



La rebelión del Congreso de la Nueva Granada: motín, fuga y resistencia (1811-1816).

jmoncas@alu.upo.es

Joaquín Monge Castellero¹
Universidad Pablo de Olavide Sevilla

Resumen:

Este artículo analiza el proceso de independencia de Cartagena de Indias desde la perspectiva de la historia marítima. En este contexto, los corsarios y sus embarcaciones desempeñaron un papel decisivo 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. <https://orcid.org/0009-0005-6590-2894>



The rebellion of the Congress of Nueva Granada:
Uprising, escape and resistance
(1811–1816).

Joaquín Monge Castellero
Universidad Pablo de Olavide Sevilla

Abstract:

This article analyzes the independence process of Cartagena de Indias from the perspective of maritime history. In this context, privateers and their vessels played a decisive role in the consolidation of the new political projects. This research examines the voyage of the ship *El Congreso de la Nueva Granada*, a space that reflected the emerging worlds of the era, marked by dramatic shifts that reveal historical complexities and ambiguous loyalties. The ship functioned 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 Caribe 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 cómo cada sujeto 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 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, supuso un gran movimiento estimulado

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.

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 independencia 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 empresarios 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 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 ruta del corsario insurgente conocido como el *Congreso de la Nueva Granada*, que partió desde Cartagena de Indias. Estos documentos permiten examinar la patente de corso y los contratos expedidos por los representantes políticos, 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 a Portobelo, Panamá, en 1814. A partir de este corpus documental,

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).

se analiza la conformación de las tripulaciones unidas bajo un mismo objetivo común, la vigencia temporal de las patentes de corso 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 del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina en relación con el vínculo histórico con Cartagena de Indias, configurado a lo largo del tiempo por las corrientes marinas.

La investigación se estructura en varios apartados: horizontes de libertad; el nuevo proyecto político sostenido desde el mar; la travesía del Congreso de la Nueva Granada; el motín republicano, los marineros *levantados*; un espacio de movilidad y diversidad y, por último, se examina la declaración de las autoridades españolas.

Horizontes de libertad

En el Caribe neogranadino, una ciudad destacó por encima de todas las demás: Cartagena de Indias.⁷ Su posición geográfica y estratégica la convirtió en un enclave fundamental⁸ 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 Granada⁹ y como un puerto cosmopolita de primer orden.¹⁰ Esta condición se afianzó a partir del 11 de noviembre de 1811, cuando declaró su independencia¹¹ y rompió definitivamente el vínculo con la monarquía española, aunque el caldo de cultivo del proceso emancipador ya existía desde 1809.¹² 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.¹³ Al mismo tiempo, los comerciantes cartageneros se empezaron a dar cuenta de que obtenían mayores beneficios al comerciar con los puertos de Estados Unidos, Jamaica, Curazao o San Tomás que con los

⁷ 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.

⁸ 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.

⁹ Ernesto Bassi, *Un territorio acuoso: Geografías marineras y el Gran Caribe transimperial de la Nueva Granada* (Universidad del Norte, 2021).

¹⁰ Eduardo Lemaitre, *Breve historia de Cartagena* (Italgraf, 1981), 93.

¹¹ Independencia de Cartagena, *Gaceta extraordinaria de Caracas*, sábado 4 de enero de 1812.

¹² 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).

¹³ 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.

de la propia Península Ibérica.¹⁴ 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”.¹⁵

Asimismo, las nuevas palabras de igualdad y libertad que circulaban por el Gran Caribe calaron con especial fuerza en una sociedad marcada por su propia historia, ya que Cartagena de Indias se había convertido en uno de los principales puertos del comercio de esclavos.¹⁶ Sin embargo, desde la metrópoli no se les reconoció a los cartageneros la igualdad esperada.¹⁷ Esta combinación de factores, junto con el clima de agitación social y política, condujo a que fuera el primer territorio que se independizó de la Corona española, mientras otras ciudades, como Santa Marta o Santa Cruz de Mompox, permanecieron fieles al Imperio español.¹⁸

