

---

## ARTÍCULOS

---

### EL MOVIMIENTO DE REARME NAVAL EN TIEMPOS DE LA UNIÓN LIBERAL. OPINIÓN PÚBLICA, CULTURA ESTRATÉGICA Y NAVALISMO (1858-1863)

#### *THE NAVAL REARMAMENT MOVEMENT IN TIMES OF THE LIBERAL UNION. PUBLIC OPINION, STRATEGIC CULTURE AND NAVALISM (1858-1863)*

**Rodrigo Escribano Roca** Universidad Adolfo Ibáñez (Chile)  
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-6405-7191>  
[rodrigo.escribano@uai.cl](mailto:rodrigo.escribano@uai.cl)

**Pablo A. Guerrero Oñate** Universidad Adolfo Ibáñez (Chile)  
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-0552-3436>  
[p.andresguerrero@live.cl](mailto:p.andresguerrero@live.cl)

**RESUMEN:** Entre 1858 y 1863, en España se desarrolló un movimiento de rearme naval que coordinó los esfuerzos de la burguesía comercial, las elites parlamentarias e intelectuales del liberalismo, un sector de la oficialidad de la Real Armada, los municipios, las comunidades de emigrantes españoles en América y la prensa. Previamente, entre 1833 y 1857, el navalismo ya se había instalado como un horizonte consensual de regeneración geopolítica en la opinión pública española. Este proceso llegó a su cénit entre 1858 y 1860, durante el primer Gobierno de la Unión Liberal. El artículo analizará cómo este breve lapso temporal supuso una movilización intensiva de los actores previamente mencionados para favorecer el crecimiento de la Real Armada y su utilización como instrumento del poder español en el escenario internacional. Por ello, ciertos intelectuales se dedicaron a sistematizar dichas demandas, definiendo grandes esquemas estratégicos que influyeron en las políticas adoptadas por los Ministerios de Marina entre 1861 y 1868.

**PALABRAS CLAVE:** España; navalismo; nacionalismo; cultura estratégica; opinión pública.

**ABSTRACT:** Between 1858 and 1863, a naval rearmament movement developed in Spain that coordinated the efforts of the commercial bourgeoisie, the parliamentary and intellectual elites of liberalism, a sector of the officers of the Royal Navy, the municipalities, the communities of Spanish emigrants in America and the press. Previously, between 1833 and 1857, navalism had already been installed as a consensual horizon of geopolitical regeneration in Spanish public opinion. This process reached its zenith between 1858 and 1860, during the first government of the Liberal Union. The article will analyze how this brief period involved an intensive mobilization of the previously mentioned actors to favor the growth of the Royal Navy and its use as an instrument of Spanish power on the international scene. For this reason, certain organic intellectuals devoted themselves to systematize these demands, defining major strategic schemes that influenced the policies adopted by the Ministries of the Navy between 1861 and 1868.

**KEYWORDS:** Spain; navalism; nationalism; strategic culture; public opinion.

Recibido: 1 de septiembre de 2022. Aceptado: 10 de junio de 2023. Publicado: 2 de octubre de 2024

**Cómo citar este artículo/ Citation:** Escribano Roca, Rodrigo y Pablo A. Guerrero Oñate. 2024. "El movimiento de rearme naval en tiempos de la Unión Liberal. Opinión Pública, cultura estratégica y navalismo (1858-1863)". *Hispania* 84 (276): e005. <https://doi.org/10.3989/hispania.2024.005>.

El desplome del Imperio español en el continente americano comportó la desaparición del poder marítimo de la Monarquía española. La Real Armada, antaño competidora de las grandes flotas europeas, quedó diezmada y, para cuando la muerte de Fernando VII dio paso al reinado de su hija Isabel en 1833, apenas contaba con las fuerzas para proteger el comercio español y las posesiones coloniales remanentes del Caribe y Filipinas. La historiografía naval española ha descrito el proceso mediante el cual los gabinetes liberales que rigieron a la Monarquía entre 1833 y 1868 lograron una regeneración parcial de la Marina de guerra. Los trabajos de Melchor Fernández Almagro, José Cervera Pery, Fernando de Bordejé y Carlos Alfaro Zaforteza han explicado cómo entre 1830 y 1857, pese a la inestabilidad política y la corta permanencia de los ministros de Marina en el cargo, se dieron pasos para incrementar el presupuesto de la Real Armada, aumentar el número de buques y restablecer las infraestructuras portuarias necesarias para el florecimiento de la cultura marítima española. Todos estos autores coinciden en que el advenimiento al Gobierno de la Unión Liberal —partido bisagra entre el liberalismo moderado y el progresismo— en 1858 supuso la culminación del proceso, permitiendo la organización de una flota que, si bien seguía rezagada respecto de sus homólogas británica y francesa, se situó como la cuarta de Europa<sup>1</sup>. Algunos trabajos, como los de Guadalupe Chocano Higuera, Pablo Ortega del Cerro y el propio Bordejé, han abordado temáticas que van más allá de la evolución política y militar de la Marina. Han explorado asuntos de tanta relevancia como la importancia que la Real Armada adquirió en la prensa decimonónica, su relación con las elites mercantiles de la península y el desarrollo del pensamiento naval<sup>2</sup>.

Rodrigo Escribano y Pablo Guerrero han detallado recientemente cómo entre 1814 y 1860 ciertos publicistas españoles predicaron el navalismo como receta de regeneración imperial y reaproximación panhispánica<sup>3</sup>. En esto han seguido la estela de los trabajos de Leoncio López-Ocón y Miguel Ángel Puig Samper, que en su día

exploraron los condicionantes geoestratégicos, mediáticos y culturales que estuvieron detrás de iniciativas asociadas al intervencionismo naval en Hispanoamérica, como la organización de la Escuadra del Pacífico en 1862<sup>4</sup>. Tales preocupaciones guardan íntima relación con los trabajos que recientemente han reflexionado sobre la aplicación del concepto de imperialismo informal a la política exterior de la España decimonónica. Algunos, como Nicholas Sharman, han alegado que la Monarquía isabelina fue una colonia informal del Imperio británico<sup>5</sup>. Es decir, su soberanía habría estado intervenida por Whitehall, que habría condicionado las decisiones del Ejecutivo español en favor de sus intereses mercantiles y gubernamentales gracias a la proyección de su poder por medio de la Royal Navy, de su diplomacia y de la deuda. Al mismo tiempo, Martín Rodrigo y Alharilla, Xavier Huetz de Lemps, Arnaud Bartolomei y Juan Inarejos Muñoz le han abierto la puerta a la idea de que la España decimonónica podría haber desarrollado una suerte de imperialismo informal homologable a los de Francia y Reino Unido, tratando de regenerar su influencia por medio de la imposición político-militar de sus intereses en América, Asia y África<sup>6</sup>. Queda por determinar en qué medida la Marina de guerra fue parte de estos procesos y de qué modo intervino en esa condición liminal de la Monarquía española, como objeto y sujeto simultáneo del imperialismo informal.

Sea como fuere, aún queda mucha luz que arrojar sobre el papel que tuvieron la opinión pública, la sociedad civil y la élite intelectual en la promoción, organización y utilización geoestratégica de la Real Armada durante el reinado de Isabel II. Este artículo se propone contribuir a dicha problemática, explicando cómo las decisiones ministeriales conducentes a la regeneración de la Marina de guerra estuvieron condicionadas por un movimiento de rearme naval que coordinó los esfuerzos de la burguesía comercial, las elites parlamentarias e intelectuales del liberalismo, la oficialidad de la Real Armada, los municipios, las comunidades de emigrantes españoles en América y la prensa. Explicaremos cómo el navalismo se normalizó como un horizonte con-

1 Fernández Almagro 1946. Cervera Pery 1979. Bordejé y Morencos 1999. Alfaro Zaforteza 2011.

2 Chocano Higuera 2018, 81-93. Ortega del Cerro 2018, 575-610. De Bordejé Morencos 1997, 25-58.

3 Escribano Roca y Guerrero Oñate 2022, 1-34.

4 López Ocón y Puig Samper 1988. López Ocón 1987.

5 Sharman 2022.

6 Bartolomei, Huetz De Lemps y Rodrigo y Alharilla 2021, 5-15. Inarejos Muñoz 2021, 123-141.

sensual de regeneración geopolítica en la opinión pública española, por lo que estableció un marco de discusión determinante en las políticas navales adoptadas por los sucesivos gobiernos. Primeramente, subrayaremos que entre 1833 y 1857 la idea del rearme naval se incorporó a la cultura estratégica de la España isabelina. En segundo lugar, estudiaremos cómo este proceso llegó a su cénit entre 1858 y 1862, durante el primer Gobierno de la Unión Liberal. Este lapso temporal supuso una movilización intensiva de los actores previamente mencionados, con miras a favorecer el crecimiento de la Real Armada y su utilización como instrumento del poder español en los mercados mundiales. Por último, ilustraremos cómo algunos intelectuales se dedicaron a sistematizar las demandas del movimiento de rearme naval, definiendo grandes esquemas estratégicos que influyeron en las políticas adoptadas por los ministros de Marina.

Así, el artículo explora el modo en que el navalismo español incidió en la configuración de la cultura estratégica de la Monarquía isabelina. En este caso, se entiende al navalismo como un movimiento social que aglutinó a una red informal de grupos de interés y organizaciones que cifraban el futuro geopolítico de España en la regeneración de la Real Armada y su utilización como herramienta de poder internacional<sup>7</sup>. Con respecto a la categoría de “cultura estratégica”, recurrimos a las teorizaciones de Lawrence Sondhaus para definirla como el conjunto de doctrinas, patrones de comportamiento, expectativas y valores que definen la actitud de una sociedad con respecto del uso de la fuerza armada<sup>8</sup>. La idea es que el navalismo se sedimentó como un elemento esencial en los imaginarios geopolíticos de la España isabelina entre 1833 y 1857, cobrando un rol protagonista en la esfera pública a partir de 1858. De esta fecha en adelante, se dieron las condiciones para que las promesas de regeneración marítima se convirtiesen en una expectativa plausible. Ello potenció el movimiento de rearme naval y generó varios intentos serios de sistematización. En este punto, varios cultivadores del pensamiento naval se aplicaron a elaborar una “gran estrategia”, es decir, una planificación coherente que trataba de ajustar los objetivos geopolíticos

de la Monarquía y de sus capitales mercantiles a las capacidades reales de su poder marítimo<sup>9</sup>. Sugeriremos que las “grandes estrategias” elaboradas por pensadores como Justo Gayoso, Miguel Lobo y Eugenio Salazar y Mazarredo entre 1859 y 1860 tuvieron una enorme influencia en las políticas adoptadas por los Ministerios de Marina y de Estado.

