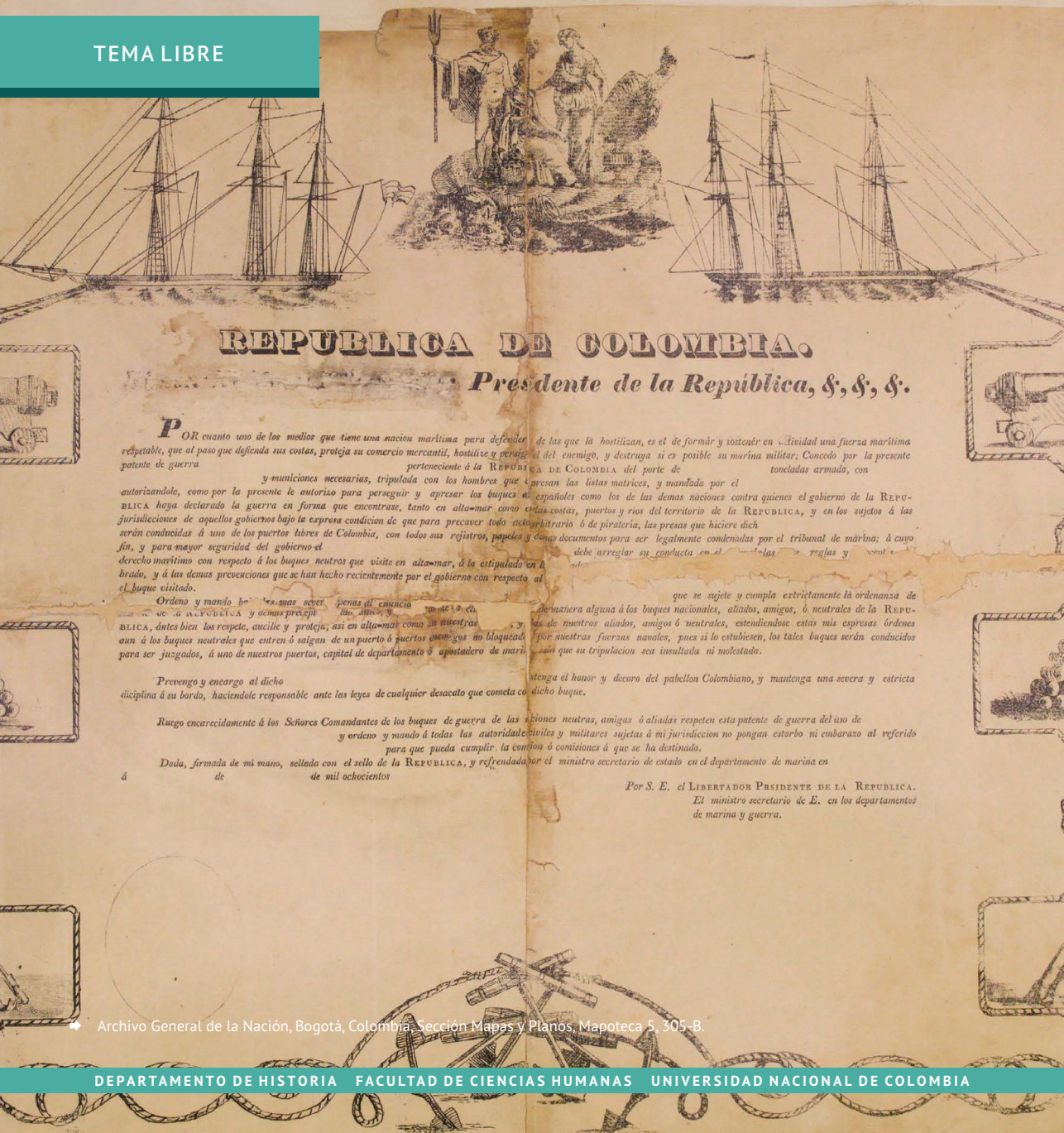


TEMA LIBRE



REPUBLICA DE COLOMBIA.

Presidente de la Republica, &, &, &.

POR cuanto uno de los medios que tiene una nacion marítima para defenderse de las que la hostilizan, es el de formar y sostener en actividad una fuerza marítima respetable, que al paso que defienda sus costas, proteja su comercio mercantil, hostilice y persiga al del enemigo, y destruya si es posible su marina militar; Concedo por la presente patente de guerra perteneciente á la REPUBLICA DE COLOMBIA del porte de municiones necesarias, tripulada con los hombres que apresen las listas matrices, y mandada por el autorizandolo, como por la presente le autorizo para perseguir y apresar los buques españoles como los de las demas naciones contra quienes el gobierno de la REPUBLICA haya declarado la guerra en forma que encontrase, tanto en alto-mar como en costas, puertos y rias del territorio de la REPUBLICA, y en los sujetos á las jurisdicciones de aquellos gobiernos bajo la expresa condicion de que para precaver todo contrabando ó de piratería, las presas que hiciere dichas serán conducidas á uno de los puertos libres de Colombia, con todos sus registros, papeles y demas documentos para ser legalmente condenadas por el tribunal de marina; á cuyo fin, y para mayor seguridad del gobierno el derecho marítimo con respecto á los buques neutros que visite en alto-mar, á lo estipulado en el tratado, y á las demas prevenciones que se han hecho recientemente por el gobierno con respecto al el buque visitado.

Ordeno y mando lo mas exacto, penas al incumplimiento de la misma, que se sujete y cumpla estrictamente la ordenanza de de manera alguna á los buques nacionales, aliados, amigos, ó neutrales de la REPUBLICA, antes bien los respete, auxilie y proteja; así en alto-mar como en nuestras costas, y en los sujetos á las jurisdicciones de aquellos gobiernos bajo la expresa condicion de que para precaver todo contrabando ó de piratería, las presas que hiciere dichas serán conducidas á uno de los puertos libres de Colombia, con todos sus registros, papeles y demas documentos para ser legalmente condenadas por el tribunal de marina; á cuyo fin, y para mayor seguridad del gobierno el derecho marítimo con respecto á los buques neutros que visite en alto-mar, á lo estipulado en el tratado, y á las demas prevenciones que se han hecho recientemente por el gobierno con respecto al el buque visitado.

Prevego y encargo al dicho buque el honor y decoro del pabellon Colombiano, y mantenga una severa y estricta disciplina á su bordo, haciendole responsable ante las leyes de cualquier desacato que cometa con dicho buque.

Ruego encarecidamente á los Señores Comandantes de los buques de guerra de las naciones neutras, amigas ó aliadas respeten esta patente de guerra del uso de y ordeno y mando á todas las autoridades civiles y militares sujetas á mi jurisdiccion no pongan estorbo ni embarazo al referido para que pueda cumplir la comision ó comision á que se ha destinado.

Dada, firmada de mi mano, sellada con el sello de la REPUBLICA, y refrendada por el ministro secretario de estado en el departamento de marina en

á

de

de mil ochocientos

Por S. E. el LIBERTADOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA.
El ministro secretario de E. en los departamentos
de marina y guerra.

Corsarios y nación. El papel del corso en la construcción del territorio marítimo de Colombia, 1821-1828¹

Corsairs and Nation. The Role of Privateering in the Construction of Colombia's Maritime Territory, 1821-1828

Corsários e nação. O papel do corsário na construção do território marítimo da Colômbia, 1821-1828

➔ <https://doi.org/10.15446/achsc.v52n2.116262>

➔ **MARÍA PAULA CORREDOR ACOSTA**

Cornell University, Estados Unidos

mpc95@cornell.edu | <https://orcid.org/0000-0002-0544-8889>

➔ **MELIZA PINZÓN NARVÁEZ**

Banco de la República de Colombia, Colombia

melissapinzon81@gmail.com | <https://orcid.org/0009-0003-4421-0034>

Artículo de investigación

Recepción: 15 de agosto del 2024. Aprobación: 2 de diciembre del 2024.

Cómo citar este artículo

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, n.º 2 (2025): e116262.



Reconocimiento-SinObraDerivada 4.0
Internacional (CC BY-ND 4.0)

1 Agradecemos al Comité Editorial del ACHSC por el proceso de edición de este documento. Asimismo, queremos dar las gracias a los evaluadores pares quienes nos sugirieron bibliografía clave y nos hicieron comentarios estructurales para la versión final del texto. Finalmente, nuestros agradecimientos por la financiación a Latin American and the Caribbean Studies Program (Cornell) y a Caribbean Digital Scholarship Collective por su apoyo al proyecto Atlantic Seascapes del cual las autoras hacen parte.

RESUMEN **Objetivo:** analizar el papel de los corsarios en la construcción y defensa de la república de Colombia como piezas clave en la territorialización marítima entre 1821 y 1828. Con este fin, se estudia la relación de los corsarios con el Estado colombiano, el funcionamiento del corso como una empresa económica, su vinculación sociolaboral con los puertos, y su utilidad para mantener la soberanía. **Metodología:** estas facetas del corso se analizan a través de la correspondencia de la Secretaría de Marina de Colombia y los registros de corso de los departamentos de marina que allí se encuentran. **Originalidad:** la historiografía ha abordado tradicionalmente a los corsarios en el siglo XVII. Investigaciones recientes han hecho mayor énfasis en el periodo denominado de las restauraciones (1808-1821) donde los corsarios sirvieron como aliados de los insurgentes en el continente americano. El presente análisis busca poner en diálogo una historiografía caribeña con fuentes locales para evidenciar las estructuras económicas y políticas que promovieron el corso en el primer periodo republicano de Colombia, es decir, vinculado a la construcción de su soberanía. **Conclusiones:** este estudio muestra que los corsarios jugaron un papel central en la creación del territorio nacional y sus fronteras marítimas, vinculándose, a su vez, con el Caribe y el Atlántico.

Palabras clave: Caribe; Colombia; corsarios; Estado nación; fronteras; historia marítima; territorialización.

ABSTRACT **Objective:** To analyze the role of privateers in the construction and defense of the Republic of Colombia as key pieces in maritime territorialization between 1821 and 1828. To this end, we study the relationship between privateers and the Colombian State, the functioning of privateering as an economic enterprise, its socio-labor connection with ports, and its usefulness in maintaining sovereignty. **Methodology:** These aspects of privateering are analyzed through the correspondence of the Colombian Navy Secretariat and the privateering records of the naval departments found there. **Originality:** Historiography has traditionally addressed privateers in the 17th century. Recent research has placed greater emphasis on the period known as the restorations (1808-1821), during which privateers served as allies of the insurgents in the Americas. This analysis seeks to put in dialogue Caribbean historiography with local sources to highlight the economic and political structures that promoted privateering in Colombia's first republican period, that is, linked to the construction of its sovereignty. **Conclusions:** This study shows that privateers played a central role in the creation of national territory and its maritime borders, while also being connected to the Caribbean and the Atlantic.

Keywords: borders; Caribbean Sea; Colombia; maritime history; nation-state; privateers; territorialization.

RESUMO **Objetivo:** analisar o papel dos corsários na construção e defesa da República da Colômbia como atores-chave na territorialização marítima entre 1821 e 1828. Para isso, estuda-se a relação dos corsários com o Estado colombiano, o funcionamento do corso como uma empresa econômica, sua conexão sociolaboral com os portos e sua utilidade para manter a soberania. **Metodologia:** essas facetas do corso são analisadas por meio da correspondência da Secretaria da Marinha da Colômbia e dos registros de corso dos departamentos navais ali encontrados. **Originalidade:** a historiografia tradicionalmente abordou os corsários no século XVII. Pesquisas recentes têm enfatizado mais o período denominado das restaurações (1808-1821), quando os corsários serviram como aliados dos insurgentes no continente americano. Esta análise busca colocar em diálogo uma historiografia caribenha com fontes locais para evidenciar as estruturas econômicas e políticas que promoveram o corso no primeiro período republicano da Colômbia, ou seja, vinculado à construção de sua soberania. **Conclusões:** este estudo mostra que os corsários desempenharam um papel central na criação do território nacional e de suas fronteiras marítimas, ao mesmo tempo em que estavam conectados ao Caribe e ao Atlântico.

