

EL CONTRABANDO DE ARMAS DURANTE LA III GUERRA CARLISTA. EL INCIDENTE DEL *DEERHOUND* (1873)

Leopoldo FERNÁNDEZ GASALLA
Colaborador científico.
Universidade de Santiago de Compostela
Recibido: 17/03/2023 Aceptado: 04/05/2023

Resumen

El incidente del *Deerhound* tuvo su origen cuando el 13 de agosto de 1873 el yate británico de ese nombre fue capturado por la goleta española *Buena-ventura*, habiéndolo sorprendido realizando contrabando de armas destinadas a las tropas carlistas. A lo largo de los meses siguientes se desarrolló una ardua contienda diplomática entre el gobierno español y el Foreign Office sobre la legalidad de dicha captura y el alcance de la rectificación exigida a las autoridades españolas y las condiciones en las que debía producirse. El barco británico acabó por convertirse en pieza de cambio para la recuperación de las fragatas *Almansa* y *Vitoria*, las cuales se encontraban bajo custodia de la Royal Navy en Gibraltar. El presente artículo se ha escrito con la intención de profundizar en los hechos, los cuales acabaron por constituirse en un precedente de cómo actuar en casos semejantes desde el punto de vista diplomático y legal.

Palabras clave: *Deerhound*, Tercera Guerra Carlista, 1873, contrabando de armas, Primera República española

Abstract

The *Deerhound* incident came about when, on August 13th, 1873, this British yacht was captured by the Spanish schooner *Buenaventura*, after having been caught smuggling weapons destined for the Carlist troops. Throughout the following months, an arduous diplomatic dispute developed between the Spanish government and the Foreign Office regarding the legality of said capture and the scope of the rectification required from the Spanish authorities and the conditions in which it should take place. The British ship ended up becoming a bargaining chip for the recovery of the frigates *Almansa* and *Vitoria*, which were in custody of the Royal Navy in Gibraltar. This article has been written with the intention of delving into the facts, which ended up becoming a precedent in how to act in similar cases from a diplomatic and legal point of view.

Keywords: *Deerhound*, Third Carlist War, 1873, arms smuggling, Spanish First Republic.

EL 21 de abril de 1872 los partidarios de don Carlos de Borbón –Carlos VII para quienes lo tenían por legítimo heredero del trono de España– comenzaron la III Guerra Carlista, animados por la desunión de la coalición en las filas revolucionarias de quienes habían destronado a Isabel II en septiembre de 1868¹. La contienda comprendió un período convulso a lo largo del cual la monarquía constitucional de Amadeo I fue seguida por la I República, si bien la guerra no concluiría hasta el 28 de febrero de 1876, reinando ya el joven rey Alfonso XII. Entretanto, el Reino Unido disfrutó de un período de razonable estabilidad política, con el liberal William E. Gladstone como primer ministro entre diciembre de 1868 y febrero 1874. Sus deseos de que España encontrase con la elección de Amadeo I «las bendiciones de un gobierno libre y estable», se habían visto defraudados por la llegada de un régimen republicano al cual se tenía por revolucionario². Éste no sería reconocido internacionalmente hasta septiembre de 1874, cuando bajo la dictadura del general Serrano fue nombrado presidente del Consejo de Ministros Práxedes Mateo Sagasta, el cual era ya partidario de la restauración monárquica con Alfonso XII³. En Gran Bretaña gobernaba desde febrero de ese año el partido conservador, con Benjamin Disraeli como primer ministro.

Durante buena parte del conflicto, los carlistas controlaron las áreas rurales de las provincias vasco-navarras y zonas pirenaicas de Cataluña, junto con

(1) Para un resumen de la evolución del movimiento carlista entre 1869 y 1872 y los sucesos conducentes al estallido de la guerra, *vid.* GARMENDIA, 1976: 2-10 y MORAL RONCAL, 2006: 189-197.

(2) RAMM, 1998: 217.

(3) LÓPEZ-CORDÓN, 1976: 72. VILCHES, 2001: 406-407.

áreas del Maestrazgo. Ninguna capital de provincia fue retenida por los insurrectos, moviéndose la sede de su gobierno entre Estella, Tolosa y Durango. Aunque sonado, la conquista de Cuenca el 15 de julio de 1874 no pasaría de ser un episodio efímero, como lo había sido el de la toma de la misma ciudad el 16 de octubre del año anterior⁴. Por su parte, el sitio de Bilbao sostenido con denuedo hasta el 2 de mayo de ese año constituyó un fracaso, impidiendo con ello a los carlistas apoderarse de un núcleo industrial de primer orden y con un puerto a través del cual importar armas y exportar el mineral de hierro de las minas de Somorrostro⁵. Por otra parte, al comienzo de la guerra el armamento escaseaba, se encontraba en mal estado y era de diferentes calibres, siendo así que en mayo de 1872 las dos terceras partes de los voluntarios navarros que se presentaron a tomar las armas se encontraron sin ellas⁶.

En agosto de 1874 llegarían los carlistas a hacerse con la fábrica de armas ligeras de Éibar, la cual unida a la de Placencia ofreció una base industrial capaz de aumentar notablemente su armamento. Al tiempo, algunos oficiales procedentes de la disuelta arma de artillería por el gobierno de Amadeo I en febrero del año anterior no solo organizaban y creaban su arma, sino que montaban y establecían fábricas de armas, de municiones de todas clases, de recomposición, fundiciones y maestranzas en Éibar y al menos en otras seis localidades, aunque la mayoría quedaron reducidas a la fabricación de proyectiles y material auxiliar como carruajes y cureñas⁷. Además de las quince piezas capturadas en el campo de batalla y de las doce fundidas en Arteaga y Azpeitia, las piezas modernas de alma rayada fueron importadas sobre todo desde Inglaterra (10 Vavasseur, 35 Withworth y 6 Woolwich) gracias a los donativos de legitimistas de esos dos países y a los fondos de las diputaciones vasco-navarras⁸. Esto se logró con alguna dificultad, pues, según el general carlista Antonio Brea, en 1873 el embajador español en Londres había logrado que dos baterías compradas por los partidarios de Carlos VII fuesen incautadas por las autoridades británicas⁹. No obstante, el propio Brea afirma que «la marina de guerra no pudo evitar ni uno solo de los desembarcos en la costa carlista». Gracias a ello, tras el sitio de Bilbao la artillería carlista contaba, según Brea, con veintidós cañones de fabricación extranjera desembarcados en una primera tanda y otras cuarenta piezas de artillería en un segundo envío¹⁰.

En cualquier caso, la cortedad de fondos y las dificultades para transportar las piezas a España influyó en que no se dispusiese de más medios. Lo

(4) FERRER: 1959 XXVI: 246-255.

(5) GARMENDIA, 1976: 23.

(6) PIRALA, 1878 IV: 6.

(7) PIRALA, 1878 IV: 188. RUIZ DANA, 1887: 137. RUIZ DANA, 1876: 232. BREA, 1897: 73, 180. GARMENDIA, 1976: 14, 16-17 y 21. MORAL RONCAL, 2006: 205-206.

(8) BREA, 1897: 178-179. GIMÉNEZ ENRICH, 1876: 13-19. También se importaron seis piezas Krupp de fabricación prusiana.

(9) Por esta razón hubo que adquirirlas de nuevo. BREA, 1897: 72.

(10) BREA, 1897: 179-180.

limitado de la artillería y de la caballería carlista impediría a sus tropas extender su dominio fuera de los límites de las provincias vascas y de Navarra¹¹. Pese a ello, según el teniente general Ruiz Dana, miembro del Cuartel General del Ejército del Norte desde 1872 y jefe de su Estado Mayor desde 1874, un número no escaso de jefes y oficiales se habían sumado al ejército de Carlos VII, los cuales le «sirvieron grandemente para organizar e instruir su gente, que armaban, vestían y equipaban con los continuos y no pocos recursos que en armas, vestuario, equipo, municiones, artillería y material de todas clases recibían del extranjero»¹². Todo esto era consecuencia de la insistencia de los dirigentes carlistas en organizar unas fuerzas armadas regulares, no solo para hacer frente al enemigo, sino también para presentarse en Europa como una opción política respetable¹³. Siempre según Ruiz Dana, «a mediados de 1874 recibían artillería de varios sistemas, todos modernos, y al finalizar aquel mismo año contaban ya con unas ochenta piezas regularmente dirigidas y servidas»¹⁴. Por su parte, Pardo San Gil da cuenta de que si en julio de 1873 disponían de tan solo seis cañones, al final de la contienda habían acumulado 91¹⁵. A lo largo de la guerra los carlistas capturaron 15 cañones a los liberales, fabricando aproximadamente otros 25 más¹⁶. Del extranjero trajeron otros 80¹⁷. La primera ocasión en que lograron emplear la artillería en campo abierto sería el 23 de septiembre de 1874 en Biurrun¹⁸.

Pese a todas estas adquisiciones y al aporte de los fusiles fabricados en Éibar, Ermua y otros lugares, a lo largo de la guerra el bando carlista sufriría de una necesidad permanente de obtener armas y municiones en el extranjero, aunque en ocasiones lograsen apoderarse de arsenales del enemigo¹⁹.

La firma del Convenio de Amorebieta el 24 de mayo de 1872, como consecuencia de una primera derrota de los carlistas navarros y vizcaínos, no impidió que la sublevación se reanudase en diciembre de ese mismo año²⁰. En septiembre contaban con unos 24.000 hombres en las provincias vasco-navarras²¹.

(11) HERNANDO, 1877: 116-117. MORAL RONCAL, 2006: 206-207. Con todo, esta inferioridad no impidió algunas victorias relevantes de los insurgentes, como la de Montejurra (noviembre de 1873). En esta batalla se opusieron doscientos caballos carlistas a más de mil liberales y ocho cañones de montaña frente a veintiocho de los liberales. BREA, 1897: 63.

(12) RUIZ DANA, 1876: 231.

(13) MORAL RONCAL, 2006: 198-199.

(14) RUIZ DANA, 1876: 231.

(15) PARDO SAN GIL, 2000: 371.

(16) La fábrica de proyectiles de Vera se vio obligada a fabricar munición de quince calibres diferentes debido a la heterogeneidad de la procedencia de las bocas de fuego. BREA, 1897: 188-189. GIMÉNEZ ENRICH, 1876: 19-20.

(17) PARDO SAN GIL, 2000: 376.

(18) GIMÉNEZ ENRICH, 1876: 19.

(19) RUIZ DANA, 1887: 104, 137. FERRER, 1958: 33-34. GARMENDIA, 1976: 14. FERNÁNDEZ GAYTÁN, 1988: 15-21. MORAL RONCAL, 2006: 205, 237, 255.

(20) PARDO SAN GIL, 2000: 360. MORAL RONCAL, 2006: 228.

(21) GIMÉNEZ ENRICH, 1876: 27-28.

Por su parte, las fuerzas leales al gobierno central, reorganizadas en un nuevo ejército del norte desde el 7 de enero de 1873, se encontraron con gravísimos problemas estratégicos derivados en gran parte por el insurreccionalismo de los llamados *intransigentes*, partidarios del cantonalismo y de la revolución democrática. La Guerra Carlista, el inicio de la guerra de Cuba el 10 de octubre de 1868 y la sublevación de la base naval de Cartagena, la cual se mantuvo desde el 12 de julio de 1873 al 13 de enero de 1874, obligaron a la marina española a repartir sus unidades entre tres escenarios de guerra muy distantes entre sí²². Por tanto, solo una pequeña flotilla compuesta por una goleta, tres cañoneros a vapor y varias escampavías –lanchas del servicio aduanero– estaba preparada para tratar de vigilar la costa vasca, teniendo por cabeza al comandante de Marina de Santander²³. A pesar de que los liberales controlaban los principales puertos de Vizcaya y Guipúzcoa, como Bilbao, San Sebastián y Fuenterrabía, como ya se ha visto, los carlistas lograron en repetidas ocasiones introducir armas y municiones por mar²⁴. Los carabineros del gobierno liberal fueron incapaces de acabar con el tráfico de armas, contando muchos carlistas con la ayuda de los pescadores locales, los cuales cargaban las armas mar adentro trayéndolas a puerto tras una fingida jornada de pesca²⁵.

Los insurgentes habían comenzado la contienda provistos de las armas existentes en los depósitos de las milicias locales, pero necesitaban introducir fusiles a gran escala y, además armonizar sus sistemas para poderlos municionar, ya que había partidas en las que oscilaban desde el trabuco de chispa hasta el fusil Remington y el Minié. Los esfuerzos para conseguir



Ilustración 1. C. CONTRERAS: «Don Tirso de Olazábal Arbelaiz y Lardizábal, diputado por San Sebastián» (1867-1869)

(22) Lo mismo ocurría con el ejército de tierra. PARDO SAN GIL, 2000: 365. MORAL RONCAL, 2006: 205. Para una descripción detallada de la actuación de la Armada española durante la III Guerra Carlista, *vid.* ANCA, 2014.

(23) PARO SAN GIL, 2000: 377. PARDO SAN GIL, 2006: 439.

(24) PARDO SAN GIL, 2006: 439. MORAL RONCAL, 2006: 205.

(25) MORAL RONCAL, 2006: 205.

armas y fusiles en el extranjero tropezaron en un comienzo con la impericia de las autoridades carlistas²⁶. No obstante, los obstáculos acabarían siendo vencidos.

En Inglaterra se encontraron pocos fusiles y dispersos. Por su parte, el teniente coronel carlista don Alejandro Argüelles había acordado en Bélgica la compra de una partida del tipo Chassepot a 44 pesetas la unidad. Sin embargo, la localización en Francia de una gran partida a precio mucho más reducido lo condujo a rescindir el contrato²⁷.