## LOS ORÍGENES DEL MOVIMIENTO (1833-1857)

La derrota de Trafalgar, la invasión napoleónica, las guerras de independencia hispanoamericanas y la expansión estadounidense en el Caribe provocaron el declive de la Real Armada y una crisis general de la cultura marítima española. Cuando el reinado de Fernando VII terminó en 1833, la imponente armada del siglo XVIII se había transformado en una de las más pequeñas de Europa. Según el *Estado General de la Armada para el año 1833*, publicado ese año, los efectivos navales se redujeron a 3 navíos de línea, 5 fragatas, 4 corbetas, 8 bergantines, 7 goletas y 8 buques ligeros<sup>10</sup>. Al mismo tiempo, la crisis fiscal provocó el cierre de varios arsenales, astilleros y escuelas que constituían la columna vertebral de la Armada. La transferencia de marineros a los ejércitos de tierra y la irregularidad de los pagos contribuyeron a privar a la institución de reclutas, provenientes generalmente de ciudades costeras<sup>11</sup>.

Estos factores tuvieron una estrecha correlación con el declive relativo de la marina mercante. Albert Carreras y Xavier Tafunell explican cómo la desaparición de los mercados virreinales impactó profundamente en la economía española, especialmente en los sectores comercial e industrial. La ruptura con América entre 1810 y 1826 supuso la pérdida de 12 millones de súbditos. La economía peninsular, configurada como un mercado imperial gracias a los monopolios sancionados por la Corona, garantizó la competitividad de los fabricantes españoles. Los puertos peninsulares fueron los intermediarios obligados entre

7 Un estudio que también recurre al término en el mismo sentido: Lewis-Jones 2005, 29-68.

8 Sondhaus 2006, 5-13.

9 Gaddis 2018, 12.

10 Fernández Duro proporciona una tabla comparativa de los datos recopilados en el *Estado General de la Armada para el año 1833*, Fernández Duro 1903, 365.

11 Fernández Almagro 1946, 155-157.

Europa y América. La pérdida de estos mercados supuso un descenso del 40 % en el total de las exportaciones de España. De ello derivaron una balanza de pagos deficitaria y una reducción considerable de la capacidad del erario<sup>12</sup>. Jesús M. Valdaliso describe cómo en el periodo comprendido entre 1802 y 1830 se produjo un evidente descenso en el número de barcos mercantes españoles, acosados por el corsarismo, el cierre de los mercados de ultramar y la falta de protección de la Real Armada. Los comerciantes de la Monarquía tuvieron que recurrir a barcos franceses, británicos y americanos para transportar sus mercancías. La imposición de un Derecho Diferencial de Bandera en 1825 tardó en dar sus frutos, si bien la explosión del tráfico esclavista en Cuba permitió que el número de pilotos, armadores y barcos siguiese creciendo con independencia de los factores políticos<sup>13</sup>.

La intelectualidad liberal se encontraría con este estado de cosas en 1833, cuando el reinado de Isabel II colocó a los constitucionalistas al frente del Estado. Los gabinetes dirigidos por Francisco Martínez de la Rosa y el Conde de Toreno comenzaron a barajar abiertamente la posibilidad de ponerles fin a los sueños de reconquista de América. Estos habían condicionado la acción exterior de la Monarquía durante la década anterior<sup>14</sup>. Tras la emancipación hispanoamericana, España quedó reducida a un estado europeo con algunas posesiones insulares importantes, especialmente Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Mientras tanto, el comercio con las nuevas repúblicas hispanoamericanas se vio interrumpido por la ausencia de relaciones diplomáticas con ellas. En este contexto, el estado de decadencia de la Real Armada impidió el restablecimiento de un comercio seguro y rentable con estas. Dicha Marina no garantizaba tampoco la conservación de las restantes colonias de la Monarquía. La interpelación dirigida a las Cortes por el ministro de Marina, José Vázquez de Figueroa, el 11 de agosto de 1834, puso de manifiesto esta situación<sup>15</sup>.

Motivados por este estado de cosas y por las presiones de las Juntas de Comercio de las ciudades costeras de la Monarquía, algunos actores públicos organizaron una campaña de promoción naval que se extendió desde 1836 hasta 1857. Un influyente grupo de intelectuales liberales, entre los que se encontraban ministros, oficiales de la Armada y diplomáticos como Alejandro Oliván, Ignacio Negrín Núñez y Facundo Goñi, teorizaron que la regeneración geopolítica de España dependería de la reconstrucción y modernización de la Real Armada. Sostenían que el país podría recuperar su lugar entre las grandes potencias si conseguía reparar la pérdida de sus dominios en América, convirtiéndose en una “nación marítima”. Según su juicio, la utilización de los enclaves de Filipinas, Cuba y Puerto Rico, podía convertir a la Monarquía en una potencia marítima a tener en cuenta en los expansivos circuitos comerciales que unían el Pacífico y el Atlántico. Sus escritos presagiaban un escenario en el que una Armada tecnológicamente actualizada podría servir a España para desplegar su poder coercitivo sobre sus antiguas posesiones hispanoamericanas y llevarlas a una esfera de dominio informal. Ello evitaría a su vez la pérdida de Cuba y Puerto Rico frente a Estados Unidos. También aseguraría la participación de la Monarquía en el comercio del Mediterráneo y el Pacífico, gracias al control de puntos estratégicos en las costas de Marruecos y a la expansión de la economía filipina<sup>16</sup>.

Esta corriente de opinión contó con periódicos como *El Español*, *El Herald*, *La España Marítima* y *El Tiempo*, todos esenciales para apoyar el crecimiento de la Real Armada, ya que sus dotaciones presupuestarias dependían en gran medida de la capacidad de los ministros de Marina para defender ante el Congreso la importancia de organizar unas fuerzas navales respetables y tecnológicamente avanzadas<sup>17</sup>. Sea como fuere, esta primera oleada de navalismo liberal carecía de postulados estratégicos precisos. Sus propuestas de renacimiento imperial a través del poder marítimo no especificaban las unidades, estaciones y funciones que debían enmarcar la actividad marítima. Tampoco se realizó ningún esfuerzo teó-

12 Carreras y Tafunell 2021, 38-48.

13 Valdaliso 2005, 33-37.

14 Rodríguez Tapia 2018, 58-107.

15 “Exposición del Sr. Secretario del Despacho de Marina, D. José Vázquez Figueroa, presentada á las Córtes. Con arreglo al art. 36 del Estatuto Real”, *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1834-1835*, Apéndice segundo, 14, 11-08-1834: 1. Para acceder al archivo digital del *Diario de Sesiones de las Cortes*: [https://app.congreso.es/est\\_sesiones/](https://app.congreso.es/est_sesiones/).

16 Alejandro Oliván, “Ultramar. Nada tiene la España que envidiar a otras naciones respecto a posesiones ultramarinas”, *La Gaceta de Madrid*, 21 de mayo de 1839. Goñi 1848, 215-232. Núñez Negrín 1855, 177-194.

17 Escribano Roca y Guerrero Oñate 2022, 205-238.

rico para ajustar las expectativas de regeneración naval a las capacidades reales de la Real Armada. La llegada al poder de la Unión Liberal puso las condiciones para que el pensamiento naval español intentara llevar a la práctica sus postulados geoestratégicos.

Cuando la Unión Liberal formó gobierno en 1858, España contaba con una flota numerosa, que había incorporado exitosamente la tracción a vapor<sup>18</sup>. Si atendemos al *Estado General de la Armada para el año 1858*, editado este mismo año, su composición aquel año consistía de: 2 navíos de línea, 8 fragatas, 4 corbetas, 9 bergantines, 15 goletas, 4 pailebots, 2 lugres, 3 faluchos y 31 buques de vapor. Llegaba a 940 cañones en total<sup>19</sup>. Sin embargo, su heterogeneidad, carencia de personal cualificado y falta de infraestructuras e industrias navales suficientes, le restaban operatividad a una Marina que seguía rezagada en comparación a sus homólogas europeas. A ello hay que añadirle la lenta incorporación de tecnologías punteras como la propulsión a hélice<sup>20</sup>.

La inestabilidad política imperante entre 1833 y 1857, síntoma de las disputas entre las distintas familias políticas del liberalismo —principalmente moderados y progresistas—, supuso una interminable rotación de ministros de Marina. Estos no duraron, de media, más de un año en el cargo, por lo que obstaculizaron cualquier planificación institucional a largo plazo<sup>21</sup>. Las carencias administrativas, presupuestarias y logísticas también dificultaron el desarrollo de los planes de regeneración naval urdidos por la intelectualidad del período. Ciertamente es que desde 1848 los ministros de Marina, muy particularmente Mariano Roca de Togores, Marqués de Molins, habían logrado éxitos parciales. Entre ellos destacaban la reparación de los arsenales y astilleros de Cádiz, Cartagena, El Ferrol y Manila y la fundación de establecimientos educativos —como las escuelas de maquinistas, contra maestres y contestables—. También fue reseñable el aumento de los recursos invertidos en la fabricación y reparación de buques<sup>22</sup>. Pero ninguna de estas innovaciones parecía suficiente para considerar a España una potencia naval de primer orden,

como lo mostraba su discreta política exterior hasta 1857, que solo había empleado la Marina en algunas acciones destacables, como el control de la piratería en Filipinas y el Caribe, la expedición naval para defender al papado en 1845, el establecimiento de una pequeña estación naval en el Río de la Plata o una discreta intervención en la guerra civil portuguesa de 1847. La debilidad de la Real Armada se volvía más problemática a medida que la marina mercante experimentaba un imponente crecimiento, pasando de los 2.740 buques en 1845 a 4.800 en 1860<sup>23</sup>.

## LA UNIÓN LIBERAL Y EL AUGE DEL NAVALISMO: REFORMISMO Y COMPARACIÓN INTER-IMPERIAL

El ascenso al poder de Leopoldo O'Donnell y la Unión Liberal en 1858 supuso un punto de inflexión. Hasta 1863, los unionistas apaciguaron las luchas intestinas entre moderados, progresistas y demo-republicanos. La estabilización del régimen político isabelino se sostuvo sobre un precario equilibrio entre frentes ideológicos dispares, cuyos consensos trataron de fraguarse en torno a la liberalización del comercio, el incentivo de la inversión capitalista extranjera, la construcción ferroviaria y una política exterior que aspiraba a colmar las expectativas fraguadas por los escritores políticos de las décadas previas<sup>24</sup>. De ahí que el “Gobierno largo” de O'Donnell se arrojase a una dinámica expansiva materializada en la expedición franco-española al Reino de Annam (1858), la ocupación efectiva de la isla de Fernando Poo en el Golfo de Guinea (1858), la guerra con Marruecos entre 1859 y 1860, la intervención tripartita en México (1861), la re-anexión de Santo Domingo (1861-1865) y, finalmente, la expedición al Pacífico, que culminaría con la guerra hispano-sudamericana (1862-1866)<sup>25</sup>.