Palavras-chave: Caribe; Colômbia; corsários; estado-nação; fronteiras; história marítima; territorialização.

En el Archivo General de la Nación de Colombia reposita un documento de alrededor de 1,4 metros de largo con los nombres de las embarcaciones registradas con patente de corso, su armamento, sus capitanes, armadores y fiadores, entre 1822 y 1828. Esta lista de los 70 buques particulares y de los 18 buques de guerra que hacían presas de corso en el Primer y Segundo Departamento de Marina de Colombia cuenta una historia de la nación en la cual el control del mar fue central para mantener la soberanía de la recién creada república.²

La creación del Estado nación colombiano se consolidó con la Constitución de Cúcuta en 1821 y con los sucesivos esfuerzos diplomáticos para conseguir el reconocimiento por parte de los demás Estados. En este proceso, Colombia tuvo que establecer un monopolio de la fuerza que suponía la organización de la marina y

2 “Estado que manifiesta el número de corsarios que se han armado en el 2º departamento de marina y las diferentes ocasiones que han recibido patentes para hacer cruceros desde el mes de noviembre del año pasado de 1821...”, Puerto Cabello, 28 de septiembre de 1828, Archivo General de la Nación (AGN), Bogotá, Sección República (SR), Fondo Secretaría de Guerra y Marina (FSGM), legajo (L) 339, folio (f.) 510. Este cuadro es un compendio de la información contenida en el documento “Departamento de Puerto Cabello, registro de corsarios”, Varias ciudades, 1823-1828, AGN, SR, FSGM, L. 339, ff. 435-497.

la milicia, la formación de marinos, la consecución de embarcaciones y el fortalecimiento de la infraestructura marítima para sus reparaciones. A su vez, este proyecto político priorizó el control del mar a través de la vigilancia de la desembocadura de los ríos y de alianzas internacionales, así como diezmar el comercio de España atacando directamente sus barcos. Sin embargo, el gobierno nacional no contaba con recursos suficientes para llevar a cabo estos objetivos y, por tanto, tuvo que valerse de particulares que ejercieran el corso. Las embarcaciones corsarias asediaron el comercio español bajo el pabellón y patentes nacionales mientras se articularon con la infraestructura que el gobierno proveía para su actividad. Así, el objetivo de este texto es analizar el papel de los corsarios en la construcción y defensa de la república de Colombia como piezas clave en la territorialización marítima.³

La historiografía clásica ha estudiado al corsario y la piratería en los siglos XVII y XVIII.⁴ Varios autores se han centrado en el apoyo de los corsarios a los rebeldes durante el periodo comprendido entre 1808 –invasión de Napoleón a la Península Ibérica– y las independencias americanas.⁵ La historiografía más reciente ha abordado a los corsarios desde una perspectiva que los sitúa en un Caribe transimperial donde las personas, la información y las ideas fluyen entre las islas y el continente.⁶ En especial, Vanessa Mongey ha ahondado en la relación entre la legitimidad del Estado y los corsarios mostrando cómo algunos de ellos (Aury, Courtois, McGregor) crearon sus propios Estados en el Caribe, considerados por la

3 Cuando hablamos de territorialización marítima nos referimos a las embarcaciones como extensiones del Estado y de su legislación. Los barcos corsarios debían adherirse a la ley de los países a los cuales estuvieran adscritos. En cuanto a la discusión sobre embarcaciones y soberanía, ver: Lauren Benton, *A Search for Sovereignty: Law and Geography in European Empires, 1400-1900* (Cambridge: Cambridge University Press, 2009).

4 Peter Linebaugh y Marcus Rediker, *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic* (Boston: Beacon Press, 2000); Kris E. Lane, *Pillaging the Empire: Global Piracy on the High Seas, 1500-1750* (Nueva York: Routledge, 2016); Manuel Lucena Salmoral, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América: perros, mendigos y otros malditos del mar* (Madrid: Mapfre, 1992).

5 Carlos Vidales, "Corsarios y piratas de la Revolución Francesa en las aguas de la emancipación hispano-americana", *Caravelle. Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien* 54, n.º 1 (1990): 247-262; Nicolas Terrien, "Des patriotes sans patrie": *histoire des corsaires insurgés de l'Amérique espagnole (1810-1825)* (Mordelles: Les Perséides, 2015); David Head, *Privateers of the Americas: Spanish American Privateering from the United States in the Early Republic* (Atenas: University of Georgia Press, 2015); Feliciano Gámez Duarte, "El desafío insurgente: análisis del corso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular, 1812-1828" (tesis de maestría, Universidad de Cádiz, 2006).

6 Sobre el Caribe transimperial, ver Ernesto Bassi, *An Aqueous Territory: Sailor Geographies and New Granada's Transimperial Greater Caribbean World* (Durham: Duke University Press, 2017).

historiografía como Estados fallidos.⁷ Asimismo, Edgardo Pérez Morales ha mostrado la relación de las asociaciones raciales caribeñas con Haití, que llevaron a la política colombiana a apartarse de sus vínculos con la isla, y con las connotaciones de lo afrocaribeño, para lograr el reconocimiento de las otras naciones.⁸ Aunque algunos académicos se han preocupado por el estudio de la relación entre el corso y los Estados nacionales,⁹ nuestra propuesta incluye abordar a los corsos desde una perspectiva social del mar¹⁰ que vincula a los puertos, sus habitantes y el trabajo, así como sus relaciones económicas, para mostrar cómo las políticas del corso y la infraestructura del Estado, tanto como la inversión privada, establecieron una suerte de plataforma para la defensa del territorio nacional que incluía la proyección política sobre el territorio marítimo.

Con este fin, este texto muestra, en primer lugar, cómo, después del periodo llamado de Restauración o interregno (1808-1821),¹¹ Colombia se vio forzada a utilizar el corso como una manera de compensar la armada que había quedado desvalida después de la guerra. Por tanto, se explora cómo se situó Colombia respecto al Caribe, cómo formuló sus políticas estatales de proyección marítima y de qué modo hicieron parte de esta los corsarios. En segundo lugar, analizamos la relación del Estado con el corso en términos económicos y sociales. Así, mostramos cómo el corso se propuso como una actividad económica que vinculó a extranjeros y nacionales, hombres, mujeres y familias. Además, hacemos hincapié en la manera como los corsos articularon los trabajos portuarios, en particular las maestranzas, y las materias primas, tanto locales como foráneas. En el tercer apartado, rastreamos la actividad corsaria y su constitución en una forma de territorialización del mar que

7 Vanessa Mongey, *Rogue Revolutionaries: The Fight for Legitimacy in the Greater Caribbean* (Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2020).

8 Edgardo Pérez, *No Limits to their Sway: Cartagena's Privateers and the Masterless Caribbean in the Age of Revolutions* (Nashville: Vanderbilt University Press, 2018).

9 Óscar Barney Cruz, *El corso marítimo en el México del siglo XIX* (Ciudad de México: Suprema Corte de Justicia de la Nación, 2007); Feliciano Gámez Duarte, *Del uno al otro confín. España y la lucha contra el corso insurgente hispanoamericano (1812-1828)* (Cádiz: Diputación de Cádiz, 2008); Daniel Gutiérrez Ardila, *El reconocimiento de Colombia. Diplomacia y propaganda en la coyuntura de las restauraciones, 1819-1831* (Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2012).

10 Philip E. Steinberg, *The Social Construction of the Ocean* (Cambridge-Nueva York: Cambridge University Press, 2001). Desde esta perspectiva y el corso, ver: Agustín Desiderato, "Los marineros corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Una aproximación social"; *Revista Universitaria de Historia Militar* 9, n.º 19 (2020): 146-164.

11 Daniel Gutiérrez Ardila, *La restauración en la Nueva Granada (1815-1819)* (Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2016).

incluyó las relaciones diplomáticas con otras nacientes naciones y mostramos que esa territorialización se expandió para atacar a las embarcaciones españolas en el Mediterráneo. Para terminar, sugerimos una lectura de las razones por las cuales el corso se terminó hacia 1828, resaltando los vínculos económicos y políticos de los corsarios y las oportunidades que presentaba realizar esta actividad a finales de esa década. Con esto, hacemos hincapié en que las estructuras económicas y políticas del Estado fueron básicas para la pervivencia del corso.

Corsarios en el contexto Atlántico

Los corsos eran embarcaciones que navegaban con permiso –llamado patente– del rey o del soberano y atacaban barcos de otras naciones que se consideraran enemigas.¹² Solía ser un medio utilizado en tiempos de guerra para debilitar el comercio de otras naciones.¹³ Como táctica de guerra, entonces, la actividad corsaria se regía por unas normas específicas en cuanto a quién, cómo, cuándo y por qué se podía atacar una embarcación enemiga o neutra. En este sentido, los corsos eran diferentes a los piratas, a quienes, como diría Marcus Redicker, se los consideraba como “enemigos de todas las naciones”.¹⁴ Los corsarios estaban sujetos al Estado del cual obtuvieran su patente. Así, dependían tanto de la legislación mediante la cual se podía capturar a las embarcaciones enemigas en el mar abierto como de las decisiones políticas y diplomáticas entre los Estados. La legislación que fijaba qué podía hacer un corsario y lo que lo diferenciaba de un pirata fue cambiando a lo largo de los siglos, hasta hacerse más dura en las represalias.¹⁵

Esta relación entre el Estado y los corsarios varió a través de los siglos. Desde el siglo XVI, europeos navegaban el Caribe bajo el auspicio de las coronas, en particular, la inglesa y la francesa.¹⁶ La centuria siguiente fue propicia para el corso y la piratería, pues los reajustes geopolíticos de los imperios español, inglés y francés

12 Un corsario, por tanto, no es una denominación de una persona particular, sino del buque. Las patentes de corso se otorgaban a los buques, a quienes estaban ligadas las personas en términos de armador o capitán.

13 Félix Joseph de Abreu y Bertodano, *Tratado juridico-politico sobre pressas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legitimamente el Corso* (Cádiz: Imprenta Real de Marina, 1746).

14 Marcus Redicker, *Villains of all Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age* (Nueva York: Verso, 2004).

15 Aunque hay numerosos casos, ver en especial a los *Elizabethans* y a los piratas ingleses en Port Royal en el siglo XVII, ver: Lane, *Pillaging the Empire*.