Desde los arrabales de Getsemaní, los sectores populares lideraron el proceso emancipador. Su confrontación directa contra las autoridades españolas posicionó a los grupos subalternos como actores determinantes en la expulsión de los representantes de la Corona de este enclave portuario.¹⁹ Como resultado de este proceso, Cartagena de Indias promulgó en 1812 una Constitución orientada a la edificación del nuevo Estado-nación, en la cual se instituyó el derecho a la ciudadanía.²⁰ Los sectores populares, históricamente marginados por las élites, fueron incorporados de manera explícita en este nuevo orden constitucional, que le abría formalmente el acceso a la condición de ciudadanos.²¹

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

¹⁴ “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.

¹⁵ Orden emitida por Antonio Narváez. Santa Marta, 1777. AGN, Milicias y Marina, leg. 115, fol. 564.

¹⁶ Expediente sobre la sublevación de Maracaibo. Caracas, 1799. Archivo General de Indias (en adelante AGI), Estado, leg. 52, fol. 81.

¹⁷ Sergio Paolo Solano, *Trabajo y sociedad: Trabajadores de los sistemas defensivos de Cartagena de Indias, 1750-1811* (Universidad del Rosario, 2024).

¹⁸ Alfonso Múnera, *El fracaso de la nación: región, clase y raza en el Caribe colombiano (1717-1821)* (Crítica, 1998), 205-206.

¹⁹ Juan Friede, *La otra verdad. La independencia americana vista por los españoles* (Carlos Valencia, 1979), 79-83; Manuel Ezequiel Corrales, *Documentos para la historia de la provincia de Cartagena de Indias, hoy Estado Soberano de Bolívar en la Unión Colombiana* (Imprenta de Medardo Rivas, 1883).

²⁰ “Sobre la condición de ser ciudadanos”, *El Efímero de Cartagena*, sábado 5 de septiembre de 1812; Óscar Almarino García (ed.) *¡Y Colombia fue! La independencia neogranadina y la primera república de Colombia, 1808, 1831* (Sílex, 2025).

²¹ Marixa Lasso, *Mitos de armonía racial. Raza y republicanismo durante la era de la revolución, Colombia, 1795, 1831* (Universidad de los Andes, 2013), 46.

de la Península.²² Durante este período insurgente, Santa Marta se consolidó como el principal bastión realista,²³ desde donde se planificó la reconquista de la Nueva Granada.²⁴ Las fuerzas de Morillo desembarcaron con el objetivo de avanzar sobre la ciudad de Cartagena, que fue sitiada entre agosto y diciembre de 1815.²⁵ Sin embargo, pese a estos esfuerzos militares, el dominio español en la región sería finalmente derrotado por las fuerzas independentistas en 1821.²⁶

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 como instrumento legal y estratégico para el armamento y la defensa marítima.²⁷ 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.²⁸ 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 como Maracaibo, Portobelo y La Guaira. A ello se sumaba la falta de un proyecto político claramente definido, agravado por la inexistencia de una marina 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 se convirtió en presidente gobernador de la República y promovió a partir de 1812 la proyección de Cartagena de Indias como potencia marítima mediante la

²² Justo Cuño, *El retorno del rey. El restablecimiento del régimen colonial en Cartagena de Indias (1815–1821)* (ICAHN, 2025). Daniel Gutiérrez, *La restauración en la Nueva Granada (1815-1819)* (Universidad Externado de Colombia, 2016).

²³ 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.

²⁴ Rebecca A. Earle, *España y la independencia de Colombia, 1810-1825* (Universidad de los Andes, 2019), 77.

²⁵ 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.

²⁶ Christiane Laffite Carles, *La Costa Colombiana del Caribe, 1810-1830* (Banco de la República, 1995), 20.

²⁷ Óscar Cruz Barney, *El corso marítimo*. (Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM; Secretaría de Marina; Centro de Estudios Superiores Navales, 2013).