Todas estas intervenciones mostraron patrones compartidos. La euforia generalizada por el ciclo de crecimiento económico —derivado del auge de las inversiones francesas de capital, de las políticas desamortizadoras del Bienio Progresista y de los magros ingresos hacendísticos proporcionados por los negocios del esclavismo

18 Alfaro Zaforteza 2006, 441-457.

19 La Reina y Ministerio de Marina 1858, 248-254.

20 Bordejé y Morencos 1999, 205-209.

21 Bordejé y Morencos 1999, 189-194.

22 Cervera Pery 1979, 80-87.

23 Valdaliso 2005, 43.

24 Martínez Gallego 2001, 115-120.

25 Inarejos Muñoz 2010.

azucarero en Cuba— permitió que la Unión Liberal las presentase como intentos realistas por reestablecer el papel de España en el comercio mundial<sup>26</sup>. Las intentonas imperiales orquestadas por O'Donnell se realizaron sobre la base de los planteamientos estratégicos elaborados durante las décadas previas. Los publicistas del periodo persistieron en la idea de vincular la conservación de los enclaves coloniales en el Caribe, Filipinas y el Mediterráneo con la prosperidad de la economía peninsular y con la apertura de nuevos mercados ultramarinos. La creencia de que la Armada era el vértice sobre el cual se sostendría un imperio discreto en lo territorial, pero pujante en lo comercial, inundó la opinión pública del periodo, confirmando la consolidación de dicha doctrina en la cultura estratégica del país. Así lo acredita el discurso pronunciado el 8 de junio de 1860 en el Congreso por el diputado progresista por Cádiz, José González de la Vega. En medio de una discusión sobre los presupuestos de la Marina, el tribuno parlamentario, fiel a los intereses capitalistas de su ciudad, trató de aleccionar a sus colegas sobre el prominente papel que estaba llamada a representar la Real Armada para recuperar el rol de potencia del país:

La marina militar á lo que está llamada hoy es á guardar el vasto litoral de las costas de la Península, nuestras islas en el Océano y Mediterráneo, las Antillas, una de ellas joya preciosa muy codiciada de los de allende los mares y de los de acá, nuestras posesiones de Africa y Asia. Estamos en la necesidad de proteger la seguridad de nuestros compatriotas donde quiera que se hallen, los intereses del comercio español, lo mismo en América que en los demás puertos extranjeros, la integridad del territorio, y la dignidad del nombre, el preclaro nombre de la nación<sup>27</sup>.

No ha de extrañar que el ministro de Marina, José Mac-Crohon, respondiese positivamente a la interpelación del diputado. Mac-Crohon confirmó las aseveraciones geoestratégicas del representante y aseguró que el Gobierno estaba haciendo lo posible para que las capacidades de la Real Armada se ajustasen a dichos postulados<sup>28</sup>.

De facto, todas las intervenciones ultramarinas orquestadas por el Gobierno largo de la Unión

Liberal requirieron de la utilización estratégica de la Real Armada. Este hecho subrayó su protagonismo e importancia como instrumento de la acción exterior. Hemos aquí el caldo de cultivo de la campaña de rearme naval que tendría lugar. La misma combinaría, como señalamos, los esfuerzos de la burguesía comercial, con los de las élites político-intelectuales del progresismo, el unionismo y el moderantismo, trasladándose al grueso de la opinión pública. La importancia que adquiriría la Marina de guerra en los horizontes geoestratégicos del periodo ya se había prefigurado en el discurso que Isabel II dirigió a las Cortes el 10 de enero de 1858. La Reina subrayó el carácter eminentemente marítimo y transoceánico de los intereses nacionales. Más adelante, celebró los progresos del ramo durante la coyuntura anterior y llamó a la Cámara a favorecer las políticas de promoción naval:

... conveniencia de prestar una atención muy especial a la marina, aun cuando no existieran otras razones, á cuál mas poderosas, tratándose de una Nación ceñida por dos mares, que posee puntos de sumo precio en todas las partes del globo. Asi es que la Nacion ve con singular complacencia el aumento progresivo de nuestra marina Real, destinada al amparo y defensa de nuestra marina mercante, que también se acrecienta con admirable rapidez; y vosotros acogereis favorablemente los proyectos que se dirijan a proteger tan importante ramo<sup>29</sup>.

A pesar del optimismo de la Corona, el mandato de O'Donnell se abrió con evaluaciones parcialmente críticas con el estado de la Marina de guerra. El simulacro naval celebrado en Ferrol el 3 de septiembre de 1858 exhibió ante el público de la península y ante la propia Reina, una flota excéntricamente heterogénea. Algunos barcos parecían desfasados, como los navíos de línea, las fragatas de vela, los vapores de rueda e incluso algunas urcas de mal aspecto<sup>30</sup>. Entre 1859 y 1860 los redactores de periódicos ideológicamente tan diversos como *La España* —del ala conservadora del moderantismo—, *El Clamor Público* —progresista—, o la *Gaceta de Marina* y la *Crónica Naval de España* —especializados en asuntos marítimos— abogaron por un fomento planificado de la Marina. Sus columnas hicieron énfasis en que el aumento de las unidades navales

26 Durán de la Rúa 1979, 332-334. Fradera 2005, 110-114.

27 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1860-1861*, 10, 08-06-1860: 60.

28 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1860-1861*, 10, 08-06-1860: 62.

29 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1858*, 1, 10-01-1858: 2.

30 De la Rada y Delgado 1860, 112-115.

que se había logrado desde 1848 no había venido acompañado de una modernización equiparable de los arsenales, almacenes e infraestructuras portuarias de la Monarquía. Todos denunciaban, asimismo, la falta de planificación en la fabricación de buques, hecho que explicaba su heterogeneidad<sup>31</sup>.

Las críticas al estado de la Real Armada se exacerbaban con el desarrollo de la guerra hispano-marroquí entre 1859 y 1860. La flota comandada por el Brigadier Segundo Díez Herrera y, más tarde, por José María Bustillo, había apoyado las operaciones terrestres. A tal efecto, bombardeó las localidades de Arcilla y Larache, bloqueó los puertos y fondeaderos marroquíes y aseguró los suministros de las tropas. Sin embargo, no mantuvo bajo bloqueo efectivo toda la costa, ni reunió las condiciones suficientes para bombardear Tánger<sup>32</sup>. Superado el conflicto, varios opositores parlamentarios del Gobierno achacarían el relativo éxito de las operaciones navales a la debilidad marítima marroquí. Lamentaron que la premura de España por firmar un tratado de paz se hubiese debido a las presiones británicas y a la abrumadora superioridad naval con que podía amenazar el Gobierno de Palmerston, nada impresionado por las exhaustas y heterogéneas fuerzas españolas<sup>33</sup>.

Dichas experiencias acaecieron en el contexto de un clima de ansiedad geopolítica, en el cual la prensa recordaba recurrentemente que las potencias europeas y los Estados Unidos se encontraban en medio de una verdadera carrera tecnológica y armamentística, orientada a la búsqueda de la hegemonía marítima<sup>34</sup>. De ahí que en publicaciones especializadas en cuestiones navales y de política exterior, como la *Crónica Naval de España* y la *Crónica de Ambos Mundos*, se reseñasen los desarrollos en materia de tecnología

naval del Reino Unido y Francia<sup>35</sup>. Conscientes de que el vapor y las corazas de hierro habían relativizado la hegemonía total disfrutada por el Imperio Británico en las décadas anteriores, los publicistas españoles tomaban nota de los buques y de los sistemas de organización de las armadas estadounidense, francesa, rusa y hasta otomana<sup>36</sup>.

A su vez, los periódicos se esforzaron por informar de las características de las primeras fragatas blindadas fletadas en los imperios vecinos entre 1858 y 1860. El que fuera ministro de Marina entre 1860 y 1863, Juan de Zabala y de la Puente, se vio obligado a ofrecer extensos análisis en las Cortes sobre las prestaciones de las nuevas fragatas blindadas, ponderando hasta qué punto sería necesario para España contar con ellas de forma inminente<sup>37</sup>. El diputado Francisco Pérez Grandallana, exmarino y representante gaditano, también invertiría algunos de sus discursos parlamentarios en explicar el funcionamiento de los novedosos buques de coraza<sup>38</sup>. En general, la clase parlamentaria española —particularmente los diputados de las provincias con mayores intereses mercantiles— se mantuvo atenta a las técnicas y usos que los imperios vecinos les daban a sus modernas marinas de guerra. Por ejemplo, el diputado por Girona, Pedro Forgas y Puig, mencionaría en la sesión del 28 de febrero de 1862 la importancia de las lanchas cañoneras en los combates recientemente sostenidos en Crimea y Odessa. A su vez, proponía la adquisición de tales embarcaciones y de ocho fragatas blindadas que le permitiesen a España sostener una diplomacia de las cañoneras análoga a la francesa e inglesa en Oriente y América. Forgas y Puig se mostraban convencido de que España podría aprovechar el desequilibrio parcial de la *Pax Britannica* y el avance imparable de las tecnologías navales para

31 Por ejemplo, “Nuestra Marina”, *Crónica Naval de España*, Madrid, VIII, 1859: 733-735. “Nuestra Marina de Guerra”, *La España*, 17 de mayo 1860 - 23 agosto 1860. “Corresponsal del Ferrol”, *El Clamor Público*, Madrid, 9 de octubre 1859. “Buques de la marina”, *Gaceta de la Marina*, Madrid, 16 abril 1860.

32 *La Gaceta de Madrid* publicó a título propagandístico e informativo, “Los partes del comandante de las fuerzas navales en Marruecos: Operaciones navales”, *La Gaceta de Madrid*, 23 de enero 1860.

33 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1861-1862*, 52, 03-02-1860: 904-910.

34 Alfaro Zaforteza 2018, 113-129.

35 Por ejemplo, Jorge Lasso de la Vega, “Construcción de buques de vapor en Inglaterra”, *Crónica Naval de España*, VIII, 1859: 733-735. J. S. Bazán, “El Warrior”, *Crónica de Ambos Mundos*, Madrid, II (15), 10 de agosto de 1861: 345-347.

36 Por ejemplo, “Despachos Telegráficos”, *La Correspondencia de España*, Madrid, 24 de enero 1859. “Despachos Telegráficos”, *El Pensamiento Español*, Madrid, 24 de enero 1859. “Marina otomana”, *La Época*, Madrid, 13 de agosto 1859. “Preponderancia naval”, *La Discusión*, 19 de septiembre 1858.

37 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1860-1861*, 83, 29-01-1861: 1342-1344.

38 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1860-1861*, 57, 12-12-1860: 841-842.

ganar un nuevo espacio en el concierto de las potencias marítimas<sup>39</sup>.

Las visiones de lo global descritas se urdieron en un clima de euforia librecambista. Muchos publicistas, como el economista Juan Bautista Cantero, aseveraban que la tendencia de interconexión mercantil del mundo era inevitable. Al fin y al cabo, la última década había presenciado la expansión espontánea o forzosa de los productos europeos y la progresiva universalización de los tratados bilaterales de comercio<sup>40</sup>. El librecambismo español cifraba, eso sí, la suerte del comercio nacional en la cantidad de cañones que lo respaldasen. El credo librecambista no se tradujo en una visión pacifista de las relaciones internacionales. Generalmente, la prensa imaginó la arena geopolítica como un tablero de competencia inter-estatal, cuyo eje principal era el dominio de las rutas marítimas. Por ejemplo, el 5 de octubre de 1859, *El Clamor Público*, —progresista—, ofrecía una columna de su corresponsal en Algeciras apoyando la declaración de guerra a Marruecos. El texto, recurriendo a la comparación, explicaba que la opinión pública española debía considerar que la ocupación francesa de Argelia formaba parte de una estrategia más amplia que aspiraba a convertir al vecino Imperio en el árbitro del comercio mediterráneo: “Es bien sabido que la Francia invierte sumas inmensas es el fomento de su marina militar, y que aspira, si no á hacerse superior, á lo menos equilibrar sus fuerzas con las de Inglaterra, y que para neutralizar la preponderancia que dan á esta última sus posesiones de Gibraltar, Malta y el protectorado de las islas Jónicas, tiene su vista fija en el Estrecho”<sup>41</sup>. La creación de una Armada poderosa y su utilización para ganar una esfera de influencia en las costas de Marruecos no se concebía como una elección posible, sino como una necesidad estratégica. Era la única vía para conjurar las aspiraciones de hegemonía mundial de los imperios británico y francés, situando a España como un actor por derecho propio en el concierto del poder y el comercio mundial. Los editores del periódico unionista *El Estado* aseveraron que la correcta organización de la Real Armada forza-

ría a Francia y Reino Unido a reconocer el rango de España y su inclusión en el concierto de las potencias europeas<sup>42</sup>.