16 Lucena, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*; Lane, *Pillaging the Empire*; Linebaugh y Redicker, *The Many-Headed Hydra*.

tuvieron consecuencias en América y dieron lugar a guerras donde los corsarios, como mercenarios individuales, ayudaron a debilitar al enemigo. Para el caso español, la actividad marítima de los corsarios se entendió como justiciera, amparada en el derecho a represalia por el hurto a los propietarios legítimos. Los corsos asociados a la corona española se abstuvieron de atacar puertos o dominios extranjeros en los mares británicos y eran un brazo auxiliar de la marina real.¹⁷ En España, ya una ordenanza de corso regulaba tal actividad en 1762 y en 1801 y en la guerra contra Francia el monarca español decretó una nueva ordenanza para promoverla.¹⁸

Ahora bien, el corso en América debe entenderse atendiendo a dos aspectos estrechamente vinculados: el periodo del interregno o Restauración y la vinculación atlántica con otras revoluciones. Por un lado, la ocupación de la península por parte de Napoleón Bonaparte y, luego, por su hermano José Bonaparte dio pie a una discusión más amplia sobre el liberalismo. Este caso no fue único en España, sino que se sitúa en experiencias similares en Europa por restaurar proyectos monárquicos.¹⁹ En este sentido, el corso debe entenderse como parte de una guerra civil, en la que se buscaba debilitar a los americanos rebeldes. Así, por ejemplo, el 12 de febrero de 1816, el rey Fernando VII incitó a cualquier vasallo a armar el corso contra los insurgentes de América por los daños que causaban al Estado “interceptando la navegación y el comercio”. Con esta política, Fernando VII incentivó que cualquier vasallo armara embarcaciones de guerra “contra aquellos rebeldes” con el fin de restituir el “sosiego y la tranquilidad”.²⁰

La actividad corsaria sirvió a estos “rebeldes” para mantener su posición política contra la restauración monárquica. En las Provincias Unidas del Río de la Plata, una facción de las élites buscó proteger sus rutas de comercio y defender el territorio de posibles ataques españoles. El corso fungió como una estrategia militar que permitía sostener la guerra marítima con un mínimo uso de recursos.²¹

17 Antonino Vidal, “Derroteros de una cofradía de marinos en el Caribe occidental a finales del siglo XVIII. Goleta The Three Brothers”, en *El sujeto en la historia marítima*, editado por Nara Fuentes Crispín (Bogotá: ICANH, 2020).

18 “Ordenanzas dictadas por Bolívar”, 14 de febrero de 1825, AGN, SR, FSGM, L 323, ff. 105-127. Advertencia: todos los documentos referenciados se utilizaron con la foliación más antigua, excepto aquellos que señalen lo contrario.

19 Gutiérrez Ardila, *La restauración*.

20 José Seán y Velásquez, *Guía o estado general de la Real Hacienda de España* (Madrid: Imprenta de Vega y Compañía, 1817).

21 Desiderato, “Los marineros corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata”.

Nueva España actuó de manera similar con un decreto de 1815 que abrió el corso a mexicanos y extranjeros contra España.²²

Por otro lado, como lo ha demostrado la historiografía reciente, la actividad corsaria en América estuvo vinculada a procesos más amplios de la era de las Revoluciones en el Caribe, como la Independencia de Estados Unidos, la Revolución Francesa y la Revolución Haitiana. Edgardo Pérez Morales ha mostrado que la revolución de 1812 en Cartagena estuvo ligada a las ideas de libertad, pero, sobre todo, a intereses de afrodescendientes que participaban en el corso y a un constante apoyo económico y político desde Haití. Esta relación con la isla luego sería un problema a afrontar por el Estado colombiano, que buscaba mostrarse como una nación avanzada, desvinculada de los intereses de Pétiou y de las connotaciones afrocaribeñas, para lograr el reconocimiento de las otras naciones.²³

Así, las islas caribeñas fueron tanto escenarios para la revolución política como lugares de experimentación económica y movimientos militares. Corsarios de diferentes naciones (Aury, Courtois, McGregor) crearon Estados, posteriormente considerados por la historiografía como piratas o fallidos.²⁴ Además, otros corsarios de diferentes banderas prestaron sus servicios a insurgentes americanos por intereses políticos, económicos o personales.²⁵ Entretanto, en las provincias leales a la metrópoli, como Maracaibo, Coro y Guayana, las fuerzas españolas lideradas por Francisco de Quevedo, con base en Angostura y Guayana la Vieja, hostigaron a los insurgentes desde 1811.²⁶ Armaban embarcaciones para patrullar el Orinoco, bloqueando provincias como Cumaná, Barcelona y Barinas, y aliándose con Julián Martínez, un armador corsario establecido en Trinidad, quien lideró pequeñas embarcaciones catalanas con cédulas de corso emitidas en Guayana.²⁷

22 Óscar Cruz, *El régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX* (Ciudad de México: UNAM / Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997).

23 Pérez, *No Limits to Their Sway*.

24 Mongey, *Rogue Revolutionaries*.

25 Sobre la participación de corsarios estadounidenses en América y sus objetivos, ver: Head, *Privateers of the Americas*.

26 Manuel Díaz, "La Real Armada y el control del Orinoco en la primera parte de la independencia venezolana: la batalla de Sorondo", *Revista General de Marina* 257 (2009): 271-281.

27 Díaz, "La Real Armada".

Los corsarios en la territorialización marítima de Colombia

Con la primera constitución, en 1821, el vicepresidente Francisco de Paula Santander creó un espacio nacional en el cual pensar lo marítimo fue parte fundamental. Se instituyó una jurisdicción marítima que dividió territorialmente al país en cuatro departamentos de marina: el primero (Guayana, Cumaná, Barcelona y Margarita), el segundo (Caracas, Coro, Maracaibo), el tercero (Riohacha, Santa Marta, Cartagena, hasta Veragua) y el cuarto (Provincias Libres en el mar Pacífico).²⁸ Estos departamentos fungían como órganos de control territorial, pues controlaban el tráfico marítimo e informaban sobre reparaciones de embarcaciones y de movimientos militares.

Como parte de las políticas marítimas, Santander instauró una matrícula de mar basada en la experiencia monárquica que estipulaba el enlistamiento de hombres de mar en las costas ribereñas y marítimas cuando así se necesitara.²⁹ De esta manera, la falta de marinería dio lugar a que el Estado se extendiera sobre las poblaciones ribereñas, haciendo legible sus recursos humanos como posibles reclutas para las embarcaciones de guerra.³⁰ Esta escasez de gente de mar se convirtió en una preocupación estatal que se resolvió con la creación de la Escuela Náutica de Cartagena el 28 de junio de 1822. Allí se daban los principios de navegación ilustrada, incluyendo conocimientos para hacer mapas y planos hidrográficos.³¹

Acompañando a esta política, y a pesar de la reluctancia de Bolívar a los corsarios, Santander creó una ordenanza de corso en 1822. En este contexto de proyección marítima, el corsario fue fundamental para suplir las necesidades de la república en tres puntos principales: la ausencia y creación de marinos especializados, la conservación del territorio marítimo y la extensión de la capacidad del Estado en los mares internacionales. El gobierno impulsó la actividad corsaria ofreciendo prerrogativas similares a las españolas y con mayores ganancias económicas.

28 "Ley 14 de octubre de 1821", en *Congreso de Cúcuta de 1821: constitución y leyes* (Bogotá: Editorial Kelly, 1971).

29 Las milicias de mar ya se habían establecido desde el siglo XVIII por la falta de marinería en los puertos americanos. Ver: Sergio Solano, *Trabajo y sociedad. Trabajadores de los sistemas defensivos de Cartagena de Indias, 1750-1811* (Bogotá: Universidad del Rosario, 2024), 222-223; "Decreto 20 de julio de 1822", *Gaceta de Colombia* (Bogotá), n.º 42, 4 de agosto de 1822, s.p..

30 Aunque no era una estrategia nueva, fungió como una parte importante de la organización del Estado moderno. Sobre este y la legibilidad, ver James Scott, *Lo que ve el Estado: como ciertos esquemas para mejorar la condición humana han fracasado* (Ciudad de México: FCE, 2021).

31 "Decreto de 28 de junio de 1822", *Gaceta de Colombia* (Bogotá), n.º 39, 14 de julio de 1822, s.p.

Si un siglo antes España contrataba a los corsarios ofreciéndoles la mitad del botín que capturaran, el gobierno colombiano ofreció que casi la totalidad de las presas fueran destinadas al armador, quien luego las repartiría entre la tripulación que él mismo contrataba, excepto por los derechos de costas de los procesos, los gastos de almacenaje, los aranceles, y el 5% del total, que estaba destinado al hospital militar.³² La ordenanza de corso, además, promovía que los hombres de la armada participaran en esta actividad particular gozando de los mismos privilegios que los de la escuadra de la república: acceso al hospital militar, pensiones por invalidez y ascensos en la escuadra de acuerdo con los cañones capturados a otras embarcaciones.³³

La actividad corsaria era una estrategia con beneficios de doble vía. Por una parte, constituía una fuente de ingresos para la república, pues las embarcaciones apresadas por los corsarios podían ser utilizadas en la escuadra nacional. Sin embargo, las embarcaciones por sí solas no eran suficientes para una marina carente de hombres de mar y de fondos para repararlas. Veamos, por ejemplo, el caso de la Campaña de Maracaibo en 1823. Corsarios y barcos mercantes participaron junto a la escuadra republicana contra los realistas y apresaron varios buques españoles.³⁴ A pesar de que todos ellos pasaron por un proceso de evaluación para considerarlos dentro de la armada nacional, el general Padilla decía que, aunque se tomaran todos los barcos para construir una “marina respetable”, esta sería ficticia, pues no existían ni los marineros ni los pertrechos para carenarlas, y sería una marina echada “toda a pique y en estado de inutilidad”.³⁵ Por otro lado, se propuso en algún momento que los corsarios participaran en la educación de los marinos de la república. Así, en la discusión de la reformulación de esta ordenanza en 1827, se hablaba de obligar a los corsarios a emplear muchachos de 10 a 12 años para entrenarlos como marinos.³⁶

32 “Ordenanza provisional de corso (1822)”, en *Teatro de la legislación colombiana y venezolana vigente: que contiene en forma de diccionario: todas las leyes, decretos y resoluciones de los Congresos de Colombia y de Venezuela...*, Pedro P. del Castillo (Valencia: Imp. del Teatro de legislación, 1852), 55-63, art. 33, 59.

33 “Ordenanza provisional de corso”, arts. 8 y 9, 56.

34 Los corsarios, además, solicitaban que se les pagara una compensación por haber participado en la Campaña de Maracaibo. “Comunicaciones de la Comandancia General del tercer Departamento de Marina”, Cartagena, 20 de diciembre de 1823, AGN, SR, FSGM, l. 342, f. 397v.

35 “Comunicación de la Comandancia General del tercer Departamento de Marina”, Cartagena, 30 de octubre de 1823, AGN, SR, FSGM, l. 342, ff. 221-222.

36 “Ordenanzas dictadas por Bolívar”, f. 129.

En este sentido, la contratación de corsarios fue parte fundamental de las políticas del Estado colombiano para proyectarse hacia el mar. Como veremos a continuación, la actividad corsaria estuvo relacionada no solo con la política, sino con las actividades económicas de los puertos. A partir de la inversión económica que los grandes y pequeños comerciantes realizaron en la empresa corsaria, los corsos podrían aportar al sostenimiento del proyecto de nación colombiano, tanto vigilando las costas como debilitando el comercio español en el Caribe y el Mediterráneo.

