.

64

Como consecuencia de esta decisión, los tripulantes de la nave fueron encarcelados en el calabozo del Castillo de San Jerónimo, y el 22 de junio de 1815, 9 de ellos pasaron a las órdenes del capitán de fragata de la Real Armada. Este desenlace evidencia cómo la represión no se limitó a la incautación del buque, sino que se extendió al control disciplinario y el destino de la vida de los marineros. Sin embargo, no todos los miembros de la tripulación compartieron el mismo destino. En el transcurso de la travesía, al capitán de armas lo desembarcaron en las costas de La Habana; otro murió tras ser fusilado; a otro lo despidió el capitán Michelt en las costas habaneras; y otro más falleció de manera repentina, abatido por un escopetazo.

El capitán Guillermo Michel, protagonista de este estudio, permaneció en la isla de Santa Catalina, en Providencia, asociado con el habitante local Juan Zeylen, continuando con la actividad corsaria. Un informe de Ventura Marín señala que había salido de Trinidad, el 8 de agosto, y que, ante la escasez de agua, desembarcó en Santa Catalina. Desde allí Michelt apresó la goleta “María”, cargada de azúcar, cera blanca, aguardiente de caña, bizcocho, café, barriles de galletas y otros víveres destinados al abastecimiento de la plaza de Portobelo. Estas acciones se realizaron en coordinación con los insurgentes cartageneros que permanecían en la isla hacia el 24 de agosto de 1815.⁶⁵

Las fuentes indican además que Michel tenía bajo su mando otra goleta, conocida como “General Castillo”, procedente de Cartagena. Este dato refuerza la idea de que Providencia y Santa Catalina funcionaban como espacios estratégicos para la actividad corsaria insurgente, al margen del control directo de las autoridades españolas. La reacción de estas autoridades se refleja en los informes del teniente de brulote de la Marina Real Española y gobernador político-militar de la isla de San Andrés, Tomás Lara. Tras partir de Cartagena el 26 de febrero de 1816 y arribar a San Andrés el 4 de marzo, Lara recogió testimonios de marineros procedentes de la costa

⁶³ Sobre la goleta insurgente llamada “El Congreso”, Portobelo, 1816. AGN Anexo I Guerra y Marina: Tomo 131. 529-531.

⁶⁴ Sobre el bergantín la *Esperanza*. Portobelo, 1816, AGN Anexo I Guerra y Marina: Tomo 149. 758. Torres, James Vladimir, y Daniel Gutiérrez Ardila. *La Compañía Barrio y Sordo: Negocios y política en el Nuevo Reino de Granada y Venezuela, 1796-1820* (Universidad Externado de Colombia, 2021), 190.

⁶⁵ Informe de Bentura Marín, 1815. AGN Anexo I Guerra y Marina: Tomo 131, 919.

de Mosquitos y de la isla de Mangles, quienes relataron la llegada de dos grandes corsarios con 84 hombres de tripulación provenientes de Santa Catalina.⁶⁶

Según los testimonios, estos corsarios, uno comandado por Guillermo Michelt y otro por Nicolás Rose realizaron un violento asalto nocturno, ejecutando al gobernador, asesinando a miembros de la guarnición, incendiando edificios públicos y saqueando la isla. Las declaraciones de los soldados del destacamento confirman que el ataque se produjo por sorpresa, facilitado por la ausencia de centinelas, y describen la participación de marineros ingleses que intentaron resistir el ataque. Ante la superioridad de los corsarios, los defensores huyeron y buscaron auxilio en un barco inglés que los trasladó al fuerte de San Carlos, donde se tomaron las declaraciones oficiales.⁶⁷

Estos hechos, fechados en el asalto del 27 de febrero de 1816, muestran no solo la violencia del conflicto marítimo, sino también la fragilidad del control imperial en las islas del Caribe suroccidental. Las fuentes señalan además el secuestro de más de un centenar de personas esclavizadas, lo que revela cómo la guerra en el mar impactó directamente sobre las economías y estructuras sociales locales.⁶⁸ Asimismo, se menciona la presencia de hasta 11 corsarios insurgentes navegando entre Jamaica, Cartagena y las costas de Cuba, lo que confirma la amplitud del fenómeno después de la llegada de Pablo Morillo a la ciudad.

