

INTERCAMBIOS TRANSATLÁNTICOS DEL PUERTO RICO DECIMONÓNICO: VELAS ENTRE LA GUAGUA NAVAL DE LA REVISTA DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO Y EL LUGAR AMENO DE LA ILUSTRACIÓN

Transatlantic Exchanges in Nineteenth Century Puerto Rico: Sailings between the *Revista de Navegación y Comercio*'s Naval Bus and the *Ilustración Española y Americana*'s Locus Amoenus

Eliseo Colón Zayas

Universidad de Puerto Rico (Puerto Rico)

Este trabajo ofrece una mirada panorámica sobre los intercambios transatlánticos que se generaron entre España y Puerto Rico luego del establecimiento de las políticas de la Real Cédula de Gracias de 1815. Muestra algunos ejemplos de cómo *La Revista de Navegación y Comercio* y *La Ilustración Española y Americana* representaron a Puerto Rico luego de la puesta en marcha de las políticas de la Cédula de Gracias.

Palabras clave

Prensa ilustrada, emigración, siglo diecinueve, Puerto Rico, España

This work offers a panoramic view on transatlantic exchanges that took place between Spain and Puerto Rico after the establishment of the Royal Decree of 1815. It gives some examples to illustrate the way the *Revista de Navegación y Comercio* and *La Ilustración Española y Americana* represented Puerto Rico following the implementation of Decrees' policies.

Keywords

Illustrated press, migration, Nineteenth Century, Puerto Rico, Spain

1. Introducción

En gran medida, los viajes y los itinerarios contemporáneos los atraviesa una larga historia de siglos pasados, a la vez que se insertan en la gama de proyectos culturales y tensiones geopolíticas, económicas, sociales, comerciales y medioambientales de nuestra contemporaneidad. Dentro de este compartir histórico de viajes y viajeros, los estudios transatlánticos configuran un campo de estudios donde las culturas de ambos lados del Atlántico dialogan. Es por ello que temas tan actuales y propios de la globalización y las economías neoliberales como lo son la seguridad, la movilidad, la migración, la integración y la reterritorialización configuran, entre otros, las discusiones contemporáneas de este diálogo de transeúntes. Este trabajo ofrece una mirada panorámica sobre los intercambios transatlánticos que se generaron entre España y Puerto Rico luego del establecimiento de las políticas de la Real Cédula de Su Majestad Fernando VIII que contiene el Reglamento para la Población y Fomento del Comercio, la Industria y la Agricultura de la Isla de Puerto Rico, conocida como la Real Cédula de Gracias de 1815, a través de dos periódicos ilustrados vinculados a dos imperios empresariales de la modernidad española: la *Revista de Navegación y Comercio*, órgano oficioso de las empresas de los Marqueses de Comillas Antonio López y López y su hijo Claudio López Bru; y *La Ilustración Española y Americana* del imperio editorial y de comunicación de Abelardo de Carlos y Almansa, Abelardo José de Carlos y Hierro, y Alejandro Moreno y Gil de Borja. En las páginas de sus periódicos ilustrados se construyó y representó espacial, geográfica y visualmente el Puerto Rico del último tercio del siglo XIX, a partir del reordenamiento territorial que se abrió con la Real Cédula de Gracias de agosto de 1815 y los eventos de integración económica y financiera que las transformaciones geopolíticas de la Europa del XIX forzaban a la metrópolis española a reorganizarse. Producto de las reformas que los Borbones comenzaron de forma paulatina a plantearse a partir de la segunda mitad del siglo XVIII para reformar la anquilosada economía española y para mejorar las relaciones con los territorios americanos, esta Real Cédula de Gracias tenía como antecedente la política de libre comercio de Carlos III, consignada en el Real Decreto del 2 de febrero de 1778 y cuya política intentó colocar a España en los nuevos sistemas monetarios y financieros que se iban afianzando en el resto del continente, dando paso a la liberalización del comercio.

La historiografía concuerda en el «despegue significativo» (Álvarez Curbelo, 2001: 78) de Puerto Rico y su transformación socio-económica luego de la implantación de la Cédula de Gracias de 1815

y el resto de reformas que se fueron dando paulatinamente durante el siglo XIX (Álvarez Curbelo, 2001; Cifre de Loubriel, 1975; García Ochoa, 1982; Guivens Flores, 1996; Mattei, 1988; Mirón Murciano, Hernández Borreguero y Escobar Pérez, 2012; Navarro García, 1999; Pico, 1988; Quintero Rivera, 1988; Santamaría García, 2005; Scarano, 1981 y 1993). «La conversión hacia circuitos económicos post-contrabando, que habían sido dominantes hasta las primeras décadas del siglo XIX, requirió en Puerto Rico de una política basada en el fomento de atracción de capitales que se logró con resultados desiguales mediante la Cédula de Gracias» (Álvarez Curbelo, 2001: 78). Es un momento donde «la gestión autoritaria de la administración colonial, la capitalización extranjera, la inmigración blanca y la trata subrepticia constituirán las piezas del engranaje» (Álvarez Curbelo, 2001: 80) que irán construyendo los andamios frágiles de una economía liberal de libre comercio y una metrópolis incapaz de superar su discurso imperial frente a Cuba, Puerto Rico y Filipinas.

En su extenso estudio sobre este importante documento, César Guiven Flores (1996) describe el contenido de la Cédula.

La Real Cédula de Gracias constaba de treinta y tres artículos, habiendo integrado en este instrumento jurídico los artículos 48, 49 y 50 del Reglamento del comercio libre de Indias de 12 de octubre de 1778, además las reales cédulas concedidas a la isla de Trinidad el 21 de enero de 1782 y a Nueva Orleans el 24 de noviembre de 1783, así como una Real Orden reservada, de 12 de agosto de 1815, autorizando al gobernador y al intendente para modificar sus disposiciones conforme a las circunstancias y asimismo los propios acuerdos adoptados en tal virtud por el gobernador y el intendente.

El gobernador Meléndez y el intendente Ramírez cumplieron con redactar el reglamento de 18 artículos para la buena aplicación de la Real Cédula de Gracias, el 15 de enero de 1816, la que se publicó en tres idiomas (español, inglés y francés), en St. Thomas en la imprenta de Jonas Englund, bajo el título Establecimiento de Colonos Extranjeros (sic), conjuntamente con la Real Cédula de Gracias.

Animaba a esta Real Cédula el concepto que la protección del comercio y de la industria es la causa que más influye en el poder, riqueza y prosperidad de un Estado, por ello manifestaba el rey: «La isla de Puerto Rico ha merecido particularmente mis reales atenciones y paternal amor hacia los habitantes de ella, y me he interesado en darles repetidas pruebas que los miro como una porción distinguida de mis dominios», dando a entender que por este interés, solicitó informes para establecer el fomento del comercio en la isla y hacerla florecer a medida de sus grandes proporciones, como muestra de remuneración por los servicios de lealtad con que se han portado los habitantes de Puerto Rico (180-181).

El lenguaje de esta Cédula de Gracias de 1815 señala las transformaciones paulatinas que Fernando VII llevaría a cabo de las políticas económicas mercantiles y se decanta por los derroteros del libre comercio y la reorganización del territorio. Este trabajo parte de la idea de que la expansión y el desarrollo de las vías de navegación y de las comunicaciones que se vincularon durante el siglo XIX a los ideales liberales del libre comercio trajeron consigo la necesidad de explorar nuevas formas de representaciones culturales, que respondieran a las nuevas formas de organización territorial y de desplazamientos por tierra y agua. Las nuevas tecnologías de la fotografía y la mecanización de las técnicas de imprimir fueron dos de los conjuntos de nuevas prácticas que sirvieron para explorar formas de perspectiva temporal y espacial de estos nuevos tiempos (Harvey, 1989:260-267). La Cédula de Gracias de 1815 que liberalizó las tierras y el comercio en Puerto Rico también dio impulso a su agricultura, a la inmigración que consolidó numéricamente a la población blanca, a la trata de esclavos y la «entrada libre de capitales y herramientas agrícolas e industriales, reconocimiento legal del comercio libre y directo con otras naciones, incluidos los Estados Unidos, entrada de buques extranjeros previo pago del 6% del valor total de las mercancías, comercio directo libre de derechos con España por un período de 15 años para los buques españoles... En una palabra, se reconocía el fin del exclusivismo comercial en Puerto Rico» (Navarro García, 1999: 26). A pesar de que tuvo vigencia hasta 1836 cuando dio paso a una ley arancelaria de comercio más amplia, sus disposiciones transformaron de forma perdurable la isla de Puerto Rico.