Los corsos como inversión: armadores, capitanes y fiadores

La ordenanza de corso promovió la creación de una empresa corsaria, que constituía una unidad productiva donde los comerciantes se asociaron con tripulantes nacionales y extranjeros con la intención de encontrar rédito en atrapar embarcaciones españolas. Aunque no era una táctica nueva, pues los españoles ya tenían experiencia en este tipo de compañías en el siglo XVIII, nos interesa mostrar aquí cómo funcionaba la empresa corsaria en el caso colombiano.³⁷

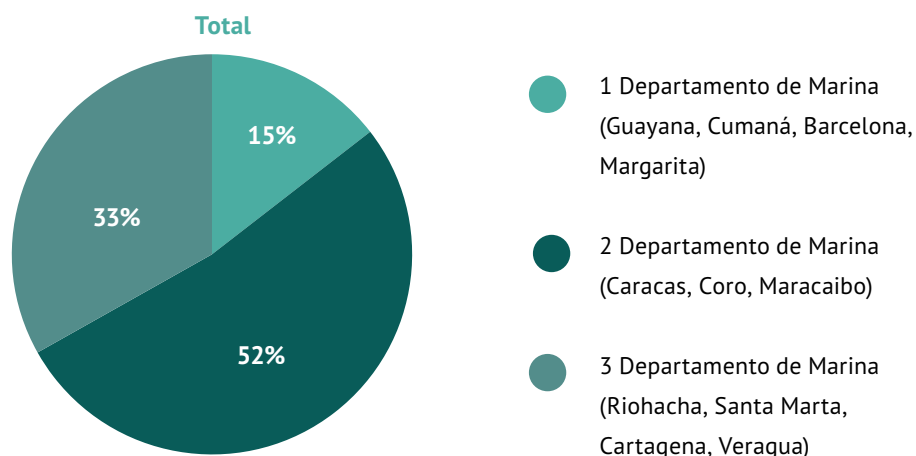
Entre 1822 y 1828, los tres departamentos de marina examinaron un total de 193 expedientes de presa.³⁸ Como se aprecia en la figura 1, el 52% de estos expedientes provenía del Segundo Departamento de Marina, seguido por el Tercer Departamento, con 33%, y por el primero, con el 15% restantes. No hay información disponible que indique la participación del cuarto departamento, es decir, del Pacífico, en la empresa corsaria colombiana. Esta diferencia entre la participación de los departamentos se debía, posiblemente, a las condiciones económicas y sociales de la región. El Segundo Departamento de Marina, y los corsarios asociados a ella, estaba apoyado posiblemente por los criollos de las haciendas azucareras que promovieron la revolución y tenía una mayor conexión con Curazao y Jamaica, desde donde podían obtener los pertrechos necesarios para las reparaciones. El tercer departamento, entretanto, lo constituían Cartagena y otras provincias, como Veraguas y Riohacha, donde los indígenas tenían comercio ilícito con ingleses y franceses. Este poco control territorial y la pérdida económica pudieron verse

37 Amada Moreno, "La fundación de la compañía de armadores de Cartagena de Indias, 1737", *Temas americanistas* 2 (1983): 85-90.

38 Este documento es un listado de las presas realizadas y contiene el nombre de la embarcación, el año y el departamento al que correspondía. AGN, SR, FSGM, L. 339, ff. 633-648.

reflejados en la confiabilidad del puerto, en donde veremos que había escasez de recursos para la reparación de embarcaciones.

Figura 1. Número de expedientes de presa del Primer, Segundo y Tercer departamento de Marina de Colombia



Fuente: elaboración propia con base en "Índice de expedientes de presas", sin ciudad, 1828, AGN, SR, FSGM, l. 339, ff. 633-648.

Ahora bien, para examinar cómo funcionaba la empresa corsaria nos centraremos en el caso del Segundo Departamento, respecto del cual hay más información disponible.³⁹ Para recibir una patente de corso colombiana el corsario necesitaba registrar el tipo de embarcación (goleta, bergantín), su porte, un capitán y la cantidad de tripulación, su armamento, un armador (que ponía el capital para ensamblar el buque) y un fiador (que pagaban una fianza en caso de que hubiera una mala presa).

Ahondando en el funcionamiento de la inversión en la empresa corsaria y el tipo de inversores, en el caso colombiano, la ordenanza de marina decretaba que los fiadores debían ser vecinos o estar domiciliados en el país, lo que implicaba necesariamente una alianza entre extranjeros y locales para constituir el corso a cambio de un porcentaje de las presas que se capturaran.⁴⁰ La inversión era alta

³⁹ "Estado que manifiesta el número de corsarios", f. 510.

⁴⁰ "Ordenanza provisional de corso", art. 2, 55

para los armadores y fiadores. Para los primeros, conseguir los elementos para la construcción de una embarcación o su reparación (pagar a los maestros para la carena y demás trabajos navales) o comprar un barco extranjero significaba ya una gran cantidad de dinero. Las embarcaciones estaban sujetas al desgaste en el mar y, sobre todo, a los ataques enemigos. Para los fiadores, por su parte, el recurso financiero podía perderse, si se declaraba mala presa o si los elementos que prestaba el almacén de Marina se devolvían en mal estado.⁴¹ Esta fianza dependía del porte del buque y, por tanto, del riesgo que se quisiera correr, pues una embarcación de mayor tonelaje era más lenta que las demás y menos susceptible a realizar una persecución, aunque podía contar con una mayor capacidad para cañones y tripulación.

El retorno de la inversión dependía de factores externos a la propia inversión: de la posibilidad de encontrar barcos enemigos y de la capacidad de capturarlos y llevarlos a las costas colombianas para ser juzgados. Esto hacía que la empresa, aunque riesgosa, fuera atractiva, pues las mercancías de las presas eran subastadas en la almoneda pública y los inversionistas devengaban el 90% de su valor.⁴² Sin embargo, los riesgos también eran altos: la pérdida del buque, la mala presa y las demoras en el regreso de la fianza por parte de los departamentos de Marina. En particular, la actividad corsaria podía ser delicada, si se descubría que la presa no era una embarcación enemiga ni cumplía con las otras características para considerarla “buena presa”. En estos casos, las quejas de los cónsules hacían que los procesos se alargaran, se perdieran las mercancías y, en últimas, que las relaciones diplomáticas se vieran afectadas.

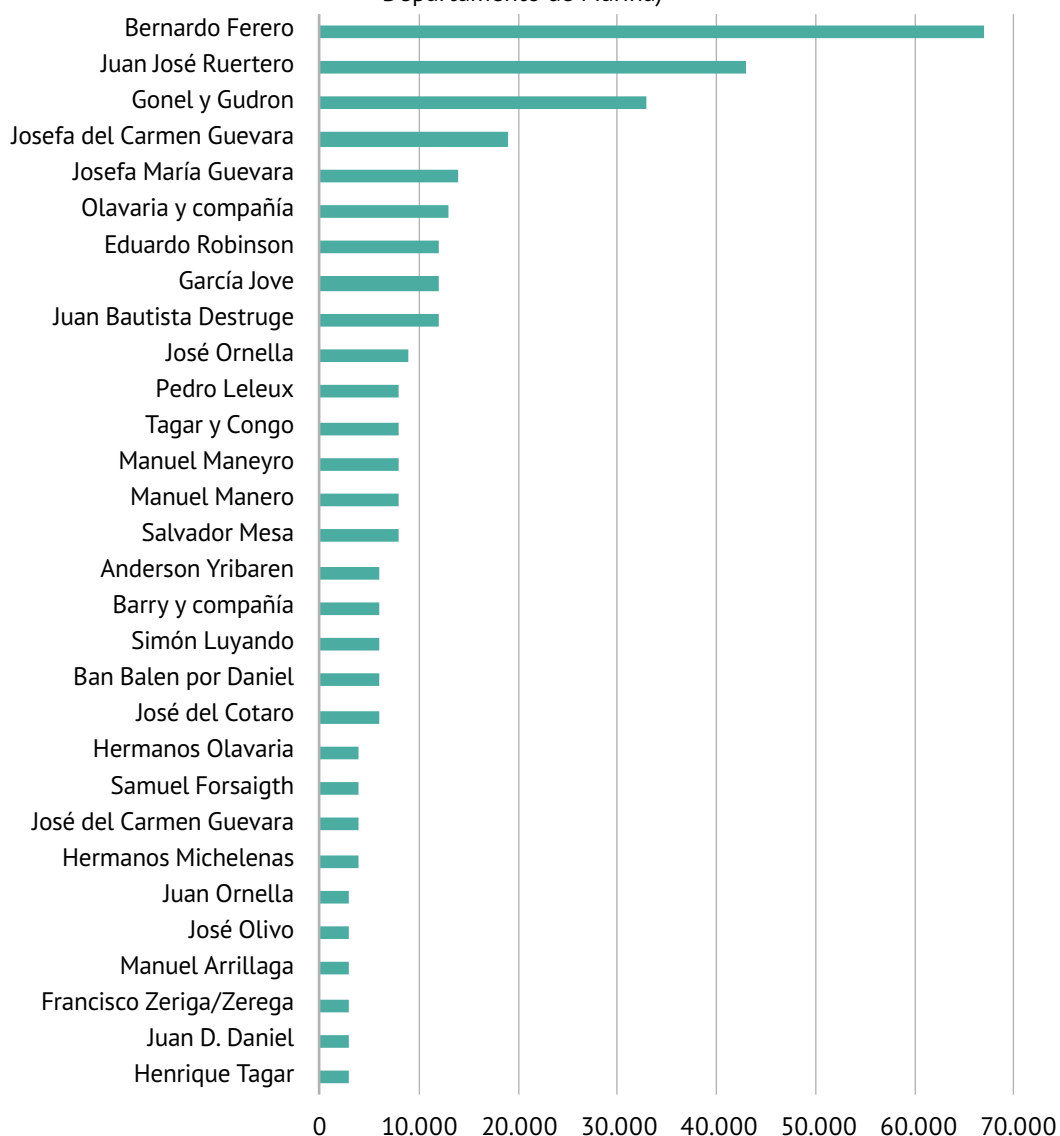
Como se evidencia en las figuras 2, 3 y 4, los mayores inversores fueron Henry Tagar (\$67.000 pesos), Juan D. Daniel (\$43.000 pesos) y Francisco Zerega (\$33.000 pesos), quienes aportaron un 45% de la inversión total entre 1821 y 1828. No tenemos actualmente información respecto al valor neto de cada presa (de la embarcación y su contenido). Sin embargo, analizando la correlación entre las presas que realizaron y la cantidad de inversión, podemos apreciar una tendencia moderada a

41 “Ordenanza provisional de corso”, art. 52, 63.

42 Art. 33: “Si por el contrario la sentencia fuere condenatoria, se entregará al cabo de presa lo que se haya condenado para que cumpla las instrucciones del capitán del corsario, exigiéndole solamente las costas y gastos del juicio, los de almacenaje, si lo hubo, los derechos que la ley señala por importación verificada en buques nacionales, según arancel, y además el 5 por ciento que la misma ley destina para los hospitales militares. El comandante general pasará el aviso correspondiente a la aduana, para que haga el cobro como se ha dicho en el artículo 31”. “Ordenanza provisional de corso”, art. 33.