²⁸ Amelia-Isabel Archbold Humphries. “Navegando en la tempestad: el general Luis Aury en el contexto del sitio de Cartagena y sus disputas con el almirante Luis Brión por la toma de la provincia de Santa Marta (1816–1821).” En *La batalla de Ciénaga de 1820. La independencia del Caribe colombiano*, (Unimagdalena, 2024) 144-165.

promulgación de patentes de corso, concebidas no solo como un instrumento militar, sino como un ambicioso proyecto político, económico y social.²⁹ 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.³⁰ 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 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 Margarita, quienes, perseguidos por las fuerzas realistas, encontraron refugio en Cartagena de Indias.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 de Indias recurrió a sus corsarios como instrumento militar para enfrentar a los ejércitos realistas que avanzaron hasta la ciudad de Mompox, 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,

²⁹ 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).

³⁰ Entre ellos destacan figuras como Luis Aury, Renato Beluche, Pedro Labatut, Chatillón, Jean Lafitte, Fransua y Domenéc, quienes desempeñaron un papel relevante en estos procesos.

³¹ Justo Cuño, *El retorno del rey*, 59.

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

³³ Miquel 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.

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 el otro el corsario lo tomaba consigo en su travesía.

Las categorías de pirata y corsario, tal como se emplean en este trabajo, son conceptos que 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 ha perdido precisión, lo que ha dado lugar a confusiones y controversias. En consecuencia, los términos corsario y pirata suelen emplearse como sinónimos, cuando en realidad no lo son, y se utilizan de manera anacrónica. 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.

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 de Indias, 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.³⁵

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.

En este contexto se inserta la figura de Guillermo Michelt, protagonista de la presente investigación y corsario de la goleta particular *El Congreso de la Nueva Granada*, embarcación de 37 toneladas de porte. Michelt obtuvo una patente de corso expedida por el gobierno de Cartagena a través de Manuel Rodríguez Torices, autorización que le facultaba para zarpar desde dicho puerto y realizar crucero durante un período de 4 meses.

³⁵ Compra de la goleta, Cartagena, 1814. AGN, Anexo I Guerra y Marina: leg. 122, fols. 744-746.

La expedición, que partió el 27 de agosto de 1814, se llevó a cabo al mando de una tripulación compuesta por 34 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”.³⁶

Los vínculos sociales y políticos entre armadores, corsarios y representantes institucionales constituyeron un eje decisivo para el éxito de la causa patriota. La articulación de estas redes internacionales, frecuentemente relegada a un segundo plano en la historiografía tradicional, fue en realidad el engranaje fundamental para la movilidad tanto de recursos materiales como de ideales revolucionarios. En este entramado, la actividad corsaria no solo funcionó como una vía de ascenso social, sino también como un nodo de convergencia ideológica. Un ejemplo determinante fue la notable afluencia de corsarios francocaribeños quienes, motivados por principios republicanos, se establecieron en Cartagena de Indias.

Sus embarcaciones operaron como auténticos vectores de circulación de ideas, donde su liderazgo y pericia técnica aceleraron de manera definitiva el proceso de ruptura imperial. La circulación de ideas en el Caribe insurgente no debe entenderse como un proceso académico abstracto, sino como un flujo práctico y oral de información, proclamas y principios políticos que viajaban a bordo de las embarcaciones. El barco funcionó, en esencia, como un espacio vivo, era el vector físico que conectaba la teoría revolucionaria con la acción marítima.

El capitán Guillermo Michelt, durante el desarrollo de su crucero y actividad corsaria, navegó por las inmediaciones del cabo de San Antonio,³⁷ 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 que cubría la

³⁶ Patente de corso expedida por el Estado de Cartagena, 1814. AGN Anexo I Guerra y Marina: leg. 122, fol. 741.