Asimismo, se indagaba de manera reiterada sobre la posible existencia de alianzas entre los cartageneros y los indios del Darién, un temor que revela la importancia estratégica que estos vínculos podían tener en el control del espacio caribeño. En la declaración de José Suárez, natural de Cartagena, se observa que dichas conexiones no se materializaban en alianzas políticas estables con los indios del Darién. Según su testimonio, los indígenas que llegaban a Cartagena procedían del Sinú y eran utilizados principalmente como fuerza auxiliar, de la cual muchos huían tan pronto como podían. Esta información matizaba, aunque no eliminaba, el temor español a una articulación más amplia entre insurgentes y poblaciones indígenas.⁶⁹

⁶⁶ Margaret Shrimpton Masson, M., & Antonino Vidal Ortega. *Desde otros Caribes. Fronteras, poéticas e identidades* (Unimagdalena, 2021).

⁶⁷ Informe de Tomás Lara, San Andrés, 1816. AGN Anexo I Guerra y Marina, leg. 138, fols. 66-67.

⁶⁸ Roger Pita, *El reclutamiento de negros esclavos durante las guerras de independencia de Colombia, 1810-1825* (Academia Colombiana de Historia, 2021), 163. Sandra Milena Taborda Parra. "El largo camino de la libertad: Mujeres de condición esclava en la costa Caribe colombiana durante la república (Cartagena, 1821-1852)". *Americanía: Revista de Estudios Latinoamericanos de la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla*, no. 10 (2019): 33-67.

⁶⁹ Declaración del marinero José Suárez, Portobelo, 1814. AGN Anexo I Guerra y Marina: Tomo 122, leg. 791. José Trinidad Polo Acuña, *Indígenas, poderes y mediaciones en La Guajira en la transición de la colonia a República (1750-1850)* (Unindes, 2012).

Reflexiones finales:

El mar fue un espacio de encuentro y de revolución. Marineros europeos, y americanos compartían los mismos oficios, riesgos y trayectorias. La identidad se definía desde el mar, las redes y la circulación de estas personas. Estas sociedades marítimas desarticulaban cualquier idea de que las comunidades que vivían alrededor del mar Caribe estuvieran aisladas. Lo que emerge es un mundo atlántico, móvil y profundamente interconectado, donde las fronteras culturales eran mucho más porosas de lo que a veces se piensa. El barco que salió de Cartagena puede entenderse como un espacio social en sí mismo: un lugar donde se negociaban jerarquías, se transmitían saberes marítimos y se construían identidades colectivas vinculadas al oficio y a la vida en el mar. La variedad de embarcaciones registradas, desde grandes naves hasta faluchos y polacras, sugiere la coexistencia de diferentes escalas de navegación y como se integraba a la tripulación en estas.

La amenaza insurgente de Cartagena era múltiple y provenía de diversas direcciones. La proyección internacional y su capacidad para articular redes corsarias recuerdan, en muchos aspectos, al papel desempeñado por Haití desde 1791 y de Guadalupe en 1794. De este modo, puede afirmarse que la fuerza marítima cartagenera se sustentaba casi exclusivamente en corsarios, mientras que el flujo constante de armas procedentes de Norteamérica, San Tomás y otras islas del Caribe reforzaba la capacidad militar de la plaza insurgente. Así, Cartagena se consolidó como un nodo de tránsito dentro de un mundo atlántico insurgente, más amplio y dinámico que la propia ciudad.

Este recorrido final permite concluir que el estudio de esta embarcación y de su tripulación trasciende el relato del curso insurgente. La experiencia de estos marineros evidencia la existencia de un mundo marítimo transimperial, que operaba por encima de las nacientes repúblicas y de las estructuras coloniales españolas. El mar se presenta como un espacio que desborda las fronteras políticas y las categorías jurídicas impuestas desde tierra firme. En él, los sujetos marítimos construyeron identidades, lealtades y formas de vida propias, articuladas en redes interconectadas que desafiaron tanto al orden imperial como a los límites de los Estados nación en formación.

Fecha de recepción: 18/02/2026

Aceptado para publicación: 10/04/2026

Archivos

Archivo General de la Nación, Colombia (AGN).

Archivo General de Indias, Sevilla (AGI).

El Efímero de Cartagena, sábado 5 de septiembre de 1812.

Gaceta extraordinaria de Caracas, sábado 4 de enero de 1812.

Referencias Bibliográficas

Anderson, Clare, Niklas Frykman, Lex Heerma van Voss, y Markus Rediker. “Mutiny and Maritime Radicalism in the Age of Revolution: A Global Survey.” *International Review of Social History* 58, no. 2 (2013).

Azcárraga y Bustamante, José Luis. *El curso marítimo. Concepto, justificación e historia*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1950.

Barney, O. Cruz. *El curso marítimo*. Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM; Secretaría de Marina; Centro de Estudios Superiores Navales, 2013.