Esta nueva forma de organización, distribución y producción del territorio que la Cédula de Gracias y otras políticas de organización territorial y de libre comercio que se instauraron en la España decimonónica y que tuvieron repercusión en Puerto Rico¹, abrigaron un gran aliado en el desarrollo de la prensa ilustrada española como muestra su auge y penetración en las grandes ciudades para mostrar y representar los nuevos tiempos (Pantojas, 2007; Pérez Cuadrado, 2010). Fue, además, uno de los vehículos para exhibir a la población de la metrópolis los logros de unas nuevas "re-conquistas" coloniales, basadas en la lenta transformación de una economía mercantil en una de libre comercio. En este trabajo, nos detendremos en mostrar algunos ejemplos de cómo la *Revista de Navegación* y

¹García Ochoa (1982) ofrece una lista completa de las 483 disposiciones, preceptos, mandatos, ordenanzas, leyes, instrucciones, medidas, decretos, proyectos, edictos, normas, cláusulas que influenciaron el desarrollo de Puerto Rico entre 1815 y 1898 (601-674).

«La televisión, por ejemplo, permitió a los científicos entrar en los hogares de los ciudadanos; entrar en sus casas, con su tono de voz, con sus gestos, con sus expresiones, con sus metáforas, pues era un medio al que accedía prácticamente toda la población»

Comercio y la Ilustración Española y Americana representaron a Puerto Rico luego de la puesta en marcha de las políticas de la Cédula de Gracias. En la primera parte de este trabajo contextualizamos la Cédula de Gracias de 1815 dentro de lo que fueron las transformaciones geopolíticas en la Europa de la oclusión del Antiguo Régimen, las reformas borbónicas y las políticas migratorias de la metrópolis a las provincias de ultramar de Cuba y Puerto Rico. En la segunda parte ofrecemos algunos ejemplos para ilustrar la manera en que la *Revista de Navegación* y *Comercio y Lallustración Española y Americana* encarnaron la reconfiguración de tiempo y espacio que los nuevos vínculos transatlánticos que la Cédula de Gracias de 1815 abrió entre Puerto Rico y la metrópolis.

2. Tiempos de la Cédula de Gracias de 18

Como preludio a las transformaciones en el comercio y la navegación que se dieron durante el siglo XIX, el Real Decreto del 2 de febrero de 1778 constituyó uno de los proyectos con los que la monarquía española enfrentó la situación económica de finales del siglo XVIII. Fue la política económica de un momento histórico donde la mayor competencia entre Estados y otras entidades presionaron para racionalizar y coordinar el tiempo y el espacio de las actividades económicas dentro de la esfera nacional de la transportación y las comunicaciones, de la administración y la organización militar, o de los ámbitos locales de bienes patrimoniales y municipales (Harvey, 1989: 259). La muerte sin descendencia en 1700 del último rey español de la dinastía austriaca de los Habsburgo, Carlos II, abrió el camino para la reconfiguración de poderes en Europa y España. Algo que ocurrió luego de la Guerra de Sucesión y la firma del Tratado de Utrech que dio paso al reina-

«Las reformas liberales y mercantiles abrieron el comercio con países extranjeros amigos y autorizaron progresivamente a un número cada vez mayor de puertos en España y América para realizarlo»

do de Felipe V, primer Borbón al trono español. Las políticas centralistas ilustradas de los Borbones en España y su participación en las luchas por el equilibrio de poderes trazaron la trayectoria de sus administraciones reformistas durante un siglo de grandes convulsiones. Algunas de estas sacudidas a las transformaciones se debieron a eventos tales como: la firma de los Tratados de Utrech - Rastadt (1713-1714) que otorgaron la hegemonía a Francia en la Europa continental y proveyeron para el posterior impulso marítimo del imperio británico; el Tratado de Viena de 1725 donde el emperador austriaco Carlos VI renunció a la corona de España; los diversos pactos de familia protagonizados por Isabel de Farnesio, segunda esposa de Felipe V y madre de Carlos III; la firma del Tratado de París entre España y Francia con Inglaterra para poner fin a la Guerra de los Siete Años (1756-1763) y donde España cedió a Inglaterra la Florida, Pensacola y los territorios en torno al Misisipí, a la vez que se hacía con una parte de la Luisiana; la guerra de independencia de Estados Unidos (1776-1783); la Revolución Francesa de 1789, posterior instauración del Régimen del Terror y golpe de estado del XVIII de brumario de 1799 que colocó a Napoleón en el poder; las guerras napoleónicas (1803-1815); la Guerra de la Independencia Española entre 1808 y 1814 luchada contra los franceses luego de la invasión de Napoleón la Península Ibérica; la Constitución de Cádiz de 1812; las Guerras de la Independencia de Hispanoamérica entre 1810 y 1824; y, el Tratado de Viena de 1815 que consolidó el equilibrio de poder europeo hasta la Primera Guerra Mundial. Naranjo Orovio y Santamaría García (2000) concuerdan que la Cédula «fue concedida como premio a la fidelidad puertorriqueña en los años de la independencia del imperio americano continental español» (177).

Las políticas marítimas y migratorias del siglo XIX que colocaron el transporte y las comunicaciones en la agenda de los estados respondieron al reco-

nocimiento por parte de las grandes potencias de que el control productivo del espacio mediante la construcción de caminos, carreteras, canales, sistemas de comunicación, prácticas administrativas y la deforestación constituían manifestaciones políticas y económicas (Harvey, 1989: 255). La mirada a la política migratoria contenida en este real decreto de Fernando VII implicó una transformación de las relaciones coloniales de Puerto Rico y la metrópoli, a la vez que proveía un nuevo marco de relaciones internacionales dentro de la reorganización europea luego del Tratado de Viena que daba aires, aunque por poco tiempo, a la restauración del Antiguo Régimen, seguida por su rápida disolución con el triunfo de las ideas liberales. Se acentuó el declive de los viejos imperios, el auge de los nuevos estados y la consolidación de nuevas potencias. «Se trató de unas relaciones exteriores por parte de la corona española que, en cuanto a Puerto Rico, venían definidas por su dependencia política de una metrópoli, relegada a un segundo plano en el contexto internacional, tras la pérdida casi total de sus posesiones americanas. La ruptura de relaciones con los nuevos estados americanos también marcó al Puerto Rico de principios del siglo XIX, así como su progresiva dependencia económica respecto a los Estados Unidos. Una dependencia que, al cabo de los años, llegó a ser política» (Navarro García, 1999: 20).

Las reformas que se concretaron en 1815 con la Cédula de Gracias consolidaron las medidas precedentes de liberalización de la tierra y el comercio, fomento de la agricultura, la inmigración, la trata de esclavos y la entrada de capital, concluyó los experimentos de reformas liberales y mercantiles. Carlos III instruyó para instalar la Intendencia de Real Ejército y Hacienda en Cuba en marzo de 1765. Ese mismo año, la corona permitió el comercio entre los puertos españoles de Santander, Gijón, La Coruña, Sevilla, Cádiz, Málaga, Cartagena, Alicante y Barcelona con Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad (de Ramón, Couyoumdjian y Vial, 1993: 44). Las reformas liberales y mercantiles abrieron el comercio con países extranjeros amigos y autorizaron progresivamente a un número cada vez mayor de puertos en España y América para realizarlo. Las primeras disposiciones en ese sentido se dieron para impedir que los constantes conflictos en el Caribe, que interrumpían el flujo mercantil, dejasen desabastecidas las islas, sobre todo durante la independencia de los Estados Unidos, y tras la conclusión de esta, con el fin de que se beneficiasen de la demanda del nuevo país de productos tropicales que antes adquiría en las colonias de su antigua metrópoli británica. Para tener qué intercambiar se dieron una serie de disposiciones que fomentaron el desarrollo del cultivo de frutos tropicales, café,

tabaco y azúcar, entre otros. Se liberalizó la tierra, incluso se otorgó suelo en propiedad a quienes establecieron explotaciones, se eximió de aranceles la importación de los bienes que aquellas necesitaron, se eliminaron temporalmente o se recortaron ciertos impuestos, por ejemplo, las contribuciones territoriales o el diezmo, se abrieron las puertas a la inmigración extranjera (Santamaría García, 2005).