³⁷ Los corsarios insurgentes procedentes de Cartagena de Indias 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. El nombre de la embarcación probablemente alude al joven Germán de la familia Gutiérrez Piñeres, vinculada a la dirigencia criolla independentista. Así, el bautizo del buque puede interpretarse como un reflejo simbólico de la influencia política de estas élites, indicando que las actividades corsarias no solo tenían fines militares, sino que también estaban conectadas con los intereses y la legitimidad de los grupos dirigentes en la ruptura con España.

ruta entre La Habana y la isla de Providencia. Michelt dispuso su inmediato envío a Cartagena de Indias, 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 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 de la Nueva Granada* consiguió hacerse con el bergantín español la *Esperanza* y evadir a sus perseguidores, refugiándose en la isla española de Providencia, llevándose consigo dicha embarcación, tal como consta en la declaración del marinero Juan Flores:

“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”.³⁸

La actividad corsaria descrita es un espacio marítimo fuertemente condicionado por la dinámica de las corrientes oceánicas y los vientos dominantes del Caribe. En particular, navegar hacia la zona del cabo de San Antonio, en el occidente de Cuba, constituía un cuello de botella marítimo, es decir, un punto estratégico dentro del sistema de circulación formado por la Corriente del Caribe y la Corriente del Golfo, que canalizaban el tráfico marítimo regional y transatlántico. Las embarcaciones que cubrían rutas entre La Habana, Cartagena de Indias, Providencia³⁹ o Europa seguían trayectorias relativamente predecibles, determinadas por estos flujos y por los vientos alisios.⁴⁰ Esta regularidad favorecía la concentración de navíos en determinados corredores marítimos, convirtiendo áreas como el cabo de San Antonio en espacios de alta densidad de tránsito. En consecuencia, dichos enclaves resultaban especialmente propicios para la actividad corsaria, ya que permitían interceptar buques mercantes que transportaban mercancías valiosas dentro de circuitos comerciales bien definidos.⁴¹

Muchos barcos transitaban obligatoriamente por esa ruta, cargados de mercancías. Para el capitán Guillermo Michelt, navegar hacia el cabo de San Antonio no fue casualidad:

³⁸ Declaración de Juan Flores. Portobelo, 1814. AGN, Anexo I Guerra y Marina: leg. 122. fol. 757.

³⁹ Beate M. W. Ratter. *Redes caribes: San Andrés y Providencia y las islas Cayman: entre la integración económica mundial y la autonomía cultural regional*. Traducción de Jaime Polanía V. (San Andrés: Universidad Nacional de Colombia, Instituto de Estudios Caribeños, 2001) 104.

⁴⁰ Antonio García de León, *El mar de los deseos. El Caribe afroandaluz, historia y contrapunto* (México: Fondo de Cultura Económica, 2016) 32-33.

⁴¹ Antonino Vidal Ortega, “La región geohistórica del Caribe: Tierra Firme y Cartagena de Indias a comienzos del siglo XVI,” *Revista Mexicana del Caribe* 8, no. 15 (2003).

en esos enclaves estratégicos, donde las corrientes canalizaban el tráfico y los navíos dependían del viento para avanzar, las oportunidades de captura eran mucho más previsibles. Este mismo sistema de rutas fijas era aprovechado por los convoyes ingleses, como el Argos, que seguían corredores de alta circulación protegidos para reducir el riesgo de ataques corsarios. Así, tanto corsarios como comerciantes debían adaptar sus estrategias al control natural de las corrientes y a los patrones de navegación obligados, generando un escenario donde la geografía y la previsibilidad del tránsito determinaban gran parte de la seguridad y el riesgo en el mar Caribe.

Las presas realizadas por Michelt eran altamente valoradas: apresar un barco equivalía, en tierra firme, a capturar un carro repleto 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 de Indias o Jamaica, competían por el control del mar, de las embarcaciones y de las preciadas 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, caballos o tripulaciones con oficiales 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 por los caminos del mar. La embarcación *El Congreso de la Nueva Granada* se dirigió hacia Providencia, siguiendo las instrucciones del corsario Michelt, con la intención de descargar la mercancía capturada.

