

Navalismo y panhispanismo como horizontes de regeneración imperial en España (1814-1862)*

Navalism and Panhispanism as Horizons of Imperial Regeneration in Spain (1814-1862)

Rodrigo Escribano Roca

Universidad Adolfo Ibáñez, Chile** / rodrigo.escribano@uai.cl
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-6405-7191>

Pablo Guerrero Oñate

Universidad de Alcalá, España*** / p.andresguerrero@live.cl
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-0552-3436>

El artículo analiza cómo, entre las décadas de 1810 y 1860, una serie de intelectuales españoles vinculados a la toma de decisiones ministeriales y a la Real Armada identificaron la modernización y expansión de la marina de guerra como la clave para la regeneración transatlántica del poder geopolítico de España. Este navalismo español, inspirado en la interpretación pesimista del pasado imperial y en la emulación del modelo británico, se imbricó con el programa ideológico del panhispanismo y motivó políticas de rearme naval que culminaron con la organización de la Escuadra del Pacífico en 1862.

PALABRAS CLAVE: navalismo; panhispanismo; imperialismo informal; cultura marítima; pensamiento naval.

The article analyzes how, between the 1810s and 1860s, a series of Spanish intellectuals linked to ministerial decision-making and the Royal Navy identified the modernization and expansion of the navy as the key to the transatlantic regeneration of Spain's geopolitical power. Spanish navalism, inspired by the pessimistic interpretation of the imperial past and the emulation of the British model, was imbricated with the ideological program of pan-Hispanism and motivated naval rearmament policies that culminated in the organization of the Pacific Squadron in 1862.

KEYWORDS: Navalism; Panhispanism; Informal Imperialism; Maritime Culture; Naval Thought.

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO/CITATION: Escribano Roca, Rodrigo y Guerrero Oñate, Pablo, «Navalismo y panhispanismo como horizontes de regeneración imperial en España (1814-1862)», *Anuario de Estudios Americanos*, 79, 1, Sevilla, 2022, 205-238. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2022.1.07>.

* Este trabajo se ha realizado en el marco del Proyecto Fondecyt de Iniciación «La Expedición del Pacífico y la Guerra hispano-sudamericana en los imaginarios geopolíticos de la España liberal (1860-1866)», financiado por la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo. Ministerio de Ciencia, Tecnología, Conocimiento e Innovación de Chile, con referencia: Fondecyt n.º 11200245.

** Investigador del Centro de Estudios Americanos de la Universidad Adolfo Ibáñez.

*** Investigador en Formación del Instituto Universitario de Investigación en Estudios Latinoamericanos IELAT. Becario de Investigación IELAT UAH-BCO. SANTANDER 2022.

Navalismo y comunidad hispánica. Introducción y contexto

El 8 de febrero de 1862, *La América: crónica hispanoamericana*, una célebre revista que militaba con las doctrinas del panhispanismo liberal,¹ les ofreció a sus lectores de ambos hemisferios un artículo cuyo contenido informativo no ocultaba un tono amenazante. Su encabezado rezaba, simplemente, «Marina de guerra española». Sus redactores, coordinados por el diplomático y periodista Eduardo Asquerino, enumeraban los buques con los cuales contaba la Real Armada, subrayando su aparente renacimiento durante la última década:

En resumen, la escuadra que tenemos flotante y en construcción, ó sea toda la que tendremos dentro de pocos años, que habrán sido escludidos todos los buques de vela y reemplazados por otros que no contamos, es: la de hélice, 18 fragatas (dos de ellas blindadas) con 796 cañones y 11.060 caballos de fuerza; cuarenta corbetas, goletas y cañoneras con 71 cañones y 6.170 caballos. La de vapor de ruedas es de veinte y cinco vapores con 141 cañones y 6.170 caballos. Los trasportes de vapor miden 7.960 toneladas y tienen 1.730 caballos de fuerza; y la de vela se compone de quince buques mayores, veinte menores y diez urcas con un total de 500 cañones, que hacen un total general de ciento treinta y ocho buques con 1.500 cañones y 20.870 caballos.²

La sucinta revisión de las fuerzas navales españolas³ tenía la evidente pretensión de celebrar su exitosa adaptación a las nuevas tecnologías vinculadas a la primacía marítima, particularmente a la tracción a vapor y a la fabricación de cascos blindados. De hecho, el texto se detenía en anunciar que las fragatas blindadas *Numancia* y *Tetuán*, que igualaban en sus prestaciones a los buques de vanguardia de las marinas francesa y británica —el *La Gloire* y el *Warrior*—,⁴ estaban en proceso de fabricación. La tesis era clara: la Monarquía española estaba dando los pasos correctos para recuperar su condición como potencia marítima de primer orden, perdida tras el desastre de Trafalgar y la independencia de sus dominios en la América continental. El resurgimiento oceánico se debía, a su entender, a la audaz modernización orquestada desde el Ministerio de Marina desde la década de 1840. Esta era obligada, habida cuenta de la revolución en los fundamentos tácticos y tecnológicos del poder naval que se estaba experimentando

1 Para un estudio monográfico sobre la publicación: López-Ocón, 1987.

2 «Marina de guerra española», *La América*, 8 de febrero de 1862, 14.

3 Los autores del artículo emplearon los datos del último Estado general de la Armada: La Reina y Ministerio de Marina, 1861, 209-222.

4 Sondhaus, 2012, 73-77.

en los últimos años.⁵ El objetivo final no carecía de ambición, como sugería la pregunta retórica con la que cerraba el artículo: «¿Falta mucho para que nuestra marina de guerra sea la tercera del mundo?».⁶ Los redactores pergeñaban un horizonte de expectativas que planteaba la posibilidad de que la Real Armada sobrepasase a la Marina de los Estados Unidos, que en aquel momento se hallaban desgarrados y neutralizados por su guerra civil. La nueva flota de vapor que en aquel momento armaban los resucitados arsenales y astilleros de Cádiz, Cartagena, El Ferrol y Manila, podía darle a España un papel preeminente en el dominio de los mares, solo inferior al de los imperios francés y británico.⁷

La celebración del renacimiento naval que presidía el artículo de *La América* venía acompañada de una «dedicatoria» no demasiado sutil, que dejaba en evidencia las intenciones geoestratégicas de sus autores:

A los que por ignorancia ó por encono, suelen denigrar las cosas de España; á los que en las Repúblicas americanas desdeñan nuestro nombre, queriendo desconocer el rápido progreso de nuestra nación, dedicamos el siguiente cuadro de nuestras fuerzas en el presente año.⁸

Si atendemos al contexto, parece evidente que *La América* vinculaba, explícitamente, la regeneración de la marina de guerra con una potencial recuperación de la influencia española en sus antiguos dominios ultramarinos. A las alturas de 1862, las relaciones de España con las repúblicas hispanoamericanas⁹ se encontraban en una tesitura compleja y conflictiva.

El reconocimiento oficial de las independencias, aprobado por las Cortes de la Monarquía en diciembre de 1836, había dado lugar a un intrincado proceso de firma de tratados bilaterales con los nuevos Estados.¹⁰ Las expectativas iniciales fueron muy positivas. Los líderes del liberalismo español, cuyos partidos se habían asido el timón del Estado tras la muerte de Fernando VII en 1833, confiaban en que el establecimiento de relaciones diplomáticas permitiese el alumbramiento de una comunidad panhispánica.

5 Black, 2017, 14-15.

6 «Marina de guerra española», *La América*, 8 de febrero de 1862, 14.

7 De entre los escasos estudios locales sobre la regeneración naval en estos puertos destaca: Roda Alcantud, 1999

8 «Marina de guerra española», *La América*, 8 de febrero de 1862, 14.

9 Empleamos este término en lugar de «latinoamericanas» conscientes del acervo de sentidos ideológicos que lleva consigo el concepto. Sin embargo, la elección de utilizarlo se debe a que, en las fuentes españolas de la época, que son las que se abordan, es el más común.

10 Arenal, 2011, 33-45.

Se auguraba que esta, favorecida por los lazos lingüísticos, raciales e históricos que unían entre sí a los países de habla hispana, haría florecer las relaciones comerciales entre ellos, procurando su mutuo fortalecimiento económico y geoestratégico.¹¹

No obstante, el optimismo postimperial de los años treinta se vio rápidamente desmentido por las fricciones que surgieron inmediatamente en las negociaciones. No solo fue imposible para los gabinetes de Madrid lograr el trato preferencial a los productos españoles, el cual consideraban legítimo a cambio de la renuncia soberana de la Monarquía. Además, cuestiones como el reparto de las deudas heredadas de las guerras de independencia lastraron las interlocuciones, demorando la firma de los tratados.¹² A las tensiones mencionadas se añadía la difícil tesitura de las numerosas, y normalmente prósperas, colonias de ciudadanos españoles que permanecían en las urbes hispanoamericanas. Su posición de relativa preeminencia mercantil se unía a la hispanofobia que fue consustancial a los procesos de construcción nacional en la región, dando lugar a no pocos enfrentamientos civiles.¹³ La impresión de inseguridad de las colonias de españoles vio proliferar, a lo largo de los años cuarenta y cincuenta, numerosas peticiones de socorro e intervención dirigidas a los gobiernos de Madrid a través de consulados, embajadas, asociaciones y órganos de prensa.¹⁴

La desconfianza mutua aumentó debido a la política exterior expansiva emprendida por el «gobierno largo» de la Unión Liberal, que en 1861 anexionó Santo Domingo y en 1862 participó con Francia y el Reino Unido de la intervención armada en México, destinada, en principio, a garantizar el cobro de la deuda pública emitida por aquel Estado.¹⁵ La consecuencia inmediata de estas iniciativas fue la de extender el murmullo de que España se disponía a una empresa de injerencia y reconquista en sus antiguos virreinos. El miedo caló especialmente en las repúblicas que, como Perú, no habían visto su independencia plenamente reconocida por un tratado, aumentando exponencialmente las tensiones que se arrastraban con las

11 Escribano Roca, 2022. Van Aken, 1959, 46-57.

12 Véase: Aljovín de Losada y Chávez Aco, 2012; Sánchez Andrés, 2016; 2019.

13 Saralegui, 2021.

14 Durante los años de la guerra hispano-sudamericana, que enfrentó a la Monarquía con Chile y Perú, el Ministerio de Estado realizó recopilaciones de dichas notas. Por ejemplo: «Notas recopilatorias de las quejas presentadas por súbditos españoles en Perú», Archivo Histórico Nacional, Madrid (AHN), Fondo Archivo Histórico del Ministerio de Asuntos Exteriores, Perú, H2578. También ver: García Martínez, 1991, 171.