Los estudios sobre la elite local puertorriqueña del siglo XIX no han sido muy abundantes hasta el momento. No obstante, algunas buenas monografías recientes han reflexionado ya sobre su comportamiento político y sobre la influencia de determinadas familias dentro de una evolución política cambiante. También se está prestando atención a las repercusiones del desplazamiento de la elite criolla por los nuevos inmigrantes y a las tensiones internas en su propio seno. Estos estudios, y otros más en curso de elaboración, nos permiten estructurar la sociedad puertorriqueña en dos grupos económicos fundamentales: agricultores y comerciantes. Entre ambos grupos existen unas relaciones intensas, nacidas de su protagonismo en el proceso productivo y en los órganos políticos. (...) Este grupo de comerciantes, acogido a la Cédula de Gracias y a las ventajas que llevaba consigo, tuvo la liquidez monetaria imprescindible para invertir en agricultura desde el primer momento, haciéndose también en poco tiempo con el control del comercio al por mayor y con el de la trata negrera. (...) La representación española —compuesta por catalanes, mallorquines, valencianos y vascos fundamentalmente— es también considerable, pero a diferencia de la anterior llevaba ya mucho tiempo instalada en la isla, dedicada al comercio a pequeña escala. Los nuevos comerciantes que fueron llegando en el siglo XIX solían ser jóvenes y solteros, con poco capital, pero con unos grandes deseos de progresar y arraigar en suelo puertorriqueño. Contaban, además, con el apoyo de parientes y amigos ya instalados que los reclamaban. Los inmigrantes españoles dedicados al comercio habían estado históricamente muy vinculados a Puerto Rico y gozaban del privilegio de poderse dedicar a dicha actividad, aunque los peninsulares también estuvieron muy presentes en la administración y el ejército de la isla. Es evidente que para los comerciantes españoles el comercio ofrecía una mayor seguridad que para los extranjeros y por consiguiente sus inversiones en tierras fueron menores. Además, a partir de 1830, empezó a insinuarse en algunas zonas como Ponce una crisis económica y un incremento en el precio de las fincas, razones ambas que explican la ausencia de grandes hacendados entre los peninsulares. Los catalanes fueron quienes tuvieron, por lazos de solidaridad interna y parentesco, un mayor peso en el comercio puertorriqueño y en la agricultura, pues esas relaciones familiares les permitía acceder con facilidad al crédito para inversiones agrícolas (Navarro García, 1999: 32-35).

«En las últimas tres décadas del Siglo XIX fueron abriéndose brechas al capitalismo en Puerto Rico. El país atravesaba un proceso de transformación capitalista, pero todavía, a finales del siglo, predominaba la pequeña producción; alguna independiente, pero sobre todo, bajo una economía señorial de haciendas» (Quintero Rivera, 1989: 101). Según Quintero Rivera, la posición de los hacendados «en la estructura de la producción social generaba una vivencia señorial», cuyo «proyecto de clase para el desarrollo y expansión de su producción de mercancías matizaba con valores burgueses esa visión de mundo» (101-102). En el caso de la ciudad de Ponce, por ejemplo, no menos de tres cuartas partes de los hacendados eran inmigrantes. El perfil de estos hacendados ayuda a entender la constitución hegemónica de nuevos grupos sociales a base de la inmigración y de la destrucción de los viejos cuadros superiores, esencialmente criollos (Scarano, 1981: 23). Este cuadro de la inmigración convierte la construcción y la vivencia de “lo español” en una explosión y multiplicación de vivencias de mundo y de apropiaciones del nuevo espacio. La composición de los hacendados en Ponce hacia 1845 era el siguiente: 22 de Puerto Rico, 18 de España, 15 de Francia, 4 de los Estados Alemanes, 1 de Holanda, 3 de Gran Bretaña, 1 de Estados Unidos, 9 Hispanoamericanos y 13 de origen desconocido (Scarano, 1981: 41).

Por otro lado, junto a los hacendados, otro sector importante para el desarrollo económico del país fue el de aquellos inmigrantes que optaron por el comercio. Los comerciantes operaban en áreas rurales y urbanas. El sector era mayoritariamente español (Dietz, 1986: 58). Los estudios muestran que los hacendados de otros orígenes nacionales tenían como interés prioritario las empresas de producción y muy poco en la participación mercantil del comercio. «Los peninsulares, por el contrario, se dedicaban de lleno a los asuntos mercantiles, y aún después de adquirir haciendas (los que lo hacían), por lo general no abandonaban el comercio totalmente» (Scarano, 1981: 56).

El flujo migratorio hacia Puerto Rico durante el siglo XIX se dio desde diversas regiones españolas. «En el siglo XIX se legislaron una serie de medidas de carácter general (Real Decreto de 18 de julio de 1881; Reales Decretos de 6 de mayo de 1882; Reales Ordenes de 16 de noviembre de 1883; Reales Ordenes de 8 de mayo de 1888, etc.), cuyo objetivo era tratar en lo posible de contener la emigración española a América, al tiempo que se intentaba dirigirla a las colonias ultramarinas» (Hernández García, 1997: 201). La Real Orden del 25 de julio de 1884 creó una Junta para «fomentar en las Antillas la emigración libre de trabajadores por cuantos medios sean eficaces y prácticos a realizarlo en corto plazo»

(Hernández García, 1997: 202). El 2 de marzo de 1889 se organizó la Sociedad Protectora de Trabajo Español en las Posesiones de Ultramar para mitigar la emigración que de España se dirige a territorios extranjeros y tratar de orientarla hacia Cuba y Puerto Rico. Estela Cifre de Loubriel (1964) entiende que toda esta legislación restringía la migración hacia América del Sur a la vez que promovía el flujo migratorio al Caribe (p. xxxiii).

(...)España no sólo procuró fomentar la emigración a Puerto Rico con el objetivo de explotar las fuentes naturales de su producción y de paso suplir la escasez de brazos de la isla, sino también, para poder ofrecer empleo a la importante masa obrera sin puesto de trabajo en la Península (y Canarias), donde la situación vióse agravada a consecuencia de las guerras (Independencia; Revolución en la América hispana y Carlista), con la consiguiente pérdida del continente americano, que llevó aparejado el corte de la secular fuente de ingresos, y así miles de españoles (labriegos, burócratas, militares, etc.), tienen por necesidad que emigrar (Hernández García, 1997: 207).

Al estudiar el flujo migratorio de los catalanes, balearicos y valencianos hacia Puerto Rico, Estela Cifre de Loubriel señala que la mayoría de la gente provino de la provincia de Barcelona (23). Al señalar las ocupaciones de estos inmigrantes, Cifre de Loubriel dice que «ocupan un lugar relevante los militares y los dedicados al comercio» (24). Pero también llegaron las vivencias de albañiles, alfareros, artesanos, barberos, carpinteros, calceteros, cocineros, criados, curtidores, herreros, hortelanos, jornaleros, ladrilleros, sogueros (24). Estas ocupaciones guardan estrecha relación con las ocupaciones descritas por el censo español de 1860². «El crecimiento de-

²A mediados del siglo XIX de una población de 15 millones y medio, un 1 a un 3 por ciento de la población española se llamaba duque, general o burgués, propietario o funcionario. El resto quedaba clasificada por ocupaciones según el censo español de 1860:

Sirvientes (varones y hembras)	818 000
Proletariado rural (jornaleros del campo)	2 354 000
Pobres de solemnidad (varones y hembras)	262 000
Nuevo Proletariado (jornaleros en fábricas)	150 000
Mineros	23 000
Empleados de Ferrocarril	5 000
Profesiones liberales	100 000
Clero	62 000
Empleados y Comerciantes	70 000
Fabricantes	13 000
Artesanos	665 000
Pequeños Comerciantes	333 000

Aquí habría que añadir las partidas de mujeres consignadas a la casa y la población infantil. «El reparto de los españoles por actividades económicas que queda esbozado traduce, dentro de

mográfico y la desvinculación van a intensificar las cifras del proletariado rural; esta última dará lugar a la extensión de una nueva forma de explotación rural: el latifundio de propiedad plena, sin limitación ni vinculación alguna, en el seno del cual las relaciones entre jornaleros, colonos, aparceros y arrendatarios es una parte y el propietario es la otra. El desarrollo industrial de Cataluña va dar un proceso de concentración de empresas textiles» (Ubieto, Reglá, Jover y Seco, 1972: 620-621). Gran parte de los desplazados de estas transformaciones sociales y económicas formaron parte de los grupos de inmigrantes que llegaron a Puerto Rico durante el siglo XIX.