A principios del siglo XIX 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 los siglos y los aplicaron en los procesos de independencia. 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.

Los marineros, lejos de ser simples ejecutores de órdenes, fueron verdaderos maestros de la narración y de la circulación de la información.⁴² 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.⁴³ 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, por tanto, durante siglos, los marineros fueron portadores de ideas y tradiciones de resistencia.⁴⁴

Este trasfondo resulta fundamental para comprender los hechos relatados en el

⁴² Walter Benjamin, *El Narrador* (Metales pesados, 2024), 52-53.

⁴³ Marcus Rediker, *La rebelión de La Amistad: Una odisea atlántica de esclavitud y libertad* (Traficante de Sueños, 2026), 58.

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.

interrogatorio realizado por las autoridades españolas al marinero José Rubio. En su testimonio se describen los sucesos ocurridos antes del arribo del convoy inglés el *Argos*, donde se pone de manifiesto que la tripulación ya anticipaba las decisiones que el capitán adoptaría en caso de actuar del mismo modo tras la primera presa capturada. En este sentido, el proyecto de rebelión no constituyó una reacción improvisada, sino una iniciativa concebida con antelación desde las costas de La Habana. Así lo refleja el propio José Rubio en su declaración: "Que la gente del corsario tenía intenciones de levantarse con él en la primera coyuntura y presentarse en un puerto español (...), y que a 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 Providencia. El capitán de la nave, Guillermo Michelt, se encontraba en tierra en el momento de producirse el 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 vender dicha carga de manera clandestina, enviándola a Chagres o Trujillo, y apresar a la 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

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

⁴⁶ Declaración de 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.

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 dispuesta a regresar a Cartagena de Indias; sin embargo, un grupo reducido de 5 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.

Los marineros levantados

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, atravesado por olas, 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 las circunstancias inmediatas.

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

Los marineros fugados de Providencia recalaron en la costa el 30 de noviembre⁴⁹ y avistaron al falucho *San José*, al que persiguieron de inmediato. La embarcación logró escapar momentáneamente al refugiarse entre los cayos, aunque al día siguiente fue nuevamente alcanzada. Temiendo ser capturados, los tripulantes del falucho arrojaron al mar su cañón y varios barriles con el fin de aligerar peso, aunque mantuvieron la cubierta y el fogón en condiciones operativas. Posteriormente, el *Congreso de la Nueva Granada* izó la bandera de Cartagena de Indias, por lo que ambas embarcaciones se aproximaron y entablaron comunicación. Como los barcos de los amotinados no contaban con un

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.

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

práctico⁵⁰ para ingresar al puerto, solicitaron el del falucho y, una vez a bordo, obligaron a los capitanes a guiarlos hasta Portobelo, pues desconocían la ruta.⁵¹ Como medida de precaución, ataron previamente al contramaestre, al segundo del corsario y al capitán de presa que se encontraba en el bergantín, ante la posibilidad de que se resistieran a colaborar. Sin embargo, al aceptar la decisión tomada, fueron liberados y condujeron a las embarcaciones hasta el puerto español.

El 2 de diciembre de 1814 ingresaron finalmente en Portobelo junto al corsario el *Congreso de la Nueva Granada* 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 de Indias, y la carga fue saqueada: se apropiaron del tabaco torcido, el dinero y todas las pertenencias que transportaban, 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 hasta hace pocos días.⁵²

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, como se refleja en esta tabla con todas las embarcaciones capturadas.⁵³

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,	La Habana	Capturada por el

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

⁵¹ El mar Caribe occidental era conocido, en particular, por los riesgos que representaba para la navegación en época colonial. Las corrientes provenientes de direcciones orientales pueden resultar muy peligrosas para los marineros sin experiencia, especialmente en las proximidades de Providencia, donde se recomienda extremar las precauciones debido a las fuertes e irregulares corrientes.