La idea de una escalada en la competición por la hegemonía marítima también se expresó a través del comentario y la traducción de la prensa extranjera. En su número del 16 de octubre de 1859, los editores de *La España* reproducían algunas líneas de un artículo publicado en el *Times*, que expresaba la preocupación de que el crecimiento de la Real Armada y la prosperidad general de España le inspirasen ansias de recuperar Gibraltar. El periódico madrileño celebraba que las preocupaciones británicas estuviesen, a su parecer, bien fundamentadas. En efecto, una parte de la prensa española, entre la cual se incluían, había declarado que la re-anexión del peñón debía ser uno de los objetivos finales de la campaña de renacimiento naval que estaba teniendo lugar. El artículo sentenciaba que este fin era posible, en la medida que la hegemonía incontestable que había gozado la Royal Navy se veía desafiada por la emergencia de poderes marítimos de gran y media escala: Francia y Egipto en el Mediterráneo, Rusia en los mares del norte y de oriente y Estados Unidos en América. La Marina de guerra era precisamente el instrumento que daría a España un papel en este inenarrable reacomodo del poder internacional<sup>43</sup>.

Análogas reflexiones se verterían en un artículo publicado en *La América* el 8 de octubre de 1859. Su autor, el diplomático Carlos Sanquirico Ayesa, había fungido como secretario de la Legación española en Quito poco tiempo atrás. Sanquirico recurrió a un acervo discursivo que se remontaba a la recepción de las guerras entre México y Estados Unidos en la década de 1840<sup>44</sup>. Representó a las Américas como un campo de batalla entre las “razas” anglosajona y latina o española. Según su juicio, la prosperidad de España y las repúblicas hispanoamericanas pasaba por frenar el expansionismo mercantil y territorial estadounidense. El autor asumía que, en tal escenario de contención, la marina mercante española se constituiría como la gran intermediaria entre Europa e Hispanoamérica, favore-

39 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1861-1862*, 66, 28-02-1860: 1182-1183.

40 Juan Bautista Cantero, “El Comercio”, *Crónica de Ambos Mundos*, II (17), 10 de septiembre 1861: 392-395.

41 “Corresponsal de Algeciras”, *El Clamor Público*, 5 de octubre 1859.

42 “Guerra de África”, *El Estado*, Madrid, 20 de octubre 1859.

43 “Despachos Telegráficos”, *La España*, Madrid, 16 de octubre 1859.

44 Escribano Roca 2022, 338-372.

cida por la identidad de idioma y de costumbres que unía, a su juicio, a la comunidad hispánica. El diplomático lamentaba que la inhábil resolución de los conflictos derivados de las independencias hispanoamericanas hubiese neutralizado esta potencial relación mercantil. Comparaba el extrañamiento de los pueblos hispánicos con la relación postimperial de Estados Unidos y Reino Unido, que habían fundamentado su prosperidad compartida en la complementariedad de sus intereses materiales y en la fluidez de su comercio marítimo. Sanquirico proponía la promoción de la Real Armada y la creación de una marina de guerra común a todas las repúblicas de habla hispana. Su texto no ocultaba que dicho sistema de seguridad naval tenía por objeto recuperar para el comercio español, la “riqueza inagotable” a que daban acceso las costas hispanoamericanas<sup>45</sup>.

La perspectiva de *La América*, que se consolidaría como el principal órgano de promoción panhispanista asociado al radicalismo democrático, se vio respaldada por varios otros textos que circularon en la época. Entre estos destacan los tratados de José Ferrer de Couto. Este publicista y erudito gallego había estado comisionado para escribir una historia de la Real Armada<sup>46</sup> y pasó el período que medió entre 1858 y 1861 trabajando como un agente informal para la organización de una alianza anti-estadounidense entre las repúblicas hispanoamericanas, Francia y España<sup>47</sup>. En 1859 publicó un libro —de gran éxito— titulado *América y España consideradas en sus intereses de Raza*, en el cual defendió que la acción de las fuerzas navales españolas debía seguir en adelante una doble lógica. Por un lado, contener el expansionismo norteamericano. Por otro lado, impulsar por vía de la exhibición del poder y la modernidad de España, los procesos de normalización de las relaciones postimperiales con sus antiguos dominios. Ello permitiría que la marina mercante española gozase de un acceso privilegiado a las rutas marítimas de las Américas, a la

par que cohesionaría al bloque racial hispánico y facilitaría el lucro de la vieja metrópoli<sup>48</sup>.

## EL MOVIMIENTO DE REARME NAVAL DESDE LA SOCIEDAD CIVIL: COMERCIANTES, AYUNTAMIENTOS Y EMIGRANTES

Los discursos periodísticos, parlamentarios y ensayísticos hasta aquí aludidos expresan con claridad temas y objetivos generales que presidieron esta apoteosis del movimiento para el rearme naval, que fue *in crescendo* entre 1858 y 1862. Ya en 1858 las Cortes aprobaron un crédito extraordinario de 450 millones de reales para la Armada. Este apoyo tributario se renovaría y aumentaría en los siguientes ejercicios presupuestarios, obteniendo, nuevamente, un apoyo generalizado de la prensa de todas las tendencias ideológicas<sup>49</sup>. En esta línea, el diputado progresista por Cádiz, el mencionado González de la Vega, defendió ante el Congreso que el presupuesto invertido en la Marina siempre sería “reproductivo”, por cuanto redundaba en el desarrollo y la competitividad de la marina mercante y en el fomento de actividades productivas vinculadas a la fabricación naviera, como la explotación nacional del carbón, del acero y la madera o el desarrollo de la propia industria naval<sup>50</sup>.

En general, los diputados que representaban a provincias que contaban con burguesías comerciales bien consolidadas se unieron en su apoyo del navalismo. Por ejemplo, el Marqués del Premio Real, representante de Sevilla, emitió el 31 de enero de 1861 una extensa alocución en que establecía la importancia para España del poder marítimo. La Monarquía debía estar provista de aquellas “ciudades flotantes” capaces de proyectar los intereses materiales de la nación que eran los navíos modernos. Pero fueron Laureano Figuerola y Francisco Pérez Grandallana, representantes por Barcelona y Cádiz, quienes más vehementemente reiteraron en sus intervenciones la idea de que la marina mercante precisaba de

45 Carlos Sanquirico y Ayesa, “Estudio sobre las relaciones que mantienen las repúblicas hispano-americanas con los Estados Unidos de América y las que debieran mantener con España (Conclusión)”, *La América. Crónica hispanoamericana*, Madrid, 8 de octubre 1859.

46 Ferrer de Couto 1854.

47 Así lo hizo saber en un texto autobiográfico Ferrer de Couto 1861.

48 Ferrer de Couto 1859, 71-79, 109-116.

49 Por ejemplo, “Presupuesto de Marina”, *La Gaceta de Madrid*, 22 de octubre 1859. “Empréstitos”, *El Occidente*, Madrid, 25 de octubre 1859.

50 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1858*, 11, 25-01-1858: 98-99.

la defensa de la Real Armada. Los dos aseguraron que el crecimiento explosivo experimentado recientemente por el comercio español en el Caribe, las costas americanas y Asia hubiera sido mucho mayor de haber contado con la garantía que suponía la presencia de un buque de guerra para la seguridad de las inversiones ultramarinas<sup>51</sup>. Si bien hoy sabemos, como lo ha retratado recientemente Enric García Domingo, que el desarrollo de la Armada a veces llegó a perjudicar a la marina mercante<sup>52</sup>, no cabe duda de que las elites políticas y mercantiles de la época la percibían como el escudo indispensable para la expansión global de los intereses mercantiles españoles.

En ocasiones, los propios empresarios que esperaban beneficiarse de la consolidación de la Monarquía como potencia marítima le elevaron peticiones al Parlamento. El 1 de junio de 1860, otro diputado por Cádiz, Francisco Barca Corral, presentaría una exposición de comerciantes, propietarios e industriales del emporio andaluz. Los potentados gaditanos se sumaban a la campaña por el aumento de la Marina de guerra, solicitando incluso un impuesto extraordinario para su definitiva consolidación<sup>53</sup>. El episodio se repitió, y el 30 de junio llegaría a la cámara una nueva misiva. Esta vez la firmaban 47 vecinos de Puerto Real. Pedían que los representantes de la nación acordasen medios eficaces para la promoción de la Armada, que tantos servicios les podía rendir para la exportación de sus cultivos comerciales<sup>54</sup>.

Hasta tal punto llegó a impregnar el navalismo la conciencia pública que, al entrar el año 1860, ante las dificultades que experimentaba la Real Armada para cubrir todas las necesidades de su servicio en Marruecos y Ultramar, los ayuntamientos de Sevilla y Barcelona elevaron a la Corona una propuesta en virtud de la cual cada provincia española costearía, recurriendo a la suscripción popular, un moderno buque de guerra para la Marina. La oferta, rápidamente desechada por el Gobierno por su impracticabilidad, tuvo, sin embargo, una amplísima resonancia en

el debate público<sup>55</sup>. En medio de las festividades por las victorias cosechadas en la guerra de África, los periódicos de todos los signos ideológicos hicieron eco de la expresión de patriotismo que suponía el plan de Sevilla y Barcelona. Entre los meses de febrero y marzo, otras diputaciones provinciales y municipios elevaron peticiones al Gobierno unionista en el mismo sentido: Ciudad Real, Jaén, Huelva, Córdoba se sumaron entusiastamente a la campaña<sup>56</sup>.

A pesar de no tener la aprobación gubernamental, algunas administraciones provinciales llegaron a poner en marcha la iniciativa. Por ejemplo, Guipúzcoa abrió una suscripción general mensual para construir un navío de hélice de 100 cañones llamado El Guipuzcoano, que debía entregarse al Estado al finalizar su construcción<sup>57</sup>. La Sociedad Económica de Amigos del País de Granada también acordó, en junta general ordinaria, abrir un concurso público para la selección del mejor proyecto para la construcción de un buque destinado a la Marina, fijando de plazo el 31 de mayo de 1859<sup>58</sup>.