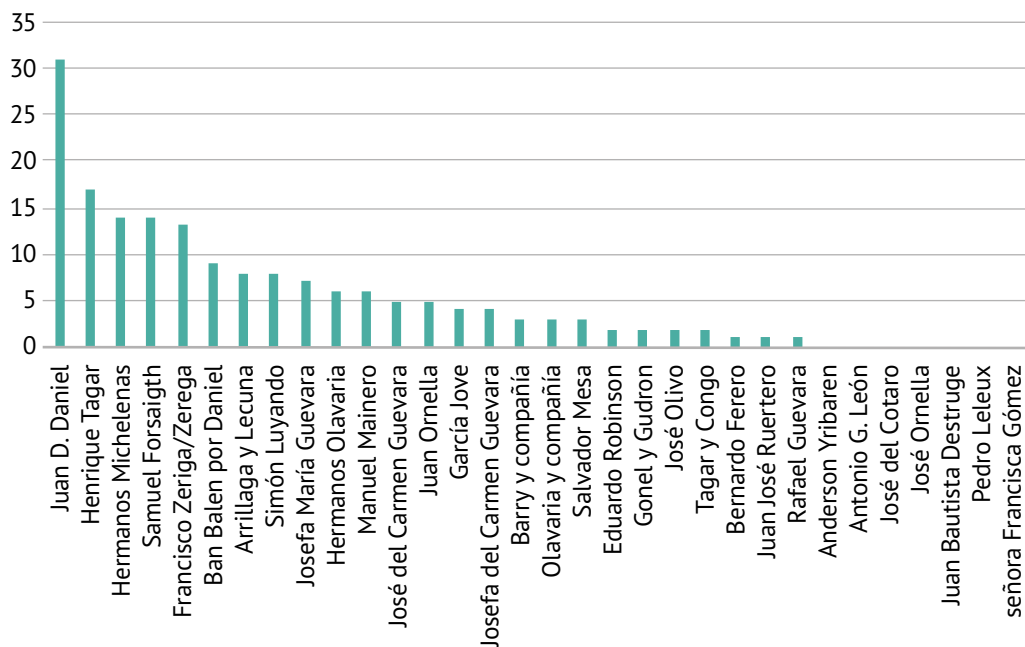
tener mayor número de presas entre mayor fuera la inversión. Para los inversores por debajo de los \$20.000 pesos, las presas podían ser muy variables, como se muestra en la figura 3.

Figura 2. Inversión total realizada por los fiadores entre 1821 y 1828 (Segundo Departamento de Marina)



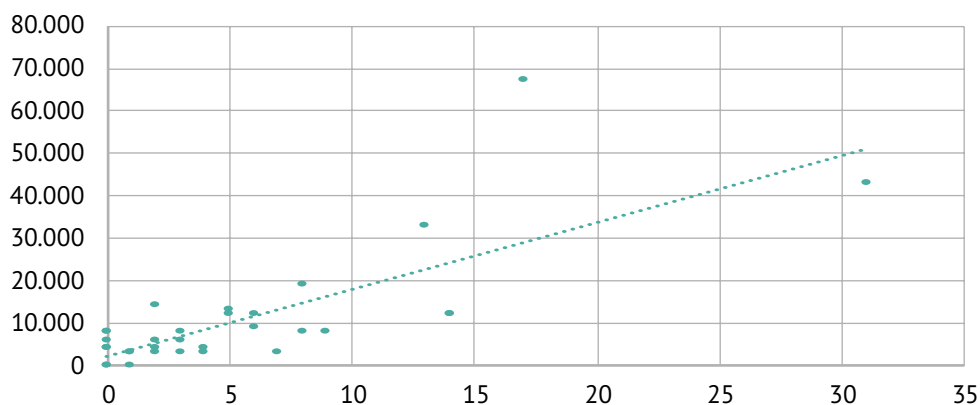
Fuente: elaboración propia con base en "Estado que manifiesta el número de corsarios", f. 510.

Figura 3. Número de presas realizadas en el Segundo Departamento de Marina de acuerdo con los fiadores (1821-1828)



Fuente: elaboración propia con base en "Estado que manifiesta el número de corsarios(...)", f. 510.

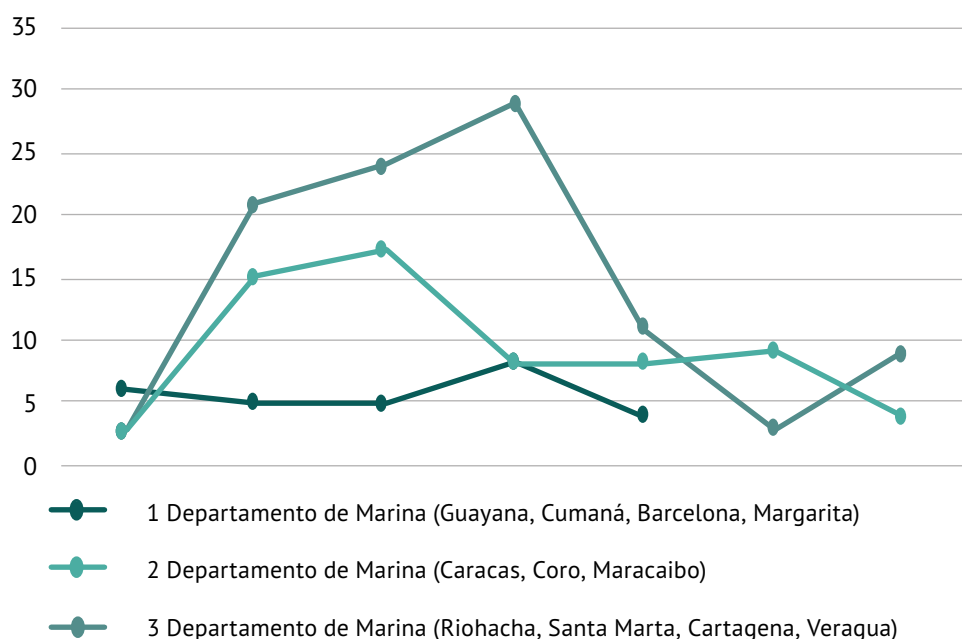
Figura 4. Relación entre presas e inversión en el Segundo Departamento de Marina (1821-1828)



Fuente: elaboración propia con base en "Estado que manifiesta el número de corsarios", f. 510.

Sin embargo, queremos sugerir que esta apreciación, aunque permite iluminar a grandes rasgos la inversión, oscurece otros datos contextuales. Así, la rentabilidad de la empresa no dependía solamente del monto invertido, sino de lo que sucedía en el momento. Así, por ejemplo, al analizar la figura 4 sabemos que hubo dos picos importantes de apresamiento de embarcaciones. Entre 1822 y 1824, las batallas de Maracaibo y Carabobo ocuparon corsarios para la defensa republicana, y un número considerable de las presas totales fue hecha durante estos años.⁴³ Un segundo momento importante fue entre 1825 y 1826, cuando, como se resaltará más adelante en este texto, los corsarios con bandera colombiana se dirigieron al Mediterráneo. Después de 1826, sin embargo, el número de presas declina en todos los departamentos, relacionado esto con una reducción de embarcaciones españolas en el Caribe y el Mediterráneo, como se mostrará en la última sección.

Figura 5. Expedientes de presa del Primer, Segundo y Tercer Departamento de Marina de Colombia, 1822-1828



Fuente: elaboración propia con base en "Estado que manifiesta el número de corsarios...", ff. 633-648.

⁴³ Vidales, "Corsarios y piratas de la Revolución Francesa", 247-262.

En términos cualitativos, analizar al mayor inversor, Henry Tagar, nos permite apreciar esta diferencia entre inversión y ganancia. La primera inversión de Tagar fue una fianza de \$8.000 pesos del bergantín *Vencedor*, al mando del capitán Juan Chase, que no obtuvo ninguna presa. Siguió Tagar financiando la empresa, esta vez con una fianza de \$6.000 para una goleta más pequeña al mando de Samuel Pilot y su armador Juan D. Daniel, con la que solo apresaron la goleta española *Fortuna*. La suerte fue similar con una goleta al mando de William Broderton, que no capturó ninguna presa. A pesar de que la empresa corsaria era poco redituable, Tagar invirtió nuevamente, esta vez en un bergantín de mayor porte, el *Presidente*, de 494 toneladas y 120 hombres de tripulación, por el que tuvo que pagar 8.000 pesos. Su grandeza no le duró mucho, pues encalló en una de las islas Canarias, botó la artillería al agua y devolvió la patente. A pesar de ello, Tagar armó otras cinco embarcaciones, que parecen haber sido mucho más redituables, pues trajeron a puerto 16 presas y destruyeron otros tantos barcos enemigos. Sin embargo, en mayo de 1823, Tagar cesó sus actividades, siendo su última inversión una fianza conjunta con una persona de apellido Congo. Tagar realizó a lo largo de casi dos años 12 fianzas de un total de 18 buques corsarios que registraron patente para los mismos años.⁴⁴

En términos generales, la empresa corsaria se caracterizó por la inversión tanto de individuos (mujeres y hombres) como de familias. Aunque la mayoría de los inversores fueran hombres, es de resaltar que las mujeres también participaban activamente en ella. El 10 de junio de 1824, Josefa del Carmen Guevara decidió invertir en la goleta *Polly Hampton*, del capitán William Natta, armándolo en corso y pagando su fianza. Esta resultó satisfactoria, pues el corso capturó las goletas *Merced*, *Margarita*, *Unión*, *Trinidad* y destruyó cinco buques enemigos. En 1825 renovó la patente de corso y con la *Polly Hampton* capturó a otras siete embarcaciones y destruyó nueve buques enemigos.⁴⁵ Aunque no tenemos mucha información respecto a Guevara, era probablemente una mujer de clase media, aunque sin ser considerada blanca, pues otras mujeres registradas aparecen con el antecedente de señora. Este es el caso de la señora Isabel Palacio, que armó la goleta *María Isabela* de un porte de 229 toneladas.⁴⁶

44 "Estado que manifiesta el número de corsarios", f. 510.

45 "Estado que manifiesta el número de corsarios", f. 510.

46 "Estado que manifiesta el número de corsarios", f. 510.

Además de las mujeres, otro grupo inversor fueron las familias. Al parecer, la empresa había dejado de ser atractiva para inversionistas individuales después de 1825, pues se crearon compañías, algunas de carácter familiar, para sostener la inversión. Este es el caso de los hermanos Michelenas, Olavaria y Compañía, y Zerega hijo y Compañía. Además, vale la pena mencionar que, como en el caso de Josefa del Carmen Guevara, hay un José del Carmen Guevara, tal vez su padre o su hermano. Este contrató varias veces a José Rafetty como capitán y armó su primer buque seis meses antes que Josefa, poniéndole el mismo nombre que ella: bergantín goleta Josefa. Esto nos permite entrever que había un interés comercial en invertir en diferentes buques a través de las empresas familiares.⁴⁷

Los inversionistas crearon un contexto económico idóneo para mantener a flote a los corsarios particulares. Estos eran capitaneados por hombres de nacionalidad estadounidense, inglesa o francesa. Aunque es difícil seguir la biografía de todos ellos, sabemos que varios habían estado en el Caribe entre 1812 y 1820 bajo el mando de Brion o de Louis Aury. Bernardo Ferrero, por ejemplo, estuvo presente en la Expedición de los Cayos (1816) cuando Bolívar fue elegido como jefe supremo para liberar Venezuela, y Louis Aury se negó a seguir su mando.⁴⁸ Ferrero luego estuvo al mando de varias embarcaciones corsarias, como las goletas Represalia (1822), Juanita (1822), Ruse (1825), y Conquistador (1827). El estadounidense Juan D. Daniel (John Daniel Danells) había participado también en eventos anteriores (en la rendición de Cumaná en 1812 y, luego, unido a la escuadra de Brion en 1818) y, para el periodo que nos compete, fungió como capitán de navío de guerra de las corbetas Bolívar y Carabobo. Además, fue un gran inversor de la empresa corsaria, pues, además de prestar sus servicios a la marina colombiana, fue armador y fiador de varias embarcaciones, como la corbeta Orinoco, el bergantín el Vencedor y las goletas General Santander y Águila, todas piloteadas por estadounidenses (John Pilot, Thomas Broderton, John Chase, entre otros).⁴⁹

Adicionalmente, sabemos que otras embarcaciones fueron previamente de corso y luego se unieron a las escuadras nacionales. Es el caso del francés Renato Beluche, quien fue capitán de las goletas Boyacá y Bolívar e hizo apresamientos de cinco embarcaciones españolas durante el periodo de estudio. También tuvo un papel esencial

47 "Estado que manifiesta el número de corsarios", f. 510.