15 Sobre las negociaciones que precedieron la intervención una obra muy completa sigue siendo: Bock, 1966.

colonias de ciudadanos españoles en el país.¹⁶ No ha de sorprender, por ende, que en febrero de 1862 *La América* les dedicase su exposición del redivivo poder naval español a las repúblicas hispanoamericanas. El mensaje no era difícil de identificar: la Monarquía había resurgido como potencia marítima y ahora estaba en disposición de sostener una *diplomacia de las cañoneras* análoga a la empleada por Francia, Estados Unidos y el Reino Unido para imponer sus intereses en la región a lo largo de las últimas décadas.¹⁷

La Real Armada, ahora adaptada a las exigencias logísticas y armamentísticas del imperialismo decimonónico, se perfilaba como un instrumento capaz de hacer valer la influencia de España en sus antiguos dominios, protegiendo los intereses de su comercio y logrando el trato preferencial que los contactos diplomáticos no le habían procurado. Las teorizaciones geoestratégicas de *La América* no tardaron en adquirir cierta materialidad: el 10 de agosto de ese mismo año, 1862, las fragatas de hélice *Resolución* y *Victoria* abandonaban el puerto de Cádiz con rumbo a América del Sur.¹⁸ Ambos navíos, cuya comandancia general ejercía el almirante Luis Hernández Pinzón, componían la llamada *Escuadra del Pacífico*. La novísima flota de vapor estaba destinada a realizar una circunnavegación que la llevaría de la costa brasileña a California. La expedición respondía a un nutrido conjunto de objetivos geoestratégicos y comerciales, complementados por el programa exploratorio de la Comisión Científica que viajó en su seno.¹⁹ Planificada cuidadosamente en los dos años anteriores por los Ministerios de Estado y de Marina, la Escuadra formó parte del más amplio proyecto de regeneración que había llevado al «gobierno largo» de la Unión Liberal a una política exterior basada en la reexpansión imperial en el Atlántico y el Mediterráneo.²⁰

Lo curioso del caso es que las instrucciones entregadas a la Escuadra por los ministros de Estado y de Marina se armonizaban a la perfección con los postulados cacareados seis meses atrás por los redactores de *La América*. Los documentos que las contenían le indicaban a la oficialidad de la expedición que debía impulsar el proceso de normalización diplomática con las repúblicas suramericanas, fomentando con sus interpelaciones y

16 Eujanian, 2019.

17 Graham-Yooll, 2002, 34-113. Shawcross, 2018, 37-67.

18 Fernández Cuesta, Nemesio, «Revista de la semana», *El Museo Universal*, 12 de agosto de 1862, 1-2. «Portada», *La Iberia*, 11 de agosto de 1862, 1.

19 Sobre la Comisión: Puig-Samper, 2013.

20 Inarejos Muñoz, 2010.

actuaciones públicas un sentimiento franco de reconciliación panhispánica. En segundo término, el viaje había de servir para exhibir ante las sociedades hispanoamericanas el renovado poder naval español, y, al mismo tiempo, para entrenar a los oficiales y marinos de la tripulación en las modernas técnicas de navegación.²¹

Los planificadores ministeriales confiaron en que esta mezcla, en apariencia virtuosa, de persuasión diplomática y exhibición de músculo marítimo permitiría a la Monarquía penetrar en los promisorios mercados guaneros del Pacífico; lograr ventajas competitivas para el creciente comercio peninsular en la zona; garantizar la seguridad de los súbditos españoles que habitaban en las repúblicas; y obtener, en última instancia, una renovada influencia sobre Chile, Perú, Ecuador, las Provincias Unidas del Río de la Plata, Uruguay e incluso Brasil. La combinación propuesta entre el acercamiento político-cultural, la *diplomacia de las cañoneras*²² y el imperialismo científico y económico no fue, como ha tendido a señalar la historiografía, el fruto de una improvisada política de prestigio. En lo que resta de escrito nos proponemos demostrar que el envío de la Escuadra del Pacífico se arraigaba en los imaginarios imperiales fraguados por las élites españolas durante las décadas que habían seguido al colapso del viejo imperio ultramarino y el fin del absolutismo (1833-1862). En dichos imaginarios, destacó el papel del *navalismo*,²³ es decir, de una red de doctrinas, mitos, símbolos, rituales y prácticas institucionales que situaron a la marina de guerra como elemento axial de la identidad nacional y de la regeneración transatlántica del Estado español. El navalismo fue indisociable del panhispanismo.²⁴

La pérdida de los dominios de la América continental tras las guerras de independencia indujo a las élites de la España decimonónica a reflexionar sobre las bases que debían establecerse para una posible recuperación geopolítica de la Monarquía. Habitualmente, el debate giraba en torno a la debilidad naval que España había mostrado frente a sus homólogos euro-americanos. Las páginas que siguen se proponen explicar cómo, entre las

21 «Instrucciones del Ministerio de Marina, Dirección de Armamentos, al Jefe de la Escuadra Luis H. Pinzón. 1862-1864», Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, Viso del Marqués, Expediciones, Escuadra del Pacífico. Novo y Colson, 1882, 84-89.

22 El concepto *gunboat diplomacy* hace referencia al uso preventivo de una marina de guerra capaz de ejecutar bombardeos costeros. Ello con el fin de hacer valer los proyectos diplomáticos y económicos de un Estado que desee interferir en la soberanía de otro. Un clásico que sistematizó teóricamente el tema: Cable, 1986, 9-22.

23 Tomado de la expresión anglosajona *Navalism*.

24 Para acceder a definiciones del navalismo que han estructurado la ofrecida aquí, ver: Hamilton, 1978; Lewis-Jones, 2005.

décadas de 1810 y 1860, una serie de intelectuales orgánicos vinculados a la toma de decisiones ministeriales y a la Real Armada identificaron la modernización y expansión de la marina de guerra como la clave para la regeneración transatlántica de España. Este navalismo, inspirado en la interpretación pesimista del pasado imperial y en la emulación del modelo británico, se imbricó con el programa ideológico del panhispanismo y motivó políticas de rearme naval que culminaron con la organización de la Escuadra del Pacífico en 1862. Pretendemos combinar las perspectivas de la historia marítima y de la historia intelectual para reconstruir el proceso por el cual la reinvencción de la Monarquía española como potencia marítima decimonónica, homologado con los imperios británico y francés, estimuló una política expansiva en el Pacífico, la cual culminó con el estallido de la guerra hispano-sudamericana en 1864.

Teórica y metodológicamente, el artículo se propone transitar un camino novedoso en la historiografía naval española e iberoamericana. No cabe duda de que esta ha realizado notables avances en lo respectivo al desarrollo político-administrativo y militar de la marina de guerra decimonónica. Gracias a trabajos como los de Gutiérrez de la Cámara, Bordejé, Cervera Pery y Fernández Almagro conocemos con cierta precisión los hechos militares e institucionales que rodearon el desarrollo de la Real Armada durante el período abordado.²⁵ Ahora bien, aún queda mucho por avanzar a la hora de explorar el pensamiento naval y las culturas marítimas que encuadraron la organización de las fuerzas navales españolas.²⁶ Bien es cierto que los trabajos de Chocano Higuera, Pinto Cebrián y Ortega del Cerro han explorado temas tan interesantes como el papel de la Marina en la prensa decimonónica, su rol en el pensamiento militar del siglo, o las prácticas culturales de legitimación y heroización de los marinos españoles que fueron anexas a la organización naval. Lejos de agotar la temática, estos autores han abierto el camino para profundizar en la comprensión del pensamiento naval y la cultura marítima, como elementos definitorios de las políticas exteriores y los procesos de nacionalización puestos en marcha en la España isabelina.²⁷ De ahí que la vinculación entre navalismo y panhispanismo que explora el presente artículo pueda suponer una aportación significativa.

25 Gutiérrez de la Cámara Señán, 2009. Bordejé, 1999. Cervera Pery, 1979. Fernández Almagro, 1946.

26 La combinación entre la historiografía naval, cultural e intelectual se ha reivindicado con fuerza en las últimas décadas desde los journals especializados: Lambert, 2011; Alfonso Mola, 2018, 560-570.

27 Chocano Higuera, 2018. Ortega del Cerro, 2020. Pinto Cebrián, 2013.

Siguiendo a Geoffrey Till, definimos el *pensamiento naval* como el conjunto de reflexiones en torno a la naturaleza, conducta y consecuencias del poder marítimo que sostuvieron los actores político-intelectuales del período abordado.²⁸ Por *cultura marítima* entendemos, ahora siguiendo a Miles Taylor y a Chryssanthi Papadopoulou, el conglomerado de mitos, doctrinas, prácticas materiales y rituales que emanan del pensamiento naval.²⁹ Asumimos, en línea con estudios como los de Isaac Land y Andrew Lambert, que la cultura marítima ocupó un espacio de centralidad en los imaginarios y en las prácticas del imperialismo europeo decimonónico, desembocando en la emergencia de un marcado *navalismo*.³⁰ Para el caso español, son muy escasos los estudios que hayan subrayado la relación de tangencialidad entre la cultura marítima del Estado isabelino y el desarrollo de los horizontes de renacimiento geopolítico y construcción nacional que caracterizaron a todo el espectro ideológico del liberalismo postrevolucionario.³¹ Dedicaremos las próximas páginas a inspeccionar las intersecciones estructurales que se establecieron entre el panhispanismo, el iberismo y el proyecto de refundar el imperio español bajo un nuevo ideal navalista.

Trauma naval y nostalgia imperial: el reinado de Fernando VII

La derrota sufrida por la flota franco-española ante la *Royal Navy* en el cabo de Trafalgar no supuso un colapso total de la Real Armada, pero sí marcó el inicio de una prolongada decadencia. El progresivo deterioro de la marina de guerra española presidió el reinado de Fernando VII (1808-1833). La comparación entre los estados de la armada publicados en 1808 y 1834 ofrece, tal vez, la prueba más evidente de este proceso. Si antes de la invasión de la península ibérica por parte del imperio napoleónico la flota española contaba con 42 navíos, 30 fragatas, 20 corbetas, 4 jabeques, 15 urcas, 50 bergantines, 4 paquebotes, 38 goletas, 10 balandras y 15 embarcaciones ligeras; en 1834 los barcos disponibles se habían reducido a 3 navíos, 5 fragatas, 4 corbetas, 8 bergantines, 7 goletas y 8 embarcaciones ligeras.³²

28 Till, 2006.

29 Papadopoulou, 2020, 1-12. Taylor, 2013, 1-11.

30 Jenks, 2006. Land, 2009. Lambert, 2013; 2020, 1-16.

31 Esta obra ha comenzado a explorar algunas dimensiones de la cuestión: Blanco, 2012.

32 Cesáreo Fernández Duro ofrece una tabla comparativa de los datos recogidos en los estados de la marina mencionados: Fernández Duro, 1903, IX:365.