⁵² Sobre la goleta insurgente llamada "*El Congreso*", Portobelo, 1816. AGN Anexo I Guerra y Marina: Tomo 131. 485.

⁵³ Johanna Von Grafenstein, *El Caribe en los intereses imperiales, 1750-1815* (Instituto Mora, 2000).

		tabaco		convoy inglés el Argos, 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 el Argos, que procedía de Jamaica
La Esperanza	Bergantín		Bremen/La Habana	Capturada por el Congreso tras escapar del convoy inglés El Argos; 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

Un espacio de movilidad y diversidad

Los documentos históricos sobre la tripulación del *Congreso de la Nueva Granada* 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. El marinero 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. 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 de Indias fueron los principales motores de movilizaci3n. Jos3 Miguel Garc3a, espa1ol nacido en Cuba, y Manuel Pedro, portugu3s nacido en Brasil, relatan experiencias similares: tras ser desembarcados por sus capitanes en Cartagena de Indias, la necesidad econ3mica los empuj3 a reincorporarse a nuevas embarcaciones, incluso bajo el riesgo de ser apresados nuevamente. En sus propias palabras, la navegaci3n en corsarios les ofrec3a la 3nica forma de escapar de la miseria y buscar una nueva vida.

La tripulaci3n de estas embarcaciones era tambi3n un reflejo de un mundo globalizado en formaci3n: espa1oles, franceses, escoceses, italianos, portugueses e insurgentes se mezclaban en un mismo barco.⁵⁴ M3s all3 de sus diferencias culturales y ling3sticas, todos compart3an la misma prioridad: la necesidad de sobrevivir. Aunque los documentos aclaran que ning3n marinero era embarcado a la fuerza, exist3a una diferencia importante entre la voluntad formal y la coacci3n por necesidad. Como se se1ala en los registros: "Hay una diferencia notable entre una tripulaci3n alzada a su favor, a unos hombres que la necesidad los oblig3 a embarcarse y a obedecer a Michelt mientras no tuvieron medios de recuperar su libertad".⁵⁵ La miseria funcionaba entonces como una fuerza estructural que condicionaba la vida, decisiones y lealtades de los marineros, por eso, cuando vieron c3mo pod3an conseguir su libertad, apresaron el falucho *San Jos3* salido del puerto de Cartagena de Indias.

El registro de la tripulaci3n a su arribo a Portobelo ofrece un testimonio revelador tanto de la diversidad del mundo mar3timo como de la situaci3n en la que se encontraban los marineros. Este grupo de 24 individuos procedentes de embarcaciones como el *Congreso de la Nueva Granada*, *la Esperanza*, *la Paz* y el *San Jos3* constitu3a un mosaico de diversas naciones unido por un imperativo material: la urgencia de subsistir en un entorno de violencia sist3mica. No obstante, esta estrategia de supervivencia no debe entenderse de forma aislada de los ideales de la 3poca; para estos marineros, la libertad no era un concepto abstracto, sino una aspiraci3n tangible que pod3an alcanzar.

En este sentido, la vida a bordo demuestra que el curso fue el espacio donde la lucha por la vida y la convicci3n pol3tica convergieron: la resistencia contra la miseria se transform3 en una acci3n colectiva por la emancipaci3n, convirtiendo al mar en el escenario donde la urgencia de subsistir y el anhelo de libertad se entrecruzaban. La libertad no debe entenderse 3nicamente como un ideal filos3fico ilustrado, sino como la capacidad de respuesta frente a la opresi3n econ3mica y colonial. Para el marinero y el corsario, la libertad era la ruptura con un sistema que los condenaba a la miseria. Ser libre significaba el derecho a la autonom3a sobre el propio trabajo y la posibilidad de ascenso social. En este apartado se presenta una

⁵⁴ Marcus Rediker, *La Hidra de la revoluci3n: Marineros, esclavos y comuneros en la historia oculta del Atl3ntico* (Traficantes de Sue1os, 2022).