48 Vidales, "Corsarios y piratas de la Revolución Francesa"; Jaime Duarte French, *Los tres Luises del Caribe: ¿corsarios o libertadores?* (Bogotá: El Áncora, 1988).

49 "Estado que manifiesta el número de corsarios", f. 510.

el capitán de fragata John Maitland a cargo de la corbeta Carabobo y del bergantín Pichincha y capturó varias embarcaciones españolas en el Mediterráneo.⁵⁰

De esta manera, es posible establecer que, con la formación de la nación colombiana, hubo efectivamente una desvinculación de Haití, como la ha sugerido la historiografía reciente, y una mayor participación de corsarios franceses y estadounidenses, aunque personajes como Severo Courtois (reemplazo en San Andrés y Providencia de Aury, a su fallecimiento) luego se unieron a la escuadra nacional. Sin embargo, esto no implicó la eliminación de las fuerzas corsarias, sino, por el contrario, una mayor dependencia de ellas para el establecimiento de la soberanía, como se verá en la última sección.

Además de los inversionistas, la actividad corsaria dependía de la infraestructura laboral del Estado colombiano y articulaba a los trabajadores portuarios y los géneros navales con el resto del Caribe. Desde el siglo XVIII, el Apostadero de la Marina de Cartagena, luego reemplazado por la Comandancia de Marina, dependía de su aprovisionamiento de las otras islas del Caribe y de Estados Unidos. Insumos como clavazón, medicinas, bronce, cobre y hierro y materias primas como arboladuras, velámenes y jarcias provenían de países neutrales y de España.⁵¹ Sin embargo, después de la década de 1810, estos suministros disminuyeron. Sin las provisiones de España, Colombia tuvo que recurrir principalmente a Jamaica para conseguir los pertrechos necesarios para reparar las embarcaciones. La jarcia y la lona, por ejemplo, tuvieron que obtenerse en dicha isla,⁵² mientras que la clavazón de fierro de cobre, planchas y pinturas para el apresto de buques de guerra todavía podían obtenerse en Cartagena⁵³ a través de contratas con particulares, aunque no fuera del parecer del gobierno nacional.⁵⁴

Además, parece ser que, con la disminución de los trabajos portuarios y la falta de pago a los trabajadores que ya se presentaba desde 1808, los especialistas en trabajos de mar disminuyeron. Al menos así lo muestra el caso de Cartagena, en el que treinta años antes había maestros calafates y una infraestructura para

50 "Estado que manifiesta el número de corsarios", f. 510.

51 Solano, *Trabajo y Sociedad*, 68 y 125

52 "Comunicaciones Comandancia General del tercer departamento de Marina", Cartagena, 20 de julio de 1823, AGN, SR, FSGM, L. 341, f. 900.

53 "Comunicaciones Comandancia General del tercer departamento de Marina", Cartagena, 10 de agosto de 1823, AGN, SR, FSGM, L. 342, f. 80.

54 "Comunicaciones Comandancia General del tercer departamento de Marina", Cartagena, 28 febrero de 1823, AGN, SR, FSGM, L. 341, f. 617.

reparar las embarcaciones.⁵⁵ En 1823, sin embargo, el comandante de Marina se dirigía al secretario de Estado y del Despacho de Marina y Guerra diciéndole que no era posible reparar la corbeta Pichincha porque en Cartagena no había dónde tumbarla y carenarla.⁵⁶ Asimismo, se quejaba de que los maestros mayores no tenían el conocimiento suficiente para reparar los buques, sino solamente el que les dictaba la necesidad.⁵⁷

A pesar de la falta de infraestructura y materiales para la reparación de embarcaciones, parte de los recursos del Estado se destinaron a arrendar y reparar corsarios. Ignorando la insistencia en que se diera prioridad a las embarcaciones de guerra para las reparaciones, la Comandancia de Marina de Cartagena seguía arrendando buques corsarios, como el Intrépido y el Cazador.⁵⁸ El 10 de febrero de 1823, en Cartagena, el comandante de Marina remitió una solicitud en la que Severo Curtois, capitán de la fragata Intrépido y con patentes de corso, pedía que se le devolviera la goleta Cazadora reparada en los almacenes del arsenal por habérsela prestado al gobierno nacional para la batalla de Maracaibo. El secretario del Despacho de Marina y Guerra respondió que era “muy justo que los buques corsarios particulares que se tomen para el servicio público se devuelvan a sus armadores o propietarios en el mismo estado de servicio en que se recibieron”.⁵⁹ Las reparaciones, sin embargo, tuvieron que terminarse en Jamaica, antes de que la Cazadora comenzara su cruce por las costas de sotavento.⁶⁰

La falta de dinero, de infraestructura, de conocimientos y de refacciones hizo que la nación colombiana dependiera cada vez más de Jamaica (y de Inglaterra). Los corsarios, la mayoría de ellos piloteados por capitanes foráneos, se fundamentaron en la inversión de comerciantes locales y de los trabajos y refacciones marítimas que encontraban tanto en los puertos colombianos como en las islas del

55 Solano, *Trabajo y Sociedad*.

56 “Comunicaciones Comandancia General del tercer departamento de Marina”, Cartagena, 28 de febrero de 1823, AGN, SR, FSGM, L. 341, f. 616.

57 “Comunicaciones Comandancia General del tercer departamento de Marina”, Cartagena, 20 de enero de 1823, AGN, SR, FSGM, f. 341, f. 564.

58 “Comunicaciones Comandancia General del tercer departamento de Marina”, Cartagena, 10 de febrero, 1823, AGN, SR, FSGM, L. 341, f. 593 (al margen). Al margen, 17 de marzo de 1823.

59 Entrega de embarcaciones al gobierno, entre ellas un corsario Cazador. “Comunicaciones Comandancia General del tercer departamento de Marina”, Cartagena, 10 de febrero de 1823, AGN, SR, FSGM, L. 341, f. 591.

60 “Comunicaciones Comandancia General del tercer departamento de Marina”, Cartagena, 20 de julio de 1823, AGN, SR, FSGM, L. 341, f. 899.

Caribe. Por tanto, los corsarios deben situarse en un contexto social y económico, donde fungen como vínculos entre lo local, el Caribe, el Atlántico y, como veremos a continuación, el Mediterráneo.

El corso y el reconocimiento de fronteras

En esta sección abordaremos de qué modo el corso hizo parte de un proyecto de territorialización marítima de Colombia. El reconocimiento de la nación implicó la vía diplomática para la definición de sus límites y la monopolización de recursos económicos y militares. Esto se extendió al mar, como un espacio de confrontación con España y de asociación con los otros Estados en América, donde los corsarios, supeditados a los Estados, fungieron como vigías de las políticas estatales.

La preocupación del Estado colombiano fue la de mantener seguras las rutas comerciales y, en particular, el comercio de cabotaje que permitía continuar el envío de víveres y tropas desde diferentes partes de la república. Así, uno de los mayores intereses del Estado fue proteger las bocas de los ríos Atrato y Sinú, que los ingleses y franceses, con ayuda de los indígenas, solían atravesar para hacer contrabando.⁶¹ Además, las costas y los ríos eran lugares perfectos para emboscadas de corsarios enemigos. Por ejemplo, en 1823, el comandante interino de Cartagena, Vicente Babara, expresaba al secretario de guerra y marina que, al regresar de escoltar (dar convoy) a las canoas Atrevida y flechera María y a otras que se dirigían al río Atrato, se encontraron con corsarios enemigos que buscaban interceptar el comercio.⁶²

Proteger las rutas comerciales, evitar el contrabando y atacar corsarios enemigos eran funciones con límites difusos entre sí. Desde mediados del siglo XVIII, los corsarios habían fungido como formas de proteger el territorio ante la falta de guardacostas.⁶³ Por ejemplo, en Cartagena de Indias, en 1737, se creó una Com-

61 No olvidemos que los indígenas transimperiales de Riohacha y el Darién ya eran un problema para la Corona Española en el siglo XVIII por sus alianzas con españoles y franceses. Ver Bassi, *An Aqueous Territory*; Adelaida Sourdis, *La pacificación de la Provincia del Río del Hacha (1770-1776)* (Bogotá: EL Áncora, 2004); Juliet B. Wiersema, *The History of a Periphery: Spanish Colonial Cartography from Colombia's Pacific Lowlands* (Austin: University of Texas Press, 2024).

62 "Comunicaciones de la comandancia general del tercer Departamento de Marina", Cartagena, 30 de julio de 1823, AGN, SR, FSGM, L. 342, f. 36.

63 Ángel Francisco Manzanilla Celis, *Los guardacostas de Cartagena de Indias y la defensa del virreinato del Nuevo Reino de Granada. 1788-1808* (tesis doctoral, Universidad de Sevilla, 2013).

pañía de Armadores de Corso para rechazar las embarcaciones extranjeras y acabar con el contrabando.⁶⁴ Esta visión del corso continuó en el periodo republicano. Así, el comandante interino de Marina de Cartagena, Vicente Barba, enviaba embarcaciones particulares, como el Cazador, a recorrer la costa de Sotavento hasta las Bocas del Toro, que los enemigos españoles frecuentaban.⁶⁵

Sin embargo, esta posición del corso en la defensa nacional no era compartida por otras personas del gobierno colombiano, como el general Soublette. Aunque partidario de aumentar la armada —impulsó, por ejemplo, la creación de la Escuela Náutica—, estaba en desacuerdo con que el Estado colombiano cediera esta función a los individuos. Por el contrario, sostenía que “esta autoridad que está facultada para hacer salir a la mar los buques de guerra estacionales en el departamento puede destinarlos a perseguir los corsarios españoles y dar protección al comercio que la recibirá más eficaz del gobierno que la de los particulares”.⁶⁶ A pesar de la discordancia, los corsarios continuaron cumpliendo estas funciones cuando así se requería.

Además de ser fundamentales para el Estado nacional protegiendo las costas, los corsarios fueron una forma de defensa de los recién independizados países contra España. El reconocimiento de la nación, y de sus límites, y la presión de una reconquista por parte de España desde Cuba impulsaron la creación de tratados de navegación y de unión, liga y confederación. La alianza entre México y Colombia en 1823 dio las pautas para los tratados americanos que vinieron. En esta, la república de Colombia y la nación mexicana se unían para defender su independencia auxiliándose recíprocamente por mar y tierra. Aunque mantener el control territorial era esencial, ambas naciones eran conscientes de su falta de embarcaciones y de la necesidad de mantener corsarios. Así, acordaron hacer extensiva la jurisdicción de sus cortes marítimas para los corsarios que navegaran con pabellón mexicano o colombiano y que pudieran ser juzgadas en uno u otro país.⁶⁷

Este pacto de naciones fue medular en la forma como se iba a proyectar el resto del Caribe y los estados americanos hacia el mar. Mientras se elaboraban los

64 Moreno, “La fundación de la Compañía de armadores de Cartagena de Indias”.

65 “Comunicaciones Comandancia General del tercer departamento de Marina”, Cartagena, 20 de julio de 1823, AGN, SR, FSGM, L. 341, f. 899.

66 “Expediente de José del Cotarro sobre el bergantín Roma Libre”, Cartagena, 8 julio de 1823, AGN, SR, FSGM, L. 473, f. 27r.