Las cifras se explican por el hundimiento parcial de la Monarquía española como estructura territorial interoceánica y como potencia global. Las guerras napoleónicas supusieron, como defienden Annick Lempérière y Rafe Blaufarb, la desarticulación consciente del entramado jurisdiccional y logístico que había mantenido en pie secularmente la soberanía hispana.³³ Mientras el Imperio Británico superaba la pérdida de sus colonias norteamericanas gracias a la penetración en los mercados ultramarinos del Indostán y a la consecución de una hegemonía oceánica casi indiscutida, el Estado español veía cómo la acefalia provocada por el cautiverio de Fernando VII dinamitaba los fundamentos de su unidad, espoleando movimientos autonomistas en los virreinos y provocando un cruento enfrentamiento civil en la Península.³⁴

Los procesos aludidos fueron testigos de cómo la Real Armada perdía los cimientos logísticos y materiales que la habían mantenido como una digna rival de sus contrapartes británica y francesa durante el siglo XVIII. La guerra contra el imperio napoleónico supuso el abandono de los arsenales, astilleros y escuelas que constituían su columna vertebral. Asimismo, el esfuerzo bélico comportó el trasvase de su marinería y su oficialidad a las unidades del ejército de tierra.³⁵ No fue menos perjudicial la crisis total de la Hacienda Real, la cual arrastraba, desde las últimas décadas de la centuria anterior, cuantiosas deudas e impagos a todos los cuerpos de la Marina, sin ser tampoco capaz de reponer satisfactoriamente las embarcaciones perdidas o dañadas. El movimiento juntero en los virreinos americanos y su rápida mutación hacia un conflicto civil por la independencia, contribuyó a drenar los pocos recursos que podía disponer la Marina, y a dispersar sus fuerzas, que en los años subsiguientes debieron hacerles frente al corsarismo y a las armadas adquiridas por los nuevos Estados.³⁶ La pérdida de capital humano y económico no obstó para que la Real Armada, empleando sus embarcaciones remanentes y los caudales que le proporcionó el lobby de comerciantes gaditanos —que estaban decididos a preservar su control de los mercados imperiales—, lograra algunos éxitos en la defensa de las costas peninsulares, en el transporte de tropas terrestres a los virreinos y en el combate a los rebeldes americanos.³⁷

33 Blaufarb, 2007.

34 Bayly, 1989.

35 Cervera Pery, 1979, 29-60.

36 El peso que tuvieron las flotas y las iniciativas corsarias de los Estados Unidos fue también fundamental en este proceso: Valdez-Bubnov, 2015; Bordejé y Morencos, 1999, 42-68.

37 Cervera Pery, 1979, 178-205.

Pero todo fue en vano. El peso de las circunstancias se impuso. Las guerras en la Península y en ultramar, la dinámica de desintegración imperial y la inestabilidad política derivada de los enfrentamientos entre absolutistas y constitucionalistas, impidieron la articulación de una política coherente de regeneración naval. Los Ministerios de Marina, presididos por hombres de mar de la experiencia de Luis María de Salazar y José Vázquez de Figueroa, se vieron paralizados por la falta de presupuesto y por las decisiones erráticas de la Corona y los gabinetes constitucionales. Con independencia del signo político del gobierno de turno, durante el período que medió entre 1810 y 1824, todas las administraciones fueron conscientes de que la recuperación de la Marina Real era absolutamente esencial para la resolución de los conflictos ultramarinos y la conservación de los virreinos. No obstante, los memorandos e informes ministeriales del período dejan en claro que, a pesar de ser conscientes de la necesidad de renacimiento naval, las élites políticas de la Monarquía se supieron impotentes ante un reto imposible de emprender en medio de la crisis estructural del sistema imperial.³⁸ La derrota de las últimas embarcaciones que aseguraban el dominio español en el Perú por parte de la armada chilena contribuyó decisivamente a darle el golpe de muerte a la presencia de la Monarquía en el continente americano, irrecuperable tras la derrota de Ayacucho en 1824. Desde este momento, los discursos ensayísticos, historiográficos y memorísticos de los intelectuales españoles ligaron el trauma por la pérdida imperial a la decadencia marítima de la nación.³⁹

El pensamiento naval que proliferó durante el reinado de Fernando VII prefiguró algunas ideas del navalismo del período posterior.⁴⁰ Ante la amenaza de total desaparición de la cultura marítima que había mantenido a la Real Armada como una de las más poderosas del mundo, fueron varios los textos que se aplicaron a identificar las causas de la decadencia naval que había sobrevenido, así como a proponer programas de recuperación. Oficiales como Ceferino Ferret y el propio ministro Luis María de Salazar enviaron a la imprenta obras que coincidieron en señalar algunos factores históricos de medio y largo plazo que explicasen por qué la *Royal Navy* se

38 Costeloe, 2011, 214-221.

39 Salgado Alba, 1989.

40 Como precedente, ya en 1804, Enrique Reynaldo Macdonnell y de Gondé, entregó a la Secretaría de Marina un voluminoso manuscrito conteniendo un detallado plan naval para resolver los problemas diplomáticos del imperio español. Como pionero en el uso del moderno concepto de estrategia naval, la Marina debía cumplir un rol fundamental para la consecución de una serie de objetivos políticos y diplomáticos que permitirían la conservación de la integridad territorial del imperio español y salvaguardar los intereses económicos del imperio en América. Ver en Valdez-Bubnov, 2020, 235-257.

había impuesto en la lucha por los mares. De entre estos factores habían sobresalido, según su juicio, tres esenciales. Primero, el mal empleo de la hegemonía marítima española por parte de los Habsburgo, que habían ignorado la importancia de las fuerzas navales, dándole prioridad a los costosos ejércitos de tierra; todo ello para satisfacer sus ambiciones dinásticas en el centro de Europa. En segundo lugar, la competencia desleal de Gran Bretaña, que, con sus actos de piratería y su predisposición a la guerra, había minado el acertado impulso de la Real Armada que habían emprendido los ministros dieciochescos, especialmente Patiño y Ensenada. Por último, el mal sistema de reclutamiento y las consiguientes deserciones masivas. Estas habían acontecido cuando, enviados a ultramar, los marinos peninsulares se encontraban con la posibilidad de abandonar el servicio y procurarse una vida próspera en los virreinos.⁴¹

Las propuestas de Ferret y Salazar no eran, sin embargo, demasiado rupturistas, y retomaban los viejos argumentos de la literatura del arbitristo y el reformismo ilustrado. Su fin esencial no era alterar de raíz la naturaleza de la cultura marítima española, ni su rol en las dinámicas de gobernanza imperial. Al contrario, como era natural en dos oficiales realistas del período de la primera restauración fernandina (1814-1820), ambos trataban de poner en práctica una serie de reformas fiscales y administrativas que permitiesen conservar la integridad territorial de la Monarquía en ambos hemisferios y proteger el comercio monopólico entre los puertos peninsulares y los americanos.⁴² Sus axiomas eran congruentes con los horizontes estratégicos que guiaron a las administraciones del reinado de Fernando VII. A pesar de los múltiples proyectos de reorganización imperial, siempre se impuso la tesis que defendía la preservación total de los dominios virreinales y, tras 1824, la posibilidad de su reconquista. Mientras la capacidad operativa de la Real Armada languidecía sin remedio, se mantuvo la esperanza de que la cooperación de las potencias monarquistas de la Santa Alianza permitiese regenerar el sistema imperial de Antiguo Régimen y devolver a España al *statu quo* previo a las guerras napoleónicas.⁴³

Las proyecciones crepusculares del absolutismo entre 1824 y 1833 se vieron acompañadas del cultivo consciente de una mitología naval que, desde una retórica propia de la Ilustración ibérica,⁴⁴ reivindicó el papel de la

41 Ferret, 1819, 11-16, 84-93. Salazar, 1814, I:28-61.

42 Ferret, 1819, 157-169. Salazar, 1814, II:359-387.

43 Rodríguez Tapia, 2018, 84-90.

44 Para más información: Paquette, 2019, 77-96.

Marina española en el desarrollo de la civilización moderna. Así lo reflejó con claridad la *Colección de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, editada por Martín Fernández de Navarrete en 1825 por expreso encargo regio desde la Real Academia de la Historia.⁴⁵ Fernández de Navarrete, un erudito de amplia experiencia que era afín al absolutismo fernandino, dirigió esta vasta edición documental, cuyo sesgo ideológico quedaba al descubierto en el extenso prólogo que él mismo redactó. Aludiendo al papel de pioneros que los marinos y exploradores ibéricos habían tenido en la mundialización de la navegación europea, el académico de la historia establecía una equivalencia conceptual entre la expansión imperial, el desarrollo científico, el ecumenismo cristiano y la interconectividad comercial. El académico de la historia discurría que los barcos españoles habían sido los fundadores de una modernidad que encontraba su realización teleológica en la consolidación de las Monarquías ilustradas —asociadas por él al cultivo y promoción de la navegación, del comercio y de las virtudes públicas— que habían prosperado antes del advenimiento de las revoluciones liberales.⁴⁶ El prólogo alegaba que las misivas y relaciones de los antiguos descubridores y marineros ibéricos eran la prueba palpable de la legitimidad del dominio español en las provincias americanas ahora insurrectas.⁴⁷

Fernández de Navarrete terminaba por sugerir la existencia de una deuda moral de Europa con España, derivada del hecho de que la Monarquía había abierto el camino del comercio marítimo mundial con sus pasados descubrimientos y exploraciones. Dicha deuda obligaba a las potencias de la Santa Alianza, en su opinión, a cooperar para contribuir al rearme de la Marina española y a la reconquista de los virreinos, cuyas independencias equiparaba con la barbarización y el estancamiento comercial. De nuevo, el discurso del este erudito no respondía a un navalismo rupturista, sino a un intento contrarrevolucionario de justificar la restauración del viejo imperio territorial en América. Ello a través de la apelación, en clave ilustrada, a las glorias navales de la nación española. Sus planteamientos, que son sintomáticos de los discursos vertidos por la prensa y la publicística del absolutismo fernandino,⁴⁸ no guardaban, sin embargo, correspondencia con la cruda realidad: las independencias hispanoamericanas quedaron consumadas con

45 Para situar a Navarrete en su contexto político y académico: Nemser, 2015.

46 Fernández de Navarrete, 1825, xiii-lviii.

47 *Ibidem*, cvii-cxii.

48 Por ejemplo: Torrente, 1829, I:98-120; Redactor de Nueva York, «Noticias de América», *Gaceta de Bayona*, 27 de agosto de 1829, 1.

el reconocimiento diplomático que Whitehall les brindó aquel mismo año de 1825. Al mismo tiempo, el estatus de potencia marítima e imperial que había ostentado España no parecía recuperable sobre la base de fórmulas nostálgicas y poco consecuentes con el desarrollo imparable de las tecnologías y las dinámicas de dominio naval.