Como grupo, por su situación social y económica, los inmigrantes peninsulares traían los valores de una España que eran reinterpretados desde el marco cultural de donde provenían para inventar una cultura con un repertorio de actitudes y posturas que poco a poco fueron generalizándose. Las apropiaciones culturales que los inmigrantes catalanes traían consigo mostraban un capital cultural cargado de diferentes saberes y espacios que estaban mediatizados por las tensiones entre un tradicionalismo y las transformaciones culturales, sociales y económicas de la modernidad que se experimentaba en la Barcelona decimonónica. El comercio, a la vez que le daba a este grupo la solvencia económica y le proporcionaba acceso a los bienes culturales necesarios para sus pretensiones aristócrata-burguesas, legitimó sus aspiraciones de clase hegemónica. Esta profesión les proporcionó, además, un avance frente a la situación cuasi feudal de gran parte de las otras regiones de la península española durante el siglo XIX.

La transformación económica, social y cultural en el Puerto Rico decimonónico se dio a través de la creación de una serie de instituciones oficiales como fueron la Sociedad Económica de Amigos del País organizada en 1814, la cual tenía comisiones permanentes de agricultura, industria, población e instrucción pública, tomándose la iniciativa de la construcción del Teatro Municipal de San Juan en 1823 y su inauguración en 1832; la Sociedad Filarmónica, fundada hacia 1823 y reorganizada en 1845 por Alejandro Tapia y Rivera; y la industria cultural periodística (*La Gaceta de Puerto Rico* y el *Boletín Mercantil*, entre otros); y el Ateneo Puertorriqueño fundado en 1876. Además, una política educativa sistematizada y organizada desde las esferas religiosas y gubernamentales comenzó a desarrollarse durante el siglo XIX. El Seminario Conciliar abrió en 1832. El gobernador Juan de la Pezuela fundó la Academia Real

su imperfección técnica, una estructura económica típicamente preindustrial: lo manifiestan así las aplastantes cifras del proletariado rural y del servicio doméstico, el predominio de los artesanos sobre los obreros industriales, el crecido volumen del sector agrícola» (Ubieto, Reglá, Jover, y Seco, 1972: 620).

de Buenas Letras en 1851. Sin embargo, fueron dos decretos oficiales los que dieron pie a las reformas educativas institucionalizadas, el Decreto Orgánico del gobernador Messina, que creó una Junta Superior de Instrucción Pública en 1865 y el Decreto Orgánico del gobernador Despujol en 1880. El decreto de Messina hizo la instrucción elemental obligatoria y la superior opcional. Otro hecho significativo que muestra el interés que tenían las instituciones gubernamentales de lograr el “consenso” mediante la articulación de una política educativa, fue el nombramiento en 1866 por el general Marchesi de un Inspector General de Instrucción Pública. Se nombró a un peninsular, Vicente Fontán, y a un puertorriqueño, Federico Asenjo, a ocupar el mismo cargo, a la vez. Otras dos instituciones oficiales importantes fueron la Sociedad Española de Auxilio Mutuo y Beneficencia de Puerto Rico, fundada en 1882, y la Caja de Ahorros de 1865, que funcionó como la Sociedad Anónima de Crédito Mercantil hasta 1887, cuando se firmó un Real Decreto creando el Banco Español.

3. La Revista de Navegación y Comercio y La Ilustración Española y Americana, entre la Guagua Naval y la reconquista del espacio

Los nuevos vínculos transatlánticos abiertos por la Cédula de Gracia de 1815 entre Puerto Rico y la metrópolis segunda parte se detiene en analizar la manera en que *La Ilustración Española y Americana* y *la Revista de Navegación y Comercio*, cuyos poderosos dueños personalizaron las estrategias monopolísticas de unos empresarios que se inscribían en la políticas de libre comercio en la España decimonónica, representaron la reconfiguración de tiempo y espacio que los nuevos vínculos transatlánticos entre Puerto Rico y la metrópolis la Cédula de Gracias de 1815 paulatinamente abrían, mientras España buscaba colocarse en el espacio europeo que para comienzos del siglo XIX se unía mediante políticas monetarias internacionales. El mapa de la dominación de los espacios mundiales se transformó a partir de 1850 hasta hacerse irreconocible, mientras el flujo de información y las nuevas tecnologías de la representación registraban los cambios y conflictos (Harvey, 1989: 262-265). En los procesos de propaganda de la colonización española siempre hubo una tradición visual que desde el siglo dieciséis propició la integración y la contaminación de la imagen y la escritura, dentro de un proceso más general de expansión de la «consistencia óptica» y el desarrollo de la prensa gráfica ilustrada del siglo XIX supuso un avance para las técnicas propagandísticas (Abril, 2000). Ambos periódicos ilustrados, *La Ilustración Española y Americana* y *la Revista de Navegación y Comercio*, sirvieron de lugar de representación de la

rápida compresión de tiempo y espacio que los contextos económicos y políticos acarrearaban. La *Revista de Navegación y Comercio* representaba los nuevos tiempos que se iniciaron «en la segunda mitad del siglo XIX gracias a la difusión de nuevas tecnologías de transporte y comunicación como el buque de vapor, el telégrafo y la radio (que en un principio se conocía como telegrafía sin hilos)» (Valdalisio, 2003: 455). Por su parte, *La Ilustración Española y Americana* se convirtió en medio de representación de los nuevos espacios. Fueron empresas inscritas en la expansión y el desarrollo de las vías de navegación y de las comunicaciones del siglo XIX atadas a los ideales liberales del libre comercio. Los empresarios vinculados a la Revista de Navegación y Comercio, Antonio López y López y, su hijo, Claudio López Bru, dueños de un imperio naval, bancario y de ferrocarriles, y los de *La Ilustración Española y Americana*, Abelardo de Carlos y Almansa, Abelardo José de Carlos y Hierro y Alejandro Moreno y Gil de Borja, dueños de un imperio de comunicación, respondieron a la conquista y control del espacio propios del liberalismo mediante nuevas formas de organización territorial y de desplazamientos por tierra y agua, los primeros y las nuevas tecnologías de la fotografía y la mecanización de las técnicas de imprimir, los segundos. Sus imperios fueron dos de los conjuntos de nuevas prácticas que sirvieron para explorar las formas de perspectiva temporal y espacial de la internacionalización liberal.

3.1. Tiempo y Velocidad Transatlántica – la Guagua Naval decimonónica

La transportación marítima entre Puerto Rico y la península, y al interior de la isla, se fue acortando lentamente a partir de la reforma del servicio de correos en 1764 entre España y América. «Para 1856 ya hay establecidos entre Cádiz, Santa Cruz de Tenerife, La Habana y San Juan de Puerto Rico, un servicio regular de buques de vapor que verifica dos salidas mensuales» (García Ochoa, 1982: 380). La Real Orden de 1861 permitió contratar el servicio de correspondencia mediante subasta pública y estableció en su Artículo 13 la legislación que regiría el tiempo entre Puerto Rico y España. «Los buques tardarán cuando más veinte días en cada viaje de ida de Cádiz a La Habana, tocando en Canarias, en Puerto Rico y en la Isla de Santo Domingo, en los viajes de vuelta tardarán dieciocho días cuando más». Por su parte, el Artículo 23 señala que «no se podrán detener los barcos más de doce horas en los puertos que van de paso» (García Ochoa, 1982: 381). Durante la década de 1860 se desarrolló el servicio de correos con la metrópolis que incluía, además, los servicios de la Mala Real Inglesa. Todos los vapores podían trans-

portar pasajeros y aseguraban condiciones de seguridad y puntualidad. Esta nueva experiencia espacial y temporal se completó en 1870 cuando Puerto Rico estuvo totalmente comunicado con España y con casi todos los pueblos de su interior mediante servicio telegráfico. La primera línea telegráfica que tuvo la isla la inauguró el propio Samuel Morse en 1858 entre el pueblo de Arroyo y la Hacienda Enriqueta de su hijo político, Edward Lind.