Por supuesto, muchos órganos de prensa, entre ellos *La Gaceta Militar*, apoyaron con alborozo la oferta de “las ilustres municipalidades”, interpretándola como la apoteosis del movimiento de regeneración naval que había tenido lugar gracias al liderazgo de la Unión Liberal<sup>59</sup>. *La Gaceta de la Marina*, de hecho, presentó un proyecto para poner en ejecución la idea de los municipios. Sugirió que cada provincia aportase en función de su capacidad fiscal: por ejemplo, Andalucía podía proveer una batería y una cañonera blindada, mientras Extremadura y Burgos, más pobres, una fragata de segunda cada una<sup>60</sup>.

51 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1861-1862*, 65, 24-02-1862: 1148-1164.

52 García Domingo 2017, 217-49.

53 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1860-1861*, 5, 01-06-1860: 15-16.

54 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1860-1861*, 27, 30-06-1860: 371.

55 “Buque de Guerra Sevilla”, *El Occidente*, 4 de marzo 1860. “Buque de guerra”, *El Pensamiento Español*, 26 de febrero de 1860. “Sección de Noticias”, *La Alborada*, Córdoba, 28 de febrero 1860.

56 “Entusiasmo patrio”, *La Regeneración*, Madrid, 26 de febrero 1860. “Buques”, *El Diario de Córdoba*, 14 de marzo 1860. “Buque Jaén”, *La Discusión*, Madrid, 11 de marzo 1860.

57 “Suscripción en Guipúzcoa”, *El Clamor Público*, 28 de febrero 1859. “Marina”, *Iberia*, 30 de marzo 1860.

58 “Parte no oficial”, *La Corona*, Barcelona, 23 de marzo 1859.

59 “Buques de Guerra”, *La Gaceta Militar*, Madrid, 27 de febrero 1860.

60 “Fomento de nuestra Armada”, *Gaceta de la Marina*, 9 de marzo 1860.

La imagen de una gran flota española en la que cada unidad tuviera el nombre de una provincia se convirtió en una poderosa proyección mítica, que sintetizó los anhelos del movimiento, en tanto que vinculó ideológicamente la grandeza naval, la unidad nacional, el patriotismo municipal y la expansión global de los intereses comerciales españoles. En ocasiones, el proyecto municipal se interpretó en clave nacional-popular. Algunos asociaron la vocación marítima de la nación española no tanto a una inclinación de las elites como a una tendencia natural del pueblo español. La revista satírica *El Nene* enfatizó que la petición de rearme naval no había sido el “resultado de las meditaciones de un gran político, de un entendido general, o cuando menos de un amante de nuestras glorias marítimas”. Al contrario, fabulaban, “esa idea se inició en un rincón del café Suizo, entre personas que en política no han pasado el capítulo de buena crianza, que no quieren más tiros que los de la diligencia, y que han visto el mar más veces que en unas láminas del Mundo Pintoresco”<sup>61</sup>. En otras ocasiones, la propuesta se politizó partidariamente y sirvió a la reivindicación de proyectos políticos seccionales. Un escritor que publicó bajo el pseudónimo *Resurgam* una serie de cartas al director de *La Época*, aprovechó el frenesí del navalismo provincial para defender una idea “federalista de España”:

Cada provincia quiere recaudar sus propios fondos, construir su propio buque, darle su propio nombre, para regalarlo después á la madre comun, que es la idea abstracta de España (...) cada hijo empuña las armas que mejor maneja, y unidos é independientes al mismo tiempo, salen á defender el hogar doméstico bajo la enseña del padre común. Conviene conservar á toda costa y escrupulosamente este precioso sentimiento<sup>62</sup>.

Así, las tentativas del navalismo municipalista no estuvieron exentas de discusiones ideológicas. Por ejemplo, mientras la *Gaceta Militar* sugirió que los buques debían costearse a partir de un gravamen sobre la propiedad, un suscriptor de *La España* contestó que esta era una medida antipatriótica y que solo si propietarios y no propietarios contribuían a crear la flota, podría visi-

bilizarse ante el mundo el patriotismo naval del país<sup>63</sup>.

De cualquier modo, las discusiones también afectaron a cuestiones propiamente logísticas y estratégicas. Periódicos del ala progresista como *La Iberia* advirtieron la imposibilidad de costear un buque por provincia y los peligros que conllevaría el intento de fabricar una flota que excediese las capacidades industriales y necesidades marítimas de la Monarquía. Como remedio, publicaron sus propias propuestas de racionalización de la flota provincial, tratando de armonizar capacidades y objetivos<sup>64</sup>. Los redactores de *La América*, por su parte, propusieron que, en lugar de grabar a los ayuntamientos de forma obligatoria, se destinase la totalidad de la indemnización que resultase del tratado con Marruecos a la compra y construcción de buques. Ello no obstaba para que *La América* apoyase que las provincias que deseasen entregarle una embarcación a la Real Armada por voluntad propia así lo hiciesen<sup>65</sup>.

Si los empresarios y ayuntamientos de la península inundaron la prensa, los despachos ministeriales y los hemiciclos con sus peticiones de promoción naval, hubo otros actores que no le fueron a la zaga: las comunidades de emigrantes españoles en ultramar, particularmente en América. Desde mediados de la década de 1850 era habitual que el Ministerio de Estado recibiese copiosas cartas en las cuales los españoles residentes en Caracas, Buenos Aires, Guayaquil, Valparaíso o Lima exponían los supuestos atentados contra su integridad personal y propiedades. Lo interesante, es que a partir de 1858 fue habitual que las cartas de estos coincidiesen en que la solución más eficaz que les podía proporcionar la Monarquía para favorecer la seguridad de sus actividades comerciales era el envío de una escuadra poderosa. Esta petición se hizo particularmente intensa en países con los cuales España no había firmado ningún tratado bilateral que permitiese el emprendimiento formal de relaciones diplomáticas, como Perú<sup>66</sup>.

63 “El suscriptor, Carta al Director”, *La España*, 28 de marzo 1860.

64 José Rodrigo, “Marina”, *La Iberia*, Madrid, 18 de marzo de 1860.

65 “Revista General”, *La América. Crónica hispanoamericana*, 24 de febrero de 1860.

66 Aljovín de Losada y Chávez Aco 2012, 287-96.

61 “Llegar a Tiempo”, *El Nene*, Madrid, 24 de marzo 1860.

62 “Carta Primera”, *La Época*, 21 de marzo 1860.

Sirvan de ejemplo tres largas reclamaciones de españoles afincados en la república andina que el Ministerio de Estado recibió en 1859. Destaca una solicitud de Lorenza Piñeyro, viuda del hacendado Joaquín Villanueva, comerciante exitoso instalado en Lima. En sus cartas a la Reina y a la Secretaría de Estado, Piñeyro describía un negocio turbio, según el cual el Ministro de Hacienda y Relaciones Exteriores, Ortiz de Zevallos, le había subarrendado —a través del apoderado José Antonio Menéndez— una hacienda llamada Santa Beatriz a su esposo. Cuando estaba por vencer el arrendamiento, Ortiz de Zevallos se negaba a cumplir con su obligación legal de pagar las mejoras que Villanueva le había hecho a la propiedad<sup>67</sup>. Justo en esta coyuntura, hombres armados entraron a la casa y asesinaron a Villanueva, conduciendo a Piñeyro a un pleito infructuoso ante la justicia peruana<sup>68</sup>. La segunda petición a que aludimos estaba firmada por Gerónimo González, emigrante que había logrado hacerse con una hacienda en la provincia de Santa. González contaba que en 1856 su hacienda había quedado atrapada en medio de la guerra civil que enfrentaba al presidente Ramón Castilla con sus opositores sureños. En medio del enfrentamiento, el subprefecto provincial se refugió en su propiedad y las tropas rebeldes la asaltaron y destruyeron, violentando a su hijo, nuera y nietos, uno de los cuales falleció<sup>69</sup>. El tercer expediente era una misiva de Don Inocencio Gallinar, comerciante instalado en el Callao que afirmaba que el expresidente José Rufino Echenique había orquestado una inspección ilegal en sus propiedades con el único fin de sustraerle las armas que vendía sin pago alguno<sup>70</sup>.

Lo interesante de las tres interpelaciones es que los remitentes no hacían énfasis en el establecimiento de relaciones formales entre España y Perú. Por el contrario, todos fiaban la suerte de

sus respectivos pleitos en el envío de una escuadra naval al Callao y en su utilización como herramienta coercitiva. Los tres hicieron referencia al uso análogo que Francia le daba a su flota. Lorenza Piñeyro le suplicaba a la Reina: “se digne ordenar que el Gobierno destine a estas aguas una escuadra, que imponiendo el suficiente respeto, nos salve de los peligros que nos amenazan, y obtenga para mí y para mi hija, lo mismo que para otros que se encuentran en circunstancias análogas la debida reparación”<sup>71</sup>. Gerónimo González también solicitaba que: “Vuestro Gobierno disponga que una pequeña escuadra española se estacione en estos mares”<sup>72</sup>. Inocencio Gallinar fue el más expresivo. Incluso ofreció que la comunidad de españoles en Perú asumiese los gastos de la flota:

A V. M. rendidamente suplico se digne ordenar que una escuadra de la Marina Real se destine a estos mares, la cual haga respetar la vida y hacienda de los súbditos españoles, y obtenga para todos la reparación de los daños y perjuicios que hayamos sufrido, los gastos de cuya escuadra estamos prontos a satisfacer en la parte que lo permita nuestra fortuna<sup>73</sup>.

Los cónsules y secretarios de las legaciones en el Pacífico respaldaron dichas peticiones, reclamando la creación de una estación naval análoga a la establecida en el Río de la Plata<sup>74</sup> para proteger a los súbditos españoles en el contexto de las guerras civiles que había azotado a Argentina y la Banda Oriental a mediados de la década de 1840<sup>75</sup>. Asimismo, entre 1858 y 1862 la prensa española también se dedicó a distribuir noticias, cartas y declaraciones de españoles afincados en América. Los textos seguían una estructura argumentativa similar: los comerciantes o propietarios de nacionalidad española narraban su quehacer industrial en la república americana. Explicaban cómo sus contratas, inversiones y

67 *Carta de Lorenza Piñeyro de Villanueva a la Reina Isabel II*, 11 de marzo 1859, Archivo Histórico Nacional, Madrid, Fondo Archivo Histórico del Ministerio de Asuntos Exteriores (desde ahora AHN-FAHMAE), leg. Perú H2578, carpeta 2: 1-6.

68 *Carta de Lorenza Piñeyro de Villanueva a la Reina Isabel II*, 11 de marzo 1859, AHN-FAHMAE, leg. Perú H2578, carpeta 2: 8-17.

69 *Exposición a S.M. de Don Gerónimo González relativa al atropello cometido en su hacienda*, 10 de abril 1859, AHN-FAHMAE, leg. Perú H2578, carpeta 4: 1-5.

70 *Exposición dirigida a S.M. por Don Inocencio Gallinar, súbdito español y del comercio de Callao*, 26 de abril 1859, AHN-FAHMAE, leg. Perú H2578, carpeta 4: 1-6.

71 *Carta de Lorenza Piñeyro de Villanueva a la Reina Isabel II*, 11 de marzo 1859, AHN-FAHMAE, leg. Perú H2578, carpeta 2: 18.