La reinención del imperio: romanticismo, hispanismo y marina (1833-1848)

El acceso de los partidos constitucionalistas al mando del Estado tras el fallecimiento de Fernando VII, en septiembre de 1833, no se tradujo en una reparación inmediata del deplorable estado de la Marina española. Tras una década de proscripción política y exilio, los liberales se hicieron con el control de la administración gracias a la necesidad de apoyo de la regente María Cristina. La viuda estaba decidida a hacer valer los derechos al trono de su hija, Isabel, cuestionados por un haz de fuerzas tradicionalistas y contrarrevolucionarias que apoyaban las pretensiones del tío de esta, el infante don Carlos. Los primeros gabinetes liberales estuvieron condicionados por la guerra civil que las enfrentó al carlismo, por la inestabilidad derivada de sus propias contiendas partidistas y por la debilidad estructural que el Estado español arrastraba en términos hacendísticos, comerciales y diplomáticos.⁴⁹ Las condiciones antedichas son congruentes con el diagnóstico de la historiografía marítima española respecto al estado de la Real Armada entre 1833 y 1848. El cuadro fue uno de continuismo con el abandono y la impotencia del reinado que se dejaba atrás. De hecho, algunos hombres como Vázquez de Figueroa, que habían tratado de reformar la Marina durante el ciclo anterior, regresaron a los sillones ministeriales, viéndose de nuevo frustrados por la escasez presupuestaria y la imposibilidad de establecer una planificación de largo plazo en medio de las zozobras políticas. Ciertamente, Vázquez de Figueroa y sus numerosos sucesores en el cargo,⁵⁰ aprobaron una serie de medidas que darían sus frutos en el período posterior. Por ejemplo, el restablecimiento de cuerpos especializados —como el

49 Pro Ruiz, 2019, 32-67.

50 La duración efímera de los ministros de Marina en el cargo fue uno de los problemas más palpables que arrastró la organización naval española durante todo el reinado de Isabel II, consignando los Estados Generales de la Marina más de noventa y seis nombramientos ministeriales entre 1834 y 1868.

de Ingenieros Hidráulicos y Constructores o el de Médicos Cirujanos— o el favorecimiento de la progresiva introducción del vapor en la construcción naviera, hecho revolucionario que marcó el fin de una época de la historia naval universal y el comienzo de una totalmente nueva.⁵¹

Ahora bien, las iniciativas señaladas no lograron enderezar el rumbo de la institución de inmediato. El estado de anomia política en la Península contrastaba con las obligaciones de una marina de guerra que debía seguir haciendo valer los intereses españoles a una escala global. No hay que olvidar que la pérdida de los virreinos continentales de América no redujo a la Monarquía a su espacio peninsular. El Estado español que emergió del cisma transatlántico de principios de siglo conservó los importantes territorios insulares de Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Por ende, las élites liberales cifraron sus proyectos de construcción nacional en el mantenimiento del estatus de la Monarquía como potencia colonial con intereses transatlánticos y transpacíficos.⁵² Todos los esfuerzos ministeriales de la coyuntura se centraron en reforzar, aunque fuese precariamente, la defensa costera de Filipinas y de las Antillas. Ello no carecía de importancia estratégica, especialmente en el caso de Cuba, que, merced a su pujante esclavismo, se estaba consolidando como el principal emporio azucarero del planeta y que se temía fuese objeto del incipiente anexionismo estadounidense.⁵³ Frente a estos retos, el ministerio y el almirantazgo acudieron a la reparación de los viejos navíos, fragatas y bergantines que le quedaban a la Marina Real, así como a la construcción de algunos barcos de menor envergadura. Los resultados fueron muy modestos, pero se logró que las divisiones navales de La Habana, Manila y el Mediterráneo cumpliesen con la defensa costera de las reliquias del viejo imperio.⁵⁴

El carácter tímido, incoherente y continuista de las políticas marítimas del período tiende a ocultar, sin embargo, un fenómeno de no poca relevancia: la emergencia de un proyecto ideológico de regeneración naval vinculado a los objetivos del panhispanismo, el iberismo y el imperialismo liberal español. Los artífices político-intelectuales del nuevo Estado constitucional contribuyeron con ello a hilvanar una nueva cultura marítima que se articulaba sobre el mito palingenésico del renacimiento naval de la nación.⁵⁵

51 Salas, 1865, 212-217. Sánchez de Toca, 1898, 77-83. Ver también: Alfaro, 2006.

52 Pérez Vejo, 2017, 347-370.

53 Opatrný, 2009, 233-252.

54 Cervera Pery, 1979, 66-67.

55 Sobre la importancia de los mitos palingenésicos, es decir, aquellos que postulan el retorno de una edad dorada, véase: Grosby, 2015, 182-184.

Ahora bien, dicha reemergencia no se vinculaba, como en la publicística del ciclo precedente, a la restitución total de la soberanía sobre el continente americano. Por el contrario, la expectativa era la de una metamorfosis navalista. El anhelo fue la creación de una marina moderna, homologable con la británica, la francesa y la estadounidense. Este objetivo se identificaba como condición de posibilidad para la forja de un segundo imperio español basado en el dominio de los mares. Dominio que se concebía como el pedestal sobre el cual asegurar la conservación de las posesiones coloniales restantes, el rejuvenecimiento de la marina mercante, la recuperación de la economía peninsular y la ganancia de esferas de dominio formal e informal en Hispanoamérica, África y Asia.

La lamentación decadentista por la pérdida del poder naval español fue ubicua en los discursos historiográficos y ensayísticos y parlamentarios de la coyuntura. Sirvan de ejemplo los escritos aparecidos sucesivamente en 1834 y 1835 con el título *Desahogo crítico sobre las cosas que atañen a la marina de España*. Su autor era Jorge Lasso de la Vega, un brigadier que había servido a la Real Armada durante las guerras de independencia en América y que en la década siguiente llegaría a ser ministro de Marina.⁵⁶ El oficial daba por buena una tesis muy extendida en el historicismo romántico de la época: el pueblo español había nacido y se había desarrollado como una nación con vocación marítima. Los españoles habían estado destinados a surcar y enseñorear los océanos por su particular posición geográfica, y por sus predisposiciones psicológicas. Lasso de la Vega ponía el acento en la posición axial que ocupaba la península ibérica entre el Atlántico y el Mediterráneo, restándole importancia a sus fronteras y vinculaciones continentales. A su vez, cultivaba la etopeya de la nación española como una comunidad providencialmente abocada al ejercicio de la marinería.⁵⁷ Las exploraciones ibéricas de los siglos XV y XVI eran nacionalizadas y romantizadas por el escritor, que vinculaba la expansión imperial en América y Asia con el genio marítimo de los españoles y con el progreso mercantil, demográfico y moral de la Monarquía. A su vez, culpabilizaba a las malas administraciones absolutistas de haber sacrificado la pericia marinera de los pueblos hispanos a su dinastismo, el cual les había conducido a privilegiar el dominio continental por sobre la promoción de la marina y el comercio.⁵⁸

⁵⁶ Espino Jiménez, 2018.

⁵⁷ Lasso de la Vega, 1835, 9-12.

⁵⁸ *Ibidem*, 14-17.

Relatos como el de Lasso de la Vega contribuyeron a la urdimbre de una mitología naval que asociaba el absolutismo de Antiguo Régimen a un tipo de imperio terrestre y antimoderno, mientras establecía una relación de complementariedad entre la identidad nacional y la prosecución de la grandeza oceánica. En un sentido similar fueron los artículos de Fermín Gonzalo Morón, polígrafo adepto al liberalismo moderado que editó la célebre *Revista de España, Indias y el Estrangero* entre 1842 y 1845. Gonzalo Morón denunció que uno de los grandes errores geoestratégicos de los gobernantes del Antiguo Régimen había sido descuidar la Marina, invirtiendo esfuerzos en la conservación de unos dominios territoriales en América y Europa que habían resultado ser tan inmensos como improductivos. El escritor se dolía de que, a diferencia de los gabinetes británicos, los españoles hubiesen olvidado las ventajas de considerar al imperio como un sistema interoceánico, que podía proporcionar sus mejores frutos con base en la conservación de puertos estratégicos y a la promoción de redes de intercambio mercantil. En uno de sus artículos, Gonzalo Morón prescribía un sistema imperial basado en el modelo británico, inventando un horizonte contrafactual según el cual España podría haber ostentado la hegemonía mundial según patrones propios del navalismo decimonónico. En solo unas pocas frases, establecía las bases sobre las cuales los Austrias debieran haber fundado una monarquía talasocrática, dejando en claro que su retrospección debía ser tomada en cuenta para planificar el resurgimiento imperial de España en el futuro:

haber dado mas importancia á las fronteras que á las costas, en haber pensado dilatar en Italia nuestros dominios; mientras que las miras constantes del gobierno debieron dirigirse á establecer nuestra dominación en África, á fomentar nuestra marina militar y mercante, y á haber hecho á España después de la unión del Portugal en el siglo XVI, dueña del comercio de las Indias orientales y occidentales, para lo cual contábamos con elementos, que ninguna nación poseía. Si en lugar de la malhadada manía de aumentar la estension [sic] del territorio, y construir por todas partes castillos y fortalezas, hubieran nuestros monarcas seguido la política contraria, España sería indudablemente hoy la primera nación del globo. Mas aun cuando por esta razón haya venido esta á la decadencia, y pérdida de importancia política, que todos conocemos, no dejará de ser siempre una gran verdad, que el porvenir de nuestro país está en las costas, y no en las fronteras; que lo que debe atenderse y mirarse.⁵⁹

Como demuestra el testimonio de Gonzalo Morón, entre los pensadores isabelinos fue común detenerse a perfilar un escenario contrafactual en el cual la Monarquía, en lugar de permanecer como un gigantesco

59 Gonzalo Morón, 1842, 285.

compuesto de señoríos dinásticos, se habría metamorfoseado en un Estado imperial centralizado, compuesto por comunidades conectadas por vínculos interoceánicos de utilidad económica y afinidad lingüística e identitaria. A través de estas figuraciones, el navalismo y el proyecto político del ibेरismo se dieron cita. Ello fue apreciable en las narrativas sobre el pasado nacional escritas a lo largo de la coyuntura por los más conspicuos representantes del historicismo romántico. Las historias de España firmadas por dos prohombres del liberalismo moderado, como lo fueron Eugenio Tapia y Antonio Alcalá Galiano, idealizaron las posibilidades que hubiera abierto la perpetuación de la unidad de los imperios ibéricos lograda por los Austrias entre 1580 y 1640. Ambos escritores elaboraron ucronías⁶⁰ iberistas, en las cuales Felipe II se habría decidido a abandonar su reclusión monacal en El Escorial y a trasladar su Corte a Lisboa.⁶¹ Ese habría sido el primer paso, decían, para procurar la configuración de un sistema imperial estable y de escala planetaria, basado en el dominio de los mares y del comercio mundial. El traslado de la capitalidad al emporio lisboeta habría garantizado la formación de un sólido Estado peninsular. Este, según ellos, habría desarrollado en toda su potencialidad la vocación mercantil y naval de los pueblos ibéricos, garantizando, a su vez, la conservación de los virreinos americanos. La *Historia de la Civilización Española* de Eugenio Tapia lo expresaba con meridiana claridad:

Si este hubiera establecido entonces la córte en Lisboa para atender desde allí á los dominios peninsulares y á los establecimientos de ultramar, no se hubiera perdido el reino de Portugal en el siglo siguiente, y la nación española habría sido una gran potencia marítima con los elementos que tenía entonces, asegurándose por este medio las relaciones políticas y mercantiles entre la metrópoli y las colonias.⁶²

La conclusión de estas evocaciones contrafactuales era simple: la unión de España y Portugal en torno a un proyecto imperial talasocrático, centrado en el dominio de los mares, las habría conducido a ejercer un liderazgo inapelable de la mundialización comercial que había sobrevenido tras el siglo XVI. Pero dicha posición de preeminencia le había tocado finalmente en suerte a la Monarquía británica. Este relato fue reproducido y socializado por periódicos de gran tirada como *El Español*.⁶³ También por

60 Ficciones históricas contrafactuales.

61 Alcalá Galiano, 1845, V:265.

62 Tapia, 1840, III:303.

63 «Madrid. Martes 27 de noviembre», *El Español*, 27 de noviembre de 1847, 2.

la incipiente prensa naval que iba eclosionando en el país, particularmente a través del diario *La España Marítima*, promovido directamente desde la Secretaría Real y el Ministerio de Marina.⁶⁴ Las publicaciones aludidas le dieron forma a un entramado argumentativo que contribuyó a forjar un clima de opinión cada vez más favorable a la emulación del modelo imperial navalista del Reino Unido,⁶⁵ si bien siempre bajo una coartada interpretativa nacionalista.