Bassi, Ernesto. *Un territorio acuoso: Geografías marineras y el Gran Caribe transimperial de la Nueva Granada*. Barranquilla: Universidad del Norte, 2021.

Bermúdez Rojas, Juan, y José Santamaría Matta. “‘Las ventajas de cimentar la opinión pública’: Francisco de Montalvo y la prensa, opinión y legitimidad realista en el Caribe colombiano (1813-1817).” *El Taller de la Historia* 17, no. 2 (2025).

Carmagnani, Marcelo, Alicia Hernández Chávez y Rogelio Romano, coords. *Para una historia de América, I: Las estructuras*. México: Fondo de Cultura Económica, 1999.

Clifford, James. *Itinerarios transculturales*. Barcelona: Gedisa, 1999.

Corredor Acosta, María Paula, y Meliza Pinzón Narváez. “Corsarios y nación: El papel del curso en la construcción del territorio marítimo de Colombia, 1821-1828.” *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 52, no. 2 (2025).

Cuño, Justo. *El retorno del rey. El restablecimiento del régimen colonial en Cartagena de Indias (1815–1821)*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia ICAHN, 2025.

De La Cruz-Vergara, Maribel. “Fluvial and Maritime Commerce through the Port of Cartagena de Indias as a Conciliatory Element in the Viceroyalty of Nueva Granada’s Economy, 1780–1810.” *Latin Americanist* 60, no. 2 (2016): .

Díaz Martínez, Carlos Alfonso. *Economías de guerra: Nueva España, Nuevo Reino de Granada y Venezuela, 1776-1821*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia: ICANH, 2024.

- Fernández Duro, Cesáreo. *Historia de la Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1972.
- Fuentes Crispín, N. *El sujeto en la historia marítima*. Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), 2020.
- Friede, Juan. *La otra verdad. La independencia americana vista por los españoles*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1979.
- Frykman, Niklas, Clare Anderson, Lex Heerma van Voss, y Markus Rediker. "Mutiny and Maritime Radicalism in the Age of Revolution: A Global Survey." *International Review of Social History* 58, no. 21 (2013).
- Frykman, Niklas. *The Bloody Flag: Mutiny in the Age of Atlantic Revolution*. Berkeley: University of California Press, 2020.
- Fykman, Niklas. *Bandera de sangre: Motines atlánticos en la era de las revoluciones*. Madrid: La tormenta, 2020.
- García de León, Antonio. *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519–1821*. México: Fondo de Cultura Económica, 2011.
- Gould, Eliga H. "Entangled Histories, Entangled Worlds: The English-Speaking Atlantic as a Spanish Periphery." *American Historical Review* 112, no. 3 (2007).
- Gutierrez, Daniel. *La restauración en la Nueva Granada (1815-1819)*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2016.
- Gruzinski, Serge. *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*. México: Fondo de Cultura Económica, 2010.
- Guimerá, Agustín, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón, coords. *Trafalgar y el mundo atlántico*. Madrid: Marcial Pons, 2004.
- Izard, Miquel. *El miedo a la revolución: La lucha por la libertad en Venezuela (1777-1830)*. Caracas: Centro Nacional de Historia, 2009.
- Laffite Carles, Christiane. *La Costa Colombiana del Caribe, 1810-1830*. Bogotá: Banco de la República, 1995.
- Lasso, Marixa. *Mitos de armonía racial: Raza y republicanismo durante la era de la revolución, Colombia, 1795–1831*. Bogotá: Universidad de los Andes, 2013.
- Lemaitre, Eduardo. *Breve historia de Cartagena*. Bogotá: Italgraf, 1981.
- Almario, Oscar, ed. *¡Y Colombia fue! La independencia neogranadina y la primera república de Colombia, 1808–1831*. Madrid: Sílex, 2025.
- Earle, Rebecca A. *España y la independencia de Colombia, 1810–1825*. Bogotá: Universidad de los Andes, 2019.