Las obras para amarrar a la isla al cable submarino con la metrópolis la llevaron a cabo los ingenieros de la compañía inglesa West Indies Panamá Telegraph de Londres cuando en 1870 instaló un cable submarino entre San Juan, St. Thomas y Jamaica. El primer mensaje transmitido a las autoridades peninsulares decía lo siguiente: «La Diputación de Puerto Rico aprovecha el prodigioso invento que pone en rápida comunicación a esta Isla con su Centro, para dirigir un respetuoso saludo a S.M. el Rey, al Gobierno y a la Nación entera. Consigna con este acontecimiento celebrado con júbilo en esta Provincia, que será otro lazo más que fortifique a la Madre común, por quien hace fervientes votos para que, próspera y tranquila, continúe en la senda del progreso, bajo la sabiduría de los poderes que le ha dado» (citado en García Ochoa, 1982: 384).

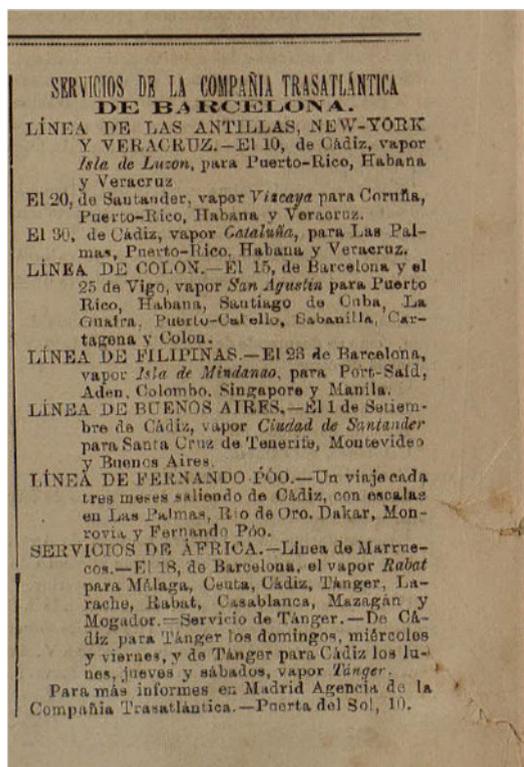
La Revista de Navegación y Comercio comenzó su publicación el 15 de agosto de 1889. Era el órgano oficioso de la Compañía Trasatlántica con base en Barcelona y fundada por el primer Marqués de Comillas, Don Antonio López y López, y dirigida por José Díaz de Quijano. Este periódico ilustrado representó los tiempos que acortaban el espacio, por medio de la velocidad, entre Puerto Rico y España. Esta compresión de espacio en el tiempo quedó plasmada en la publicidad de las empresas marítimas, los mapas que vinculaban las dos áreas geográficas y el interés editorial mostrado por liberalizar más el comercio mediante la creación de puertos francos en la isla. El Marqués de Comillas había fundado junto al empresario vasco Patricio Satústregui Bris la naviera A López y Co. transformada en Compañía Trasatlántica en 1881. En agosto de 1861 se le había otorgado a A. López y Compañía el servicio de vapor-correo entre la metrópolis Cuba y Puerto Rico. Los intereses de la Revista en demarcar a través de la representación gráfica las fronteras territoriales para los dominios de la administración central y del control social enfatizando unas rutas de navegación se ubican en el creciente interés del poder político y económico en facilitar la libre circulación de mercancías. Eran los mismos intereses que profesaban el creador y heredero del imperio empresarial del marquesado cántabro de Comillas, Don Antonio López y López y Claudio López Bru, hijo del primer marqués y dueño de la Compañía Trasatlántica cuando comenzó a publicarse la Revista en 1889.

La geografía naval que comenzó a acortar la distancia entre Puerto Rico y la metrópolis con la creación de la Real Compañía de Comercio de Barcelona con las Indias en 1756 y se acrecentó paulatinamente a partir de 1828 con la apertura al comercio libre y al desarrollo industrial. El 1 de mayo de 1851 se establece de manera regular la conexión mediante buques de vapor entre Cuba, Puerto Rico y la metrópolis. Entre 1851 y abril de 1857, «el servicio de correos marítimos fue cubierto por buques de vapor de la Marina de Guerra con el apoyo de buques de la flota de Zangroniz hermanos y Cía. La empresa francesa Gauthier hermanos asumió el servicio entre mayo de 1857 y mayo de 1858. Por último, entre junio de 1858 y diciembre de 1861, la concesión estuvo en manos de la Cia. De Vapores Españoles Correos Trasatlánticos. Dicha compañía fue conocida con el nombre de «Los catalanes» por ser una alianza entre la 'Sociedad de Navegación e Industria' y 'Bofill, Martorell y Cia.'» (Moreno Rico, 2011: 119) impulsor de la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos En un extenso editorial:

Es necesario reconocer que Antonio López, [dueño A. López y Cia.- Compañía Trasatlántica], y sus colaboradores se movieron con rapidez y eficiencia. Una vez conseguido la concesión en septiembre de 1861 [«10 de octubre de 1861» (Rodrigo y Alharilla, 2007, p. 84)]. Patricio Satústregui se trasladó a Amberes e Inglaterra para adquirir ocho vapores en muy estado procedentes de la sociedad Trasatlántica Belga que los liquidaba por quiebra. Aquellos ocho barcos pasaron a denominarse: 'Isla de Cuba', 'Santo Domingo', 'Cantabria', 'Canarias', 'Isla de Puerto Rico', 'Villa de París', 'Ciudad Condal', y 'España' (Moreno Rico, 2011: 119).

Coloca su centro logístico en Cádiz en 1862, puerto de cabecera de la línea de las Antillas, por disposición del acuerdo con el gobierno, que, además, obligaba a la empresa adjudicataria a tener un total de ocho vapores para realizar veinticuatro viajes redondos al año, Cádiz - Santa Cruz de Tenerife - San Juan - La Habana. En mayo de 1868 trasladó la sede central de su empresa a Barcelona. «A partir de entonces la A. López y Cía. (transformada en la sociedad anónima Compañía Trasatlántica en 1881) se convirtió en la principal naviera de la matrícula catalana. Lo era, de hecho, del conjunto de la matrícula española. En los años ulteriores, su incontestable hegemonía en las comunicaciones transoceánicas condicionó en buena medida el sector de la marina mercante de vapor en Barcelona, y en el resto de España» (Rodrigo y Alharilla, 2007, p. 84).

El primer número la Revista de Navegación y Comercio, órgano oficioso de la Compañía Trasatlántica y el resto de empresas del marquesado de Comillas, del 15 de agosto de 1889 anuncio los servicios de la



Compañía Trasatlántica de Barcelona (Imagen 1) que constituirían la guagua naval de reorganización espacial y temporal entre Puerto Rico y la metrópolis. El vapor *Isla de Luzón* hacía la Línea de las Antillas, New York y Veracruz y zarpaba el 10 de agosto de 1889 de Cádiz para Puerto Rico, la Habana y Veracruz. El día 20 de ese mes, el vapor *Vizcaya* salía de Santander para la Coruña, Puerto Rico, Habana y Veracruz. Ese mes el vapor *San Agustín* hacía la Línea Colón con salidas el 15 de agosto de Barcelona y el 25 de Vigo para Puerto Rico, La Habana y Santiago de Cuba, La guaira, Puerto Cabello, Sabanilla, Cartagena y Colón. En 1889 la Compañía Transatlántica ya no tenía la exclusividad. La competencia se dejaba sentir y la promoción en las páginas de la Revista era importante. Por ejemplo, las empresas vizcaínas radicadas en Liverpool se anunciaban en la Revista. La casa vizcaína Olano, Larrinaga & Co., creada en Liverpool en 1862 por José Antonio de Olano, Ramón Larrinaga y Juan Bautista Longa desde 1880 navegaban la ruta Bilbao - Liverpool - Puerto Rico - Cuba y Estado Unidos. El 25 de enero de 1879 el vapor *San Juan* de la empresa del Bilbaíno Dionisio Tomás de Eizaga, Vapores Correos de Puerto Rico, conocida como La Puertorriqueña salió de los astilleros de Murdoch & Murray. El 28 de mayo de 1881 fue la botadura desde los astilleros de R. & J. Evans & Co. Ltd. En Brunswick - Liverpool de otro de los vapores estrella de la empresa de Eizaga, el Puerto Riqueño. La naviera Vapores Correos de Puerto Rico era una empresa británica con base en Liverpool, que más tarde

evolució a Forman & Glenn y, por último, White Forman & Co, representado en España por Dionisio Tomás de Eizaga y cuyos barcos llevaban bandera española, como era la costumbre entre las empresas vizcaínas. Entre 1879 y 1880 José Serra y Font y un grupo de empresarios vizcaínos y de Liverpool crearon las compañías Líneas de Vapores Serra y Compañía de Navegación La Flecha. Serra Font se compró La Puertorriqueña, que vino a formar parte del consorcio Serra. También otro vizcaíno con vínculos con la ciudad de Liverpool, Manuel María Arroategui, se unió a Enrique Soberón, nacido en Liverpool pero de origen asturiano, y adquirieron doce buques que servían la línea Liverpool - Cuba - Puerto Rico con parada en Santander a la ida. (Valdaliso, 2003).