La incidencia de estos discursos en la cultura marítima de las élites dirigentes españolas, así como en la posterior reorganización de la Real Armada, queda aún más en evidencia si consideramos la producción intelectual de algunos hombres de Estado que tendrían un peso sustancial en el diseño de la política exterior de las décadas venideras. Fue el caso de Alejandro Llorente, que en 1864 ejercería como ministro de Estado, en el momento en el que la Escuadra del Pacífico se apropiase de las islas guaneras de Perú. Veinte años antes de orquestar este episodio de diplomacia de cañoneras, Llorente publicó varios artículos monográficos en *El Heraldo*, en los cuales se sumaba a la moda de las ucronías iberistas para apuntalar el paradigma navalista:

Los reyes de la casa de Austria trajeron la corte á Madrid, al centro del reino, á una ciudad distante del mar, y extraña de todo punto á los intereses mercantiles y marítimos. Tal es acaso, hoy día, la razón principal de la inferioridad vergonzosa de nuestra marina y de nuestro comercio, si se pone en paralelo con la marina y el tráfico mercantil de otros estados y aun sin salir del nuestro, si se comparan con otros ramos de la industria privada o de la administración pública; y aun acaso no nos engañáramos si atribuyésemos en general al mismo origen la decadencia de una nación destinada por la Providencia á ocupar un elevado puesto entre los países más civilizados y poderosos. Si bañaran las olas del mar las plantas del Palacio de Oriente, si los navíos y las escuadras cruzasen por delante de nuestros ministerios, como lo hubieran hecho en Lisboa, acaso no se encontrara hoy día nuestra marina en situación tan lastimosa, ni hubiéramos dado tan mala cuenta de nuestros dominios ultramarinos.⁶⁶

No cabe duda de que los horizontes de regeneración naval, de reunificación ibérica y de preservación del estatus imperial se hallaban imbricados en estas retóricas. Tampoco hay duda de que este puzle ideológico que estamos en proceso de reconstruir no perdió de vista a las repúblicas

⁶⁴ Ibáñez Fernández y Fernández Martínez, 2018.

⁶⁵ De hecho, el corpus doctrinal del imperialismo liberal tomó muchos argumentos de la tradición harringtoniana: Pocock, 2003, 612-624.

⁶⁶ Llorente, Alejandro, «Intereses Económicos y Comerciales», *El Heraldo*, 10 de febrero de 1844, 2-3.

hispanoamericanas. El triunfo del constitucionalismo liberal acabó con los proyectos de reconquista que habían primado durante el reinado de Fernando VII y abrió, como se ha mencionado con anterioridad, el camino del reconocimiento diplomático. No obstante, la renuncia a la soberanía fue acompañada casi simultáneamente por planes para establecer una comunidad panhispánica favorable a los intereses geoestratégicos de la Monarquía. A tal efecto, los liberales españoles asumieron que el renacimiento de la Real Armada y de la marina mercante eran los elementos más importantes para garantizar una relación postimperial provechosa. Así lo atestigua un ensayo sobre las independencias publicado en 1836 por José Manuel Vadillo,⁶⁷ líder exaltado que había ejercido como secretario de Ultramar durante el Trienio Constitucional y que se consagraría como uno de los dirigentes del Partido Progresista español. El diputado propuso que al reconocimiento diplomático de las independencias debían seguir tratados que facilitasen ventajas comerciales para España, la cual se aprovecharía de sus posesiones insulares en el Caribe y Filipinas de cara a recuperar protagonismo en el concierto del comercio interhemisférico. Para que este plan se llevase a efecto, era necesario que la Monarquía se metamorfosease en un imperio de carácter marítimo, que se asegurase privilegios comerciales con las repúblicas hispanoamericanas recurriendo a su flota de guerra.⁶⁸

Las propuestas de Vadillo distaban mucho de ser heterodoxas. Respondían a un reclamo muy popular entre las élites mercantiles del reino. Entre 1834 y 1836 periódicos como *La Revista Española* y *El Eco del Comercio* comenzaron a divulgar las peticiones en clave navalista y panhispánista que las Juntas de Comercio de varios puertos de la Península les dirigieron al gobierno y al estamento de procuradores.⁶⁹ Los voceros de estas sostenían que un reconocimiento formal de las independencias por parte de España debía ir seguido de la firma de tratados bilaterales de comercio y de la creación de una marina de guerra que hiciese de convoy a los mercaderes peninsulares. Todas estas medidas se postulaban como necesarias para que los productos españoles volviesen a penetrar en los mercados del viejo imperio. El mismo lenguaje figuró en los documentos emitidos por la Sección de Indias del Consejo Real y la Secretaría de Estado en el contexto

67 Había publicado una versión anterior, aunque muy reducida, de la misma obra en 1830.

68 Vadillo, 1836, 201-220.

69 «Junta de Comercio. Cádiz», *El Eco del Comercio*, 31 de diciembre de 1836, 1; «Petición a S.M. por los Sres. Procuradores del Reino sobre el reconocimiento de las Américas», *La Revista Española*, 11 de diciembre de 1834, 2.

de las primeras negociaciones diplomáticas con los gobiernos de México y Nueva Granada.⁷⁰

Otros comentaristas le dieron si cabe más precisión al aparato doctrinal del navalismo español. Fue el caso del publicista irlandés George Dawson Flinter, que se había fidelizado con la causa de la unidad imperial hispánica durante las guerras de independencia.⁷¹ Flinter propuso que la sanción legal de las emancipaciones sirviese como el hito inaugural de un segundo imperio español de carácter eminentemente marítimo. Según el panfleto que publicó en 1834, España debía exigir que, como compensación al reconocimiento, los nuevos Estados le concediesen el usufructo soberano de una pequeña franja territorial en el istmo de Panamá.⁷² Allí debía construir un «camino de hierro» a través del cual las locomotoras podrían transportar todo tipo de mercancías desde Cuba hacia los mercados asiáticos, pasando obligadamente por Filipinas. El irlandés infería que este plan enriquecería exponencialmente a todos los nodos del sistema económico del imperio español, y lo convertiría en el polo más dinámico del comercio mundial.⁷³ A tal efecto, la Monarquía precisaba de mantener dos flotas de vapor en el Atlántico y el Pacífico. Sobre esta base, solo necesitaría de sus colonias insulares y de los recursos humanos y económicos que ofrecía la Península para fundar las bases de un poder imperial infinitamente más sólido y provechoso que el del Antiguo Régimen. Flinter, que abrevaba en las fuentes del imaginario Tory,⁷⁴ insistía en que este proyecto regenerador permitiría a los españoles disfrutar de los beneficios comerciales y morales que había reportado históricamente su expansión ultramarina sin incurrir en los costes que habían supuesto el gobierno y la defensa de los vastísimos territorios virreinales.

La expectativa salvífica de un segundo imperio español radicado en la potencia de su flota fue sedimentándose en los discursos de la clase política isabelina. Sirva de ejemplo la alocución parlamentaria pronunciada por el conde de Ofalia en calidad de senador por el Partido Moderado en 1840. El exministro de Estado defendió que España podía recuperar la prosperidad que le habían brindado sus posesiones en el continente americano aprovechando la globalización de los intercambios mercantiles y la

70 «Comisión informadora, que presidió el Marqués de la Reunión de Nueva España», AHN, Fondo Archivo Histórico del Ministerio de Asuntos Exteriores, México, H2542.

71 Flinter, 1819.

72 Flinter, 1834, 42; 49-50.

73 *Ibidem*, 51-52.

74 Lambert, 2016.

posición nodular de sus territorios metropolitanos y coloniales, que estaban providencialmente situados en los cruces entre Europa, África, América y Asia.⁷⁵ En ocasiones, la confianza en los resultados que traerían la regeneración naval y la mutación talasocrática de la Monarquía adquirieron tonos de inusitado optimismo. Prueba de ello es un artículo publicado en *La Gaceta de Madrid* en 1839 por Alejandro Oliván, uno de los dirigentes político-intelectuales del liberalismo moderado y, además, futuro ministro de Marina. Oliván pronosticaba que la era de las flotas de vapor favorecería a España frente al resto de naciones imperiales. Reino Unido, decía, se había valido en siglos pasados de su hegemonía marítima y de la versatilidad y baratura de su imperio colonial. Pero las tornas podían cambiar: la Monarquía británica se había convertido en un gran imperio territorial y militar como consecuencia de su expansión en la India, Canadá y Australasia. Este agrandamiento comportaría oprobiosos gravámenes fiscales y una pérdida de competitividad en el medio plazo:

Un vasto imperio en la India, otro imperio principiado en la Oceanía, tantas islas, tantos establecimientos en tierra firme, tantas fortalezas en todo el ámbito del globo, ¿qué son para la Gran Bretaña? Testimonios de su poder, precauciones contra sus enemigos, red inmensa para asegurarse el dominio de los mares. Pero motivos también de perpetuo sobresalto, de gastos exorbitantes, gérmenes fecundos de guerras terribles que estallarán en un mismo día, conmoviendo en cien puntos distantes al coloso con intento de postrarlo y destruirlo.⁷⁶

Por el contrario, Oliván aseveraba que el imperio español se había liberado de la opresiva carga de defender el continente sudamericano y que ahora se podría centrar en que sus islas lo convirtiesen en un sistema interoceánico, pacífico y dedicado exclusivamente a favorecer la expansión del comercio peninsular. En la misma línea, el periódico «puritano»⁷⁷ *El Tiempo*, editado por el ya mencionado Alejandro Llorente, comenzó a publicar en 1846 una serie de artículos titulada «Estudios Coloniales». Su objetivo era recomendarles a los gobiernos del momento un plan para definir la política exterior e imperial del Estado español. Según sus redactores, esta

75 «Cortes. Senado. Presidencia del Señor Conde de Fontao. Sesión del día 15 de junio», *La Gaceta de Madrid*, 16 de junio de 1840, 2.

76 Alejandro Oliván, «Ultramar. Nada tiene la España que enviar a otras naciones respecto a posesiones ultramarinas», *La Gaceta de Madrid*, 21 de mayo de 1839, 4.