72 *Exposición a S.M. de Don Gerónimo González relativa al atropello cometido en su hacienda*, 10 de abril 1859, AHN-FAHMAE, leg. Perú H2578, carpeta 4: 5.

73 *Exposición dirigida a S.M. por Don Inocencio Gallinar, súbdito español y del comercio de Callao*, 26 de abril 1859, AHN-FAHMAE, leg. Perú H2578, carpeta 4: 6.

74 De Marco 1978, 12-16.

75 Por ejemplo, *El Encargado de Negocios de S.M. Informe del Estado del país y remite copia de varias comunicaciones. Informe*, 1 de diciembre 1859, AHN-FAHMAE, leg. Ecuador H2385, carpeta 12: 6.

negocios les habían llevado a acumular cierto patrimonio. Más adelante describían un caso de abuso o violencia, en el que un funcionario estatal, un rival empresarial, una tropa o ejército opositor, había conculcado sus derechos y dañado sus intereses<sup>76</sup>.

Las noticias venidas de ultramar tuvieron la capacidad de llegar al debate parlamentario. En la sesión del 26 de marzo de 1860, el líder progresista Salustiano Olozaga realizaría un análisis de los atentados que, según las noticias llegadas de Caracas, sufrían las comunidades de españoles afincados en Venezuela con motivo de sus conflictos civiles<sup>77</sup>. El ministro de Estado, Saturnino Calderón Collantes, replicaría días más tarde que en muchas ocasiones los españoles que solicitaban protección se habían implicado por iniciativa propia en las disputas intestinas de las repúblicas y que era difícil discernir la justicia de sus reclamaciones<sup>78</sup>. No obstante, la mayoría de las intervenciones de los ministros de Marina y de Estado terminaron por asumir el credo del imperialismo del libre comercio y el navalismo: el Gobierno español se dispondría a invertir todos sus esfuerzos para enviar escuadras que se estacionasen en los puertos americanos, sirviendo como policías dedicadas a proteger los intereses mercantiles de los súbditos de la Monarquía en ultramar<sup>79</sup>. En general, la Secretaría de Estado tomó nota de las reclamaciones de los súbditos españoles y las conclusiones de los expedientes solían apuntar a la puesta en marcha de una estrategia expansiva, que explica en buena medida la re-anexión de Santo Domingo en 1861 —con el consiguiente control de la Bahía de Samaná— y el envío de la Escuadra del Pacífico en agosto de 1862 a visitar los puertos del Río de la Plata, Chile, Perú, Ecuador, Nueva Granada, Centroamérica y San Francisco.

76 “Correspondencias del Pacífico”, *La América. Crónica Hispanoamericana*, III (15), 24 abril 1859: 15-16. “Eco del Pacífico”, *La Época*, 11 de junio 1862. Almanzor, “Correspondencia extranjera”, *Crónica de Ambos Mundos*, II (3), 11 febrero 1861: 55-57.

77 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1861-1862*, 86, 26-03-1862: 1610.

78 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1861-1862*, 91, 01-04-1862: 1750-1752.

79 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1861-1862*, 94, 04-04-1862: 1865-1866.

## LAS GRANDES ESTRATEGIAS DEL MOVIMIENTO: GAYOSO, LOBO Y SALAZAR

El movimiento de rearme naval sostenido entre 1858 y 1860 gozó, como hemos comprobado, del apoyo entusiasta de una pléyade de actores sociales que imaginaron un vínculo indeleble entre el crecimiento de la Real Armada, el éxito del capitalismo español y la regeneración de la grandeza nacional. En su comparecencia del 30 de enero de 1861 ante el Congreso, el presidente del Consejo de Ministros, Leopoldo O'Donnell se podía permitir dar por sentado que la idea de que España se consolidase como nación marítima y colonial a través de la regeneración de la Real Armada suscitaba un acuerdo general entre los españoles<sup>80</sup>.

Ahora bien, ante la multiplicidad de demandas y proyectos que habían circulado en la esfera pública, quedó en evidencia la falta de una gran estrategia que permitiese hilvanar un plan coherente que satisficiera en lo posible los anhelos de los comerciantes, emigrantes y administraciones implicadas. A raíz de ello, varios tratadistas se aprestaron a elaborar planes estructurados para el desarrollo y la utilización de las fuerzas navales españolas, haciendo énfasis en la necesidad de ajustarlo a las capacidades logísticas y los objetivos geoestratégicos de largo plazo de la Monarquía. A la par que elaboraban sus propuestas de regeneración naval, debían diseñar un horizonte geopolítico deseable para España.

Así lo hicieron dos obras especialmente relevantes publicadas en 1860. La primera de ellas fue el panfleto titulado *La Marina de Guerra Española tal y como ella es*. Su autor era el Capitán de Fragata Miguel Lobo, futuro oficial de la Escuadra del Pacífico. El contenido de su escrito ya había circulado previamente en publicaciones periódicas de gran tirada, como *La Época* y *La España*<sup>81</sup>. La segunda, consistía en un extenso tratado titulado *Estudios sobre la Marina Militar de España*. Lo firmaba Justo Gayoso, político, escritor y comerciante oriundo de la ciudad de Ferrol, uno de los departamentos marítimos más

80 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1860-1861*, 84, 30-01-1861: 1365.

81 Miguel Lobo, “La Marina de Guerra”, *La Época*, 24 de marzo 1860. Miguel Lobo, “La Marina de Guerra”, *La España*, 23 de marzo 1860.

importantes del momento. El escrito de Gayoso fue entusiastamente reseñado en varios periódicos, consolidándose como un referente en la planificación estratégica de la Armada<sup>82</sup>.

Ambos textos aseveraban que la guerra de África había logrado convencer a la población española de que la Real Armada era el fundamento principal del poder exterior y la prosperidad comercial de España. Desechaban, sin embargo, la propuesta de los municipios que pretendían que las provincias adquiriesen buques para el Estado. Su “exceso de patriotismo”, espetaban los dos, no tenía en cuenta que la cantidad de barcos disponibles no era el elemento esencial del poder naval<sup>83</sup>. El libro de Gayoso, de hecho, asociaba el colapso de la Marina de guerra española del siglo XVIII a la inhábil política de construcción naval de los monarcas de Antiguo Régimen, que habían fletado una flota demasiado grande, desproporcionada a las necesidades de la marina mercante, a los recursos humanos de la península y a las infraestructuras portuarias del Imperio<sup>84</sup>.

Sea como fuere, tanto Lobo como Gayoso recetaban una batería de medidas técnicas que, según su juicio, le darían lugar a una Marina operativa y ajustada a las necesidades transoceánicas de España: el financiamiento público de las industrias peninsulares del acero, la madera y del carbón; la promoción del cuerpo nacional de ingenieros y de escuelas especializadas; el agrandamiento y puesta al día de los arsenales<sup>85</sup>. Es decir, ambos pensadores descartaban que el acopio de buques fuese una solución por sí misma, postulando la modernización holística de la cultura marítima española. Uno de los grandes argumentos compartidos era el de la planificación y la homogeneización. A partir del *Estado General de la Armada* para el año 1858, Gayoso calculaba que la Real Armada se componía de “64 grupos de embarcaciones desiguales”<sup>86</sup>. Los autores explicaban que esta heterogeneidad disparaba los gastos de mantenimiento y reparaciones, restándole efectividad a las cuantiosas sumas invertidas

en la Marina. La alternancia fugaz entre distintos ministros y las disputas partidistas habían lastreado la necesaria racionalización de las fuerzas navales, que debía corresponderse a una visión coherente y de largo plazo de las necesidades estratégicas de la Monarquía.

Los escritos de Lobo y Gayoso se esforzaban por ofrecerle a los lectores planes de construcción y política naval que atendiese a una proyección concreta de los objetivos geopolíticos perseguidos. Ambas obras sostenían que la Real Armada debía mantenerse en pie de igualdad con la Marina de guerra estadounidense, de manera que conjurase las tentativas anexionistas y piráticas que se habían fraguado en la república del norte contra las Antillas españolas desde 1850<sup>87</sup>. Al mismo tiempo, la Marina de guerra debía proteger los intereses crecientes del comercio español en el Mediterráneo, el continente americano y el Pacífico. A efectos de que la Real Armada cumpliera estas funciones, Lobo recomendaba la construcción de 8 fragatas de hélice, 1 fragata blindada, 8 cañoneras y 5 transportes de vapor<sup>88</sup>. Gayoso, por su parte, descartaba invertir los recursos hacendísticos en transportes y apostaba por darle mayor peso a la Marina de línea. Su propuesta era reorganizar totalmente la Armada en tres únicas clases: 9 fragatas blindadas de 50 cañones, 15 fragatas de 30 cañones y 36 corbetas de 6 cañones. Estas podían obtenerse en un plazo de 15 años<sup>89</sup>. Los dos escritores recomendaban dismantelar los buques de vela o de rueda ya obsoletos. Pedían la concentración de la marinería en lo que sería una flota rápida y versátil, presidida por unas fragatas de hélice que podrían defender el pabellón español a la escala global que este demandaba.

El panfleto de Lobo reproducía las teorías que se habían venido gestando en el navalismo y el imperialismo liberal de la etapa anterior. La regeneración de España pasaba, a su juicio, por consolidarse como el “segundo imperio colonial” del mundo y recuperar un “nivel marítimo-guerrero” que le facilitase de tener un papel relevante en la mundialización de los circuitos comerciales que estaba consumándose pasado el meridiano

82 M. Murgía, “Estudios de la Marina Militar de España por Don Justo Gayoso”, *Crónica de Ambos Mundos*, año II, 18, 25 de septiembre 1861: 411-412.

83 Gayoso 1860, 8-9.

84 Gayoso 1860, 23-26.

85 Gayoso 1860, 65-100. Lobo 1860, 10-28.

86 Gayoso 1860, 109.

87 Lobo 1860, 128.

88 Lobo 1860, 15.

89 Gayoso 1860, 139-140.

del siglo XIX<sup>90</sup>. A tal efecto, proponía un imperio marítimo de tipo archipiélago, que le permitiese a España defender sus intereses a nivel global. A tal fin, debía de utilizar las bases de sus posesiones coloniales y estaciones navales. Esto implicaba aprovechar las existentes en Fernando Poo y el Río de la Plata y crear una nueva en las costas americanas del Pacífico<sup>91</sup>. Gayoso era más comedido en sus apreciaciones, aunque no alteraba sustancialmente las expectativas geoestratégicas de Lobo. El ferrolano enfatizaba que no veía a España como una potencia invasora, sino como un imperio colonial defensivo, dedicado a la preservación de sus enclaves ultramarinos y a la promoción de los intercambios. En Europa debía tratar de favorecer el equilibrio entre Inglaterra, Francia y Rusia, todas las cuales la superaban en cuanto a capacidades marítimas. En América, debía formar un frente común con las repúblicas hispanoamericanas y contener el expansionismo estadounidense en el Caribe. También le concedía gran importancia al mantenimiento de estaciones navales en las costas pacíficas y atlánticas de América<sup>92</sup>. A diferencia de los autores que anteriormente habían cultivado el ideal de una España talasocrática, Lobo y Gayoso urdieron una proyección puntillosa del sistema que debía adoptar la Real Armada de acuerdo a sus capacidades y de las líneas que debía seguir su empleo geoestratégico.