El 21 de abril de 1873 el exdiputado carlista don Tirso de Olazábal adquirió en una subasta celebrada en París 9.250 fusiles y un millón de cartuchos²⁸. Se trataba de rifles Allen y Bredan modelo 1857, procedentes de los excedentes que el ejército de los Estados Unidos disponía tras el final de la guerra civil en mayo de 1865. Estos habían sido comprados por el gobierno francés para proveer a sus tropas durante la guerra franco-prusiana. Tras la derrota de las tropas de Napoleón III y la caída del II Imperio en enero de 1871, las nuevas autoridades republicanas francesas se encontraban acuciadas por la necesidad de allegar recursos económicos con los que pagar las indemnizaciones de guerra impuestas por Alemania. A pesar de no sentir simpatía por los carlistas y de compartir ideales con la República española, el gobierno de Thiers fingió creer que estaba vendiendo las armas a los gobiernos español y británico. Por lo tanto, aceptaron desprenderse de los rifles a un precio de 25 francos cada uno, siempre que fuesen comprados por millares. Esto constituía un verdadero saldo, dado que habían sido considerados además como excelentes por el armero carlista que los examinó. En vista de ello, en una subasta celebrada en Versalles, Olazábal se hizo con 8.000 de ellos, así como con los correspondientes cartuchos a razón de 45 pesetas el millar. Por su parte, don Alejandro Argüelles adquirió otros 3.000. De ese modo, entre ambos acumularon 11.000 fusiles y dos millones de cartuchos²⁹.

Introducir armas a través de la frontera española directamente desde Francia al País Vasco era caro, lento y no exento de riesgo en esos días, puesto que el gobierno de Madrid conservó siempre la villa fronteriza de Irún pese a la presión carlista y al cerco sistemático al que fue sometida entre el 4 y el 11 de noviembre de 1874³⁰. Con el objeto de burlar esta vigilancia y la de la gendarmería francesa, los carlistas compraron el velero *Queen of the Seas* y el yate de vapor *Deerhound* para transportar los fusiles y los cartuchos a Inglaterra y, desde allí, pasarlos de contrabando a España. Fue el primero de esos buques el que los transportó a través del canal de la Mancha hasta Inglaterra, donde Olazábal recibió el cargamento³¹.

(26) PIRALA, 1878 IV: 513-514.

(27) PIRALA, 1878 IV: 514.

(28) FERRER, 1958: 33-34.

(29) PIRALA, 1878 IV: 514. FERNÁNDEZ GAYTÁN, 1988: 16.

(30) SERRANO; PARDO, 1876: 809-814. PIRALA, 1878 IV: 513. GARMENDIA, 1976: 28.

(31) PIRALA, 1878 IV: 515. FERRER, 1958: 33-34.

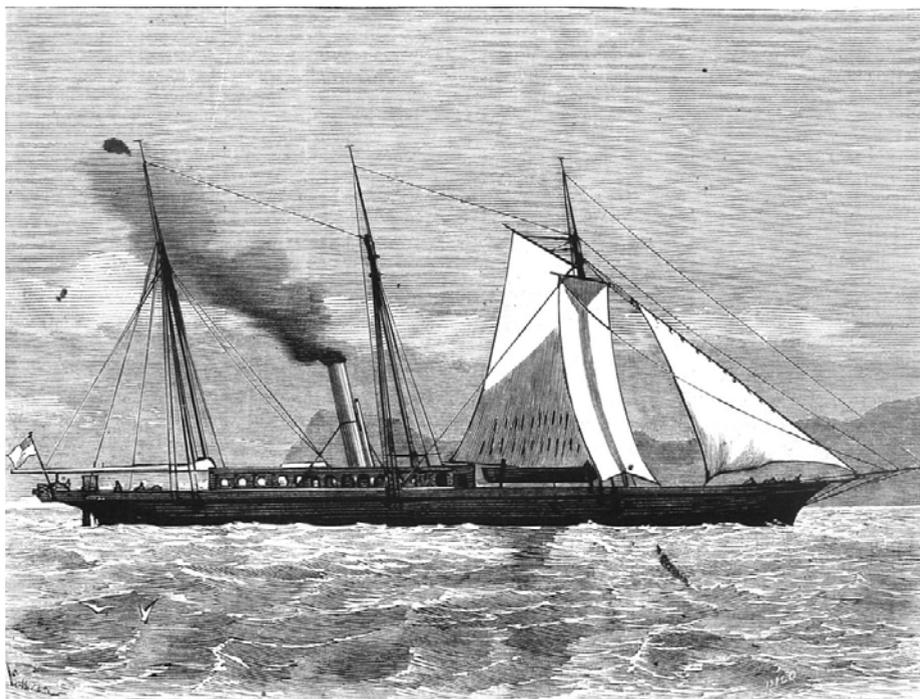


Ilustración 2. Yate *Deerhound*. *La Ilustración Española y Americana*, 16/09/1873, p. 565

El 21 de junio, el primer secretario de la embajada de España en Londres, don José Argaiz y Vildósola, escribió al conde Granville, secretario de Estado de Asuntos Exteriores británico, transmitiéndole sus sospechas de que el bergantín *Queen of the Seas* estaba a punto de zarpar hacia España desde Plymouth llevando las armas y municiones para los carlistas y no hacia Alejandría, como sus propietarios habían declarado. Como este equipo serviría para fomentar la guerra civil en España, solicitó a Granville que diese orden a las autoridades de la Aduana de dicho puerto inglés de que investigaran la legalidad del destino del *Queen of the Seas*³². La remesa había sido enviada a Inglaterra para hacer ver al gobierno francés que estos suministros militares habían llegado a su destino previsto³³.

Dos días antes, las autoridades aduaneras británicas habían dirigido a Argaiz una carta comunicándole que el día 18 había llegado el *Queen of the Seas*, de Jersey, al mando del capitán Quenault, procedente de El Havre. Venía este cargado con unas 150 toneladas de carbón, 9.000 fusiles y bayo-

(32) *British and Foreign State Papers*, 1881: 508

(33) PARDO SAN GIL, 1997: 108.

netas, alrededor de 1.500.000 cartuchos, 4.000 yardas de tela de arpillera para uniformes y otros artículos diversos de descripción similar. Para falsificar la legalidad de este envío, las armas habían sido enviadas desde El Havre bajo una cuantiosa fianza. Este dinero había sido depositado ante las autoridades aduaneras y sería devuelto a los fiadores una vez que presentasen un documento firmado por el cónsul de Francia en el puerto de descarga, declarando que tales armas habían llegado realmente a dicho puerto³⁴. El 27 de junio, Argaiz envió una nueva carta a Granville desde la legación española en Londres, anunciándole que por medio de comunicaciones confidenciales había sabido que el vapor *Deerhound*, surto por entonces en Plymouth, estaba destinado a recibir en alta mar las armas y municiones en cuestión del *Queen of the Seas*. Además, el propietario registrado del vapor no era otro que el coronel Stuart, secretario de honor del Comité Carlista en la capital inglesa. Por ello, Argaiz solicitó al Gobierno de Su Majestad Británica que impidiera la salida de puerto de este buque, cuya finalidad era «ostensiblemente sospechosa». Ese mismo día Granville respondió aceptando la petición española y ordenando una investigación respecto de los buques mencionados. Desafortunadamente, según un telegrama que acababa de recibir de Plymouth, el *Queen of the Seas* había salido de ese puerto hacia Alejandría a las 15:30 del día 26 con todo el cargamento mencionado³⁵.

Charles Edward Stuart, *comte d'Albanie*, antiguo comandante del ejército austriaco, era conocido como «el Príncipe» en los círculos sociales ingleses y en otros lugares, por ser hijo del pretendiente jacobita al trono escocés. Gracias a los contactos de Stuart, el legitimismo francés había estado apoyando la causa de don Carlos, mientras que el coronel MacIver, un exoficial del ejército confederado norteamericano, ejercía como presidente del Comité Carlista en Gran Bretaña³⁶.

La salida del *Deerhound* fue inicialmente detenida por el gobierno británico, ya que lord Granville declaró a Argaiz que el Gobierno de Su Majestad no dejaría de tomar todas las medidas que la ley permitiese «para evitar el envío desde este país de cualquier expedición hostil al Gobierno español»³⁷. Finalmente, Granville respondió a Argaiz el 1 de julio que los asesores legales de la corona británica habían llegado a la conclusión de que el Gobierno no podía ayudar a la embajada española³⁸. Como el puerto egipcio de Alejandría había sido declarado destino del barco, este tenía derecho legal a zarpar, dado que el cargamento se enviaba a un país no afectado por el embargo de armas³⁹. En consecuencia, la embajada española en Londres escribió al cónsul español en Bayona, don Manuel de Alarcón, para instarle a que hiciera lo posible por

(34) *British and Foreign State Papers*, 1881: 509

(35) *British and Foreign State Papers*, 1881: 509-510.

(36) McDONALD, 1888: 238-239.

(37) *British and Foreign State Papers*, 1881: 510.

(38) *British and Foreign State Papers*, 1881: 510.

(39) FERRER, 1958: 33.

impedir la entrega del alijo a los carlistas⁴⁰. Según el escritor y oficial de las tropas de don Carlos Francisco Hernando Eizaguirre, los esfuerzos de Alarcón y de la policía francesa para «hacer desaparecer aquel centro perpetuo de conspiración y aquel arsenal carlista» habían resultado inútiles, pues todas las noches seguían pasando por la frontera «hombres, caballos, fusiles, uniformes, cartuchos y hasta cañones»⁴¹.

Una vez en alta mar, el *Deerhound* recibió 3.000 rifles y 200.000 cartuchos a bordo procedentes del *Queen of the Seas*⁴². En la noche del 14 al 15 de julio, la tripulación del yate inglés logró llevar a tierra una parte de este cargamento en la playa de Oguella, a unas tres millas de Lequeitio, al amparo de varios batallones carlistas⁴³. De hecho, el 26 de julio de 1873 *Faro de Vigo* daba cuenta a sus lectores de que un periódico editado en Bayona informaba de cómo un barco inglés había desembarcado unos 12.000 fusiles y seis millones de cartuchos para los insurgentes⁴⁴. Esta llegada extraordinaria de suministros coincidió con la víspera de una nueva entrada en España de Carlos VII, después de la fracasada del 2 de mayo. Así pues, pocas dudas puede haber de que esta operación había sido planeada para potenciar la potencia de las fuerzas rebeldes en el momento crucial de la salida a escena de su soberano.

El 31 de julio, el experimentado cónsul británico en Bayona, Fergus James Graham, informó al embajador de Su Majestad en París, lord Lyons, de que el día 22 había arribado a ese puerto el yate a vapor *Deerhound*, y que, tras tomar una provisión de carbón y un certificado sanitario, había vuelto a hacerse a la mar lo antes posible. La Aduana se había comportado con él «en la forma habitual en que siempre se trata a los buques de su descripción». De hecho, solo porque el cónsul Alarcón le había hecho llegar un informe informándole que el *Deerhound* transportaba una gran cantidad de armas y municiones desde El Havre, Graham había decidido comunicarle el asunto al lord Lyons. Según el cónsul español, el *Deerhound* había ido más tarde a San Juan de Luz y, desde allí, a la costa de España, donde su cargamento fue entregado a los carlistas⁴⁵. Teniendo en cuenta lo que Hernando nos dice sobre el contrabando impune de armas, es más que posible que Graham hubiese preferido mantenerse al margen de este asunto. En cualquier caso, este cargamento de 600 fusiles, un cañón y algo de munición fue desembarcado el 28 de julio en el cabo Higuier, cerca de Fuenterrabía, protegido por un millar de carlistas⁴⁶.

Sin embargo, las aventuras del *Queen of Seas* y el *Deerhound* estaban lejos de haber concluido. El 13 de agosto, cuando por precaución la tripula-

(40) FERRER, 1958: 34.

(41) HERNANDO, 1877: 9-10. Bayona se hallaba repleta de carlistas desde antes del comienzo de la guerra. MORAL RONCAL, 2006: 195.

(42) PARDO SAN GIL, 2006: 439.

(43) PARDO SAN GIL, 2006: 439.

(44) *Faro de Vigo*, 26-07-1873: 2.

(45) *British and Foreign State Papers*, 1881: 510-511.

(46) PARDO SAN GIL, 1997: 110. PARDO SAN GIL, 2006: 439.