La publicidad de la Compañía Trasatlántica del 10 de septiembre de 1890 regulariza las salidas. La Línea de las Antillas tiene dos salidas de Cádiz, los días 10 y 30, y los días 20 desde Santander. La Línea Colón tiene un viaje mensual que sale de Vigo los días 10. Llamen la atención en el anuncio las ofertas de viajes. «Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta». El 30 de diciembre de 1891 la Línea de Vapores Serra y la Compañía de Navegación La Flecha promocionan sus salidas. Anuncian salidas quincenales desde Santander para Puerto Rico en los vapores *Ida*, *Teresa*,

LINEA DE VAPORES SERRA
COMPANIA DE NAVIGACION LA FLECHA


SERVICIO SEMANAL DE VAPORES CORREOS ENTRE
SANTANDER Y LA ISLA DE CUBA

Alicia.....	de 1.200 +	Enrique.....	de 1.200 +
Gracia.....	de 2.400 +	Carolina.....	de 2.400 +
Francisco.....	de 2.400 +	Pedro.....	de 2.400 +
Serra.....	de 2.400 +	Ernesto.....	de 2.400 +

Salida de Santander todos los miércoles para
HABANA Y MATANZAS, Santiago de Cuba, y Santiago de
Cuba, Sagua la Grande, Guantánamo, Trinidad de Cuba,
Manzanillo, Caba, Manzanillo y Colón. Los vapores nombrados
a continuación si otros, así de desguapeados como sigue:
Admitido carga y pasajeros para

PUERTOS DE DESTINO	NOMBRE	FECHA DE SALIDA
Habana, Matanzas, Santiago de Cuba y Cienfuegos.....	Guillermo.....	2 Diciembre.
Habana, Matanzas, Cienfuegos, Sagua la Grande, Santiago de Cuba y Cienfuegos.....	Alicia.....	9 idem.
Habana, Matanzas, Santiago de Cuba y Cienfuegos.....	Serra.....	16 idem.
Habana, Matanzas, Sagua la Grande, Santiago de Cuba y Cienfuegos.....	Pedro.....	23 idem.
Habana, Matanzas, Santiago de Cuba y Cienfuegos.....	Carolina.....	30 idem.

SERVICIO QUINCENAL
ENTRE
SANTANDER Y LA ISLA DE PUERTO RICO
POR LOS GRANDES Y MAGNIFICOS VAPORES NOMBRADOS
Ida, Teresa, Rita, Paulina y María.
El 16 de Diciembre saldrá el vapor español
PAULINA,
Capitán Gamacho, admitiendo carga y pasajeros sin traspaso para los puertos de **San Juan, Humacao, Arroyo, Ponce, Mayagüez y Arecibo.**
También recibe carga para Santo Domingo.
Los señores cargadores pueden dirigir su mercancía al cuidado de la Agencia para su embarque, debiendo situarla en Santander el día anterior al señalado para la salida de cada buque.
Con cada remesa deberá acompañar nota del número de bultos, sus marcas, numeración, peso bruto y neto, valor, destino y consignatario; indicando si ha de asegurarse de riesgo marítimo, el cual puede hacer esta Agencia con la mayor economía.
Para solicitar cubiertas y para más informes dirigirse a su consignatario **D. Francisco Salazar, Muelle 5, Santander.**

Rita, Paulina y María para los puertos de San Juan, Humacao, Arroyo, Ponce, Mayagüez y Arecibo (imagen 2).

El 10 de marzo de 1892 aparece un nuevo anunciante, Vapores Trasatlánticos de Pinillos, Sáenz y Compañía, ofreciendo, con nuevos vapores de acero y máquinas de triple expansión, servicio mensual desde Barcelona, Valencia, Málaga, Cádiz e Islas Canarias a Puerto Rico, Habana, Cienfuegos y Matanzas, siguiendo, en determinadas épocas del año a Nueva Orleans. El anuncio del mismo día de la Compañía de Navegación La Flecha añade a su recorrido por Puerto Rico dos puertos el de Fajardo y el de Aguadilla. El 10 de julio de 1892 una nueva naviera, Vapores Trasatlánticos de F. Prats y Compañía, ofrece sus servicios de salidas mensuales de Barcelona, Valencia, Málaga, Cádiz, para Puerto Rico, Mayagüez, Ponce, Matanzas, Habana y Cienfuegos. Esta compañía presta sus servicios con vapores clasificados 100 A 1 en el registro de Lloyd en Inglaterra. Uno de sus vapores es el Puerto Rico de 4000 toneladas.

Al nuevo sentido espacio temporal de la geografía entre Puerto Rico y la metrópolis que la publicidad representa mediante imágenes de velocidad, tiempo y tecnología naval, hay dos crónicas que incorporan a Puerto Rico como representativo de una modernidad por venir. La primera de las crónicas narra en dos relatos con un año de diferencia, el 20 de febrero de 1892 y el 15 de enero de 1893, la importancia de Puerto Rico en la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. La otra crónica recoge el discurso del Diputado por Humacao antes las Cortes, Don Juan García Gómez, expresando la necesidad de abrir puertos francos en Puerto Rico. El relato de 1892 describe la Sociedad y está acompañado de un mapa donde Puerto Rico aparece en las costas de Cádiz («Salvamento Náufragos», 1892: 72-73). La Guagua Naval acertó su tiempo y distancia para esta época. El segundo

relato narra las hazañas de Víctor Rojas, un héroe de la caridad. Rojas es un puertorriqueño de Arecibo que se ha dedicado a salvar a los naufragos que llegan a las costas de la ciudad. Vuelve la Revista un años después a colocar el mismo mapa que ata la isla de Puerto Rico a la península. Cuba y las Islas Canarias quedan excluidas mientras Puerto Rico está colocado casi en el puerto de Cádiz, enfatizando otra vez la relativa corta distancia entre la isla y la metrópolis (imagen 3).

El 30 de diciembre de 1892 la Revista de Navegación y Comercio publica bajo el encabezado «Sobre puertos francos. Ponencia presentada en el Congreso Geográfico Iberoamericano de Madrid por el Diputado por Humacao (Puerto Rico), D. Juan García Gómez». La ponencia fue presentada por García Gómez durante el Congreso Geográfico que tuvo lugar entre el 17 de octubre y el 4 de noviembre de ese año, organizado por la Sociedad Geográfica de Madrid. García Gómez propuso una reconfiguración completa de los puertos del Caribe y concluye lo siguiente.

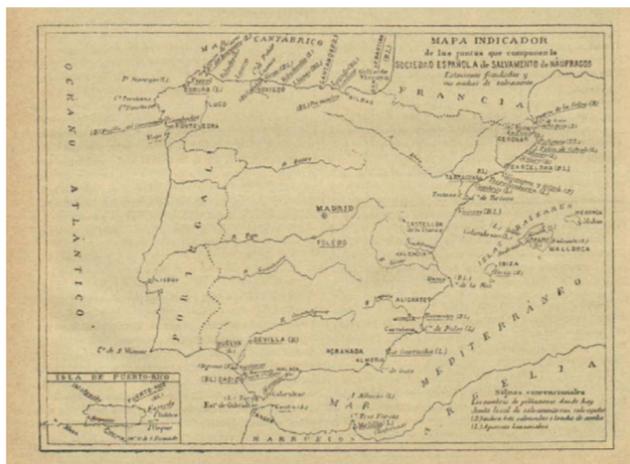
Terminamos esta ponencia formulando en consecuencia de todo lo dicho las siguientes conclusiones:

1. Procede y conviene a los intereses españoles y a los de nuestros hermanos de América la creación de un puerto franco en nuestra Antilla.