Las obras de Gayoso y Lobo fueron convenientemente enviadas al Congreso de los diputados, cuyos miembros celebraron su recepción<sup>93</sup>. Como señalamos, entre 1858 y 1862 los asuntos marítimos presidieron muchas sesiones parlamentarias. Las intervenciones de los previamente aludidos José González de la Vega, Laureano Figuerola, Eduardo de Miranda —Marqués del Premio Real—, Pedro Forgas y Francisco Pérez de Grandallana demuestran la existencia de un movimiento parlamentario de promoción naval muy cohesionado. Estos diputados provenientes de las circunscripciones andaluzas y catalanas, se alinearon en la defensa del agrandamiento y la modernización de la Real Armada. Más que vínculos de partido, lo que les unía eran los inte-

reses comerciales de sus provincias de origen y el compromiso con el librecambismo que estos comportaban. Sin embargo, los representantes no se limitarían a reclamarle al Gobierno una puesta a punto de la Marina de guerra o a invocar repetidamente la identidad marítima de la nación española. El Congreso y el Senado sirvieron también como foro para la elaboración de grandes esquemas estratégicos. Estos, en línea con las obras de Lobo y Gayoso, aspiraban a dictar la fisonomía que debían adquirir las fuerzas navales españolas, así como las misiones geopolíticas que debían cumplir.

Sin duda, el diputado que con mayor sistematicidad definió un plan de rearme naval fue Eusebio Salazar y Mazarredo, representante de Santander. Vástago de un linaje de marinos y militares bien relacionados en los círculos del liberalismo, Salazar y Mazarredo había hecho carrera como diplomático desde 1847. Sus servicios como agregado en las embajadas de Lisboa, Nápoles, Costa Rica y Nicaragua le habían proporcionado una visión global de los intereses españoles. En el momento de su primera elección como diputado en 1857, servía como subsecretario de la Sección de América en el Ministerio de Estado<sup>94</sup>. Sus lealtades políticas estaban con el sector más centralista, militarista y conservador del unionismo y luego bascularían entre el moderantismo y el progresismo. Cabe resaltar que, además, había hecho fortuna como comerciante y algunos de sus colegas parlamentarios llegaron a sugerir que poseía importantes negocios que le vinculaban a Venezuela y Centroamérica<sup>95</sup>. A lo anterior hay que añadirle el arraigo de su familia en Cantabria y el País Vasco, provincias muy interesadas en prolongar el ciclo expansivo del comercio español. No debe extrañarnos que Salazar fuese un férreo librecambista y uno de los ideólogos más aventajados del imperialismo naval que tomó cuerpo en la época. Entre 1858 y 1862 sus alocuciones parlamentarias para tratar cuestiones de política y estrategia naval fueron numerosas. Llegó a ser reconocido por los propios ministros a los que dirigía sus interpelaciones como un verdadero experto en la materia.

90 Lobo 1860, 17.

91 Lobo 1860, 12-16.

92 Gayoso 1860, 142-54.

93 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1860-1861*, 41, 21-11-1860: 548-549.

94 *Eusebio Salazar y Mazarredo*, AHN-FAHMAE, Expedientes personales, leg. 221, 12.206.

95 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1861-1862*, 29, 04-01-1862: 416.

Al igual que sus coetáneos, Salazar salpicaba sus discursos con constantes reiteraciones sobre la centralidad que el poder naval tenía en el futuro económico y diplomático de España. Como Lobo y Gayoso, dio por imposible la propuesta de construir 49 buques a costa de las provincias. Sin embargo, le atribuía una importancia de primer orden a la “publicidad” en materias marítimas y le propuso al ministro Mac-Crohon que se sustituyese la propuesta provincial por una suscripción nacional que permitiese construir una fragata totalmente sufragada por el pueblo<sup>96</sup>.

Más allá de lo simbólico, tampoco se desviaba de las doctrinas del movimiento de rearme naval en lo referente a la organización de la Marina. Sus intervenciones, siempre largas y repletas de erudición, lamentaban la heterogeneidad y la improvisación que habían imperado hasta 1858<sup>97</sup>. Salazar no dejaba pasar la ocasión para reclamar a los ministros de Marina la creación de una flota versátil, compuesta en su mayor parte de fragatas de hélice y cañoneras<sup>98</sup>. Su preferencia por estos modelos respondía a un diagnóstico muy cercano al de Lobo y Gayoso, aunque aún más perfilado en sus contornos geoestratégicos. A lo largo de sus diatribas en el Congreso, el representante de Santander dibujó un escenario mundial amenazante para España. Inglaterra, “nación poderosa, marítima por excelencia” controlaba el Mediterráneo gracias al dominio de Gibraltar, un punto estratégico que le permitía amenazar la seguridad del comercio español, condicionando así la habilidad de la Monarquía para definir una política exterior propia<sup>99</sup>. En el Caribe, los Estados Unidos, aunque diezmados por su conflicto civil, amenazaban la posesión de Cuba. En la América española, los tratados de comercio y amistad avanzaban con lentitud, mientras los nuevos Estados no aceptaban otorgarle ningún tipo de trato preferencial a España y obstaculizaban en lo posible el pago de las deudas de la independencia. Las estaciones navales de la Habana y del Río de la Plata no lograban, por

la escasez y endeblez de sus buques, concitar el respeto de las sociedades hispanoamericanas hacia los emigrantes y comerciantes españoles, como lo demostraban sus constantes peticiones de auxilio. En el Lejano Oriente, la debilidad de las flotillas de que disponía la Capitanía General de Filipinas, impedía sacar el debido provecho de los mercados asiáticos, que se estaban abriendo de par en par gracias a las fuerzas navales que el Reino Unido, Francia y Estados Unidos habían apostado en los emporios de Hong Kong, Hué y Tokyo. El capital mercantil de la península mostraba un dinamismo que no podía traducirse en una incursión expeditiva en los mercados ultramarinos por no hallarse respaldado por el fuego de los cañones españoles<sup>100</sup>.

El cuadro explicativo de Salazar ilustraba su preferencia por una Real Armada compuesta por fragatas blindadas con hélice y cañoneras. Su “gran estrategia” contemplaba emplearla activamente como un instrumento coactivo para garantizar la penetración de los productos y capitales españoles en los mercados sudamericanos, asiáticos y mediterráneos. El diputado dictaminaba que para que este planteamiento —propio del imperialismo del libre comercio— tuviese pleno efecto, era necesaria la expansión del sistema de estaciones navales que se venía gestando desde la década anterior. Sus intervenciones edificaron un umbral geoestratégico muy definido. En el Mediterráneo, el Gobierno español debía dejar de ver a Ceuta y Melilla como simples presidios, convirtiéndolos en emporios comerciales que proyectasen los negocios españoles hacia el Norte de África y el Levante<sup>101</sup>. Un texto de contenido autobiográfico que publicó en 1869 revelaría que Salazar soñaba incluso con la recuperación de Gibraltar. Durante su desempeño como Comisario Real en Perú en 1864, incentivó la ocupación de las islas guaneras del país andino. Sabedor de su valor para la agricultura inglesa, aspiró a permutarlas con el Reino Unido a cambio de la recuperación del peñón<sup>102</sup>.

Precisamente Hispanoamérica se situó en el centro de sus ensoñaciones de regeneración. El refuerzo de las estaciones navales de la Habana

96 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1860-1861*, 22, 22-06-1860: 287-288.

97 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1859-1860*, 68, 04-03-1859: 1709.

98 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1861-1862*, 28, 03-01-1862: 402. *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1861-1862*, 94, 04-04-1862: 1856-1857.

99 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1861-1862*, 52, 03-02-1862: 906.

100 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1860-1861*, 56, 11-12-1860: 829-838.

101 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1861-1862*, 52, 03-02-1862: 907-910.

102 Salazar y Mazarredo 1869, 8-9.

y el Río de la Plata debía combinarse, a su juicio, con el establecimiento definitivo de una igual en la Bahía de Samaná, que podía instalarse como el resultado natural de la anexión de Santo Domingo. Por último, el círculo había de cerrarse con el establecimiento de otra estación naval en las costas pacíficas de Sudamérica<sup>103</sup>. El diputado calculaba que la proyección del poder marítimo de la Monarquía en la zona aumentaría el acceso a mercados estratégicos, como el del Guano, y permitiría un mayor control sobre el tráfico de otros productos que concernían mucho a la economía española, como el Cacao ecuatoriano<sup>104</sup>. Guiado por estas expectativas, Salazar fue el primer diputado que le demandó al Gobierno el envío de una escuadra a las aguas del Pacífico. El refuerzo de la flota sita en Filipinas y la consolidación de la estación naval de Fernando Poo terminaban de darle consistencia a su prospección imperial. Con una Armada de fragatas y cañoneras, poseedora de enclaves estratégicos en los puntos oceánicos más relevantes del planeta, la España marítima que proponía Salazar concretaba los horizontes del navalismo y el imperialismo liberal que se habían gestado poco a poco desde la década de 1830.

## REFLEXIONES FINALES

La gran estrategia elaborada por Gayoso, Lobo y Salazar tuvo sus ramificaciones en otros varios textos que respaldaron su deseabilidad geopolítica<sup>105</sup>. Es más, no cabe duda de que los horizontes de regeneración marítima que eclosionaron como el resultado del movimiento de rearme naval descrito tuvieron enorme impacto en las políticas llevadas a cabo por la Unión Liberal entre 1860 y 1862. En lo referente a la construcción naval, el Ministerio de Marina, apoyado por los presupuestos extraordinarios de las Cortes, dirigió sus esfuerzos a la adquisición de fragatas de hélice e invirtió también importantes

caudales en la mejora de las industrias portuarias de la península. Entre 1860 y 1867, la Real Armada experimentó su mayor desarrollo hasta el momento, llegando a poseer en esta última fecha 2 fragatas blindadas, 4 fragatas blindadas en construcción y 11 fragatas de hélice, más una amplia nómina de vapores de segunda y tercera clase<sup>106</sup>. Y es que las respuestas que los ministros de Marina de la Unión Liberal dieron a las demandas del movimiento de rearme naval siempre fueron complacientes. Esta verdad también es aplicable al ámbito estratégico.

Basta una revisión de la política exterior española en 1863 para comprobar que el Gobierno largo de O'Donnell se vio al menos parcialmente preocupado por cumplir las expectativas estratégicas del movimiento de rearme naval. En este punto, la re-anexión de Santo Domingo había garantizado la creación de una estación naval de la Bahía de Samaná; el envío de la Escuadra del Pacífico había logrado reforzar la presencia naval hispana en sus antiguos dominios y se disponía a establecer una estación en las costas de Ecuador; se esperaba, a su vez, que la incorporación de las nuevas unidades permitiese reforzar la presencia en Asia y el Extremo Oriente. Varios memorándums e informes que circularon por el Ministerio de Estado ese mismo año, como los redactados por los miembros de la Escuadra del Pacífico, por el propio Salazar y Mazarredo o por el exsecretario de la Legación de Quito, Carlos Sanquirico y Ayesa, reafirmaban la intención de lograr los objetivos urdidos entre 1858 y 1860<sup>107</sup>.