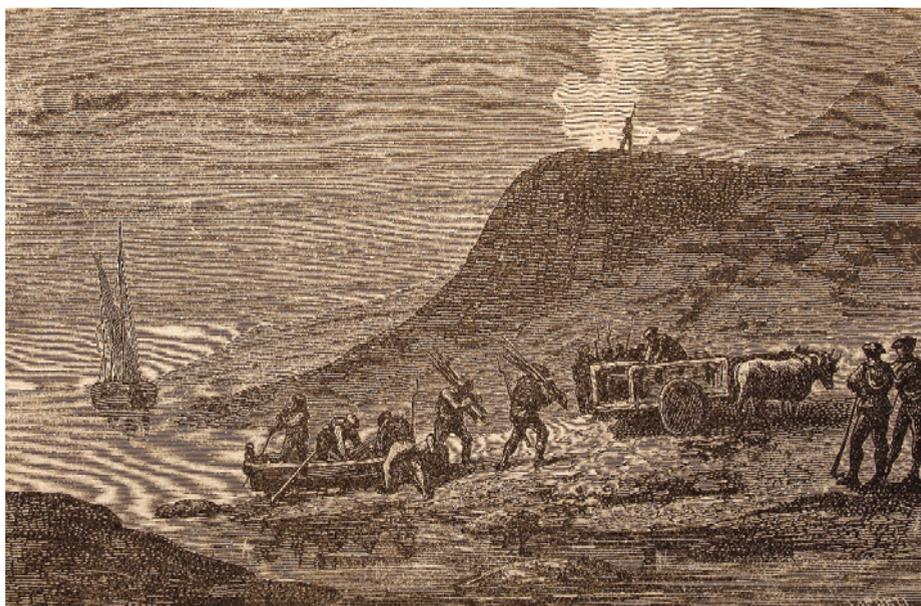


Ilustración 3. Desembarco de armas en la costa de Vizcaya por las tropas carlistas

ción del *Deerhound* decidió continuar la operación un día después, solo habían desembarcado 455 fusiles y 100.000 cartuchos de los 2.220 y 200.000 que respectivamente iban a bordo⁴⁷. Poco después, el yate inglés fue capturado por la goleta española *Buenaventura* en mar abierto. Los oficiales y la tripulación fueron encarcelados y se confiscaron 1.750 rifles Berdan y 100.000 cartuchos⁴⁸. Tres días después el coronel Kirkpatrick, «Representante Militar de Don Carlos VII en Londres», llamó la atención de lord Granville sobre este incidente en aguas francesas⁴⁹. Edward Kirkpatrick de Closeburn (1841-1925) era un súbdito estadounidense de origen escocés que había sido designado para el mencionado cargo el 27 de julio de 1873, tras participar en la guerra carlista junto a nobles legitimistas voluntarios de otros países. Con la presidencia del Comité Carlista asumió la responsabilidad de las actividades de propaganda y contrabando marítimo para proporcionar armas desde Londres. Actuaba como tesorero el conde de Crouel de Prez. En la capital británica, la causa carlista también contaba con el apoyo del redactor jefe del periódico católico *Westminster Gazette*, Edmund Sheridan Purcell, y del joven Patrick Keyes O'Clery, diputado por

(47) PARDO SAN GIL, 1997: 110.

(48) PIRALA, 1878 IV: 516. FERNÁNDEZ GAYTÁN, 1988: 16. *British and Foreign State Papers*, 1881: 514.

(49) *British and Foreign State Papers*, 1881: 511.

Wexford⁵⁰. Este último solicitaría sin éxito el 5 de mayo de 1874 ante la Cámara de los Comunes que el gobierno de Disraeli reconociera a las tropas carlistas como beligerantes⁵¹.

Las primeras noticias sobre la captura del *Deerhound* aparecieron en los periódicos británicos el 14 de agosto, aunque de forma contradictoria. El *Standard* dio cuenta del contenido de un telegrama enviado desde Biarritz, según el cual los simpatizantes carlistas afirmaban que se había ultrajado la bandera británica y violado la neutralidad francesa. Por otro lado, el conservador *The Pall Mall Gazette* aseguraba que, aunque ondeaba los colores británicos, el *Deerhound* «fue utilizado por oficiales carlistas con fines carlistas, y fue capturado en flagrante delito». Por lo tanto, lo único discutible era si el decomiso había tenido lugar en aguas francesas o no, cosa complicada de dilucidar —continuaba el artículo— ya que nadie parecía tener claro dónde empezaban o terminaban estas. Sea como fuere, para entonces se sabía ya que el coronel Stuart y la tripulación se hallaban detenidos en San Sebastián y que serían juzgados como piratas⁵².

Cuatro días después llegaba a Madrid un telegrama enviado desde París cuyo contenido se publicó en la primera página de varios periódicos de la capital española. Se decía en él que, según informes oficiales franceses, el *Deerhound* había sido capturado fuera de las aguas jurisdiccionales de Francia. Por lo tanto, su gobierno no tenía absolutamente nada que ver con este tema⁵³. De hecho, el gobierno de París se encontraba más preocupado por la radicalización del régimen republicano español que por las actividades carlistas, las cuales eran permitidas en su territorio y muy protegidas por los monárquicos legitimistas franceses⁵⁴. Así pues, a partir de entonces el asunto del *Deerhound* se desarrollaría cómo un contencioso entre España y el Reino Unido.

La revista londinense *The Spectator* publicó el 23 de agosto un largo artículo sobre el *Deerhound*, el cual explicaba en sus primeras líneas cómo este tema parecía que «probablemente iba a proporcionar una amplia cosecha de cuestiones que involucraban principios de derecho internacional tan grande como lo había hecho la Guerra Civil estadounidense». El periodista se lamentaba de que «los instintos comerciales o el partidismo político» de su nación siempre involucrasen a Gran Bretaña en estas trifulcas, pero estaba claro que los derechos e intereses británicos debían mantenerse⁵⁵.

El 26 de agosto, el diario liberal progresista madrileño *La Iberia* transcribía en su primera página unos párrafos copiados de «una correspondencia de Londres». Allí, un autor anónimo daba cuenta de cómo la captura del *Deer-*

(50) DUPONT, 2020: 132, 217, 224, 334.

(51) BREA, 1897: 498. FERRER, 1959 XVII: 49-50 y 290.

(52) *The Pall Mall Budget*, 15-08-1873: 36.

(53) *La correspondencia de España*, 20-08-1873: 1. *La Iberia*, 21-08-1873: 1. *La Igualdad*, 21-08-1873: 1.

(54) MORAL RONCAL, 2006: 242.

(55) *The Spectator*, 23-08-1873: 1061-1062.

hound había abierto un debate y la forma en que este se había reflejado en la prensa londinense. *The Standard*, *Westminster Gazette* y varios otros periódicos, que apoyaban la causa carlista en Inglaterra, habían «clamado al cielo» por la incautación del *Deerhound*. Estas publicaciones habían asumido que el incidente había ocurrido fuera de aguas jurisdiccionales españolas, exigiendo al Gobierno de Su Majestad Británica que solicitase la liberación inmediata del buque, la del coronel Stuart y su acompañante —el capitán Travers—, así como solemnes disculpas por la ofensa infligida a los colores británicos. Periódicos más imparciales opinaban que el primer punto a aclarar era si el *Deerhound* tenía armas a bordo destinadas a los carlistas. De probarse esto y el desembarco de armas en España, «Gran Bretaña no podría considerar como propia la causa de aquellos de sus súbditos que traían material de guerra a un país amigo», aun cuando la República española no hubiera sido reconocida oficialmente por el Reino Unido. Por tanto, lo que deberían hacer los ministros británicos sería interceder informalmente por el coronel Stuart para que no recibiese una sentencia demasiado dura⁵⁶.

El 1 de septiembre, lord Granville envió un telegrama al cónsul británico en Bayona, indicándole que se dirigiera a San Sebastián para averiguar todos los detalles concernientes al *Deerhound* «antes y después de la captura», la posición en la que se encontraba cuando fue capturado, y el trato dado a los oficiales y tripulantes, así como las intenciones de las autoridades españolas sobre ellos. El cónsul Graham siguió las órdenes e inmediatamente zarpó hacia la ciudad vasca desde Socoa, ya que el país estaba lleno de insurgentes. Después de haber investigado el tema, se dio cuenta de que los relatos de la captura eran muy diferentes, hasta el punto de que decidió dar cuenta de ambos a Granville⁵⁷.

El coronel Stuart y el capitán Travers habían declarado que el *Deerhound* había sido abordado por el cañonero español *Buenaventura* a las 18:50 en aguas francesas, frente a la entrada del río Adour, a una distancia de 3 a 4 millas del punto más cercano a la costa de España. No se habían descargado armas en este viaje, porque los arreglos estaban hechos para la noche siguiente. Por el contrario, el capitán del *Buenaventura* aseguró que la embarcación había sido tomada a unas 9 u 11 millas de la costa francesa, es decir, en aguas internacionales. La cañonera se había acercado al *Deerhound* bajo bandera británica, izando la bandera española cuando se encontró a poca distancia y enviando una lancha al yate carlista. El subteniente Joaquín Barriere había encontrado a bordo gran cantidad de fusiles y municiones para los insurgentes. Por eso, el *Buenaventura* había remolcado el yate hasta San Sebastián. El coronel Stuart y el capitán Travers no tuvieron inconveniente alguno en admitir que las armas a bordo iban a ser entregadas a los carlistas. Como se ha visto anteriormente, habían sido transbordadas desde el *Queen of the Seas* en alta mar. Sin embargo, según Stuart, la tripulación ignoraba el asunto cuando

(56) *La Iberia*, 26-08-1873: 1.

(57) *British and Foreign State Papers*, 1881: 511.

fue enrolada en Plymouth, creyendo que el viaje sería un crucero de placer por el Mediterráneo⁵⁸. *La Ilustración Española y Americana* informó de que el *Deerhound* había pertenecido originalmente al constructor de buques londinense Mr. Lancaster, publicando incluso un grabado de la embarcación⁵⁹. De hecho, este barco había tenido una historia bastante notable. A la altura de 1864 pertenecía a la firma Fraser, Trenholm & Co., de Liverpool, que había actuado como agente confederado en ese puerto durante la guerra civil americana. El *Deerhound* había sido, en realidad, propiedad de los *rebeldes*. Prueba de ello es que su capitán, Evan Parry Jones, había rescatado al comandante y a la tripulación del barco sudista *Alabama* cuando fue hundido por el USS *Kearsarge* frente al puerto francés de Cherburgo. El *Deerhound* había sido construido en 1858 para el duque de Leeds, en el astillero de John Laird Birkenhead, como un barco de tres mástiles, de acero, con hélice de tornillo y desplazando aproximadamente 190 toneladas. Poco después lo había comprado John Lancaster, un rico ingeniero y hombre de negocios de Lancashire. Tras el rescate del *Alabama*, el *Deerhound* fue vendido a sir George Stuckley. En la apertura del canal de Suez en 1869, había sido el primer yate británico en hacer su entrada⁶⁰. En noviembre de 1873 se encontraba matriculado en Southampton⁶¹.

Según Graham, los prisioneros del *Deerhound* fueron bien tratados a bordo del *Buenaventura* y también en la ciudadela de San Sebastián, aunque los hombres de la tripulación afirmaban que algunos de sus bienes habían sido robados a bordo o en tierra cuando los trasladaron a tierra. El cónsul británico en Bayona había encontrado a Stuart y sus hombres custodiados en habitaciones decentes, donde les daban comida adecuada consistente en sopa, pan blanco y carne una vez al día. A su vez, el jefe de Marina de San Sebastián comunicó al cónsul que la intención del Gobierno era llevarlos a Ferrol para ser juzgados⁶².

El 11 de septiembre de 1873 lord Granville escribió a Hugh G. MacDonell, encargado de negocios británico en Madrid, explicándole que había estado a la expectativa de que le informase de cuáles era las explicaciones que el Gobierno español ofrecía sobre la captura y detención del *Deerhound* y su tripulación. Como aún no había llegado tal aclaración, le transmitió la sorpresa y el pesar del Gobierno de Su Majestad Británica por ello. Las autoridades españolas no habían hecho ninguna alegación sobre las circunstancias de la captura del buque que pudieran justificarla en virtud del derecho internacional. La captura del *Deerhound* y su tripulación era, pues, una violación flagrante de los derechos del Reino Unido. Por tanto, MacDonell recibió instrucciones de presionar al Gobierno español para que este diese «órdenes

(58) *British and Foreign State Papers*, 1881: 511-512.

(59) *La Ilustración Española y Americana*, 16-09-1873: 565

(60) BAYNE, 2013.

(61) *British and Foreign State Papers*, 1881: 521.

(62) *British and Foreign State Papers*, 1881: 511-512.

de entrega del buque y de liberación de su tripulación». Esto último resultaba indispensable y con ello «haría honor a sus sentimientos de honor y justicia». Por otra parte, el Gobierno de Su Majestad se mostraba «muy deseoso de evitar toda acción que pudiera, incluso indirectamente, parecer una injerencia en España o en favor de la causa carlista». Sin embargo, esta consideración no podría ir en contra de «la imposibilidad de su sometimiento a un grave daño a su nación»⁶³.

El 13 de ese mismo mes Granville recibió una carta escrita por MacDonell en Madrid cinco días antes, en la que se incluían dos documentos que le había facilitado el ministro de Ultramar sobre la captura del *Deerhound*⁶⁴. Santiago Soler y Pla (1839-1888) había sido nombrado para dicho ministerio apenas el 8 de septiembre, pero como anteriormente había estado ejerciendo como ministro de Estado (Asuntos Exteriores) entre el 19 de julio y la citada fecha, el asunto del *Deerhound* entraba dentro de su jurisdicción. El nuevo ministro tenía que hacer frente al escaso reconocimiento internacional de la República española, siendo la arrogante actitud del Gobierno británico en este caso una de las consecuencias de esta falta de crédito⁶⁵. Sea como fuere, MacDonell consideraba ambos documentos bastante insatisfactorios. En su opinión, la única declaración de importancia contenida en estos documentos era que el *Deerhound* había sido transportado y capturado en alta mar⁶⁶. En el primer documento fechado el 13 de agosto, el comandante de Marina de la provincia y capitanía del puerto de Santander, el brigadier don Joaquín de Posadillo y Bonelly, transmitía al ministro Soler la comunicación hecha por el comandante de la goleta de guerra *Buenaventura* tras haber entrado en este puerto. Al contrario de lo que expresaba el encargado de asuntos británico, el teniente Camilo Arana, comandante del *Buenaventura*, había dado información detallada de la actividad de contrabando desarrollada por el *Deerhound*. Las escampavías *Donostiarra*, *Guadalupe* y *Vigilante*, comandadas respectivamente por Manuel Carrera, y los patrones Melchan Sagarsusa y Daniel Chausti, informaron de cómo el vapor inglés se había acercado a la costa española a una distancia de una milla y media al oeste de cabo Higuer. Varios botes carlistas lo esperaban, haciendo señales a la montaña donde sus tropas se hallaban emboscadas. Un pequeño bote con cuatro hombres había sido arriado de los pescantes de estribor del vapor, el cual, después de ser inspeccionado por la escampavía *Vigilante*, hizo que el *Deerhound* se dirigiera hacia el noreste. La *Buenaventura* lo persiguió hasta que confirmó su avistamiento a una distancia de 11,5 millas al norte del cabo Higuer. Entre los documentos que el vapor inglés llevaba a bordo había uno que el administrador de

(63) *British and Foreign State Papers*, 1881: 512-513.