77 Se trató de una corriente institucionalista que surgió en los años cuarenta dentro del moderantismo y cuyos integrantes, como veremos, tuvieron una enorme importancia en el cultivo del historicismo imperial español.

debía orbitar sobre la creación de una flota de vapor que, acompañándose de una modernización de los sistemas de reclutamiento y formación de la marinería, pusiese en valor los insuperables elementos de poder naval con los que contaba la Monarquía: una costa extensa, una situación geográfica nodal, una importante tradición marinera en sus regiones litorales, colonias prósperas en el Atlántico y el Pacífico, y puertos distribuidos por todo el mundo. Una Real Armada modernizada podría dedicarse en adelante a la promoción de los lazos con las repúblicas hispanoamericanas, al envío de una expedición diplomático-mercantil a China, y a la continuación de la expansión iniciada en Fernando Poo y Annobón.⁷⁸

Hacia la Escuadra del Pacífico: renacimiento y sistematización (1848-1862)

De modo que el lapso que fue de 1824 a 1848, si bien se caracterizó por el continuado estancamiento de la Real Armada, asistió a la elaboración ideológica de un ideario navalista, influyendo sustantivamente en las políticas de recuperación naval emprendidas en la etapa posterior. La historiografía marítima española coincide en señalar el año 1848 como un punto de inflexión. En esta fecha, Mariano Roca de Togores, marqués de Molins, fue designado como ministro de Marina. En dos etapas entre 1848 y 1855, formuló un proyecto para movilizar la conciencia nacional en sentido marítimo y revitalizar los arsenales y flota española.⁷⁹

El marqués logró apuntalar las bases presupuestarias y administrativas para cumplir, al menos parcialmente, con los sueños de regeneración oceánica que se habían urdido durante los 15 años previos. Roca de Togores consiguió que el gobierno liberal-conservador del General Narváez le asignase una cuantiosa cantidad de recursos a la Real Armada, potenciando además la autonomía decisoria del Almirantazgo. Dichas reformas hicieron posible que, entre este año y 1862, se fletase progresivamente una flota de vapor de importancia.⁸⁰ Ello explica que, como muestra el artículo de *La América* analizado en la introducción, se extendiese en la opinión pública un optimismo generalizado respecto del «renacimiento» marítimo de la nación. Cabe mencionar que este fue consustancial al aumento explosivo del

78 «Estudios Coloniales (1)», *El Tiempo*, 16 de septiembre de 1846, 2.

79 Alfaro Safortesa, 2007.

80 Gutiérrez de la Cámara Seán, 2009, 303-306.

comercio español con sus antiguas colonias y al crecimiento igualmente dramático de la marina mercante española, que pasó de tener 2.740 buques en 1845 a 4.800 en 1860.⁸¹

En lo referente al pensamiento naval, desde 1848 es apreciable una sistematización de los objetivos asociados a la regeneración marítima del Estado. Es significativo que en esta coyuntura el marino y periodista José Ferrer de Couto publicase una extensa historia de la Real Armada, la cual apuntalaba la mitología naval del romanticismo, cultivando la imagen arquetípica del marino español como un sujeto heroico que estaba destinado a recrear las glorias de sus antepasados nacionales. Ferrer de Couto asociaba el cultivo del patriotismo naval con la recuperación de la vocación oceánica del pueblo español y con la consiguiente restauración del estatus de potencia de la Monarquía.⁸²

En línea con sus enunciados, el Estado español de la época se esforzó por incluir el culto a la marina de guerra entre sus políticas de nacionalización. En 1843 ya se había creado el Museo Naval de Madrid, cuyas exposiciones y fondos fueron recurrentemente anunciados por la prensa.⁸³ Los *Estados generales de la Armada* y los periódicos y revistas de tema marítimo, como la *Crónica Naval de España*, procuraron mantener informado al público lector de los desarrollos institucionales, tecnológicos y armamentísticos de la marina de guerra.⁸⁴ Dramaturgos, poetas y pintores de la talla de Pablo de Avevilla, Ramón de Campoamor y Eduardo Rosales se afanaron en la socialización de relatos heroicos de los descubrimientos ibéricos haciendo especial hincapié en la etopeya marinera de Cristóbal Colón.⁸⁵ Con ello invitaban a las audiencias decimonónicas a emular su pretendido sentido de amor por la patria, por la ciencia y por la expansión civilizatoria.

Siguiendo la estela de estos discursos nacionalizadores, Molins promovió la creación del Panteón de Marinos Ilustres en la ciudad costera de San Fernando, donde se aprovecharon las instalaciones del fallido Colegio

81 Valdaliso, 2005.

82 Ferrer de Couto, 1854, 11-18.

83 Por ejemplo: «Gacetilla de la Capital», *El Heraldo*, 10 de febrero de 1844, 2-3; «Museo Naval de Madrid», *El Mundo Pintoresco*, 31 de octubre de 1858, 2.

84 Por ejemplo: La Reina y Ministerio de Marina, 1861, 120-121; Mallegamba, Bernardo, «Marina activa-Nuestras fuerzas navales en las Antillas y costas de Méjico», *Crónica Naval de España*, Tomo VIII, (1859): 524-530.

85 Campoamor, 1853. Avevilla, 1856. Rosales, Eduardo, *Colón ante los Reyes Católicos*, 1861, Pluma, Tinta parda sobre papel amarillento, 266 × 193 mm. Disponible en: <https://www.museodelprado.es/coleccion/obra-de-arte/colon-ante-los-reyes-catolicos-colon-ante-los/5e2e6a91-c1b3-4994-8cd3-83cf7ad8e380> [Consultado: 01/02/2022].

Naval que se había creado en esta población. La iniciativa, que imitaba a instituciones análogas en Reino Unido, Francia y Portugal, esperaba configurar un espacio o «templo» donde desarrollar los rituales extáticos del patriotismo naval. Dicha liturgia en torno a los antepasados marineros y exploradores de la nación debía asegurar que la opinión pública asociase la profesión del españolismo al anhelo de dominio oceánico que cultivaban los artífices intelectuales del imperialismo liberal.⁸⁶

Más allá de su presencia en las políticas de nacionalización, el ideal navalista experimentó, como se ha indicado, un proceso de sistematización en lo referente a la definición de sus objetivos estratégicos. Posiblemente el texto más relevante en este campo fue *El Tratado de las Relaciones Internacionales de España*. Publicado en 1848, el texto ofrecía las lecciones impartidas en el Ateneo de Madrid por el catedrático Facundo Goñi, futuro enviado diplomático de España en Chile, Nicaragua, Costa Rica y Estados Unidos. Goñi difundió una recopilación sintética y coherente de las doctrinas navalistas que se habían enunciado hasta el momento. Según el catedrático, cuyas lecciones gozaron de una calurosa acogida en los círculos periodísticos de Madrid,⁸⁷ España, espoleada por la modernización de la Real Armada, se elevaría en la forma de un segundo imperio decimonónico, mucho menor que el primero, pero con sus energías reconcentradas y dedicadas a expandir los mercados y la influencia de la metrópoli por el Mediterráneo, el Atlántico y el Pacífico.⁸⁸ La argumentación de Goñi no dejaba lugar a dudas: las posibilidades de la Monarquía de volver a convertirse en un actor internacional de primer orden —autónomo de los posicionamientos de Reino Unido y Francia, y seguro ante las potenciales acometidas de los Estados Unidos— pasaban por su renacimiento como «nación marítima»: «De donde resulta que la España no puede ser nacion influyente, no puede defender sus puertos, poner á cubierto sus colonias, ni fomentar su comercio, sin que sea una nacion fuerte en marina».⁸⁹ La sentencia de Goñi no solo retomaba la idealización romántica del espíritu marinero que le era consustancial a los pueblos de la Península, sino que se basaba en un diagnóstico realista sobre las claves del dominio mundial que primaban en la era victoriana:

86 Cervera Pery, 2007.

87 «Bibliografía. Tratado de las relaciones internacionales de España del Sr. Goñi», *La España*, 8 de septiembre de 1848, 4; «Obras de Testa», *La Nación*, 4 de octubre de 1855, 3.

88 Goñi, 1848, 215-252.

89 *Ibidem*, 223.

Hoy las contiendas internacionales tienen al mar por campo de batalla y se resuelven por medio de escuadras. Cualquiera diría que en medio de la fiebre industrial que agita á los pueblos modernos, se quiere economizar la tierra para las producciones y para caminos de hierro, lanzando fuera de ella á los ejércitos y destinándoles el mar para teatro de los combates. La verdad es que todas las naciones tienden sin descanso á multiplicar sus fuerzas navales. [...] la restauracion de nuestro poder naval es la condicion indispensable de nuestro porvenir político y material, este asunto debe ocupar desde luego la atencion del gobierno español.⁹⁰

El tratado de Goñi se mostraba optimista con el papel que le tocaría desempeñar a España bajo estas nuevas reglas de la contienda internacional. A lo largo de sus sesiones había insistido, siguiendo a Flinter, Oliván y Llorente, en el hecho de que las condiciones geográficas y estratégicas de los territorios que le restaban a la Monarquía la hacían más proclive a prosperar en un mundo dominado por los imperios marítimos que en un escenario de disputas terrestres y grandes Estados continentales. Lo único que se requería, rezaba, eran un plan claro y voluntad política:

La España encierra en sí misma medios para elevarse fácilmente á su antiguo rango de nacion marítima. Sus posesiones coloniales, sus puertos en la costa africana, las islas Baleares tan ventajosamente situadas, son otras tantas circunstancias favorables que le ayudarán en esta empresa. Ni carecen los españoles de genio y aptitud para los ejercicios navales, como lo prueban, entre otras, las provincias de Cataluña, de Galicia y de Vizcaya. Solo falta, pues, que la España se decida con empeño y voluntad firme á salir de su actual abatimiento, consagrando á este objeto preferentemente sus recursos. El fomento de nuestro poder naval es una necesidad urgente, y no debe tardarse un momento en emprender esta obra como medio indispensable para realizar en su día los otros grandes fines de nuestra política exterior.⁹¹

Goñi no se limitaba a proponer el fletado de una flota de vapor respetable. La fuerza bruta y la movilidad de las embarcaciones debían complementarse con una batería de medidas que se ajustaban a los cánones navales de la coyuntura: la profesionalización de los cuerpos de Marina; la creación de un sistema de astilleros, fábricas y puertos que garantizase la constante actualización tecnológica de la flota; el mantenimiento y la ocupación de enclaves costeros que permitiesen el abastecimiento carbonífero y la penetración mercantil en las masas continentales de América, Asia y África; y, por último, la cooperación entre la Real Armada, la diplomacia y la marina mercante como requisito para garantizar la libre circulación de los capitales

90 *Idem.*

91 Goñi, 1848, 225-226.

y productos españoles, así como la influencia de la Monarquía.⁹² Por supuesto, Goñi situaba a las repúblicas hispanoamericanas en el epicentro de este plan de regeneración marítima. Reproduciendo el andamiaje discursivo del panhispanismo liberal, el catedrático afirmaba que los lazos identitarios, históricos y lingüísticos que conservaban los países hispanohablantes con la exmetrópoli suponían una ventaja estratégica incuestionable para la marina mercante española, que podía recuperar su condición de intermediaria entre los mercados de Europa y América:

Ninguna otra nacion reúne las circunstancias que favorecen á España para transportar los ricos productos americanos, y ser la proveedora de ellos en los puertos de Europa. La identidad de idioma, de religion, de costumbres y hasta de gustos y usos domésticos, son otros tantos vínculos poderosos que no pueden menos de unir moralmente y por largo tiempo á la España con aquellos habitantes. Ningún pabellon de Europa tiene mayores motivos que el español para merecer distincion y preferencia en aquellos puertos. Y luego, allá convidan al trasporte los bálsamos y gomas del Perú, las quininas de Quito y Nueva Granada, las pieles de las cordilleras de los Andes, los preciosos y abundantes cueros de Chile y del Paraguay, los cacaos de Venezuela, y mil y mil plantas medicinales y productos peculiares al continente del Sur.⁹³

No obstante, Goñi asumía que este mercado panhispanico solo podía materializarse debidamente si España contaba con la Real Armada como elemento de presión diplomática y coerción. Como habían demostrado los franceses y los británicos con los bloqueos costeros perpetrados en México, Montevideo y el Río de la Plata, la marina de guerra podía granjear los beneficios de un imperio formal sin recurrir a los onerosos costes que suponían las administraciones virreinales.⁹⁴ De modo que el texto de Goñi maridaba el panhispanismo y el imperialismo informal, imaginando que España podía hacer valer su tutela moral y mercantil sobre sus antiguos dominios con base en el poder blando de los lazos postimperiales y al poder duro de las cañoneras. El catedrático completaba su plan americanista con un proyecto de expansión africanista. Su *Tratado* afirmaba que la ocupación de Marruecos y de ciertos puertos estratégicos de la costa occidental de África podía contribuir a ganar compradores para la incipiente industria española. Además, la sumisión de los marroquíes permitiría la transferencia de mano de obra barata de los dominios africanos a Cuba y Filipinas, proveyendo así de una alternativa gradual a la esclavitud. De esta forma, las reflexiones

92 *Ibidem*, 226-228.