Ciertamente, la gran estrategia del navalismo español no sobrevivió a 1864. El advenimiento de una crisis económica severa se unió a la caída del Gobierno largo de O'Donnell. Esto acabó con la estabilidad interna y mermó la coherencia en la planificación de la Armada y los recursos destinados a la misma. A ello le siguieron el fin de la guerra civil estadounidense, la caída de Maximiliano de Habsburgo en México y la pérdida de Santo Domingo. Por supuesto, también destaca el estallido de la guerra con Chile y Perú a consecuencia de la toma errática de las islas Chíncha, promovida por el propio Salazar y Mazarredo en un momento en el que el Gobierno español care-

103 *Diario de Sesiones de las Cortes: Legislatura 1860-1861*, 22, 22-06-1860: 290-297.

104 Salazar no solo defendería estas doctrinas en el Parlamento, sino que trataría de ponerlas en ejecución cuando fue nombrado Comisario Real de España en Perú en 1864. En un Memorándum enviado al ministerio defendió explícitamente dichos postulados: *Memorándum anexo al despacho n.º 4*, 12 de abril 1864, AHN-FAHMAE, leg. Perú H2580, carpeta 3.

105 El Colono, "Fernando Poo", *La Época*, 1 de mayo 1863. Odracir, "La Anexión de la isla de Santo Domingo", *Crónica de Ambos Mundos*, II (8), 30 abril 1861: 173-176.

106 Bordejé y Morenos 1999, 281.

107 AHN-FAHMAE, leg. Política Exterior América 1827-1899, H2296.

cía de recursos para dotar de refuerzos efectivos a la escuadra y en el que Ecuador no estaba dispuesto a permitir el establecimiento de una base naval en su territorio. La poca cohesión del sistema político español, la falta de autonomía del almirantazgo y los acelerados cambios que sobrevenían en una arena internacional impredecible frustraron los anhelos del movimiento de rearme naval, que sin embargo logró una evolución importante de la Real Armada.

En cualquier caso, el artículo ha demostrado que la política naval y la acción exterior del Gobierno largo de la Unión Liberal solo son entendibles como el resultado de un movimiento social que concitó los esfuerzos de la burguesía comercial, las elites parlamentarias e intelectuales del liberalismo, un sector de la oficialidad de la Real Armada, los municipios, las comunidades de emigrantes españoles en América y la prensa. Lejos de tratarse de una serie de “calaveradas” improvisadas en los despachos ministeriales, las iniciativas de promoción naval y de intervención ultramarina llevadas a cabo por el gabinete unionista estuvieron fundamentadas en una cultura estratégica que se había forjado en el yunque de la opinión pública y que cifraba la regeneración geopolítica de España en su consolidación como una “nación marítima”, capaz de proyectar su poder a nivel global gracias al control de sus posesiones coloniales remanentes y de estaciones navales en América, Asia y África. Hemos reflejado cómo dicho ideal talasocrático se promovió de manera informe y desorganizada en la prensa, el Parlamento y los círculos municipales, para ser luego sistematizado por una serie de intelectuales que diseñaron una “gran estrategia” que orientó las decisiones de los Ministerios de Estado y de Marina en los años venideros.

**Declaración de conflicto de intereses:** los autores declaran que no tienen intereses económicos ni relaciones personales que pudieran haber influido en el trabajo presentado en este artículo.

**Fuentes de financiación:** este artículo ha sido redactado como parte del proyecto FONDECYT n.º 11200245, titulado: “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 de Chile.

#### **Declaración de contribución de autoría:**

**Rodrigo Escribano Roca:** conceptualización, análisis formal, redacción - revisión y edición, obtención de fondos, investigación, administración de proyecto.

**Pablo A. Guerrero Oñate:** conceptualización, investigación, redacción - revisión y edición.

#### **BIBLIOGRAFÍA**

- Alfaro Zaforteza, Carlos. 2006. “The Moderado Party and the Introduction of Steam Power in the Spanish Navy, 1844-1854”. *War in History* 13 (4): 441-467.
- Alfaro Zaforteza, Carlos. 2011. *Sea Power, State and Society in Liberal Spain (1833-1868)*. London: Ph.D., King’s College London (University of London).
- Alfaro Zaforteza, Carlos. 2018. “The Collapse of the Congress System, 1854–1870”. En *European Navies and the Conduct of War*, editado por Carlos Alfaro Zaforteza, Alan James y Malcolm H. Murfett, 113-129. London: Routledge.
- Aljovín de Losada, Cristóbal y Francis Natali Chávez Aco. 2012. “Perú”. En *Ruptura y reconciliación: España y el reconocimiento de las independencias latinoamericanas*, editado por Cristóbal Aljovín de Losada y Carlos Malamud, 287-296. Madrid: Santillana.
- Bartolomei, Arnaud, Xavier Huetz de Lemps y Martín Rodrigo y Alharilla. 2021. “L’impérialisme informel de la France et de l’Espagne au XIXe siècle”. *Outre-Mers* 410-411 (1): 5-15.
- Bordejé Morencos, Fernando de. 1997. “Consolidación del pensamiento estratégico y naval en el siglo XIX”. *Revista de Historia Naval* 57: 25-58.
- Bordejé Morencos, Fernando de. 1999. *Crónica de la marina española en el siglo XIX: 1800-1868*. Madrid: Ministerio de Defensa.
- Carreras, Albert y Xavier Tafunell. 2021. *Between Empire and Globalization: An Economic History of Modern Spain*. Palgrave Studies in Economic History. Cham: Springer International Publishing.
- Cervera Pery, José. 1979. *Marina y política en la España del siglo XIX*. Madrid: San Martín.
- Chocano Higuera, Guadalupe. 2018. “La Armada, Política Exterior y la prensa en el XIX”. *Cuadernos de pensamiento naval: Suplemento de la revista general de marina* 25 (segundo semestre): 81-93.

- Durán de la Rúa, Nelson. 1979. *La unión Liberal y la modernización de la España isabelina: una conviencia frustrada, 1854-1868*. Madrid: Akal.
- Escribano Roca, Rodrigo. 2022. *Memorias del Viejo Imperio. Hispanoamérica en las culturas políticas de España y el Reino Unido (1824-1850)*. Madrid: Marcial Pons.
- Escribano Roca, Rodrigo y Pablo Guerrero Oñate. 2022. “Navalismo y panhispanismo como horizontes de regeneración imperial en España (1814-1862)”. *Anuario de estudios americanos* 79 (1): 1-34.
- Fernández Almagro, Melchor. 1946. *Política naval de la España moderna y contemporánea*. Madrid: Instituto de Estudios Políticos.
- Fernández Duro, Cesáreo. 1903. *Armada Española. Desde La Unión de Los Reinos de Castilla y Aragón*, vol. IX. Madrid: Establecimiento Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra.
- Ferrer de Couto, José. 1854. *Historia de la Marina Real Española*. Madrid: Imp. José María Duzalcal.
- Ferrer de Couto, José. 1859. *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: Imprenta de la Revista Médica.
- Ferrer de Couto, José. 1861. *Cuestiones de Méjico, Venezuela y América en general: informes a S. M., cartas a varios ministros, conferencias con algunos personajes en París, Londres y Madrid, y en América...* Madrid: Imprenta de Sta. Coloma.
- Fradera, Josep. 2005. *Colonias para después de un imperio*. Barcelona: Bellaterra.
- Gaddis, John Lewis. 2018. *On Grand Strategy*. London: Penguin.
- García Domingo, Enric. 2017. “La hermana mayor: las difíciles relaciones entre la marina mercante española y la Armada (1802-1932)”. *Hispania* 77 (255): 217-249.
- Gayoso, Justo. 1860. *Estudios sobre la marina militar de España*. Ferrol: Imprenta Taxonera.
- Goñi, Facundo. 1848. *Tratado de las relaciones internacionales de España: lecciones pronunciadas en el Ateneo de Madrid*. Madrid: R. Rodríguez de Rivera.
- Inarejos Muñoz, Juan Antonio. 2010. *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.
- Inarejos Muñoz, Juan Antonio. 2021. “Les interventions extra-européennes de la Unión Libéral (1856-1868). Une tentative d’impérialisme informel?”. *Outre-Mers* 410-411 (1): 123-41. <https://doi.org/10.3917/om.211.0123>.
- La Reina y Ministerio de Marina. 1858. *Estado general de la Armada para el año 1858*. Madrid: Imprenta Nacional.
- Lewis-Jones, Huw W. G. 2005. “Displaying Nelson: Navalism and ‘The Exhibition’ of 1891”. *International Journal of Maritime History* 17 (1): 29-68.
- Lobo, Miguel. 1860. *La marina de guerra española tal como ella es defectos y vicios de que adolece*. Madrid: Imprenta y esterotipia de M. Rivadeneyra.
- López Ocón, Leoncio. 1987. *Biografía de la “América”: una crónica hispano-americana del liberalismo democrático español (1857-1886)*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Centro de Estudios Históricos, Departamento de Historia de América.
- López Ocón, Leoncio y Miguel Ángel Puig Samper. 1988. “Los condicionantes políticos de la Comisión Científica del Pacífico: hispanoamericanismo y nacionalismo en la España bajoisabelina (1854-1868)”. En *Estudios sobre historia de la ciencia y de la técnica*, 615-630. Valladolid: Junta de Castilla y León. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=577391>.
- Marco, Miguel Ángel de. 1978. *La estación naval española en el Plata (1845-1861)*. Buenos Aires: Instituto histórico de la Organización nacional.
- Martínez Gallego, Francesc A. 2001. *Conservar progresando: la Unión Liberal, 1856-1868*. Valencia / Alzira-Valencia: Centro Francisco Tomás y Valiente / UNED.
- Ortega del Cerro, Pablo. 2018. “Aproximación a la inserción social de la oficialidad naval en el espacio gaditano, 1725-1900”. *Memoria y civilización: anuario de historia* 21: 575-610.
- Rada y Delgado, Juan de Dios de la. 1860. *Viaje de SS. MM. y AA. por Castilla, León, Asturias y Galicia verificado en el verano de 1858*. Madrid: Aguado.
- Rodrigo, Martín, Xavier Huetz de Lemps y Arnaud Bartolomei. 2021. “Presentación”. *Illes i imperis* 23 (22 de septiembre): 9-18. <https://doi.org/10.31009/illesimperis.2021.i23.01>.
- Rodríguez Tapia, Andrea. 2018. “España sin América. Política y diplomacia frente a la secesión de los territorios americanos, 1823-1833”. Tesis doctoral, Colegio de México, Universidad Nacional Autónoma de México.

- noma de México. <https://repositorio.colmex.mx/concern/theses/00000052r?locale=es>
- Salazar y Mazarredo, Eusebio. 1869. *La cuestión dinástica*. Madrid: Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra.
- Sharman, Nicholas. 2022. *Britain's Informal Empire in Spain, 1830-1950: free trade, protectionism and military power*. New York: Palgrave Macmillan.
- Sondhaus, Lawrence. 2006. *Strategic Culture and Ways of War*. London y New York: Routledge.
- Valdaliso, Jesús M. 2005. "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): 31-60.