(64) *British and Foreign State Papers*, 1881: 513-514.

(65) Palomas, 2022. El día 6 el presidente Salmerón se había lamentado en sesión parlamentaria del escaso reconocimiento internacional de la República Española: «vivimos en un completo aislamiento; nos estiman casi todas las naciones como un verdadero peligro». *Diario de Sesiones de las Cortes*, 6-09-1873: 2124-2125. LÓPEZ GONZÁLEZ, 1992: 326.

(66) *British and Foreign State Papers*, 1881: 513-514.

aduanas francés le había entregado a su capitán en Bayona el 23 de julio, en el cual figuraba que salía a la mar en lastre, así como la lista de la tripulación firmada por este último en Plymouth un mes antes. Sin duda, los cuatro hombres que figuraban en dicha lista y no se encontraban a bordo eran los que habían sido vistos la noche anterior por la tripulación del *Vigilante* remando en el pequeño bote antes mencionado. Un marinero llamado Facundo Salavarría, natural de Ea, había sido tomado a bordo como piloto para Bayona en San Juan de Luz. Sin embargo, Salavarría había guiado al *Deerhound* al lugar donde se iban a desembarcar las armas. En ese punto, dos lanchas blancas tripuladas por franceses habían desembarcado unas 40 cajas de cartuchos, que estaban preparadas sobre la cubierta. El teniente Arana declaró que casi lo mismo se había deducido de algunas declaraciones de los hombres del *Deerhound*. A su vez, los marineros de las escampavías reconocieron que este barco era el mismo que se había usado para los desembarcos anteriores, referidos a Arana el 30 de junio. También indicó que no podía informar con precisión total sobre las armas y las municiones confiscadas, puesto que el oficial examinador no había abierto los camarotes y otros compartimentos cerrados, pero estaba perfectamente claro que el *Deerhound* había sido capturado en alta mar, fuera de las aguas de jurisdicción extranjera⁶⁷.

El propio don Joaquín de Posadillo informó el ministro de Marina el 16 de agosto de que el comandante de la *Buenaventura* había depositado en el parque de artillería de San Sebastián 1.545 rifles Berdan, 103.000 cartuchos de metal y 17 trompetas de cobre de lo transportado por el *Deerhound*. Su tripulación estaba compuesta por 16 personas, aunque solo había 12 a bordo, junto con el mencionado piloto vasco⁶⁸.

El 4 de septiembre, el cónsul británico en Bilbao, Horace Young, había escrito a lord Granville comunicándole la falta total de respuesta del vicecónsul honorario británico de San Sebastián, José de Brunet, aunque se lo había solicitado en dos ocasiones. Young incluyó una copia de la declaración dictada por la tripulación del *Deerhound*, en la que diez de sus hombres solicitaron su «favor y apoyo en este asunto secreto». Según ellos, habían sido «llevados con la impresión de un viaje de placer fletado a Malta por la oficina del consignatario de buques». El coronel Stuart ya había probado en su declaración que la tripulación era inocente de cualquier otra cosa. Se le había proporcionado los uniformes ordinarios, tal y como en todos los yates se acostumbraba a hacer, los cuales incluso llevaban los botones del Royal Yacht Club. Las banderas de la Cruz de San Jorge en los botes y las hojuelas ordinarias de los salarios de yates les confirmaron esa impresión. Por lo tanto, creyeron que todo era correcto hasta que, después de dejar Reardon, se dirigieron a Belle-Île (Bretaña) con seis franceses y un piloto. Durante unos días navegaron, hasta que se encontraron con un bergantín –el *Queen of the Seas*– y se

(67) *British and Foreign State Papers*, 1881: 514-515.

(68) *British and Foreign State Papers*, 1881: 515.

procedió a la entrega de los suministros militares mencionados anteriormente. A continuación navegaron a San Juan de Luz, y desde allí a la costa española. El capitán Travers dijo a la tripulación que lo que estaban haciendo no era ilegal, y «solemnemente declaró que habían sido tomados a bordo para decidir una apuesta de 2,00 libras, para llevarlos a España como regalo para un amigo». Fue sólo entonces cuando se planteó su sospecha, y se encontraron «en una trampa»⁶⁹.

A pesar de habersele informado de todos estos detalles, MacDonell consideró «insuficiente e incompleta» la explicación proporcionada por el gobierno español. Es difícil determinar qué otra evidencia podría haber sido exigible, considerando que la propia tripulación del *Deerhound* había admitido incluso el haber participado involuntariamente en el contrabando de armas. Además, Richard Grant, secretario del Royal Yacht Squadron, había escrito a los periódicos el 29 de agosto para informar de que el capitán Travers, el cual usaba las iniciales del club en sus botones, «no era y nunca había sido miembro ni tampoco miembro honorario del club, y que el *Deerhound* carecía de conexión con el club»⁷⁰.

No obstante, el encargado de asuntos británico en Madrid escribió a lord Granville el 13 de septiembre señalando las explicaciones del Gobierno española como faltas de claridad. A MacDonell le habían sido transmitidas instrucciones por Granville en un telegrama del 11 y, conforme a ello, había pedido audiencia al presidente de la República, Emilio Castelar. El jefe del Estado español, el cual había sido elegido por el Parlamento solo cinco días antes, le respondió que, debido a esta circunstancia y al estado crítico de las cosas en España, no estaba preparado para dar una respuesta. Sin embargo, le aseguró a MacDonell que usaría toda su influencia para obtener una solución favorable a la cuestión, una vez que hubiese podido familiarizarse con los detalles del caso y que presentaría el asunto ante el Consejo de Ministros. Su interés en evitar la tensión con el Gobierno británico era claro, ya que solicitó al encargado de negocios que lo visitase la tarde siguiente. No obstante, el diplomático británico temía que el presidente español pasara por alto el asunto del *Deerhound*, presionado por otros negocios importantes. Por lo tanto, decidió pedir audiencia a la mañana siguiente al recién designado ministro de Estado, don José Carvajal⁷¹. Carvajal también ignoraba el caso y MacDonell le dio una larga explicación utilizando todos los argumentos posibles para demostrar la ilegalidad del apresamiento, exigiendo por ello una reparación inmediata. Con esto pensó que había logrado persuadirlo sobre la importancia del caso, ya que Carvajal pidió todos los documentos relacionados con él en su presencia. Prometió estudiarlos de inmediato y presentar la cuestión esa misma tarde a sus colegas y suavizar cualquier dificultad que pudiese surgir al respecto⁷².

(69) *British and Foreign State Papers*, 1881: 515-516.

(70) *The Pall Mall Budget*, 29-08-1873: 34.

(71) *British and Foreign State Papers*, 1881: 516-517.

(72) *British and Foreign State Papers*, 1881: 517-518.

Cuando MacDonell estaba a punto de irse, el ministro planteó un problema que, a la larga, sería la base sobre la que se resolvería el incidente del *Deerhound* ventajosamente para España y sin ningún descrédito para los intereses británicos. El gobierno republicano deseaba recuperar dos fragatas de la Armada española tomadas a los rebeldes cantonalistas de Cartagena que se encontraban bajo custodia británica en Gibraltar. En esta reunión en particular, Carvajal simplemente «hizo cierta alusión a las fragatas capturadas», aunque el diplomático británico respondió que no sería aconsejable conectar los dos asuntos, considerando «innecesario agravar esta cuestión acoplándolos». A pesar de que Carvajal le aseguró que no tenía intención de hacerlo, y el asunto aparentemente fue retirado por el momento, ya se había puesto sobre la mesa de negociación. Por la tarde, cuando MacDonell volvió a llamar a Castelar, este solo tuvo tiempo de asegurarle que había discutido el asunto del *Deerhound* con el ministro por la mañana, y le aseguró que esperaba estar en situación esa tarde de lograr un respuesta favorable. Sin embargo, agregó: «Nosotros también tenemos una cuestión de la misma naturaleza que establecerse con el gobierno inglés». Él respondió que había entendido claramente que la cuestión de *Deerhound* y la de las fragatas no estaban «de ninguna manera relacionadas entre sí». Además, el tema del vapor británico era «una violación del derecho internacional», por lo que solo estaba viendo el modo en que podía repararse⁷³.

Las fragatas *Victoria* y *Almansa* habían sido llevadas a Gibraltar el 1 de septiembre, después de que el vicealmirante británico Hastings Yelverton, cuyo buque insignia, el HMS *Lord Warden*, se encontraba fondeado en Escombreras, fuera de Cartagena, recibiese la orden el 27 de agosto⁷⁴. Desde el 21, el almirante Lobo había estado en Escombreras tratando de lograr la devolución de dichos buques, pero Yelverton no tenía instrucciones claras de su Gobierno. Su intención era la de entregarlos al Gobierno español, si bien fuera de la bahía de Cartagena para evitar cualquier posibilidad de ser bombardeados por los rebeldes cantonalistas desde las baterías del puerto. Por esta razón, cada vez que el almirante Lobo intentaba hacerse cargo de estos barcos, los británicos le demandaban un documento oficial con requisitos que la persona o comisión que intentaba recibir las fragatas no podía cumplir en ese momento. En otras ocasiones el documento solicitado tenía que ser autorizado por una persona cuya ausencia se conocía⁷⁵.

Esta actitud recibía el apoyo de una parte de la prensa británica. El 12 de septiembre, *The Pall Mall Budget* opinaba que si los británicos deseaban «las condiciones morales y legales de neutralidad» deberían continuar reteniendo, «como interesados imparciales», los buques que entonces se encontraban a su cargo en Gibraltar⁷⁶.

(73) *British and Foreign State Papers*, 1881: 517-518.

(74) PÉREZ CRESPO, 1990: 225-226.

(75) PÉREZ CRESPO, 1990: 224-225.

(76) *The Pall Mall Budget*, 12-09-1873: 4.

El caso fue llevado al Parlamento español el miércoles 17 de septiembre por el diputado por Soria Basilio de la Orden Oñate, el cual era miembro del ala republicana del Partido Radical y seguidor de Ruiz Zorrilla. Indicando cierta alarma despertada por el asunto entre la opinión pública, La Orden preguntó al Gobierno cuáles eran los motivos de los británicos para no devolver las fragatas a las manos españolas. Alegando la discreción necesaria por razones de Estado para no dar más explicaciones, el presidente Castelar le respondió que el Gobierno se había ocupado de ello con toda actividad y celo, y se prometía y esperaba un resultado favorable⁷⁷.

En esta misma sesión, el doctor Dionisio Cuesta Olay, diputado por Oviedo y miembro del opositor Partido Republicano Federal, insistió en solicitar información al respecto. Comenzó por aludir a lo humillante que había sido para España el hecho de que la nación inglesa no estuviese restituyendo las fragatas ni negando su devolución, siendo esto una consecuencia del comportamiento criminal de los cantonalistas. Luego preguntó si los británicos no mantenían las fragatas en su poder como prendas para reclamar la devolución del interés sobre el préstamo que Gran Bretaña había otorgado a España. También quería saber si era cierto que el ministro de Estado había intercambiado dos notas diplomáticas con la «Nación inglesa», las cuales no habían sido atendidas. ¿Estaba el Gobierno listo para reclamar la devolución de las fragatas para reparar la ofensa infligida por esta situación a la memoria de los soldados españoles que habían luchado en Lepanto y Trafalgar, así como a aquellos que habían comenzado la reconquista de España contra los musulmanes como compañeros de don Pelayo? De acuerdo con la crisis grave que estaba experimentando el país, el ministro de Asuntos Nacionales le pidió que se conformase con la respuesta previamente dada al diputado La Orden por el presidente⁷⁸.

Mientras tanto, parte de la prensa británica continuaba la campaña para instar al gobierno de Su Majestad a lograr la liberación incondicional del *Deerhound* y de su tripulación. El 13 de septiembre, *The Spectator* publicó un artículo titulado «¿Qué está haciendo lord Granville sobre el *Deerhound*?», en el cual España era acusada de haber «cometido una violación del derecho internacional de lo más flagrante por haber capturado el *Deerhound*». Además, el Gobierno español estaba empeorando el asunto al tratar a los cautivos del *Deerhound* de una manera en la cual Inglaterra se hubiera avergonzado de tratar «incluso a los piratas más sedientos de sangre». La acusación de piratería, por la que debían ser juzgadas, era absurda. Echando más madera al fuego, el autor de este artículo también afirmaba que este cargo se estaba usando como una excusa para la «tortura del tipo más degradante», encarcelando a caballeros y marineros ingleses «en un agujero sucio, sin las decencias comunes de la vida y apenas suficiente comida para salvarlos de la inanición». Siendo como era un medio simpatizante del partido liberal, *The*

(77) *Diario de Sesiones de las Cortes*, 95: 2331.

(78) *Diario de Sesiones de las Cortes*, 95: 2335-2336.

Spectator estaba seguro de que lord Granville sufriría «una ansiedad muy natural y razonable si le hiciese saber al público qué pasos había tomado para hacer entrar al gobierno español en razón». No obstante, en la conclusión ponía una condición obvia para el apoyo de su revista: «La tolerancia hacia la debilidad no debe ir demasiado lejos»⁷⁹.