93 *Ibidem*, 211.

94 *Ibidem*, 208-210.

del futuro embajador trataron de componer un horizonte de recuperación imperial basado en las potencialidades que ofrecería la modernización de la Real Armada.⁹⁵ La obra de Goñi alcanzaba a proponer una síntesis de su plan de renacimiento geoestratégico de la Monarquía. Regeneracionismo naval, panhispanismo, africanismo e iberismo se combinaban como doctrinas axiales para que los gabinetes liberales le devolviesen su papel a España en la arena internacional:

Hé aquí, pues, que del estudio mismo de nuestra situación se desprende naturalmente el sistema de política exterior que deben seguir sin tregua ni descanso los gobiernos españoles, para que logremos levantarnos de la postración en que nos hallamos. Es necesario: 1.º tomar una posición internacional en Europa, procurando reintegrarnos en la comunión de todas las potencias; 2.º estrechar nuestras relaciones comerciales con las repúblicas de América, único medio de fomentar nuestra producción y riqueza; 3.º crear una marina nacional y mercante; 4.º recuperar las proporciones naturales de nuestro territorio por la unión con Portugal, y 5.º prepararnos para las eventualidades del porvenir, adelantándonos a tomar posiciones en la costa de África.⁹⁶

El pensamiento de Goñi quedó plasmado, como se ha explicado, en las políticas desarrolladas por los Ministerios de Estado y Marina durante la década de los 50. La tratadística sobre política exterior que hizo aparición durante el «gobierno largo» de la Unión Liberal reprodujo en lo sustancial las propuestas del catedrático ateneísta, como lo prueban las obras posteriores del mencionado José Ferrer de Couto o de Eustaquio Toledano, profesor de jurisprudencia en la Universidad Central de Madrid.⁹⁷

Conclusión

En vista de lo expuesto en las secciones anteriores, no es posible creer que las instrucciones que los Ministerios de Marina y Estado le entregaron a la Escuadra del Pacífico en 1862 fueran el fruto de una improvisación patrioterica o de una equivocación estratégica puntual. La idea de que la creación de una esfera de influencia panhispánica requeriría de la regeneración del poder naval de la Monarquía —y de su utilización según los patrones del imperialismo informal decimonónico— se había ido fraguando a largo de tres décadas en el seno de la cultura política del liberalismo español.

95 *Ibidem*, 229-232.

96 *Ibidem*, 219.

97 Toledano, 1858, 218-227. Ferrer de Couto, 1859, 151-155.

Con el fin de reflejar dicho proceso, primero hemos dado cuenta de la importancia que los pensadores navales del reinado de Fernando VII le atribuyeron a la decadencia de la Marina real, identificando esta como una de las causas centrales de la pérdida de los virreinos americanos. No obstante, los intelectuales orgánicos del absolutismo no propusieron una metamorfosis navalista de la estrategia imperial española, sino que se contentaron con proponer reformas para que la Real Armada recuperase su rol dieciochesco y sirviese a la reconquista de los dominios continentales perdidos. A continuación, hemos explicado cómo en el período que medió entre 1834 y 1848 los líderes político-intelectuales del liberalismo teorizaron en sus escritos que la modernización de la Real Armada era la condición imprescindible para la creación de un nuevo imperio español basado en el dominio de los mares, es decir, en el modelo navalista que aplicaba con tanto éxito el Reino Unido. A tal efecto, hilvanaron una serie de relatos que lograron socializar una memoria reivindicativa del pasado naval de la nación. Más importante aún: asociaron la creación de una marina de guerra poderosa con la configuración de una esfera de influencia que le procurase a la Monarquía española el dominio informal de las repúblicas hispanoamericanas.

Por último, hemos demostrado que entre el año 1848 y el envío de la Escuadra del Pacífico en 1862, se produjo un proceso de sistematización y aplicación institucional del esquema de pensamiento descrito. Autores como Facundo Goñi, amparados por unas políticas estatales que potenciaron el culto patriótico a las fuerzas navales y a la marinería, definieron un horizonte de regeneración imperial muy preciso, en el cual la Real Armada se figuraba como el instrumento más importante del poder español. Su capacidad para defender las posesiones insulares que le restaban a la Monarquía, para proteger a la marina mercante y para poner en marcha la diplomacia de las cañoneras se conceptuó como esencial para la obtención de la hegemonía diplomática y comercial en las repúblicas hispanoamericanas y para la recuperación de España como una potencia de importancia global.

El artículo que aquí se cierra se ha limitado a reflejar, modestamente, cómo la forja de una mitología marítima en clave españolista, panhispanista e iberista configuró los horizontes de expectativa del imperialismo liberal, teniendo efectos performativos nada desdeñables en la política exterior de la era isabelina. Se trata, a nuestro juicio, de una contribución que es susceptible de enriquecer nuestro conocimiento incipiente de las mentalidades y prácticas culturales que enmarcaron la política naval de la España decimonónica.

Referencias bibliográficas

- Alcalá Galiano, Antonio, *Historia de España desde los tiempos primitivos hasta la mayoría de la reina doña Isabel II*, Madrid, Imprenta de la sociedad literaria y tipográfica, 1845, vol. V (VII).
- Alfaro Zaforteza Carlos, «The Moderado Party and the Introduction of Steam Power in the Spanish Navy, 1844-1854», *War in History*, 13:4, Essex, 2006, 451-467. <https://doi.org/10.1177/0968344506069959>.
- Alfaro Zaforteza Carlos, «Trafalgar, el Marqués de Molins y el renacimiento de la Armada en 1850», *Revista de Historia Naval*, 25:97, Madrid, 2007, 43-56.
- Alfonso Mola, Marina, «El Anuario de Estudios Americanos y el despertar de la Historia Marítima en España», *Anuario de Estudios Americanos*, 75:2, Sevilla, 2018, 543-576. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2018.2.06>.
- Aljovín de Losada, Cristóbal y Chávez Aco Francis, Natalié, «Perú», en Aljovín de Losada, Cristóbal y Malamud, Carlos (coords.), *Ruptura y reconciliación: España y el reconocimiento de las independencias latinoamericanas*, Madrid, Santillana, 2012, 287-296.
- Arenal, Celestino del, *Política exterior de España y relaciones con América Latina: iberoamericanidad, europeización y atlantismo en la política exterior española*, Madrid, Fundación Carolina/Siglo XXI, 2011.
- Avecilla, Pablo Alonso, *Cristobal Colon [sic], drama histórico en cuatro actos y en verso*, Madrid, Círculo Literario Comercial, 1856.
- Bayly, Christopher A., *Imperial meridian: the British empire and the world, 1780-1830*, Londres/Nueva York, Longman, 1989.
- Black, Jeremy, *Naval Warfare: A Global History since 1860*, Lanham, Rowman & Littlefield, 2017.
- Blanco, Alda, *Cultura y conciencia imperial en la España del siglo XIX*, Valencia, Universitat, 2012.
- Blaufarb, Rafe, «The Western Question: The Geopolitics of Latin American Independence», *The American Historical Review*, 112 (3), Nueva York, 2007, 742-763. <https://doi.org/10.1086/ahr.112.3.742>.
- Bock, Carl H., *Prelude to Tragedy: The Negotiation and Breakdown of the Tripartite Convention of London of 31 October 1861*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1966.
- Bordejé y Morencos, Fernando de, *Crónica de la marina española en el siglo XIX: 1800-1868*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1999.
- Cable, James, *Gunboat Diplomacy 1919-1979: Political Applications of Limited Naval Force*, Basingstoke, Macmillan, 1986.
- Campoamor, Ramón de, *Colón: poema*, Valencia, Impr. de J. Ferrer de Orga, 1853.
- Cervera Pery, José Ramón, *Marina y política en la España del siglo XIX*, Madrid, San Martín, 1979.

- Cervera Pery, José Ramón, «El Panteón de marinos ilustres (templo para la devoción y el recuerdo)», *Revista General de Marina*, 253:8-9, Madrid, 2007, 329-340.
- Chocano Higuera, Guadalupe, «La Armada, política exterior y prensa en el XIX», *Cuadernos de Pensamiento Naval*, 25, Madrid, 81-94.
- Costeloe, Michael P., *La respuesta a la independencia: la España imperial y las revoluciones hispanoamericanas, 1810-1840*, México D. F., Fondo de Cultura Económica, 2011.
- Escribano Roca, Rodrigo, *Memorias del viejo imperio. Hispanoamérica en las culturas políticas de España y Reino Unido (1824-1850)*, Madrid, Marcial Pons, 2022.
- Espino Jiménez, Francisco Miguel, «Jorge Pérez Lasso de la Vega y Orcajada» en Real Academia de la Historia, *Diccionario Biográfico Electrónico*, 2018. Disponible en: <http://dbe.rah.es/> [Consultado: 01/02/2022].
- Eujanian, Alejandro, «Nacionalización del pasado y usos del americanismo a mediados del siglo XIX», *Journal of Iberian and Latin American Research*, 25:1, Sídney, 2019, 72-86. <https://doi.org/10.1080/13260219.2019.1671025>.
- Fernández Almagro, Melchor, *Política naval de la España moderna y contemporánea*, Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1946.
- Fernández de Navarrete, Martín, *Colección de los viages [sic] y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias*, Madrid, Imp. Real, 1825.
- Fernández Duro, Cesáreo, *Armada Española. Desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1903, vol. IX (IX).
- Ferrer de Couto, José, *Historia de la Marina Real Española*, Madrid, Imp. José María Duzalcal, 1854.
- Ferrer de Couto, José, *América y España consideradas en sus intereses de raza, ante la república de los Estados Unidos del norte: obra destinada a corregir grandes errores y a desvanecer ilusorios atentados*, Cádiz, Imp. de la Revista médica, 1859.
- Ferret, Ceferino, *Exposición histórica de las causas que más han influido en la decadencia de la marina española e indicación de algunos medios para restaurarla*, Barcelona, Roca y Gaspar, 1819.
- Flinter, George Dawson, *A history of the revolution of Caracas: comprising an impartial narrative of the atrocities committed by the contending parties*, Edimburgo [Dublín], sold by Bell & Bradfute/W. Gribben, 1819.
- Flinter, George Dawson, *Consideraciones sobre la España y sus colonias, y ventajas que resultarían de su mutua reconciliación*, Madrid, Imprenta que fue de Bueno, 1834. Disponible en: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000104113&page=1> [Consultado: 02/02/2022].

