

**Edgardo Pérez Morales, *El gran diablo hecho barco. Corsarios, esclavos y revolución en Cartagena y el Gran Caribe 1791-1817* (Bucaramanga: Dirección Cultural, Colección Bicentenario, 2012), 292 pp.**

El Gran Caribe conjuga en su historia las vivencias de hombres variopintos, que arrastraron la bandera de la libertad y de la independencia por las costas del mar. En este contexto el libro de Edgardo Pérez Morales se centra en desvelar la importancia de los corsarios en la participación militar y política de Haití en el territorio americano, especialmente en la independencia de Cartagena de Indias en 1811, haciendo hincapié en los componentes sociales de la vida en el mar y de los códigos de comportamiento de los hombres que hacían parte de ella.

La esclavitud de los negros resalta como un primer factor socio-histórico de gran importancia en el libro, teniendo en cuenta que la gran parte de los hombres de mar eran esclavos fugitivos o ex-esclavos, y que muchos de ellos provenían de la segunda nación independiente de América, Haití, que se había convertido a principios del siglo XIX en una de las grandes potencias, dispuesta a dejar su sello revolucionario en todo el continente. No en vano esta pesquisa pone a los pardos, mulatos y negros como protagonistas, porque el verdadero valor de la investigación es dar cabida a las negritudes en la historia, que han sido silenciadas en el país por las monsergas de José Manuel Restrepo. En este aspecto el estudio secunda el aporte que hizo Alfonso

Múnera en 1998 con su libro *El fracaso de la nación*<sup>1</sup>, condición que no le resta originalidad a la investigación.

Haití es un referente constante en el libro, ya sea como un pilar revolucionario o como un referente negativo de la política y de la historia. El temor a un segundo Haití se hizo manifiesto en todo el Caribe, y el epíteto despectivo de "negro francés" se hizo común a todos los corsarios. Esa mirada acusadora condenó el ideal de fraternidad y revolución en el Caribe; los aportes militares y económicos que la nación haitiana hizo a Bolívar fueron negados posteriormente como una estrategia que la joven nación hizo para recibir el reconocimiento de las potencias mundiales.

La obertura, además de entregar un balance historiográfico sobre los temas abordados en la investigación, deja por sentado el Caribe como un mundo diverso, donde habitaban hombres de todos los colores y de todas las procedencias con un alto grado de poliglotismo. A esta diversidad social se superponía un ideal de unión y de fraternidad en el Gran Caribe, que reposaba en gran medida en el papel comunicativo y militar que cumplían los corsarios que iban de puerto en puerto dando cuenta de las noticias y novedades de las que se enteraban por boca de otro o leyendo las gacetas informativas; en este aspecto el libro de Pérez Morales difiere de las investigaciones de Aline Helg<sup>2</sup> y Alfonso Múnera, quienes solo dan cuenta de la relación del Caribe colombiano y Haití como un escaso conjunto de episodios y no como una estructura social soportada por la actividad corsaria de los negros haitianos y del Caribe en general. Otra parte de la obertura advierte sobre el reto de historiar a los marinos, dada su necesaria movilidad obligan al historiador a "seguir sus pasos alrededor del mundo, a ignorar las tradicionales fronteras nacionales o regionales que casi siempre delimitan la escritura de la historia", según advierte Pérez Morales siguiendo a Marcus Rediker<sup>3</sup>. Pese a tal advertencia la amplia variedad documental consultada (que comprende fuentes de archivos colombianos, jamaíquinos, cubanos, franceses y norteamericanos; gacetas de esos mismos países, y una amplia fuente bibliográfica que incluye obras de literatura) es prueba del cuidadoso trabajo empleado por el autor.

---

1. Alfonso Múnera, *El fracaso de la nación. Región, clase y raza en el Caribe colombiano (1717-1821)* (Bogotá: El Áncora Editores, 1998).

2. Aline Helg, *Libertad e igualdad en el Caribe colombiano 1770-1835* (Medellín: Banco de la República, Universidad de EAFIT, 2011).

3. Edgardo Pérez Morales, *El gran diablo hecho barco. Corsarios, esclavos y revolución en Cartagena y el Gran Caribe 1791-1817* (Bucaramanga: Dirección Cultural, Colección Bicentenario, 2012), 38.

Respecto al estilo del libro, es notorio el toque narrativo que subyace en la exposición de cada capítulo; nada más dando un vistazo a la obertura se puede comprobar como el caso particular de Ignacio sirve de puente para articular el análisis histórico. En este aspecto se asemeja al trabajo de Peter Linebaugh y Marcus Rediker en *La hidra de la revolución*<sup>4</sup>, principalmente en el capítulo "Una Morita negra llamada Francis" o en "El Naufragio del *Sea-Venture*"; este libro es, sin lugar a dudas, un componente canónico para el autor, tanto por su estilo y temática.