El 17 de septiembre, MacDonell envió un telegrama a lord Granville, informando de que el Gobierno español se había negado a liberar al *Deerhound*, sin que un tribunal de presas la hubiera absuelto previamente. Además, incluso si el buque y la tripulación fuesen liberados, el coronel Stuart seguiría detenido. Granville había respondido a su encargado de asuntos en Madrid que el Gobierno de Su Majestad no podía «aceptar la competencia del gobierno español para atribuir a un tribunal de presas el caso del *Deerhound*», ni tampoco que el Gobierno español pudiese asumir la jurisdicción legal sobre un barco británico que en tiempo de paz había sido incautado en alta mar por un barco de la Marina española». Por lo tanto, el Gobierno de Su Majestad insistió en que el barco y todos aquellos que estuviesen relacionados con él deberían ser liberados. En consecuencia, MacDonell debía abstenerse de entrar en cualquier otro asunto hasta entonces⁸⁰.

Este mismo día, el *Diario Oficial de Avisos* informó de que *The Times* había anunciado que Yelverton había recibido la orden de entregar al Gobierno español las fragatas tomadas a los cantonalistas. La misma información se había publicado previamente en la *The Pall Mall Gazette* el 12 de septiembre, especificando que cada fragata debía ser dotada con una tripulación de al menos 500 hombres para evitar que cayesen de nuevo en manos rebeldes⁸¹.

El 20 de septiembre, MacDonell volvió a escribir a Granville para informarle del resultado de la última reunión que había tenido con Carvajal. El ministro español le transmitió que el Gobierno español había declarado ilegal el secuestro del *Deerhound*. En consecuencia, se habían enviado órdenes a Ferrol para la liberación inmediata de la tripulación y del buque, que serían puestos a disposición de su capitán tan pronto como el presidente Castelar hubiera firmado el correspondiente decreto⁸². El diplomático británico le expresó su agradecimiento por la pronta decisión tomada por el Consejo de Ministros. A su vez, Carvajal le participó a MacDonell que el Gobierno español consideraría gratificante saber «que si el dueño del *Deerhound*, el coronel Stuart, o los relacionados con él, hubieran infringido la ley de Gran Bretaña, el Gobierno de Su Majestad no dudaría en llevar a los culpables ante la justicia». Como el objetivo de los británicos era la liberación inmediata de la tripulación, MacDonell no puso objeciones⁸³. Al final, la sugerencia de Carvajal no pasaría de ser una mera ilusión, ya que el Gobierno británico nunca llegaría a

(79) *The Spectator*, 13-09-1873.

(80) *British and Foreign State Papers*, 1881: 518.

(81) *Diario Oficial de Avisos*, 17-09-1873: 1. *The Pall Mall Budget*, 12-09-1873: 28.

(82) *British and Foreign State Papers*, 1881: 518-519.

(83) *British and Foreign State Papers*, 1881: 518.

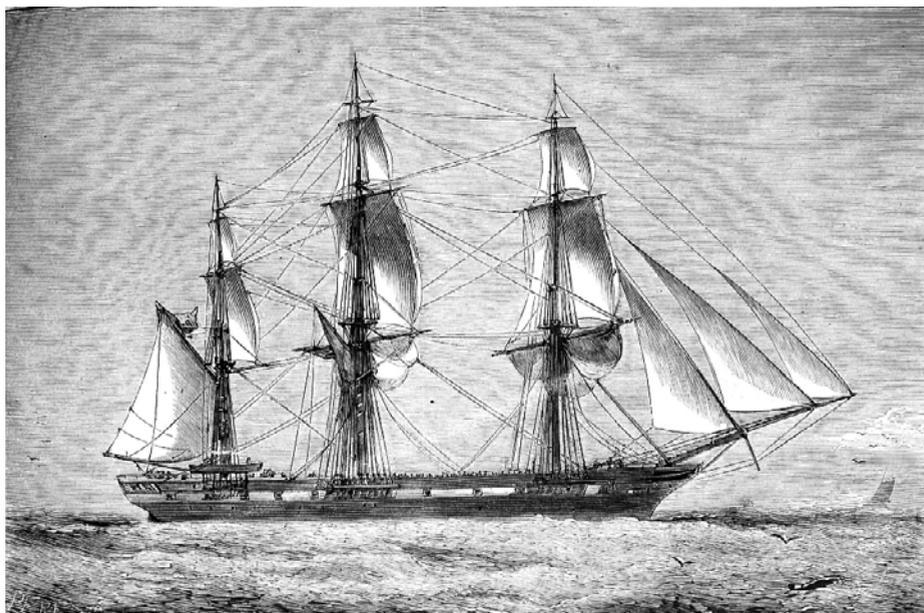


Ilustración 4. «El *Northfleet*, barco echado a pique por un vapor en el Canal de la Mancha, con pérdida de 240 pasajeros». *La Ilustración Española y Americana*, 16/2/1873

actuar contra Stuart ni contra ninguno de los miembros del Comité Carlista en Inglaterra por estar involucrados en el contrabando de armas. Finalmente, las fragatas españolas *Victoria* y *Almansa* fueron entregadas en Gibraltar al almirante Lobo el 26 de septiembre⁸⁴.

En esa misma fecha, MacDonell avisó a Granville por telégrafo desde Madrid de que el Gobierno español había reconocido el derecho del Gobierno británico a reclamar indemnizaciones en favor de las partes que hubieran sufrido por la captura del *Deerhound*. Para despejar toda duda al respecto, acompañó copia del despacho que en ese día había dirigido al ministro Carvajal, expresando la satisfacción del Gobierno de Su Majestad Británica, así como reservándose el derecho a reclamar la referida indemnización. Para darle otra vuelta de tuerca, se atrevió a indicar que el Gobierno británico estaba seguro de que su homólogo español nunca presentaría ningún impedimento a ese citado derecho a reclamar⁸⁵.

El 27 de septiembre el editor *The Spectator* se mostraba claramente satisfecho, como se desprende de la primera línea de un artículo sobre el ministro de Asuntos Exteriores británico: «Lord Granville ha hecho sentir su influencia en España». El orgullo nacional había sido reivindicado con la liberación de la

(84) PÉREZ CRESPO, 1990: 229.

(85) *British and Foreign State Papers*, 1881: 519.

tripulación del *Deerhound*, aunque la embarcación aún no hubiese sido devuelta⁸⁶. A principios de septiembre el vapor español *Murillo*, el cual parecía que había chocado y hundido al *Northfleet* británico a las 22:30 del 23 de enero frente a Dungeness (Kent), fue capturado frente a Dover. Tras ser conducido a Londres, quedó bajo la custodia de las autoridades del Almirantazgo «en nombre de quienes sufrieron por su descuido flagrante y despiadado». El *Northfleet* era un barco mercante con aparejo completo, que había sido fletado para construir una línea ferroviaria en Tasmania, llevando a bordo a los trabajadores con sus familias y a los equipos necesarios para ello. La pérdida de vidas ascendió a 262. El *Murillo* se había dado a la fuga tras abordar al *Northfleet* mientras se encontraba fondeado. Debido a la oscuridad y a las malas condiciones meteorológicas, las víctimas tampoco fueron socorridas por ningún otro de los numerosos barcos anclados en la zona ni por los guardacostas y botes salvavidas⁸⁷. En cualquier caso, este accidente fue considerado otra causa de agravio contra España por la prensa británica, a pesar de que las autoridades españolas en Cádiz habían detenido al capitán y la tripulación del *Murillo*⁸⁸. El capitán del vapor español fue suspendido por el juzgado en ese puerto por un año. Gran Bretaña no tomó más medidas, pero se entregó al Gabinete español una copia de las fuertes declaraciones del juez Phillimore en la Corte del Almirantazgo cuando el *Murillo* fue enviado a Londres después de ser detenido en Dover en septiembre de 1873⁸⁹. El *Murillo* sería condenado por la Alta Corte del Almirantazgo en la demanda de los propietarios del *Northfleet* el 4 de noviembre⁹⁰. Este triste asunto ayudó a dirigir la opinión pública en contra de quienes apoyaban el argumento del Gobierno español de que el *Deerhound* había sido incautado en sus aguas jurisdiccionales. *The Spectator* refutó a «un entusiasta pero no muy docto defensor de los procedimientos del Gobierno español», que había escrito una carta a *The Times* el martes 23 de septiembre indicando que España «siempre ha reclamado diez millas de la costa, y en el caso de bahías, desde la línea que une cabo con cabo» como aguas jurisdiccionales. Contrariamente a este argumento, *The Spectator* defendía que el derecho internacional general establecía que las aguas jurisdiccionales abarcaban una legua o tres millas marítimas⁹¹.

En cualquier caso, Carvajal respondió a MacDonell el 14 de octubre, expresándole cuán complacido estaba el Gobierno español por la satisfacción del Gobierno de Su Majestad Británica por lo obrado con respecto a la captura del yate de vapor británico. No obstante, en cuanto a la reserva sobre el derecho de los interesados a reclamar las pérdidas que hubieran experimentado, el Gobierno de la República Española entendía que, en el caso particular de este buque, «habría que hacer un examen especial, sin olvidar que la criminalidad

(86) *The Spectator*, 27-09-1873.

(87) *The Nautical Magazine*, 1873: 247.

(88) *The Pall Mall Budget*, 7-02-1873: 32.

(89) BATY, 2005: 162.

(90) *Whitaker's*, 2013: 98.

(91) *The Spectator*, 27-09-1873.

del *Deerhound* era evidente». Según él, esto había sido demostrado tanto por hechos como por pruebas anteriores y posteriores a su captura, mientras que el haber sido apresado en aguas neutrales era una circunstancia accidental, teniendo en cuenta el objetivo de su viaje a las costas de España. Además, el Gobierno británico había sido debidamente informado de todos estos hechos por la legación española en Londres antes de la salida del *Deerhound* de Inglaterra. Por lo tanto, solo porque el Gobierno español había confiado en que las autoridades británicas impusieran una sanción al armador del barco, el yate en cuestión había sido entregado al Gobierno de Su Majestad⁹².

En 1869 A. H. Layard había sido enviado como ministro plenipotenciario a Madrid. Debido a sus orígenes familiares e historia personal, debería haber estado entre las personas más adecuadas para el servicio del Foreign Office. Inglés por parte de padre, español por parte de madre, parisino de nacimiento e italiano de formación, sumaba a todo ello una extraordinaria vocación por las culturas antiguas, la cual le permitió convertirse en uno de los arqueólogos e historiadores más relevantes de su tiempo. Sin embargo, como observaría *The Times* en su obituario, sir Henry Layard era «algo brusco y seco en su comportamiento, excepto en los casos en que sus intereses intelectuales se veían afectados o sus simpatías lo movían». Había que admitir que, como embajador, se había mostrado falto de algunas de las cualidades que se exigen a un diplomático de primer orden⁹³. Fuese esto cierto o no, parece que Layard llevó el tema personalmente desde los últimos días de octubre. Por ello, dirigió un despacho al ministro Carvajal exponiendo que un tal Fernando Lagabería, natural de Nachitera (*sic*), en la provincia de Vicenza, el cual formaba parte de la tripulación del *Deerhound*, continuaba detenido en la prisión de Ferrol, mientras que el resto de la misma ya había sido liberado. En un tono bastante autoritario, Layard le indicaba al ministro español que su gobierno estaba enterado de que el *Deerhound*, navío que navegaba bajo los colores ingleses, había sido capturado ilegalmente en aguas neutrales. Esto sin duda haría admitir a Carvajal que todas las personas que iban a bordo, sin distinción de nacionalidad, tenían derecho, según los bien conocidos principios del derecho internacional, a su inmediata puesta en libertad. Esperaba, pues, que daría inmediatamente órdenes a las autoridades de Ferrol para la liberación de Fernando Lagabería⁹⁴.

El ministro Carvajal contestó el 14 de octubre a la nota de MacDonell del 26 de septiembre, haciéndole saber el agrado del Gobierno de España por la satisfacción del Gobierno de Su Majestad Británica derivada de la solución dada al tema *Deerhound*. No obstante, la República española entendía que las reservas expresadas por el Reino Unido respecto de las reclamaciones por las pérdidas experimentadas por los interesados debían ser examinadas a la luz de los hechos probados. En primer lugar, la criminalidad del *Deerhound* era

(92) *British and Foreign State Papers*, 1881: 520.

(93) *Eminent Persons*, 1892-1897 VI: 134.

(94) *British and Foreign State Papers*, 1881: 519-520.

evidente. En segundo lugar, el vapor solo había sido liberado porque fue capturado en aguas neutrales. En tercer lugar, esto se había hecho «bajo el supuesto de que impondría al propietario del buque la pena de que se hubiera hecho responsable por la irregularidad en su punto de partida, de las circunstancias especiales, y del objeto de su viaje a la costa de España»⁹⁵.

Las esperanzas españolas pronto se vieron frustradas, ya que lord Granville escribió a Layard desde el Foreign Office el 11 de noviembre, comunicándole que los asesores legales de la Corona le habían informado que «no había ningún motivo para iniciar un proceso penal contra el Coronel Stuart o cualquiera de las otras partes conectadas con el *Deerhound*». Layard debería transmitírselo a su vez al Gobierno español⁹⁶. Por su parte, Stuart, que había enviado una protesta oficial a Layard reclamando 25.000 dólares (unas 5.000 libras) «como compensación por los malos tratos, encarcelamiento ilegal y pérdidas» a los que dijo haber estado expuesto a consecuencia de la captura ilegal de su embarcación, no obtuvo una respuesta más satisfactoria. Layard envió una carta a Granville el 18 de noviembre pidiéndole instrucciones, tal y como había informado al coronel Stuart, pero al mismo tiempo le transmitió al ministro de Asuntos Exteriores británico que el relato elevado por Stuart en la mencionada protesta no se correspondía con los informes que le habían llegado y los que habían sido entregados al Gobierno de Su Majestad Británica⁹⁷.