- García Martínez, José, «España en el Pacífico a mediados del siglo XIX», *Revista de Marina, Publicación de la Armada de Chile*, 108:801, Viña del Mar, 1991, 170-176. <https://revistamarina.cl/revistas/1991/2/jgarciam.pdf>.
- Gonzalo Morón, Fermín, «Examen de la Alianza conveniente a España. Maquiavelismo y errores de la política inglesa con respecto a la misma. Artículo 2.º», *Revista de España y del Estrangero*, I:I, Madrid, 1842, 283-289.
- Goñi, Facundo, *Tratado de las relaciones internacionales de España: lecciones pronunciadas en el Ateneo de Madrid*, Madrid, R. Rodríguez de Rivera, 1848.
- Graham-Yooll, Andrew, *Imperial Skirmishes: War and Gunboat Diplomacy in Latin America*, Oxford, Signal Books, 2002.
- Grosby, Steven, «Myth and Symbol: The Persistence of Ethnicity and Religion», *Nations and Nationalism*, 21:1, Londres, 2015, 182-186. <https://doi.org/10.1111/nana.12107>.
- Gutiérrez de la Cámara Señán, José M., *Una visión sobre la historia marítima española*, Madrid, Navantia, 2009.
- Hamilton, Mark W., «The “New Navalism” and the British Navy League, 1895-1914», *The Mariner’s Mirror*, 64:1, Londres, 1978, 37-44. <https://doi.org/10.1080/00253359.1978.10659063>.
- Ibáñez Fernández, Itsaso, y Fernández Martínez, Luis María, «“La España Marítima” (1838-1841). Noticia sobre la primera revista española de Marina», *Revista General de Información y Documentación*, 28:2, Madrid, 2018, 555-578. <https://doi.org/10.5209/RGID.62839>.
- Inarejos Muñoz, Juan Antonio, *Intervenciones coloniales y nacionalismo español: la política exterior de la Unión Liberal y sus vínculos con la Francia de Napoleón III (1856-1868)*, Madrid, Sílex, 2010.
- Jenks, Timothy, *Naval Engagements: Patriotism, Cultural Politics, and the Royal Navy, 1793-1815*, Oxford, Oxford University Press, 2006.
- La Reina y Ministerio de Marina, *Estado general de la Armada para el año 1862*, Madrid, Imprenta Nacional, 1861.
- Lambert, Andrew, «The Construction of Naval History 1815-1914», *The Mariner’s Mirror*, 97:1, Londres, 2011, 207-224.
- Lambert, Andrew, «“Now Is Come a Darker Day”: Britain, Venice and the Meaning of Sea Power», en Taylor, Miles (ed.), *The Victorian empire and Britain’s maritime world, 1837-1901: the sea and global history*, Houndmills/ Nueva York, Palgrave Macmillan, 2013, 19-33.
- Lambert, Andrew, «The Tory World View: Sea power, strategy and party politics, 1815-1914», en Black, Jeremy (ed.), *The Tory World: Deep History and the Tory Theme in British Foreign Policy, 1679-2014*, Londres, Routledge, 2016, 121-148.
- Lambert, Andrew, *Seapower States: Maritime Culture, Continental Empires and the Conflict That Made the Modern World*, New Haven, Yale University Press, 2020.

- Land, Isaac, *War, Nationalism, and the British Sailor, 1750-1850*, Nueva York, Palgrave Macmillan, 2009.
- Lasso de la Vega, Jorge, *Desahogo crítico sobre cosas que atañen a la marina de España, su estado decadente y medios intentados o propuestos para su restauración. N.º 2, Visiones del autor, los teóricos y los prácticos, rápida ojeada sobre lo que fue la marina de España y lo que es, puerto y arsenal de Cádiz, una de sus necesidades más urgentes*, Ciudad de San Fernando, Imprenta de Don Juan Franco, 1835.
- Lewis-Jones, Huw W.G., «“Displaying Nelson”: Navalism and “The Exhibition” of 1891», *International Journal of Maritime History*, 17:1, Nueva York, 2005, 29-68. <https://doi.org/10.1177/084387140501700104>.
- López-Ocón, Leoncio, *Biografía de la «América»: una crónica hispano-americana del liberalismo democrático español (1857-1886)*, Madrid, CSIC, 1987.
- Nemser, Daniel, «Eviction and the archive: materials for an archaeology of the Archivo General de Indias», *Journal of Spanish Cultural Studies*, 16:2, Londres, 2015, 123-141. <https://doi.org/10.1080/14636204.2015.1069075>.
- Novo y Colson, Pedro de, *Historia de la guerra de España en el Pacífico*, Madrid, Imprenta de Fortanet, 1882.
- Opatrný, Josef, «Cuba en el contexto internacional», en Naranjo Orovio, Consuelo (coord.) *Historia de Cuba*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas/Ediciones Doce Calles, 2009, 233-253.
- Ortega del Cerro, Pablo, «Retratos del héroe naval: representación de la oficialidad naval en la sociedad de la honradez», *Cuadernos de Ilustración y Romanticismo*, 26, Madrid, 2020, 225-250.
- Papadopoulou, Chryssanthi, *The Culture of Ships and Maritime Narratives*, Londres/Nueva York, Routledge/Taylor & Francis Group, 2020.
- Paquette, Gabriel, *The European Seaborne Empires*, New Haven, Yale University Press, 2019.
- Pérez Vejo, Tomás, «España en el mundo», en Canal, Jordi (ed.), *Historia contemporánea de España*, Madrid, Fundación Mapfre, 2017, 347-401.
- Pinto Cebrián, Fernando, *Ejército e historia. El pensamiento profesional militar español a través de la literatura castrense decimonónica*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2013.
- Pocock, John G. A., *Machiavellian moment, the: Florentine political thought and the Atlantic republican tradition*, Princeton, Princeton University Press, 2003.
- Pro Ruiz, Juan, *La construcción del Estado en España: una historia del siglo XIX*, Madrid, Alianza, 2019.
- Puig-Samper, Miguel Ángel, *Crónica de una expedición romántica al Nuevo Mundo: la Comisión Científica del Pacífico (1862-1866)*, Madrid, Polifemo, 2013.
- Roda Alcantud, Cristina, «La modernización del arsenal de Cartagena durante el gobierno de la unión liberal, 1856-1863», tesis doctoral dirigida por Juan Bautista Vilar Ramírez, Murcia, Universidad de Murcia, 1999.

- Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=160847> [Consultado: 19/02/2022].
- Rodríguez Tapia, Andrea, «España sin América. Política y diplomacia frente a la secesión de los territorios americanos, 1823-1833», tesis doctoral dirigida por Carlos Marichal Salinas, México, El Colegio de México, 2018. Disponible en: <https://repositorio.colmex.mx/concern/theses/00000052r?locale=es> [Consultado: 19/02/2022].
- Salas, Francisco Javier de, *Marina española: discurso histórico, reseña de la vida de mar y memoria en contestación a un proyecto sobre el ramo*, Madrid, Imprenta de T. Fortanet, 1865.
- Salazar, Luis María de, *Juicio crítico sobre la marina militar de España: dispuesto en forma de cartas de un amigo a otro*, Ferrol, Establecimiento Tipográfico de Ricardo Pita, 1814, vols. I-II (VI).
- Salgado Alba, Jesús, «La estrategia marítima española bajo Isabel II y Alfonso XII (1820-1885)», *La España marítima del siglo XIX (II). Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 5, Madrid, 1989, 7-22.
- Sánchez Andrés, Agustín, «La normalización de las relaciones entre España y Centroamérica durante la gestión de Julio de Arellano y Arróspide, 1889-1895», *Revista Complutense de Historia de América*, 42:1, Madrid, 2016, 243-266. <https://doi.org/10.5209/RCHA.53718>.
- Sánchez Andrés, Agustín, «Crisis colonial y acercamiento cultural: la tardía normalización de las relaciones entre España y Colombia, 1868-1898», *Anuario de Estudios Americanos* 76:2, Sevilla, 2019, 615-644. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2019.2.08>.
- Sánchez de Toca, Joaquín, *Del poder naval en España: y su política económica para la nacionalidad ibero-americana*, Madrid, Hijos de M. G. Hernández, 1898. <http://biblioteca.galiciana.gal/es/consulta/registro.do?id=508718>.
- Saralegui, Miguel, *Matar a la madre patria historia de una pasión latinoamericana*, Madrid, Tecnos, 2021.
- Shawcross, Edward, *France, Mexico and Informal Empire in Latin America, 1820-1867*, Bloomington, Palgrave Macmillan, 2018.
- Sondhaus, Lawrence, *Naval Warfare, 1815-1914*, Hoboken, Taylor and Francis, 2012.
- Tapia, Eugenio de, *Historia de la civilización española desde la invasión de los árabes hasta la época presente*, Madrid, Yenes, 1840, vol. III (IV).
- Taylor, Miles, *The Victorian Empire and Britain's Maritime World, 1837-1901: The Sea and Global History*, Houndmills [Nueva York], Palgrave Macmillan, 2013.
- Till, Geoffrey, «British Naval Thinking: A Contradiction in Terms?», en Till, Geoffrey (ed.), *The Development of British Naval Thinking: Essays in Memory of Bryan Ranft*, Florencia, Taylor & Francis, 2006, 1-18.

- Toledano, Eustaquio, *Historia de los tratados, convenios y declaraciones de comercio entre España y las demas potencias: seguida de un apendice con datos estadísticos*, Madrid, Tip. J. Casas y Diaz, 1858.
- Torrente, Mariano, *Historia de la Revolucion Hispano-Americana*, Madrid, Imprenta de D. Leon Amarita, 1829, vol. I. (III).
- Vadillo, José Manuel de, *Apuntes sobre los principales sucesos que han influido en el actual estado de la América del Sud*, Cádiz, Librería de Feros, 1836.
- Valdaliso, Jesús M., «Trade, Colonies and Navigation Laws: The Flag Differential Duty and the International Competitiveness of Spanish Shipping in the Nineteenth Century», *International Journal of Maritime History*, 17:2, Nueva York, 2005, 31-60. <https://doi.org/10.1177/08438714050170020>.
- Valdez-Bubnov, Ivan, «Spanish Naval Strategy and the United States, 1763-1819», *The Mariner's Mirror*, 101:1, Londres, 2015, 4-20. <https://doi.org/10.1080/00253359.2015.994872>.
- Valdez-Bubnov, Ivan, «La representación historiográfica de la guerra en el mar en el largo siglo XVIII: pensamiento táctico y estratégico, navalismo histórico y metodologías de vanguardia en el siglo XXI», *Cuadernos Dieciochistas*, 21, Madrid, 2020, 235-267.
- Van Aken, Mark J., *Pan-Hispanism: Its Origin and Development to 1866*, Berkeley, University of California Press, 1959.

Recibido, 12 de diciembre de 2021
Segunda versión, 3 de febrero de 2022
Aceptado, 4 de febrero de 2022