2. La isla de Puerto Rico o sus adyacentes de Culebra y Vieques son las que ofrecen para ello condiciones mejores.

3. El puerto de San Juan de Puerto Rico en la capital de la isla, la Ensenada honda en la isla de Culebra, o el puerto de Muías, o el de Puerto Real en la de Vieques, son los que reúnen condiciones mejores, debiéndose optar por uno u otro, según el concepto que del Puerto franco se quiera llevar a la práctica optando por las islas de Culebra o Vieques, si las condiciones han de ser análogas a las fijadas en su Memoria por la Cámara de Comercio de Santiago de Cuba, y optando por la capital si la idea y concepto del puerto franco son semejantes a las que la república de Colombia dio por la ley núm. 107 de 21 de Junio de 1887, y el decreto núm. 521 de 8 de Agosto de 1887, para el comercio en sus puertos francos de Colón y de Panamá sobre el istmo de este nombre. (García Gómez, 1892: 348)

Las ideas del Diputado por Humacao, Juan García Gómez, son cónsonas con la visión de la *Revista de Navegación y Comercio* y que cuaja durante el siglo XIX de que el estado se convierte en el espacio principal para la producción de conocimientos geográficos necesarios para la creación, mantenimiento y mejora de su poderío (Harvey, 2001: 213).



3.2. Reconquista del espacio: *La Ilustración Española y Americana*

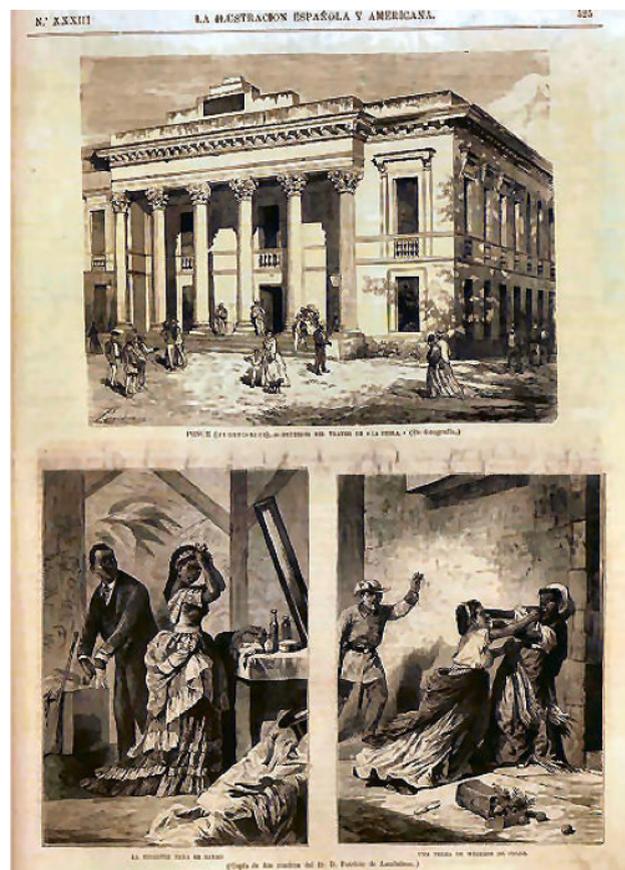
Entre 1871 y 1898 Puerto Rico fue tema de cuarenta y dos grabados de *La Ilustración Española y Americana*, acompañados, en la mayoría, por alguna crónica del personaje cuyo retrato aparece en el grabado, evento o paisaje que servía de tema al grabado. De todos ellos, hay un grupo de 21 que aparecieron en las páginas de la revista entre 1874 y 1893 que construyeron unos imaginarios de la isla de Puerto Rico propios de la mirada imperial y las formas visuales de representación del siglo XIX, en los albores de la conmemoración del cuarto centenario de la gesta colombina. La mirada crítica a estos grabados proporciona diversos imaginarios y formas de construcción simbólica. Los grabados construyen los escenarios del poder imperial. Proveen a los lectores de la revista los imaginarios de progreso y de buena gestión del gobierno imperial. Los grabados son el espacio donde se teatralizan y escenifican las ideas de progreso y poder como construcción simbólica que permite legitimar las políticas del gobierno español ante sus lectores en tiempos de la Restauración Monárquica que comenzó en 1874. Su publicación coincide con la construcción en España de un «renovado orgullo nacional. El nuevo Estado retomaba el camino de la expansión imperial, esencia misma de la nación española según la historiografía del momento, mostrando, frente al pusilánime Estado absolutista anterior, que era el heredero legítimo de la auténtica España» (Pérez Vejo, 2003: 407).

El 25 de diciembre de 1869 se publicó en Madrid el primer número de *La Ilustración Española y Americana*. Su dueño, Abelardo de Carlos y Almanza, nacido en Cádiz en 1822 y fallecido en 1884, había desarrollado desde mediados del siglo XIX una de las industrias de periodismo gráfico más exitosas de la España de su época. Fundó y adquirió publicaciones y contó con títulos como *La Revista Médica*, *La Moda Elegante e Ilustrada*, *El Museo Universal*, *El Bazar* y la *Biblioteca Selecta de Autores Contemporáneos*. En 1881 pasó la dirección de las revistas a su hijo, Abelardo José de Carlos y Hierro, quien transfirió la dirección de las revistas a su cuñado, Alejandro Moreno y Gil de Borja, en 1898, para consolidar su imperio editorial fundando una de las fábricas de papel más importantes de España, La Papelera de España (Márquez, 2005). No cabe duda del éxito financiero de este proto-imperio mediático de la España decimonónica. A su muerte en 1884, el capital de las empresas de Don Abelardo de Carlos y Almanza ascendía a 1.250.000 pesetas (Márquez, 2005: 205).

Podemos argumentar que los grabados sobre temas de Puerto Rico que aparecen en *La Ilustra-*

ción entre 1874 y 1893 responden a una práctica de representación colonial para apoyar la retórica política, económica y cultural imperial de la metrópolis. Pérez Vejo argumenta acerca de este imaginario imperial en la España decimonónica que:

La prensa ilustrada española contribuyó a esta configuración de necesidades imperialistas construyendo una imagen interesada de aquellos territorios en los que la acción imperial de España debía “necesariamente” ejercerse, fuese por motivos históricos, culturales, geográficos o de cualquier otra índole. En general este imaginario imperial se limitó al norte de África, Filipinas y el Caribe, pero con la pervivencia de una vaporosa y nostálgica imagen de un imperio espiritual en los que habían sido territorios de la antigua Corona Española. Estaríamos, desde esta última perspectiva, ante un imperialismo de sustitución, más el sueño de un imperio que un proyecto imperial en sentido estricto, capaz, sin embargo, de alimentar el narcisismo colectivo presente en todo el imperialismo decimonónico. Ante la imposibilidad de construir un imperio colonial equiparable a los de Francia o Inglaterra, las únicas naciones imperiales con las que las élites españolas decimonónicas aceptaban compararse, la existencia de una especie de imperio espiritual que recordase antiguas glorias resultaba especialmente oportuna. (Pérez Vejo, 2003: 400)