En calidad de propietario del vapor de hélice *Deerhound*, el 11 de noviembre Charles Stuart había declarado ante Robert G. Edmonds, notario público de Plymouth, las circunstancias antes explicadas de la captura de su barco. Cambió parte de lo previamente declarado y agregó algunos detalles, como que el *Deerhound* había sido abordado frente a Biarritz por el *Buenaventura* con una carga de aproximadamente 99 toneladas. Insistió en que, cuando los españoles se apoderaron de ella, el *Buenaventura* izaba la bandera inglesa, reemplazándola por la enseña española solo más tarde. El comandante español se había apoderado del vapor inglés «aunque ningún Tribunal competente había dictado sentencia judicial de que tal captura no fuera ilegal»⁹⁸.

Para ser exactos, esto último solo había sucedido porque el Gobierno español había cedido en no someter el caso a un tribunal de primera instancia, en respuesta a las presiones del Gobierno del Reino Unido. La denuncia de Stuart narraba cómo el *Deerhound* había sido remolcado a San Sebastián, donde la tripulación fue trasladada como prisionera por las calles, «sometida a los abucheos y silbas de la gente, y con el miedo a una agresión física en cualquier momento de una turba excitada». Una vez llevados al castillo de la Justa, quedaron recluidos desde el 14 de agosto y «tratados con gran crueldad» durante la primera semana, sin dejarles ni siquiera tomar aire en las

(95) *British and Foreign State Papers*, 1881: 520.

(96) *British and Foreign State Papers*, 1881: 520-521.

(97) *British and Foreign State Papers*, 1881: 521.

(98) *British and Foreign State Papers*, 1881: 521-523.

murallas⁹⁹. Las tropas del Gobierno que visitaban el castillo los amenazaban diariamente, haciéndoles sentir un constante temor por su integridad física¹⁰⁰. En la tarde del 4 de septiembre, Stuart y sus hombres tuvieron que pasar nuevamente por la ciudad en las mismas circunstancias. Él y el capitán Travers fueron llevados a bordo del *Deerhound*, mientras que la tripulación se embarcó en el cañonero español *Gaditano*, un remolcador armado en 1873 con dos cañones de 120 mm, que había sido botado en 1860 en Nueva York. De esta forma navegarían hasta Santander, sin que les dieran comida entre las 14:00 del día 4 y las 17:00 del día siguiente. En este puerto fueron trasladados a la corbeta a vapor de la Marina española *Consuelo*, armada con dos cañones de 200 mm y uno de 160 mm. Después de varios días, fueron conducidos a Ferrol, donde permanecieron como prisioneros hasta la noche del 21 de septiembre. Durante cuarenta días permanecieron en este puerto gallego. A lo largo de este proceso, tanto a la tripulación como a los oficiales le fueron sustraídos o perdidos sus efectos, bien por la tripulación del *Buenaventura* o bien al pasar por manos de los oficiales de Aduana¹⁰¹. Estas declaraciones de Stuart resultaban contrarias, al menos en parte, a lo que había publicado la prensa inglesa tras su llegada a Ferrol. El diario madrileño *La Época* informaba en su número del sábado 20 de septiembre de que tanto Stuart como Travers habían escrito elogiando la cortesía que les habían brindado los oficiales y tripulantes del buque *Consuelo* durante la navegación entre San Sebastián, Santander y Ferrol. También escribieron a la prensa británica afirmando que cuando salieron de Francia desconocían por completo que su barco llevaba fusiles a las costas de España¹⁰². Ni Stuart y Travers podían ignorar su cargamento, por lo cual, al menos en este punto en particular, estaban mintiendo descaradamente.

Otro punto relevante tratado en la carta de Stuart a Granville fue el destino final de las armas confiscadas a bordo de su yate, que ascendían hasta un total de 1.727 rifles y 80.000 cartuchos. El día que él y sus hombres fueron puestos en libertad, Stuart había informado al vicecónsul británico en Ferrol, Manuel Antonio García, de que debía exigir la reparación de los daños en el ajuar y mobiliario general del yate, así como en su maquinaria y calderas. Por su parte, García le dijo que se le entregaría la embarcación junto con las armas y municiones, algo en lo que confiaba¹⁰³.

Una vez que el barco estuvo suficientemente reparado para volver al mar, Stuart exigió a las autoridades de Ferrol que le devolvieran las armas, pero el capitán general de la provincia le informó de que habían sido enviadas a La Coruña. Por lo tanto, solicitó al vicecónsul británico que se le entregasen.

(99) *British and Foreign State Papers*, 1881: 520-521.

(100) Muy probablemente se trataría del contingente de milicianos denominados «Voluntarios de la Libertad» de San Sebastián. PARDO SAN GIL, 2000: 366.

(101) *British and Foreign State Papers*, 1881: 520-521.

(102) *La Época*, 20-09-1873.

(103) *British and Foreign State Papers*, 1881: 524-525.

García le explicó que, según su leal saber y entender, estos rifles y cartuchos habían sido enviados a Inglaterra o ya habían sido vendidos. En este último caso, el producto de la venta habría sido remitido a Gran Bretaña. Incapaz de obtener más información, partió hacia Gran Bretaña. Llegó a Plymouth el 10 de noviembre, efectuando la antedicha protesta ante notario y escribiendo a Mr. Layard, ministro plenipotenciario de Su Majestad en Madrid. Por su parte, Layard le comunicó que su protesta había sido remitida a lord Granville. En el momento en que Stuart escribió a Granville, no tenía noticia de que las armas hubiesen sido enviadas, ni había recibido compensación económica por ellas. Por tanto, parecía claro que el vicecónsul en Ferrol estaba mal informado, y que las autoridades de dicha ciudad habían «confiscado intencionadamente las armas para retenerlas, estando la República española muy necesitada de tales materiales»¹⁰⁴.

El 15 de diciembre, el conde Granville recibió una carta que Layard le había dirigido desde Madrid seis días antes, en la cual le informaba de cómo el Gobierno español había aceptado poner a Fernando Lagaberia en manos del vicecónsul británico en Ferrol, con la condición de que el marinero italiano se fuera del país. Layard había teleografiado al vicecónsul británico en ese sentido¹⁰⁵. El día 21 tomó la pluma de nuevo para dar cuenta de que había sido informado por dicho vicecónsul de que Lagaberia finalmente había sido liberado de prisión y se le había otorgado un pasaporte para San Sebastián. El italiano se había marchado de Ferrol sin presentarse en el viceconsulado, muy posiblemente porque le habían advertido de que el Gobierno español se sentía libre de tratarlo como creyera conveniente si se le volvía a encontrar en el país¹⁰⁶.

Con esto se ponía fin al capítulo de la liberación del *Deerhound* y de su tripulación, pero aún quedaba por resolver la reclamación de daños causados al propietario del barco. De hecho, el coronel Stuart le escribió a lord Granville dos días después desde el mismo Londres transmitiéndole su reclamación por la incautación ilícita de su yate. En esta carta describía los detalles del incidente con más viveza que antes. Él y su tripulación habían sido llevados por San Sebastián –dice en su carta– «bajo una guardia de voluntarios republicanos españoles, estando todo el tiempo sometidos a la violencia de estos hombres, que nos golpeaban con sus fusiles, y excitaban al populacho contra nosotros de modo que estábamos con el temor de que nos quitaran la vida en cualquier momento»¹⁰⁷.

Stuart valoraba en 2.500 libras sus pérdidas por los daños causados al yate, 3.956 libras, 14 chelines y 6 peniques por el valor de las armas y municiones, y otras 10.000 libras por el tiempo que él y su tripulación estuvieron en prisión¹⁰⁸.

(104) *British and Foreign State Papers*, 1881: 525.

(105) *British and Foreign State Papers*, 1881: 523.

(106) *British and Foreign State Papers*, 1881: 526.

(107) *British and Foreign State Papers*, 1881: 525.

(108) *British and Foreign State Papers*, 1881: 525.

Considerando los actos del Gobierno británico desde un punto de vista legal, lord Granville había presionado para la restitución del *Queen of Seas* y del *Deerhound*, porque el prestigio británico estaba en juego. Sin embargo, los sublevados no habían sido reconocidos como beligerantes. Esta circunstancia ya había valido como argumento casi desde el principio, habiendo sido este denunciado por los liberales españoles como procedente de los carlistas cuando apareció en las páginas de la prensa inglesa. Así, el 2 de septiembre, *La Iberia* reproducía un párrafo de *The Morning Post* donde se decía que ninguna ley internacional prohibía a un barco inglés transportar armas a un puerto español. Como los carlistas no habían sido reconocidos como beligerantes, no se podía alegar que se tratase de contrabando, ya que el Gobierno de Madrid no había aceptado que hubiera una guerra en el sentido jurídico de la palabra. *The Morning Post* aseguraba que no sentía simpatía por los carlistas, pero que en este caso era el honor de la bandera británica lo que estaba en juego. Por su parte, *La Iberia* creía que el periódico inglés no estaba siendo justo, olvidando que las leyes de todo país civilizado prohibían el contrabando y que los británicos trataban a los contrabandistas como se había tratado a la tripulación del *Deerhound* en España¹⁰⁹. El 27 de septiembre, *The Spectator* argumentaba que la cuestión de si el *Deerhound* había sido capturado o no en aguas españolas no era el verdadero problema, sino que la tripulación solo podía ser acusada de contrabando y no de piratería. Esta última acusación solo habría sido cierta si hubiera habido un acto de guerra. Legalmente no había contendientes, ya que el Gobierno español no reconocía a los carlistas como beligerantes. Así pues –concluía el artículo–, «la gente del *Deerhound* se merecía meterse en un lío, pero un lío y una acusación de piratería no son lo mismo»¹¹⁰.

La refutación de la piratería involucrada en el caso había sido realizada previamente por *The Law Times* aproximadamente un mes antes con el argumento de que la tripulación del *Deerhound* no había cometido ningún robo ni asesinato. En todo caso, el del *Deerhound* era un delito político y ni siquiera podía ser un delito que llevase aparejada la extradición. El mismo punto de vista se sostuvo respecto al contrabando de material bélico. Si los carlistas seguían siendo súbditos del Gobierno de Madrid, entonces los hombres del *Deerhound* solo habían violado la ley municipal con respecto a los artículos impondibles introducidos en España. El único delito por el que podían ser imputados por un hecho realizado fuera del territorio español y de sus aguas jurisdiccionales era el creado por el derecho internacional o por un tratado, pero este no existía¹¹¹.

En 1909 el jurista Thomas Baty expresó su opinión al respecto en su *International Law*. Por el argumento ya expuesto, tal vez la captura no había podido justificarse bajo la ley de contrabando. Por este motivo, el Gobierno español liberó al buque y a la tripulación. Incluso entonces, el ministro británico se

(109) *La Iberia*, 2-09-1873: 2.

(110) *The Spectator*, 27-09-1873.

(111) *The Law Times*, 30-08-1873: 322.

reservó el derecho de exigir una compensación por lo sucedido. Aparentemente, esto último se hizo sin autorización, ya que cuando el coronel Stuart solicitó a lord Granville una reparación por su sufrimiento y pérdida, la respuesta fue sombría¹¹².

La cuestión duraría hasta el 4 de febrero de 1874, cuando ni Carvajal ni Castelar estaban ya en el Gobierno. Este último había sido reemplazado por el general Serrano. En esta fecha, lord Tenterden, subsecretario permanente del Foreign Office, escribió al coronel Stuart respondiendo a la protesta hecha por él en Plymouth y enviada al conde Granville a través de Layard. Las palabras exactas en la respuesta fueron estas: «... cuando los súbditos británicos entran en una especulación como aquella en la que usted empleó el *Deerhound*, no deben buscar compensación o apoyo del Gobierno de Su Majestad si la especulación resulta desastrosa»¹¹³.

Por lo tanto, lord Granville se negó a dar ningún paso ante el Gobierno español en favor de Stuart. Para demostrar la poca simpatía que el Gobierno británico tenía hacia sus actividades y sus patrocinadores carlistas, lord Tenterden le pidió que devolviera, sin demora, al secretario jefe del Foreign Office, la suma de 65 libras, 16 chelines y 6 centavos. Era el equivalente en libras esterlinas de los 6.320 reales de vellón –moneda española de entonces– que le había adelantado el 5 de noviembre el vicecónsul británico en Ferrol para que el *Deerhound* y su tripulación pudieran dirigirse a un puerto británico. Esta decisión fue una pieza cuidadosamente elaborada de equilibrio diplomático. El prestigio británico salía indemne con la liberación de un vapor y de una tripulación de su nación, apaciguando con ello a la opinión pública. Por otro lado, no se había causado ningún daño económico a los intereses de ningún súbdito británico. Stuart no era más que un testaferro de los carlistas en el Reino Unido, ya que eran ellos quienes habían comprado las armas y municiones, adquiriendo además los barcos para su transporte a España.