Los corsarios cumplían con la función de actuar bajo órdenes estatales, haciendo presas y comisos de contrabando y de embarcaciones enemigas, difiriendo así del barco pirata que funcionaba de manera ilícita. Su inusitada importancia en la vida política de las jóvenes naciones del Caribe es secuela de la función que cumplían antes de la era de las independencias como una forma de ofensa militar y una fuente de recursos económicos en el tibio escenario de guerra entre las potencias. Pero fue en la era de las revoluciones que la guerra se caldeó y la importancia de los corsarios aumentó; en palabras del autor: "En sus esfuerzos por detener el republicanismo, mantener a raya al monarquismo, controlar a los esclavos o hacerse con nuevas posesiones, la guerra que libraron británicos, franceses y españoles generó la necesidad de recurrir al corso como una estrategia ofensiva y como un medio para conseguir recursos económicos"<sup>5</sup>. Los corsarios cartageneros se encargaron de hacer presas de los navíos españoles que se dirigían a La Habana; en este sentido Cartagena fue la antítesis de Cuba, extrayéndole recursos y mercancías por medio de las capturas<sup>6</sup>. Aunque Pérez Morales da cuenta del impacto de los corsarios, con el número de navíos disponibles para el corso, no queda claro su relevancia en la economía del Estado cartagenero, esto se debe a que el autor no es un historiador de la economía y que no era necesario hacer un análisis de esta índole; aunque si es posible ver una aproximación numérica de la actividad corsaria en la economía de Cartagena en los trabajos

4. Peter Linebaugh y Marcus Rediker, *La hidra de la revolución: marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico* (Barcelona: Crítica, 2005).

5. Edgardo Pérez Morales, *El gran diablo hecho barco. Corsarios, esclavos y revolución en Cartagena y el Gran Caribe 1791-1817*, 50-51.

6. Edgardo Pérez Morales, *El gran diablo hecho barco. Corsarios, esclavos y revolución en Cartagena y el Gran Caribe 1791-1817*, 135.

de Adolfo Meisel Roca<sup>7</sup>, los cuales no son tenidos en cuenta en el libro. No por esto la investigación pierde valor, así como los excelsos trabajos de síntesis de José Luis Romero no pecan de incompetencia por ausencia de "cliometría".

Respecto al funcionamiento y composición social de los buques corsarios es muy detallado el análisis que se hace en el libro respecto a la exigencia de llevar cuenta y reporte de lo incautado por cada navío, haciendo de cada barco un archivo individual. Al explorar las condiciones sociales que llevaron a un común denominador del comportamiento de los tripulantes de cada navío, Pérez Morales tiene muy en cuenta la distancia entre el orden oficial de la profesión naval y la improvisación laboral de los corsarios, muchos, como ya se ha expuesto, fugitivos de la esclavitud lo que les incorporaba un espíritu violento de autonomía e irreverencia en su manera de hablar y en sus reacciones ante las órdenes que les recordaran el mundo del trabajo de las plantaciones. La distinguida irreverencia de los marinos negros creó una atmósfera de opiniones negativas sobre el oficio de marinerero, según advierte Pérez Morales.

Además de ser una herramienta del Estado, los barcos corsarios eran casi una compañía económica de la que se hacía responsable el armador, que la mayoría de las veces eran franceses blancos, negociantes hábiles versados en las artes de hacer el corso y "mediadores culturales" entre las élites temerosas y los irreverentes marinos negros; tal es el caso de Luis Aury, uno de los personajes más mencionados, debido a su impetuoso espíritu de libertad e independencia. De esta forma el armador es la otra pieza clave de la estructura socio-histórica que se presenta en el libro, junto a los extranjeros que auxiliaron a la Cartagena revolucionaria de 1811 hasta su caída en 1815.

El episodio de la caída ocupa casi todo el cuarto capítulo del libro, donde se muestra la importante conexión entre Cartagena y las islas de las Antillas; aunque esta conexión se hace manifiesta en el libro de Alfonso Múnera, no es expuesta con la misma importancia con la que lo hace Pérez Morales.

El libro tiene al final un anexo documental que es a la vez utilizado como referencia directa en las citas. Este es un gran gesto para los que están interesados en las investigaciones relacionadas con las embarcaciones, el mar y los marinos. Con todo esto, el libro de Edgardo Pérez Morales es un importante aporte para un tema que no ha sido trabajado de manera adecuada por la historiografía; y, no siendo

---

7. Véase Adolfo Meisel Roca, "¿Situados o contrabando? La base económica de Cartagena de Indias a fines del siglo de las Luces", *Cuadernos de historia económica y empresarial* No. 11 (2003).

suficiente esto, es pertinente mencionar que la brevedad de la exposición y la gran capacidad de síntesis lo convierten en un trabajo a tener en cuenta para todos los interesados en la historia de la independencia colombiana y latinoamericana.

**Fernando Suárez Sánchez**

Estudiante de Pregrado en Historia de la Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín  
Dirección de contacto: [fesuarzsa@unal.edu.co](mailto:fesuarzsa@unal.edu.co)