⁵⁵ Declaraci3n de las autoridades espa1olas, Portobelo, 1816. AGN, Anexo I Guerra y Marina, leg. 149. 773.

tabla con el 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	-	Malta	El Congreso
José Miguel García	22	Pueblo de Cobre, Cuba	El Congreso
Manuel Pedro	28	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
Antonio Pascual	40	Villafranca de Piélagos, Cantabria	El Congreso
Antonio Plaza	32	Córcega	El Congreso
José Rubio	18	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
-------------	----	---------------------	----------

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.⁵⁶ Lejos de constituir un grupo homogéneo, esta tripulación refleja la complejidad del mundo atlántico, caracterizado por la 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 que se alineaban con la causa revolucionaria o republicana.

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.⁵⁷ Un elemento especialmente determinante es la poca cantidad de individuos originarios de Cartagena de Indias. Su presencia minoritaria revela que la ciudad no solo actuaba como puerto receptor de población extranjera, sino también como un mundo lleno de oportunidades 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 de Indias actuó en esta época insurgente como un nodo activo dentro del entramado atlántico, y no como un espacio periférico aislado.⁵⁸

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 experiencia compartida y la

⁵⁶ James Clifford. *Itinerarios transculturales* (Gedisa, 1999).

⁵⁷ Elijah H. Gould, "Entangled Histories, Entangled Worlds: The English-Speaking Atlantic as Spanish Periphery", *American Historical Review*, 3 (2007), 764-786.

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

movilidad constante que al lugar de origen.⁵⁹ 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.⁶⁰

Declaración de las autoridades españolas

Para concluir esta investigación, resulta fundamental examinar la forma en que las autoridades españolas calificaron y sancionaron al *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.⁶¹

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.⁶² Dado que el gobierno insurgente de Cartagena de Indias no era considerado una autoridad soberana con capacidad legal para expedir patentes, el corsario *Congreso de la Nueva Granada* 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 de la Nueva Granada* 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.⁶³ Comprada por 2.100 pesos, fue rebautizada como *San Miguel* y puesta al servicio de Su Majestad.⁶⁴ En este mismo marco, el bergantín *Esperanza*, apresado, perteneciente a la casa Ychaza y Carricaburu Compañía de La Habana, fue indemnizado en octubre de 1816.⁶⁵

Como consecuencia de esta decisión, los tripulantes de la nave fueron encarcelados

⁵⁹ Arjun Appadurai, *La modernidad desbordada: Dimensiones culturales de la globalización* (C. Kusnir, Trad.) (Fondo de Cultura Económica, 2021).

⁶⁰ Dilip Menon, "Walking on Water: Globalization and History," *Global Perspectives* 1 (2020).

⁶¹ Juan Marchena y Justo Cuño Bonito, *Vientos de Guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada. 1750-1823*, (Doce Calles, 2018).

⁶² Instrucción para gobierno de los bajeles de S. M. guardacostas de Indias, 1803. AGN. Milicias y Marina, leg. 114, fols. 301.

⁶³ 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).

⁶⁴ Sobre la goleta insurgente llamada "*El Congreso*", Portobelo, 1816. AGN Anexo I Guerra y Marina: Tomo 131. 529-531.

⁶⁵ Sobre el bergantín *la Esperanza*. Portobelo, 1816, AGN Anexo I Guerra y Marina: Tomo 149. 758. James Vladimir Torres 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.

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 1815.⁶⁶

Las fuentes indican además que Michel tenía bajo su mando otra goleta, conocida como *General Castillo*,⁶⁷ procedente de Cartagena de Indias. 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 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.⁶⁸

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.⁶⁹

⁶⁶ Informe de Ventura Marín, 1815. AGN Anexo I Guerra y Marina: Tomo 131, 919.

⁶⁷ El general Manuel del Castillo y Rada fue un militar patriota clave en la defensa de Cartagena de Indias durante la independencia, vinculado a las élites criollas y ejecutado tras la reconquista española en 1816. La embarcación corsaria "*General Castillo*" llevaba su nombre, reflejando cómo el curso insurgente también proyectaba la autoridad y legitimidad de los líderes patriotas en el Caribe.