- Lasso, Marixa. *Mitos de armonía racial. Raza y republicanismo durante la era de la revolución, Colombia, 1795–1831*. Bogotá: Universidad de los Andes, 2013.
- Marchena, Juan. *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750–1823*. Madrid: Doce Calles, 2018.
- Marchena Fernández, Juan. “¿Obedientes al rey y desleales a sus ideas? Los liberales españoles ante la ‘reconquista’ de América durante el primer absolutismo de Fernando VII, 1814–1820.” En *Por la fuerza de las armas. Ejército e independencias en Iberoamérica*, editado por Juan Marchena Fernández y Manuel Chust, 52. Castellón: Universidad Jaume I, 2008.
- Marchena Fernández, Juan. “Los buques de la Real Armada española en las Guerras de Independencia Americanas. El teatro de operaciones del Caribe, 1810–1825.” En *Gentes, pueblos y batallas. Microhistorias de la Ruta de la Libertad*, editado por Javier Guerrero Barón y Ángela Parra Amaya. Tunja: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 2020.
- Masson, Margaret Shrimpton, y Antonino Vidal Ortega. *Desde otros Caribes. Fronteras, poéticas e identidades*. Santa Marta: Editorial Unimagdalena, 2021.
- McFarlane, Anthony. *Colombia antes de la independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio Borbón*. Bogotá: Banco de la República; El Áncora Editores, 1997.
- Meisel, Alfonso, y Haroldo Calvo, eds. *Cartagena de Indias en la Independencia*. Cartagena: Banco de la República, 2011.
- Múnera, Alfonso. *El fracaso de la nación: región, clase y raza en el Caribe colombiano (1717–1821)*. Bogotá: Crítica, 1998.
- Polo Acuña, José Trinidad. *Indígenas, poderes y mediaciones en La Guajira en la transición de la colonia a República (1750–1850)*. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2012.
- Rediker, Marcus. *La Hidra de la revolución: Marineros, esclavos y comuneros en la historia oculta del Atlántico*. Madrid: Traficantes de Sueños, 2022.
- Rediker, Marcus. *La rebelión de La Amistad: Una odisea atlántica de esclavitud y libertad*. Madrid: Traficantes de Sueños, 2026.
- Benjamin, Walter. *El Narrador*. Santiago de Chile: Metales Pesados, 2024.
- Moya Sordo. “Motines masivos en las armadas británica, francesa y española a finales del siglo XVIII: una perspectiva comparativa.” *Derroteros de la Mar del Sur*, nos. 20–21 (2013): 51.
- Moya Sordo, Vera. “‘Republican’ Mutinies in the Spanish Navy: Resonances of an Era of Rebellion and the Erosion of an Empire.” *International Review of Social History* 66, no. 1 (2021).

- Pérez Morales, Edgardo. *El gran diablo hecho barco. Corsarios, esclavos y revolución en Cartagena y el Gran Caribe, 1791–1817*. Santander: Bicentenario, 2012.
- Pérez Morales, Edgardo. *El Caribe cimarrón y los corsarios de Cartagena en la época de la independencia*. Barranquilla: Universidad del Norte, 2023.
- Pita, Roger. *El reclutamiento de negros esclavos durante las guerras de independencia de Colombia, 1810–1825*. Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 2021.
- Restrepo, José Manuel. *Historia de la revolución de la república de Colombia en la América Meridional*. Tomo I. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2009.
- Scott, Julius S. *El viento común. Corrientes afroamericanas en la era de la Revolución haitiana*. Madrid: Traficantes de Sueños, 2021.
- Solano, Sergio Paolo. *Trabajo y sociedad: Trabajadores de los sistemas defensivos de Cartagena de Indias, 1750–1811*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, 2024.
- Taborda Parra, Sandra. “El largo camino de la libertad: Mujeres de condición esclava en la costa Caribe colombiana durante la república (Cartagena, 1821–1852).” *Americanía: Revista de Estudios Latinoamericanos de la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla*, no. 10 (2019).
- Torres, James Vladimir, y Daniel Gutiérrez Ardila. *La Compañía Barrio y Sordo: Negocios y política en el Nuevo Reino de Granada y Venezuela, 1796–1820*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2021.
- Vidal Ortega, Antonino. “La región geohistórica del Caribe: Tierra Firme y Cartagena de Indias a comienzos del siglo XVI.” *Revista Mexicana del Caribe* 8, no. 15 (2003).
- Vidal Ortega, Antonino, y Joaquín Monge Castellero. “El mar, las islas y un imaginario de ruptura a comienzos de la Edad Moderna.” *Historia Caribe*, no. 47 (julio–diciembre de 2025).
- Vidal Ortega, Antonino, y Raúl Román Romero, coords. *Los vientos del liberalismo en el Caribe. Efectos, transformaciones e intercambios en la transición del siglo XVIII al XIX*. Santa Marta: Editorial Unimagdalena; San Andrés y Providencia: Universidad Nacional de Colombia, 2022.
- Von Grafenstein, Johanna. *El Caribe en los intereses imperiales, 1750–1815*. Ciudad de México: Instituto Mora, 2000.