Por otra parte, los resultados de la actividad de Stuart podrían considerarse considerablemente exitosos. Después de todo, el *Deerhound* había sido liberado y había regresado a Plymouth, mientras que la mayoría de los rifles y cartuchos transportados en él habían sido entregados a las tropas carlistas según lo planeado. Únicamente el último desembarco se había visto frustrado. El 21 de noviembre anterior se había podido leer en *La Igualdad* que un diario londinense recogía las declaraciones realizadas por el coronel Stuart a su llegada a Plymouth, tras enfrentarse a un tiempo muy tempestuoso en el golfo de Vizcaya. Según él, a pesar de haber caído en manos hostiles y de haber sufrido dos meses de arresto durante su ausencia en España, había cumplido su cometido, y había conseguido que las 25.000 armas que llevaba consigo estuvieran para entonces en manos de los carlistas¹¹⁴. Idéntica noticia se había

(112) BATY, 2005: 162.

(113) *British and Foreign State Papers*, 1881: 526-527.

(114) *La Igualdad*, 21-11-1873: 2.

publicado en *La Época* y *La Iberia*¹¹⁵. Lo cierto es que, en septiembre de 1873, no mucho tiempo después de que las remesas transportadas por el *Deerhound* obrasen en posesión de los insurrectos, se considera que comenzó la tercera fase de la guerra, que duraría hasta julio de 1875. En este periodo las partidas de guerrilleros se transformaron en batallones y el ejército carlista actuó ya como una fuerza regular bien organizada, logrando victorias como la de Montejurra (7-9 de noviembre de 1873)¹¹⁶

No obstante, para el propio Stuart este éxito se había teñido de amargura. Al cautiverio y humillación de ser tratado por las autoridades republicanas españolas no solo como prisionero, sino también como pirata y cómplice de un grupo de insurgentes contra las libertades políticas, se sumaba un doloroso hecho personal. Su hija Marie Stuart, *comtesse d'Albanie*, había muerto cerca de Tours mientras él estaba prisionero en San Sebastián, a fines de agosto¹¹⁷.

Por otra parte, en 1874 el comité carlista en el Reino Unido del cual había sido secretario, sería sustituido por un *English Committee* en cuya fundación participaron el periodista Purcell y el coronel J. Bertrand Payeu Payne. El antiguo presidente Kirkpatrick solicitó la expulsión de ambos de este organismo por sospechar de su honradez, pero ello no evitó que él mismo fuese sustituido por el irlandés sir Gilbert E. Campbell, quien era casi un desconocido¹¹⁸. Este sería reemplazado, a su vez, en 1875 por lord Beaumont como encargado de negocios y por Mr. De Haviland, como representante militar¹¹⁹.

Dado que necesitaban hacerse con suministros de guerra a toda costa, los carlistas continuaron contrabandeando armas después de la detención del *Deerhound*. Con este propósito, doña Margarita, esposa de don Carlos, financió con su propio peculio la compra del *Orpheon*, otro yate inglés. Desgraciadamente para la causa carlista, solo logró efectuar dos viajes, desembarcando armas en Lequeitio el 2 de octubre y el 20 de noviembre de 1873. Poco después se hundió en aguas francesas cerca de Socoa, cuando se disponía a embarcar un pesado cargamento de armas en Bayona¹²⁰.

En 1873, el último burlador de bloqueos fue un pequeño barco correo llamado *Ville de Bayonne*, el cual se incendió el 15 de octubre, justo después de partir de Bayona hacia Amberes para recoger un cargamento. Quedó a la deriva pero no se hundió, apareciendo el pecio frente a Ondárroa cuatro días más tarde. Tras ser remolcado a puerto, aún se pudieron recuperar 4.000 fusiles en buen estado y más de un millón de cartuchos¹²¹.

Estos importantes alijos de armas serían empleados para convertir en tropas regladas a los nuevos reclutas. El 20 de octubre se daba por cierta en Bilbao la noticia de que los carlistas habían desembarcado unos 4.000 fusiles

(115) *La Época*, 21-11-1873: 3. *La Iberia*, 22-11-1873: 2.

(116) PARDO SAN GIL, 2000: 361.

(117) *The Pall Mall Budget*, 29-08-1873: 35.

(118) DUPONT, 2020: 219.

(119) CAMPBELL, 1875: 2.

(120) FERNÁNDEZ GAYTÁN, 1988: 16.

(121) PARDO SAN GIL, 1997: 109-111.

en Ondárroa, con los cuales se había «empezado a armar a unos 300 o 400 mozos que tenían en Lequeitio, instruyéndolos con palos». Al parecer procedían de un gran depósito existente en Burdeos de fusiles de los Estados Unidos, los cuales habían sido rechazados por el gobierno francés durante la guerra franco-prusiana. Las entregas se hacían a medida que los carlistas las iban pagando con las contribuciones que sacaban de los pueblos¹²². Se valían además de los derechos aduaneros y del peaje de las compañías ferroviarias cuyas líneas atravesaban el territorio carlista.

A finales de año se estimaba que los carlistas contaban en las Vascongadas y Navarra con un total de 29.700 hombres que habían sido provistos de las armas que se iban enviando poco a poco a medida que se reunían los fondos para adquirirlas y se desembarcaban en la costa cantábrica¹²³.

El 31 de enero se declaró el bloqueo de la costa norte de España por parte del Gobierno republicano, a excepción de Gijón, Santander y San Sebastián, puertos que se encontraban en su poder. No obstante, Tirso Olazábal continuó su actividad e intentó enviar desde Gran Bretaña el *Malfilatre*, un bergantín francés de 134 toneladas, cargado con tres cañones, 6.000 fusiles y dos millones de cartuchos, pero la embajada española en Londres se lo impidió. Este fracaso llevó al comité carlista a comprar el vapor de 233 toneladas *Notre Dame de Fourvière*, a bordo del cual se trasladó el cargamento del *Malfilatre*, amén de otros ocho cañones más.

El vapor norteamericano *London* logró desembarcar, el 9 de julio de 1874, 27 piezas de artillería y 200 cajas más de armas cerca de Bermeo¹²⁴. Este buque, que navegaba bajo pabellón estadounidense y era comandado por el capitán Jefferson, el cual se había ofrecido a los carlistas para realizar el transporte tras depositar en un banco de Bayona una fianza de 100.000 dólares. A finales de 1873 los carlistas habían comprado a la casa J.G. & Co., de Nueva York, 24 de estas piezas, que constituían una batería completa. Este lote se completó con tres piezas de artillería de montaña recién fundidas por la misma fábrica con un diseño novedoso. Todo ello había sido embarcado junto con 250 cajas de municiones en Boston el 15 de junio y trasladado por Jefferson con el auxilio de cuatro pilotos vizcaínos y de un agente carlista. La prohibición interpuesta por las autoridades estadounidenses, como consecuencia de haber reconocido al Gobierno republicano español, fue burlada el 24 de ese mes haciendo ver que el destino de las armas era Japón. Tras desembarcar tranquilamente la mercancía el 9 de julio de 1874, el *London* salió de nuevo a la mar burlando la vigilancia de la goleta *Consuelo*. Según Giménez Enrich llegó a telegrafarse a Bilbao un parte en el que se decía que los Estados Unidos habían enviado un crucero para impedir todo desembarco procedente de barcos de su país. El gobierno de Serrano se apresuró a dar las gracias al encargado de negocios norteamericano en Madrid, el general Caleb Cushing.

(122) SERRANO; PARDO, 1876: 528.

(123) SERRANO; PARDO, 1876: 542.

(124) SERRANO; PARDO, 1876: 821-822. PARDO SAN GIL, 1997: 109-111.

En realidad, el supuesto crucero no era otro que el *London*, el cual iba armado con 18 cañones en batería y provisto de una tripulación que maniobraba con disciplina militar. Tras burlar la vigilancia española en aguas de Cuba, el 20 de octubre logró repetir la maniobra con 16 piezas de artillería de acero, amén de 4.400 fusiles Berdan, medio millón de cartuchos, 4.000 granadas y 200 cajas de munición que desembarcó en Motrico¹²⁵.

Por su parte, el día 26 de octubre el vapor bilbaíno *Nieves*, mandado por el capitán Aldamiz, descargó 6 cañones Krupp de 80 mm, 4.000 granadas, 3.000 fusiles, 100.000 cartuchos metálicos y algún otro material de guerra cerca de Fuenterrabía¹²⁶. Entre 1873 y 1875 estos barcos realizaron una docena de desembarcos que les suministrarían 78 cañones, 33.000 fusiles y 4.500.000 cartuchos, además de otros pertrechos. De ellos, 70 cañones y la mitad de los fusiles y los cartuchos serían transportados por el *London* en el transcurso de sus seis viajes¹²⁷.

Valiéndose de estos suministros, los carlistas mantuvieron la iniciativa hasta febrero de 1875, obteniendo las victorias de Somorrostro, San Pedro de Abanto, Abarzuza y Lácar¹²⁸. En enero de ese mismo año eran capaces de mantener en la zona vasco-navarra un total de 28.355 infantes y 1.025 jinetes, lo que demuestra que habían sido capaces de incrementar, incluso, los 24.000 que habían puesto en pie de guerra en septiembre de 1873¹²⁹.

Conclusión

Dado lo expuesto cabe concluir que la débil posición diplomática del gobierno republicano español lo forzó a la liberación de la tripulación y del propio *Deerhound* para congraciarse con las autoridades británicas. Se trataba no solo de avanzar hacia el ansiado reconocimiento diplomático, sino también de obtener la devolución de dos importantes unidades de la flota de guerra.

Muy diferente había sido el resultado de la captura de la balandra *Express Packet* el 17 de marzo de 1834 en la entrada de la ría de Vigo. Fletada por los carlistas para armar una insurrección que debía extenderse desde el norte de Portugal a Galicia y Castilla, transportaba un cargamento, análogo al del *Deerhound*. Aunque se liberó a aquellos miembros de la tripulación que no huyeron, el barco fue subastado y vendido en noviembre, y el cargamento, incautado y entregado a las autoridades militares de la capitanía general de Galicia¹³⁰. Este era el procedimiento habitual con barcos enemigos, fuesen civiles o corsarios, en tiempos de guerra¹³¹. El Gobierno británico, aliado de

(125) GIMÉNEZ ENRICH, 1876: 15-18.

(126) SERRANO; PARDO, 1876: 821-822.

(127) GIMÉNEZ ENRICH, 1876: 19. PARDO SAN GIL, 2000: 378.

(128) PARDO SAN GIL, 2002: 361.

(129) GIMÉNEZ ENRICH, 1876: 27 y 39.

(130) COMESAÑA, 2019: 739, 745-749.

(131) FERNÁNDEZ GASALLA, 2018 II: 1052-1063.

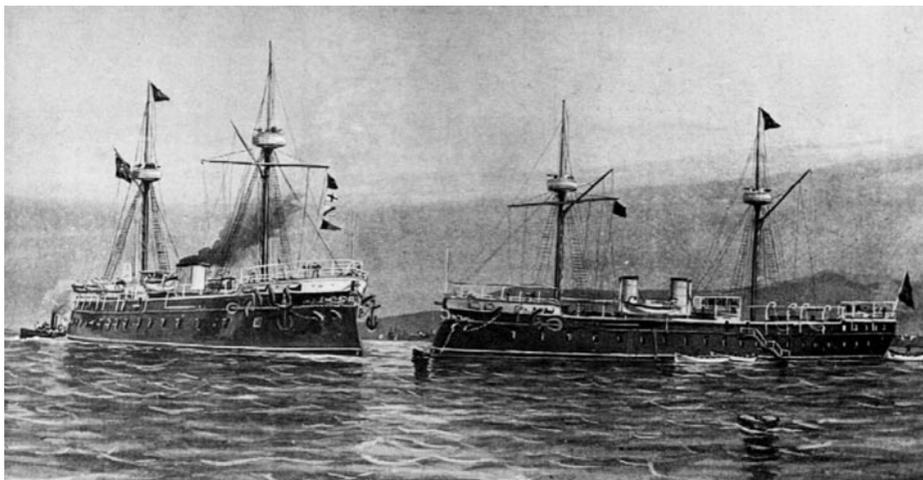


Ilustración 5. Fragatas *Numancia* y *Vitoria*

España en su lucha contra el carlismo, no solo no presentó ninguna petición de liberación del buque o de indemnización para sus propietarios. Cuando un agente de la naviera de origen francés, afincado en los Estados Unidos, pretendió que se le resarciese, argumentando que el barco viajaba en realidad a Gibraltar vía Oporto de modo completamente legal, fue arrestado y encarcelado y solo se le liberó en atención a las buenas relaciones que el gobierno español mantenía con el norteamericano¹³².

Es preciso admitir, por otra parte, que la incautación del *Deerhound* en julio de 1873 no frenó el contrabando de armas ni redujo sustancialmente el vigor del ejército de don Carlos. No obstante, tuvo la virtud de proporcionar al Gobierno español una pieza de cambio gracias a la cual logró recuperar las fragatas *Almansa* y *Vitoria*, cuyas tripulaciones se habían amotinado el 27 de mayo, y que los británicos custodiaban tras haber sido tomadas de manos de los cantonalistas por el buque alemán SMS *Friedrich Carl* y el británico HMS *Swiftsure*¹³³. En 1875 la *Vitoria* sería empleada para bombardear las posiciones carlistas a lo largo de la costa vasca, causando no pocos destrozos en las filas enemigas. Por el contrario, su blindaje hizo que los impactos de las baterías costeras le causasen únicamente daños menores¹³⁴. De cualquier forma, la recuperación de la flota española de Cartagena no permitió a los liberales cerrar por completo el mar Cantábrico al tráfico de armamento¹³⁵.

(132) COMESAÑA, 2019: 749.

(133) ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS, 2006: 7-30. EGEA BRUNO, 1994: 413-416. FERRER, 1958: 48. PÉREZ CRESPO, 1990: 162-164.

(134) PARDO SAN GIL, 2000: 361, 377. PARDO SAN GIL, 2006: 433-466.

(135) Cfr. MORAL RONCAL, 2006: 205.