La *Ilustración Española y Americana* publicó el primero de los grabados que muestran un edificio monumental (Imagen 4). Es una fotxilografía del exterior del Teatro de La Perla, de Ponce y aparece en el extremo superior de la página 325 del 8 de septiembre de 1874. Para La *Ilustración*, Puerto Rico es un espacio escenográfico de políticas liberales de obras públicas más allá de cualquier otra consideración. Así encontramos; el Exterior de la Nueva Iglesia de Guayama; el conjunto pictográfico con las vistas de la Iglesia Parroquial de Humacao, la Iglesia Parroquial de Ponce, el Hospital Tricoche en Ponce y la Plaza del Mercado de Ponce; el nuevo mercado de Mayagüez construido según el proyecto del ingeniero D. José de Echeverría; el conjunto pictográfico titulado Recuerdos de Puerto Rico con imágenes de Mayagüez y el puente sobre el río Yagües; la fachada Principal de la Aduana de Mayagüez; el paradero del ferrocarril urbano de Mayagüez en la marina; la vista exterior del Santuario de Nuestra Señora de Montserrat en Hormigueros y el Establecimiento de los baños de Coamo; la fachada principal del Nuevo Teatro de Mayagüez, construido bajo la dirección de D. J. Gisbert y Antequera; la reinstalación del Puente de Hierro en Ponce que fue arrastrado por la corriente del Río Portugués en la inundación del 2 de septiembre de 1888; la nueva estación para salvamentos en Arecibo creada y sostenida a expensas de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. Se trata de unas representaciones que pretenden mostrar teatralmente el buen gobierno de la metrópolis. A su vez es una mirada desde el exterior mostrando en algunos casos conjuntos urbanos como simple siluetas. Para el lector de La *Ilustración* las imágenes de Puerto Rico provistas por la revista activaban los imaginarios de una España imperial con obras públicas que teatralizan el poder. Sobre esta relación entre la teatralidad de los edificios públicos y los imperios podemos recordar que la ciudad barroca se carga de iglesias, palacios, fiestas, fuegos artificiales, arcos de triunfo, catafalcos para honras fúnebres, cortejos espectaculares, academias y teatros (Maravall, 261). La ciudad barroca personifica el drama y el ritual de la corte, el poder y el placer (Mumford, 375-377).

4. Conclusión

Como concluye la historiografía sobre la migración en Puerto Rico durante el siglo XIX, la inmigración española a la isla fue la más importante y numerosa. «El español [...] no era extranjero dada la condición colonial de sus territorios, por lo que gozó de privilegios asociados a esa distinción» (Naranjo Orovio y Santamaría García, 2000: 175). Podemos concluir que los proyectos de la *Revista de Navegación y Comercio* y La *Ilustración Española y Americana* ayuda-

ron a construir y representar los tiempos y los espacios de un espacio geográfico, Puerto Rico, que junto a Cuba formaron parte de los procesos de formación de una España como estado nacional dentro de la reconfiguración liberal europea de libre comercio. El estudio de estas relaciones transatlánticas entre Puerto Rico y España durante el siglo XIX muestra la importancia de sus estudio para pensar el desarrollo contemporáneo de los sectores comerciales, económicos e industriales puertorriqueños que se originaron como producto de los intercambios transatlánticos decimonónicos, a la vez que ayuda a entender la fracturada y tensada posición geopolítica de la isla al comenzar el siglo veintiuno.

Fuentes y bibliografía

- Salvamento de Náufragos en España (1892). *Revista de Navegación y Comercio*, 4(83), 72-73.
- Abril, G. (2000). Discurso Publicitario, Psicagogia y cultura barroca. *La Balsa de la Medusa*, 53-54, 135-156.
- Cifre de Loubriel, E. (1964). *La inmigración a Puerto Rico durante el siglo XIX*. San Juan: Instituto de Cultura Puertorriqueña.
- Cifre de Loubriel, E. (1975). *La formación del pueblo puertorriqueño. La contribución de los catalanes, baleáricos y valencianos*. San Juan: Instituto de Cultura Puertorriqueña
- De Ramón, A., Couyoumdjian, J.R. y Vial, S. (1993). *Historia de América: Ruptura del Viejo Orden Hispanoamericano*. Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello.
- García Gómez, J. (1892). Sobre puertos francos. Ponencia presentada en el Congreso Geográfico Iberoamericano de Madrid por el Diputado por Humacao (Puerto Rico). *Revista de Navegación y Comercio*, 4 (112), 346-348.
- García Ochoa, M. A. (1982). *La política española en Puerto Rico durante el siglo XIX*. Río Piedras: Editorial de la Universidad de Puerto Rico.
- Guivens Flores, C. (1996). La Real Cédula de Gracias de 1815 para Puerto Rico, instrumento jurídico y de reformas y cambios en la primera mitad del siglo XIX. *Anuario Mexicano de Historia de IDerecho*, 8, 171-187.
- Harvey, D. (1989). *The Condition of Postmodernity, An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. London: Basil Blackwell.
- Harvey, D. (2001). *Spaces of Capital, Towards a Critical Geography*. London: Routledge.
- Hernández García, J. (1997). La planificación de la emigración canaria a Cuba y Puerto Rico, Siglo XIX. En F. Morales Padrón (Ed.). *II Coloquio de historia canario - americano, Tomo 1* (200-238). Las Palmas de Gran Canaria: Mancomunidad de Cabildos.
- Márquez, M. B. (2005). D. Abelardo de Carlos y «La Ilustración Española y Americana». *Ámbitos. Revista Internacional de Comunicación*, 13-14, 185-209.
- Mirón Murciano, P., Hernández Borreguero, J. y Escobar Pérez, B. (2012). La administración española de Puerto Rico: las cuentas públicas a finales de su colonización. *Revista Empresarial Inter Metro*, 8 (1), 16-32.

- Moreno Rico, F. J. (2011). *El capitán de la Marina Mercante José Ricart y Giral (1847 - 1930). Una aproximación a la historia marítima contemporánea de Barcelona*. Tesis doctoral no publicada, Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, España.
- Naranjo Orovio, C. y Santamaría García, A. (2000). De España a las Antillas. Historia e historiografía de la migración española a Puerto Rico y Cuba en las últimas décadas del siglo XIX y primeras del XX. *Migraciones & Exilios: Cuadernos de la Asociación para el estudio de los exilios y migraciones ibéricos contemporáneos*, 1, 161-196.
- Navarro García, J. M. (1999). *Puerto Rico a la sombra de la independencia continental, (Fronteras ideológicas y políticas en el Caribe, 1815-1840)*. San Juan: Centro de Estudios Avanzados y del Caribe; Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- Pantoja Chaves, A. (2007). Prensa y Fotografía: Historia del fotoperiodismo en España. *El Argonauta Español* (4). Disponible en: <http://argonauta.imageson.org/document98.html>.
- Pérez Cuadrado, P. (2010). Periodismo y tecnología en la conformación del código cromático de la prensa española del siglo XIX. *El argonauta español* (10). Recuperado el 8 de agosto de 2011 de <http://argonauta.imageson.org/document147.html>
- Pérez Vejo, T. (2003). La construcción de México en el imaginario español decimonónico (1834-1874). *Revista de Indias*, 63(228), 395-418.
- Picó, F. (1988). *Historia General de Puerto Rico*, 4ª Ed. Ediciones Huracán, San Juan.
- Quintero Rivera, A. (1988). *Patricios y plebeyos: burgueses, artesanos y obreros: las relaciones de clase en el Puerto Rico de cambio de siglo*. Río Piedras: Editorial Huracán.
- Ramos Mattei, A. (1988). *La sociedad del azúcar en Puerto Rico: 1870-1910*. Río Piedras: Universidad de Puerto Rico.
- Rodrigo y Alharilla, M. (2007). Navieras y navieros catalanes en los primeros tiempos del vapor 1830-1870. *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 13, 62-92.
- Santamaría García, A. (2005). Reformas coloniales, economía y especialización productiva en Puerto Rico y Cuba, 1760-1850. *Revista de Indias*, 65(235), 709-728.
- Scarano, F. A. (1981). *Inmigración y estructura de clases: los hacendados de Ponce, 1815 -1845*. En F. A. Scarano (Ed.), *Inmigración y clases sociales en el Puerto Rico del Siglo XIX* (pp.21-66). Río Piedras: Editorial Huracán.
- Scarano, F. A. (1993). *Puerto Rico, cinco siglos de historia*. Bogotá: McGraw Hill Interamericana, S.A.
- Ubieto, A., Reglá, J., Jover, J. M. y Seco, C. (1972). *Introducción a la Historia de España* (9ª Ed.). Barcelona: Editorial Teide.
- Valdaliso, J.M. (2003). Bandera y colonias españolas, navieros y marinos vizcaínos, y capital y comercio británicos. Las navieras anglo-bilbaínas en el último tercio del siglo XIX. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, 455-471.