67 “Tratado entre Colombia y México de Unión, Liga y Confederación (Celebrado en 3 de Octubre de 1823). Art. 7”, Derecho Internacional Público.

tratados de límites, también se hacían las preparaciones para el primer congreso americano —llamado Congreso Anfictiónico— que se llevó a cabo en Panamá en 1826.⁶⁸ Entre los puntos del congreso, se encontraba defender la independencia de las nuevas repúblicas, por lo que era necesario “resolver” sobre las islas de Puerto Rico y Cuba, último reducto español en el Caribe. El congreso debía entonces considerar “libertarlas” a través de tratados de mar y tierra, en la que cada Estado debía contribuir con sus fuerzas militares.⁶⁹ Ese proyecto de invasión, sin embargo, fue descartado, por presiones del representante inglés Dawkins, pues los ingleses temían un mayor influjo de Estados Unidos en el Caribe.⁷⁰

En estas negociaciones el corso jugó un papel fundamental. Al ser los barcos corsarios un instrumento de primera necesidad para perjudicar el comercio español y con los escasos recursos nacionales, las nacientes repúblicas incluyeron en sus tratados de unión, liga y confederación artículos relacionados con hacer extensiva la jurisdicción de sus cortes marítimas a los corsarios que navegaran bajo una y otra bandera.⁷¹ De esta manera, se conformaba, en teoría, una jurisdicción americana para juzgar las presas que funcionaba como una barrera unificada en los territorios de América. Aunada a esta legislación, varios plenipotenciarios en el Congreso Anfictiónico de Panamá representaban los intereses de sus países para que se aumentara el corso y obstruir el comercio español.⁷²

En el caso de Colombia, José Revenga, secretario de Relaciones Exteriores, dio instrucciones especiales a sus delegados Pedro Gual y Pedro Briceño Méndez para que se opusieran a la abolición del corso, aduciendo que los corsarios “hacen la guerra al enemigo, interceptan y destruyen su comercio [...] sin exigir a nosotros el menor sacrificio”.⁷³ Mientras las nuevas repúblicas abogaban por el corso, Estados Unidos presionaba para que se dictaminara su abolición total. Para este país, el

68 Centroamérica, por ejemplo, estaba muy interesada en definir sus límites con los vecinos Colombia y México. Ver Germán A. de la Reza, *Documentos sobre el congreso anfictiónico de Panamá* (Venezuela: Fundación Biblioteca Ayacucho y Banco Central, 2010), XXXIII.

69 “Primeras instrucciones del consejo de gobierno de Perú a sus delegados, Lima, 15 de mayo de 1825, art. 8”, en De la Reza, *Documentos*, 54-55.

70 De la Reza, *Documentos*, XLV, L.

71 “Tratado de Unión, Liga y Confederación con Perú (1822)”; “Tratado Chile y Perú 1822”; “Tratado Colombia y México”; “Colombia y Centroamérica, 1825”, en De la Reza, *Documentos*, 13, 26, 30, 37.

72 “Instrucciones del Gobierno del Perú, Lima 25 de mayo de 1825”, en De la Reza, *Documentos*, 26.

73 “Instrucciones especiales del secretario de Relaciones Exteriores de Colombia a sus delegados, Bogotá, 23 de septiembre de 1825”, en De la Reza, *Documentos*, 83.

terminar con el corso era nada más una respuesta a un “espíritu de filantropía”, aseguraba el gobierno.⁷⁴ Sin embargo, es bien sabido que las actividades corsarias en el Caribe tuvieron repercusiones en el comercio de Estados Unidos, en particular en la introducción de esclavos, y fueron una afronta a su soberanía.⁷⁵

A pesar de los esfuerzos, la idea de crear un frente común de corsarios particulares de América fracasó. Tener un Tribunal de Marina era esencial para administrar justicia al juzgar el apresamiento, una función que no podía cederse a los corsarios. Al terminar el Congreso Anfictiónico de Panamá, se revocó el artículo 7 del tratado de unión, pues Colombia consideraba que las otras repúblicas no habían organizado sus departamentos marítimos, insinuando que Colombia no podía encargarse de esa responsabilidad.⁷⁶ Además, no se habían discutido los límites de la jurisdicción para juzgar a las presas.

La cuestión sobre quién podía juzgar las presas de los corsos se volvió crucial en las relaciones internacionales. En ese tenso equilibrio a finales de la década de 1820, comprometerse a juzgar embarcaciones neutrales de otras guerras podía ser perjudicial para los tratados internacionales. En 1828, llegó a Maracaibo un corso con bandera de Buenos Aires con un barco brasileño apresado, solicitando su juicio. Felipe Casanova, comerciante de Maracaibo, argumentó que involucrarse violaría los derechos de Brasil y afirmó que su país debía mantener neutralidad y no intervenir en conflictos entre Buenos Aires y Brasil, observando “absoluta neutralidad”.⁷⁷ El capitán del corsario insistía que su presa era legítima, pues los corsarios de Buenos Ayres estaban autorizados para apresar buques portugueses.⁷⁸

74 “Instrucciones del gobierno de Estados Unidos al Congreso de Panamá, Washington 8 de mayo, 1826”, en De la Reza, *Documentos*, 117-118.

75 Durante la década anterior, esta república había tenido que lidiar con los intentos de corsarios como Aury que intentaban crear repúblicas propias en la Florida. Mongey, *Rogue Revolutionaries*, 23.

76 “En estas estipulaciones era Colombia la que únicamente hacía prestaciones sin que recibiese compensación, atendiendo a que las demás repúblicas confederadas no han organizado sus departamentos marítimos ni erigido cortes de presas, ni tienen puertos cómodamente situados para que concurran a ellos las presas nuestras”. Ver: “Informe del delegado colombiano Pedro Briceño Méndez sobre el resultado de las negociaciones, Bogotá, 15 de agosto de 1826”, en De la Reza, *Documentos*, 239.

77 “Testimonio de los documentos y diligencias originales obradas en esta intendencia sobre el apresamiento del bergantín basilero Conde de Esgragnolle”, Maracaibo, 11 de marzo, 1828, AGN, SR, FSGM, L. 433, ff. 912r/v.

78 “Testimonio de los documentos y diligencias originales obradas en esta intendencia sobre el apresamiento del bergantín basilero Conde de Esgragnolle”, f. 931v.

Así como los corsarios se percibieron como necesarios para proteger las costas propias y para crear una barrera de control en el Caribe, también fueron elementos de presión contra España en el Mediterráneo. Parecía como si las previsiones rusas hubieran sido efectivas cuando aconsejaban a España que cesara las hostilidades a América. Si continuaba con esta insistencia, además, la guerra, en vez de ser ofensiva, pasaría a la defensiva, puesto que “por la posición de Colombia y México un enjambre de corsarios no sólo destrozaría el comercio español en el golfo de México y mar de las Antillas, sino también en las costas de la Península”.⁷⁹

España no tenía recursos suficientes para mantener una armada que durante siglos había dependido de las remesas de América y del situado. Ante el problema financiero, el gobierno español procuró gravar a los comerciantes, pero no hubo manera de conseguir más dinero, lo que implicó la decadencia en la infraestructura de la Armada. Entretanto, los corsarios colombianos se aliaron con los exiliados liberales en Gibraltar, Portugal e Inglaterra que se oponían al régimen monárquico.⁸⁰ Apostados en Gibraltar, los corsarios atacaron las costas y a los comerciantes que pasaban por allí desde otras regiones de la península.⁸¹

De hecho, el punto máximo de las ganancias del corso colombiano mencionadas con anterioridad es compatible con estos ataques desde Gibraltar. Varios académicos han mostrado que, aliados a los ingleses, los corsarios colombianos La República, la Republicana y El Libre incidieron en el comercio español.⁸² Efectivamente, las presas hechas en el Mediterráneo corresponden con el alza de los expedientes de las presas de corso producidas por la Comandancia de Marina entre 1823 y 1826, como se mostró en la figura 4. Después de este año, España estaba desgastada en sus recursos y su comercio, aislado. Por el contrario, la baja en los expedientes de corso al final de la década estuvo relacionada con una disminución del comercio español en los dos mares que redundó en una baja inversión por los armadores y fiadores, como vimos anteriormente.

79 José Antonio Páez, *Autobiografía del general José Antonio Páez* (Caracas: Fundación Imprenta de la Cultura de Venezuela, 2021), 472.

80 Fernando Serrano Mangas, “La armada española ante los corsarios colombianos”, *Revista de Historia Naval* 1, n.º 2 (1983): 123; Gámez, “El desafío insurgente”, 67.

81 Serrano, “La armada española”, 126.

82 Daniel Gutiérrez, *El reconocimiento de Colombia*; Serrano, “La armada española”; Mario L. Ocaña, “Corsarios independentistas hispanoamericanos y contrabando en aguas del estrecho de Gibraltar. 1823-1833”, *Almoraima. Revista de Estudios Campogibratareños* 50 (2019): 13-24.

El Estado colombiano se instituyó así dependiendo de los corsarios que protegían las costas del Caribe y que atacaban las embarcaciones españolas en el Mediterráneo. Estas acciones conjuntas ayudaron a mantener una presencia en el mar y debilitar el poder marítimo y comercial español.

Conclusiones

Para 1828, ya solo quedaban dos corsarios con bandera colombiana: el Indiano de José Cotarro y la goleta Republicana de Francisco Zerega. Según el general Soublette, los procesos de presa de los corsarios contra naciones aliadas habían causado un detrimento al tesoro público, pues este había tenido que “satisfacer los reclamos de naciones amigas o neutrales”.⁸³ Este argumento ya lo esgrimía Bolívar respecto a Aury en 1821, haciendo énfasis en la degradación de la bandera colombiana ante el resto del mundo desde 1821.⁸⁴ Puesto que solamente 16 de 193 expedientes de corso enviados a la Comandancia de Marina para su revisión fueron enviados a la Secretaría de Relaciones Exteriores,⁸⁵ debemos dirigir el análisis hacia una causalidad múltiple que explique la desaparición del corso más allá de los términos diplomáticos.

Así, nos permitimos dar tres razones por las cuales el corsario colombiano llegó a su fin para 1828. En primer lugar, la pérdida de la inversión desanimó a los armadores a continuar con el corso. Entre 1826 y 1828 se concedieron 14 patentes de corso y tres embarcaciones tuvieron malos destinos. La goleta Jacinta, por ejemplo, fue rumbo a África, probablemente con el fin de capturar barcos españoles que participaban del comercio de personas esclavizadas. Allí, tripulación y oficialidad murieron a causa de la fiebre amarilla y el barco fue abandonado. La goleta Aguilita, por su parte, fue apresada llegando a Cumaná. Lo mismo sucedió a la goleta Tránsito, que en 1827 fue apresada apenas comenzó su crucero. Por último, la goleta Brutus hizo una presa en la isla neerlandesa de San Eustaquio, donde fue secuestrada y luego embargada en la isla de San Bartolomé.⁸⁶

83 “Expediente de José del Cotarro sobre el bergantín Roma Libre”, Valencia, 23 de octubre de 1827, AGN, SR, FSGM, L. 473, f. 13v.

84 Según Pérez Morales, la política de desincentivar el corso también estuvo relacionada con la intención de alejarse de Haití y de un esfuerzo de la élite para ocultar sus conexiones con la gente de mar afrocaribeña. Ver Pérez, *No Limits to their Sway*, 152.

85 “Índice de expedientes de presas”, ff. 633-648.

86 “Estado que manifiesta el número de corsarios”, f. 510.