Asimismo, con la confiscación del *Deerhound* se obtuvo un alijo de armas que, en vez de fortalecer al enemigo, terminó por abastecer a las tropas gubernamentales de los fusiles y municiones que tanto necesitaba. No obstante, como aseguraba el general Antonio Brea, las fuerzas navales de la Marina española que operaban en el norte de la Península se mostraron incapaces de frenar el envío de material de guerra a los carlistas, lo que favoreció la prolongación de la contienda. La misma incapacidad demostraron los servicios diplomáticos españoles ubicados en Gran Bretaña y en Francia, resultándoles imposible taponar el flujo de suministros militares que el dinero invertido por la causa carlista lograba canalizar hacia las costas de Guipúzcoa y Vizcaya o introducir por la frontera.

Dos meses después de que el gobierno de Serrano fuese reconocido por Francia, esta todavía no había cumplido sus promesas «de vigilar la frontera, impedir el contrabando de guerra e internar a los carlistas», tal y como se lamentaba el embajador español en París, marqués de la Vega Armijo, el 16 de julio de 1874. A estas denuncias había respondido en una nota el ministro francés de Asuntos Extranjeros, duque de Decazes, en contestación a otra de la embajada española, diciendo que el contrabando de guerra no se hacía por la frontera sino por las costas españolas, sobre buques que llevaban «otro pabellón que el de Francia». Vega Armijo replica en dicho pliego que las numerosas vías de comunicación que cruzaban la frontera permitían que los carlistas estuviesen armados «generalmente con fusiles de procedencia francesa y vestidos con los antiguos uniformes de la guardia móvil, de los que ni aun se han quitado los botones. Todos los desechos de la última guerra que la Francia sostuvo contra Alemania, sirven hoy a los insurrectos españoles». El embajador español respondía al duque de Decazes que el artículo primero de las disposiciones adicionales del tratado de límites entre ambas naciones, ratificado el 2 de diciembre, era violado al permitirse la existencia de «los barcos fijos sitios sobre el Bidasoa, que sirven de depósito para el contrabando», pese a las repetidas reclamaciones sobre este particular. Otro de los agravios residía en la compra de caballos en Francia que luego eran pasados por la frontera por sitios que estaban en poder de los carlistas, por lo cual debían ser los aduaneros franceses los que pusieran fin a este tráfico y no los españoles, como cínicamente argumentaba Decazes. Para colmo de males, la venta de sellos de correos, uniformes e insignias carlistas seguía efectuándose públicamente en Bayona¹³⁶.

Tras liberar Irún del cerco carlista, el general Serrano trató de poner fin a la ayuda que los carlistas recibían desde Francia. Pese a que el ministro del Interior francés había dado orden a los prefectos de que redoblasen la vigilancia en la frontera y de que desarmasen rigurosamente a todos los españoles que se internasen en Francia, impidiéndoles volver a cruzar la frontera, los oficiales carlistas se paseaban por San Juan de Luz sin molestarse siquiera en vestirse

(136) GARMENDIA, 1976: 31. Véase la transcripción del pliego de quejas presentado en pp. 115-118.

de paisano. La propia gendarmería francesa reconocía la insuficiencia de sus efectivos para llevar a cabo su cometido¹³⁷.

En cuanto a la actitud británica, es reseñable la respuesta del subsecretario de Asuntos Exteriores, Robert Bourke, a la petición del diputado irlandés por Wexford, O'Clery, cuando el 4 de mayo de 1875 solicitó para los carlistas el reconocimiento como beligerantes. Argumentaba O'Clery que existía en el norte de España un reino carlista con un Estado completamente organizado, un rey al que obedecían voluntariamente sus súbditos, con un ejército de 75.000 hombres y 180 o 190 cañones, leal, disciplinado, aguerrido y victorioso¹³⁸. El territorio controlado por don Carlos debía ser considerado como un nuevo poder, pequeño, pero capaz de resistir los ataques de sus enemigos. Inglaterra, como poder marítimo, tenía claros intereses en el asunto, pues los carlistas no solo controlaban una gran porción del interior, sino también una línea de costa considerable y varios puertos. Además, el Gobierno de Madrid era incapaz de garantizar la seguridad del comercio británico en la zona, como probaban los casos del vapor inglés *Caroline* y del alemán *Gustav*, los cuales habían tenido que desistir de entrar en Bilbao por no reconocer la autoridad del gobierno carlista. Por otra parte, los gobiernos de Castelar y Serrano habían reconocido de forma virtual a los carlistas al intercambiar prisioneros con ellos al amparo de un tratado, no como insurgentes, sino como una potencia contra la cual estaba en guerra. Bourke declinó aceptar la solicitud de reconocimiento e incluso detenerse más de lo imprescindible en este asunto, indicando que O'Clery no había demostrado suficientemente que pudiese beneficiar a los intereses del Reino Unido. La única razón para reconocer a un nuevo Estado antes de que hubiese obtenido la completa independencia residía en que poseyese capacidad para utilizar buques de guerra con los que pudiese agredir a los barcos británicos. Esa era la razón por la cual se había reconocido a la Confederación durante la guerra de Secesión de los Estados Unidos. Esto no sucedía con los carlistas, que carecían de una marina de guerra. Por otra parte, tampoco durante la primera guerra carlista habían sido reconocidos. A ello cabía añadir que, dentro del territorio en el cual eran fuertes, las ciudades principales estaban en posesión del Gobierno de Madrid, así como que carecían de fuerza fuera de las provincias vasco-navarras y el norte de Cataluña, de modo que el resto del país reconocía voluntariamente al Gobierno de Madrid. Indicó que no deseaba pronunciar una sola palabra contra los carlistas, indicando que entre ellos se encontraban algunos los guerreros más valientes del mundo, pero que no veía razones para reconocerlos como beligerantes.

(137) GARMENDIA, 1976: 30-31.

(138) HANSARD, 1875: 42-48. La organización del ejército era uno de los pilares sobre los que se ambicionaba edificar la respetabilidad y el reconocimiento del gobierno de don Carlos. El corresponsal de guerra liberal Saturnino Giménez reconoce esta buena organización, así como la de la administración civil. GIMÉNEZ ENRICH, 1876: 43-57. En el memorándum del 27 de mayo de 1874 firmado por el ministro de Hacienda carlista, conde del Pinar, se animaba a los presidentes de las cámaras de comercio españolas y extranjeras, en nombre de don Carlos, y a amigos y enemigos a que fuesen a ver la poderosa artillería carlista. GIMÉNEZ ENRICH, 13.

Concluyó indicando que no deseaba que la Cámara llegase a dividirse en razón de la propuesta, por lo que fue retirada ante el insuficiente apoyo que había logrado recabar¹³⁹.

Cierto es que los carlistas no lograron un apoyo internacional decidido, pero tampoco los liberales consiguieron un bloqueo eficaz de los envíos de armas desde países que, en principio, les eran favorables. Así pues, ante la negligencia de las autoridades norteamericanas, la falta de colaboración del gobierno republicano francés y el modo en el cual el británico pretendía soslayar el asunto evitando mayores polémicas, lo que definitivamente acabaría por precipitar el final de la contienda sería la reorganización del ejército liberal. Este ya no contaba con el problema cantonalista en la retaguardia, con lo que pudo disponer de unos 180.000 hombres. En segundo lugar, resultaría determinante el agotamiento económico de las zonas controladas por los carlistas después de verse sometidas durante tres años a repetidas contribuciones¹⁴⁰. Las bases económicas sobre las que se había edificado el Estado carlista en las provincias vascongadas habían sido los fondos recaudados por las diputaciones carlistas en el exiguo territorio por ellas controlado¹⁴¹. Los fondos aportados por las contribuciones voluntarias dentro y fuera de España nunca lograron colmar las expectativas de don Carlos y de sus partidarios¹⁴². A esto cabría añadir que los carlistas se hallaban divididos internamente y carecían de una estrategia clara para ganar la guerra.

Bibliografía

- ANCA ALAMILLO, A. (2014). *La Armada en la Tercera Guerra Carlista*, Madrid, A. Anca.
- BATY, T. (2005). *International Law*, Clark (New Jersey), The Lawbook Exchange Ltd.
- BAYNE, G. (2013). «Menage à Trois – The Deerhound Story», *The American Civil War Round Table (UK)*, Mar 5, 2013, [consulta 3 mayo 2023] Disponible en: <https://www.acwrt.org.uk/post/menage-a-trois-the-deerhound-story>
- BREA, A. (1897). *Campaña del norte*, Barcelona, Biblioteca Popular Carlista.
- British and Foreign State Papers* (1881) 1873-1874, LXV, Londres, William Ridgway.
- CAMPBELL, G. E. (1875). *The English Carlist Committee*, s. l., s. i.
- COMESAÑA PAZ, A. (2019). «Armas inglesas para don Carlos: el incidente de la *Express Packet*», *Hispania*, LXXVIII, 260, pp. 731-758.
- DUPONT, A. (2020). *La internacional blanca. Contrarrevolución más allá de las fronteras (España y Francia, 1868-1876)*, Zaragoza, Prensas de la Universidad de Zaragoza.
- EGEA BRUNO, P. M. (1994). «Los prolegómenos del Cantón en Cartagena. El motín de la fragata *Almansa*», *Anales de Historia Contemporánea*, 10, pp. 409-416.
- Eminent Persons Biographies reprinted from The Times* (1892). VI, 1892-1897. Londres, Macmillan & Co. [1897].
- FERNÁNDEZ GASALLA, L. (2018). *Galicia en la Guerra de Sucesión (1700-1714)*, Santiago de Compostela, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

(139) BREA, 1897: 498. FERRER, 1959 XVII: 49-50 y 290. HANSARD, 1875: 42-48.

(140) PARDO SAN GIL, 2000: 361-362. MORAL RONCAL, 2006: 255-256.

(141) GARMENDIA, 1976: 19, 23-24 y 38.

(142) GARMENDIA, 1976: 22.

- FERNÁNDEZ GAYTÁN, J. (1988). «La marina carlista en las guerras civiles del siglo XIX», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, 20, pp. 5-31.
- FERRER, M. (1958). *Historia del tradicionalismo español*, XXV, Sevilla, Editorial Católica Española.
- (1959). *Historia del tradicionalismo español*. XXVI. *Carlos VII. Tercera guerra civil, 1874*, m. l., m. ed.
- GARMENDIA GARCÍA DE CORTÁZAR, V. (1976). *La Segunda Guerra Carlista (1872-1876)*, Madrid, Siglo XXI.
- HANSARD (1875). *Hansard's Parliamentary Debates for the session 1875*, CCXIV, Londres, Cornelius Buck.
- GIMÉNEZ ENRICH, S. (1876). *Secretos e intimidaciones del campo carlista en la pasada guerra civil*, Barcelona, S. Manero.
- HERNANDO, F. (1877). *La campaña carlista, 1872-1876*, París, Jouby y Roger.
- LÓPEZ-CORDÓN, M. V. (1976). *La Revolución de 1868 y la I República*, Madrid, Siglo XXI.
- LÓPEZ GONZÁLEZ, J. L. (1992). «La Primera República española: desunión e inestabilidad políticas en el debate parlamentario», *Revista de Estudios Políticos*, 78, pp. 303-330.
- MCDONALD, J. W. (1888). *A Soldier of Fortune: The Life and Adventures of General Henry-Ronald MacIver*, Nueva York, The New York News Company.
- MORAL RONCAL, A. M. (2006). *Las guerras carlistas*, Madrid, Sílex.
- PALOMAS I MONCHOLÍ, J. (2023). «Santiago Soler y Pla». En REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA *Diccionario Biográfico español* [Consulta: 26 diciembre 2023] Disponible en: <https://dbe.rah.es/biografias/15521/santiago-soler-y-pla>
- PARDO SAN GIL, J. (1997). «Desembarcos de armas en la Guerra Carlista (1872-1876). Híguera, el puerto de los navarros», *Oarso*, 29, pp. 109-111.
- (2000). «La Segunda Guerra Carlista en “el Norte” (1872-1876): los ejércitos contendientes», *Bilduma: Revista del Servicio de Archivo del Ayuntamiento de Errenteria = Errenteriako Udal Artxibo Zerbitzuko aldizkaria*, 14, pp. 359-395.
- (2006). «Las operaciones navales en las Guerras Carlistas», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, pp. 433-466.
- PÉREZ CRESPO, A. (1990). *El Cantón murciano*, Murcia, Academia Alfonso X el Sabio.
- PIRALA, A. (1878). *Historia contemporánea. Anales desde 1843 hasta la conclusión de la última guerra civil* (6 vols.), Madrid, Imprenta y fundición de Manuel Tello.
- RAMM, A. (ed.) (1998). *The Gladstone-Granville Correspondance*, Cambridge, Cambridge University Press.
- ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS, M. (2006). «Los primeros intentos de motín a bordo de los buques de la Armada de la I República (febrero-mayo)», *Revista de Historia Naval*, 92, pp. 7-30.
- RUIZ DANA, P. (1876). *Estudios sobre la guerra civil en el norte, de 1872 a 1876*, Madrid, Imprenta a cargo de J. J. de las Heras.
- RUIZ DANA, P. (1887). *Estudio crítico sobre la última guerra civil*, Madrid, Librerías de A. de San Martín.
- SERRANO, N. M. y PARDO, M. de (1876). *Anales de la guerra civil. España desde 1868 a 1876*, II, Madrid, Astort Hermanos.
- VILCHES, J. (2001). *Progreso y libertad. El Partido Progresista en la revolución liberal española*, Madrid, Alianza Editorial.
- Whitaker's Britain* (2013), Londres, Bloomsbury.