⁶⁸ Margaret Shrimpton Masson, M., & Antonino Vidal Ortega. *Desde otros Caribes. Fronteras, poéticas e identidades* (Unimagdalena, 2021).

⁶⁹ Informe de Tomás Lara, San Andrés, 1816. AGN Anexo I Guerra y Marina, leg. 138, fols. 66-67.

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.⁷⁰ 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 Cartagena de Indias.

Asimismo, las autoridades españolas indagaban 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 del marinero 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 de Indias 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.⁷¹



Ilustración 2: Mapa de la ruta transimperial del Congreso de la Nueva Granada.

Reflexiones finales:

El barco que zarpó de Cartagena de Indias funcionaba como un espacio social en sí

⁷⁰ 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.

⁷¹ Declaración de 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)* (Uniandes, 2012).

mismo: un lugar donde marineros europeos y americanos, unidos por oficios y riesgos compartidos, negociaban jerarquías y construían identidades colectivas vinculadas a la vida en el mar. Lo que emerge es un mundo atlántico móvil y profundamente interconectado, donde la circulación de mercancías, personas e información revela un mundo concebido como un espacio fluido de interacción. En estos grupos las identidades se definían en la vida a bordo donde se establecían redes de colaboración, demostrando que las fronteras culturales eran mucho más porosas de lo que los marcos imperiales pretendían establecer.

El espacio marítimo que emerge de este análisis está sostenido por intensas redes comerciales, políticas y culturales que superaban los límites del puerto oficial. Esta estructura no dependía exclusivamente de Cartagena de Indias, sino que se ramificaba a través de nodos estratégicos como Portobelo, Trujillo, Chagres o Providencia. Comprender la estructura marítima del Caribe implica valorar estos nodos de primer orden que sostuvieron una interconexión transimperial mucho más complejo de lo que la historiografía tradicional ha planteado. En este escenario, las alianzas y resistencias no eran solo actos políticos, sino estrategias de supervivencia moldeadas por las dinámicas del mar. De este modo, la capacidad bélica cartagenera se sustentó en una simbiosis entre el accionar de los corsarios movidos por la necesidad material y el anhelo de libertad. Así, Cartagena de Indias representó un espacio de entramado estratégico dentro de un mundo atlántico insurgente, cuya dinámica y alcance desbordaban las fronteras del imperio.

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 lleno de diversidad e ideas confrontadas. En él, los sujetos marítimos construyeron identidades, lealtades y formas de resistencias, adecuadas a un mundo en constante cambio.

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).

- Archbold Humphries, Amelia-Isabel. “Navegando en la tempestad: el general Luis Aury en el contexto del sitio de Cartagena y sus disputas con el almirante Luis Brión por la toma de la provincia de Santa Marta (1816–1821).” En *La batalla de Ciénaga de 1820. La independencia del Caribe colombiano*, Unimagdalena, 2024.
- 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.
- Corrales, Manuel Ezequiel. *Documentos para la historia de la provincia de Cartagena de Indias, hoy Estado Soberano de Bolívar en la Unión Colombiana*. Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas, 1883.
- Corredor Acosta, María Paula, 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).
- 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. “Connections between mutinies in European navies”. *International Review of Social History* 58, no. 21 (2013): 87-107.

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.

García de León, Antonio. *El mar de los deseos. El Caribe afroandaluz, historia y contrapunto*. México: Fondo de Cultura Económica, 2016.

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

Gutiérrez, 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 y Justo Cuño. *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.
- Ratter, Beate M. W. *Redes caribes: San Andrés y Providencia y las islas Cayman: entre la integración económica mundial y la autonomía cultural regional*. Traducción de Jaime Polanía V. San Andrés: Universidad Nacional de Colombia, Instituto de Estudios Caribeños, Sede San Andrés, 2001.
- 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, Vera. “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.