Asimismo, la rentabilidad disminuyó, al no encontrar embarcaciones españolas, como se demostró en el apartado anterior. A finales de 1826, la goleta Rosita, el bergantín Indiano y la goleta Conquistador no obtuvieron ninguna presa. De igual manera, las ganancias por los géneros españoles parecen haber disminuido. En 1827, el capitán del corsario Indiano, José del Cotarro, se quejaba de que la ordenanza no respondía a las necesidades de la inversión. Cotarro decía que, al llevar a cabo el cálculo por los derechos de presa según el aforo de la embarcación —la cantidad de mercancía que podía llegar a embarcar— y no sobre la mercancía total, el interés terminaba siendo para el Estado y no para los inversionistas, pues el armador debía pagar el 5% de hospitales y el 5% sobre los derechos de renta aun cuando los buques estuvieran vacíos.⁸⁷

En segundo lugar, ante la falta de oportunidades económicas, los armadores y capitanes fueron a buscar oportunidades en el resto del Caribe. Así como habían aparecido como mercenarios de todas las naciones así desaparecieron.⁸⁸ La corbeta General Páez, por ejemplo, salió a Norteamérica a repararse y devolvió la patente. La goleta Carabobo remitió su patente desde Cayo Hueso (la Florida), donde pareció encontrar mejor destino. Finalmente, la goleta Republicana devolvió sus documentos desde la isla de San Bartolomé.⁸⁹

Por último, podríamos sugerir que algunos de esos corsarios eran revolucionarios que buscaban la consolidación de la república y no necesariamente una inversión económica. Al encontrar en el reconocimiento de la nación los ideales anhelados, decidieron no invertir en el corso colombiano. Dos ejemplos ilustran este argumento. Juan Bautista Destruge, por ejemplo, fue un médico cirujano de la Marina, de origen francés, que apoyó a Bolívar en la independencia. Después en 1826, armó en corso la goleta Rosita y la goleta General Armario para defender estos ideales. El segundo caso es el de José Cotarro, quien decía haberse separado de España cuando regresó Fernando VII al poder. Aunque no podemos desestimar la hipótesis de que esto fuera solo una excusa para obtener una patente de corso colombiana, tampoco podemos ignorar que algunos corsarios tenían ideales republicanos, de libertad y de lo que debería ser un Estado nacional.⁹⁰

87 "Expediente de José del Cotarro sobre el bergantín Roma Libre", Puerto Cabello, 29 de septiembre de 1827, AGN, SR, FSGM, L. 473, f. 15r.

88 Mongey, *Rogue Revolutionaries*.

89 "Estado que manifiesta el número de corsarios", f. 510.

90 Mongey, *Rogue Revolutionaries*.

Ante el desinterés del gobierno por mantener altos los réditos de la inversión, ¿qué sucedió con los corsarios de la república?, ¿habrían ido a buscar nuevos destinos? José Antonio Páez sugería que los dos últimos corsos de la república, el Indiano del capitán Cotarro y la goleta Dolores del armador Zerrega, “estaban resueltos a separarse del servicio de la república y a tomar la bandera de Buenos Ayres”.⁹¹ El general Páez temía que el comercio español ya no se viera afectado, pero, sobre todo, que ahora los corsarios españoles acecharían las costas colombianas.

Ahora bien, ¿qué implicaciones tuvo para el Estado colombiano la desaparición de los corsarios? Como algunos académicos lo han argumentado, en el ámbito Caribe, Colombia se desvinculó de Haití.⁹² A su vez, fortaleció sus enlaces comerciales con Inglaterra a través de Jamaica; con Estados Unidos, donde se conseguían refacciones para las embarcaciones; y con Francia a través de la contratación de corsarios de dicha nacionalidad. Esa desvinculación con Haití pudo haberse dado por el temor a la rebelión afrocaribeña, aunque no podemos desestimar que hubiera otros factores, como el cambio de gobierno a la muerte de Henri Christophe y la renuncia de Petion, así como la deuda externa que Francia impuso a la isla por su independencia. Un examen más detallado podría dar cuenta si efectivamente hubo una reducción de apoyo económico desde Haití a otras partes del Caribe.

En el presente artículo hemos visto que los corsarios formaron parte de un proyecto de nación que, por diferentes factores, necesitaba fortalecer su presencia marítima para legitimar el Estado. Asimismo, mostramos que el sostenimiento de los corsarios dependía de una asociación con el Estado, pero también con los particulares que buscaban un rédito de esta empresa. Con estas dos estructuras nacionales cubiertas (política y económica), el gobierno colombiano se vinculó a otras nacientes repúblicas para proteger sus territorios de la armada española. El corso hizo entonces parte de estas políticas americanas. Además, los corsarios colombianos atacaron las costas españolas, no solo como parte de un proyecto de territorialización, sino como una forma de ganancia económica.

Esta perspectiva marítima nos ha permitido examinar al corso en sus relaciones portuarias y de expansión del Estado. Esperamos que este análisis incentive investigaciones más profundas sobre la vinculación de los espacios marítimos y de sus habitantes y sobre las influencias que estos corsarios tuvieron en la introducción

91 “Expediente de José del Cotarro sobre el bergantín Roma Libre”, Puerto Cabello, 29 de septiembre de 1827, AGN, SR, FSGM, L. 473, f. 13r.

92 Pérez, *No Limits to their Sway*.

de bienes suntuarios y en la vinculación del Caribe y de América Latina. Asimismo, en términos nacionales, es necesario seguir investigando las relaciones entre los puertos, las jurisdicciones marítimas y la navegación en el periodo de la Gran Colombia, donde la delimitación territorial actual ha impedido estudios más relacionales sobre los territorios, la circulación de personas, los conocimientos y las mercancías.

Bibliografía

I. FUENTES PRIMARIAS

Archivos

Archivo General de la Nación (AGN), Bogotá, Colombia
Sección República (SR)
Fondo Secretaría de Guerra y Marina (FSGM)

Documentos impresos

Castillo, Pedro P. del. *Teatro de la legislación colombiana y venezolana vigente: que contiene en forma de diccionario: todas las leyes, decretos y resoluciones de los Congresos de Colombia y de Venezuela*. Valencia: Imp. del Teatro de Legislación, 1852.

Congreso de Cúcuta de 1821: constitución y leyes. Bogotá: Editorial Kelly, 1971.

De Abreu y Bertodano, Félix José. *Tratado jurídico-político sobre pressas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el Corso*. Cádiz: Imprenta Real de Marina, 1746.

Páez, José Antonio. *Autobiografía del general José Antonio Páez*. Caracas: Fundación Imprenta de la Cultura de Venezuela, 2021.

Seán y Velásquez, José. *Guía o estado general de la Real Hacienda de España*. Madrid: Imprenta de Vega y Compañía, 1817.

Publicaciones periódicas

Gaceta de Colombia. Bogotá, 1822.

II. FUENTES SECUNDARIAS

- Cruz Barney, Óscar. *El corso marítimo en el México del siglo XIX*. Ciudad de México: Suprema Corte de Justicia de la Nación / Dirección General de la Coordinación de Compilación y Sistematización de Tesis, 2007.
- Cruz Barney, Óscar. *El régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*. Ciudad de México: UNAM / Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997.
- Duarte French, Jaime. *Los tres Luises del Caribe: ¿corsarios o libertadores?* Bogotá: El Áncora, 1988.
- Bassi, Ernesto. *An Aqueous Territory: Sailor Geographies and New Granada's Transimperial Greater Caribbean World*. Durham: Duke University Press, 2017.
- Benton, Lauren. *A Search for Sovereignty: Law and Geography in European Empires, 1400-1900*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009.
- De la Reza, Germán A. *Documentos sobre el Congreso Anfictiónico de Panamá*. Venezuela: Fundación Biblioteca Ayacucho y Banco Central, 2010.
- Desiderato, Agustín. “Los marineros corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Una aproximación social”. *Revista Universitaria de Historia Militar* 9, n.º 19 (2020): 146-164.
- Gámez Duarte, Feliciano. *Del uno al otro confín. España y la lucha contra el corso insurgente hispanoamericano (1812-1828)*. Cádiz: Diputación de Cádiz, 2008.
- Gámez Duarte, Feliciano. “El desafío insurgente. Análisis del corso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular: 1812-1828”. Tesis de maestría, Universidad de Cádiz, 2004.
- Guerrero, Vicente. “Tratado de unión, liga y confederación perpetua entre Colombia y México”. *Portal Alba*, 14 de agosto de 2024. <https://portalalba.org/antecedentes-historicos-alba/tratado-de-union-liga-y-confederacion-perpetua-entre-colombia-y-mexico-de-1823/>
- Gutiérrez Ardila, Daniel. *El reconocimiento de Colombia. Diplomacia y propaganda en la coyuntura de las restauraciones, 1819-1831*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2012.
- Gutiérrez Ardila, Daniel. *La restauración en la Nueva Granada (1815-1819)*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2016.
- Head, David. *Privateers of the Americas: Spanish American Privateering from the United States in the Early Republic*. Atenas: University of Georgia Press, 2015.

- Lane, Kris E. *Pillaging the Empire: Global Piracy on the High Seas, 1500-1750*. Nueva York: Routledge, 2016.
- Linebaugh, Peter y Marcus Rediker. *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*. Boston: Beacon Press, 2000.
- Lucena Salmoral, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América: perros, mendigos y otros malditos del mar*. Madrid: Mapfre, 1992.
- Manzanilla Celis, Ángel Francisco. *Los guardacostas de Cartagena de Indias y la defensa del virreinato del Nuevo Reino de Granada. 1788-1808*. Tesis doctoral, Universidad de Sevilla, 2013.
- Mongey, Vanessa. *Rogue Revolutionaries: The Fight for Legitimacy in the Greater Caribbean*. Filadelfia: University of Pennsylvania Press, 2020.
- Moreno, Amada. "La fundación de la Compañía de armadores de Cartagena de Indias (1737)". *Temas Americanistas* 2 (1983): 85-90.
- Ocaña, Mario L. "Corsarios independentistas hispanoamericanos y contrabando en aguas del estrecho de Gibraltar, 1823-1833". *Almoraima. Revista de Estudios Campogibratareños* 50 (2019): 13-24.
- Pérez Morales, Edgardo. *No Limits to their Sway: Cartagena's Privateers and the Masterless Caribbean in the Age of Revolutions*. Nashville: Vanderbilt University Press, 2018.
- Redicker, Marcus. *Villains of all Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age*. Nueva York: Verso, 2004.
- Scott, James. *Lo que ve el Estado: cómo ciertos esquemas para mejorar la condición humana han fracasado*. Ciudad de México: FCE, 2021.
- Serrano Mangas, Fernando. "La armada española ante los corsarios colombianos". *Revista de Historia Naval* 1, n.º 2 (1983): 117-128.
- Solano, Sergio. *Trabajo y sociedad. Trabajadores de los sistemas defensivos de Cartagena de Indias, 1750-1811*. Bogotá: Universidad del Rosario, 2024.
- Sourdis, Adelaida. *La pacificación de la Provincia del Río del Hacha (1770-1776)*. Bogotá: El Áncora, 2004.
- Steinberg, Philip E. *The Social Construction of the Ocean*. Cambridge-Nueva York: Cambridge University Press, 2001.
- Terrien, Nicolas. *"Des patriotes sans patrie": histoire des corsaires insurgés de l'Amérique espagnole (1810-1825)*. Mordelles: Les Perséides, 2015.

Vidal, Antonino. "Derroteros de una cofradía de marinos en el Caribe occidental a finales del siglo XVIII. Goleta The Three Brothers". En *El sujeto en la historia marítima*, editado por Nara Fuentes Crispín, 141-156. Bogotá: ICANH, 2020.

Vidales, Carlos. "Corsarios y piratas de la Revolución Francesa en las aguas de la emancipación hispanoamericana". *Caravelle. Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien* 54, n.º 1 (1990): 247-262.

Wiersema, Juliet B. *The History of a Periphery: Spanish Colonial Cartography from Colombia's Pacific Lowlands*. Austin: University of Texas Press, 2024.