

LA MARINA CARLISTA EN LAS GUERRAS CIVILES DEL SIGLO XIX

José FERNANDEZ GAYTAN
Coronel de Infantería de Marina

Primera guerra carlista (1833-1840).

El Cuerpo de Oficiales de la Armada fue liberal en su mayoría, sin embargo, algunos de sus componentes, renunciando a sus carreras, pasaron a luchar en las filas carlistas y, finalizadas éstas, se exiliaron.

Las ayudas extranjeras.

Es conocida la ayuda que prestaron a la causa liberal, en virtud del *Tratado de la Cuádruple Alianza*, las potencias signatarias del mismo. También los carlistas contaron con ayudas extranjeras, aunque no de la misma importancia: Austria, Prusia, Rusia, Holanda, Nápoles y Cerdeña, enviaron algunos subsidios, aunque muy escasos, contentándose más bien con *buenas palabras*. También en Gran Bretaña, pese a la opinión del gobierno, se levantaron voces de protesta contra la intervención en la guerra. En la Cámara de los Lores, el conde de Winchelsea, partidario de D. Carlos como la mayoría de los whigs (conservadores), interpelló al primer ministro, Lord Melbourne, para que explicase la actitud del gobierno respecto a la guerra de España, diciendo, entre otras cosas: *Yo quisiera saber si es verdad que un buque cargado de armas y municiones para D. Carlos ha sido apresado por los cruceros ingleses. También deseo saber si nuestro Gobierno ha contraído algún empeño con la Francia para auxiliar a la joven Reina de España o si se ha propuesto mantener el principio de no intervención.* Esto dio lugar a una discusión que cortó el Marqués de Londonderry, diciendo: *Yo no intento prolongar esta discusión, pero una cosa quedó sin respuesta: ¿Es verdad que los cruceros ingleses han apresado un buque salido de nuestros puertos con armas y municiones por cuenta de D. Carlos?* La respuesta del primer ministro fue: *Respondo que no sé nada absolutamente sobre este asunto.* En las sesiones del mes de julio de 1838 de la misma Cámara, el wigh Lord Broughan protestó de la presencia en aguas españolas de buques de guerra ingleses, solicitando que fueran retirados. Le apoyó, entre otros, el Duque de Wellington y defendieron la postura del gobierno Lord Minto y el presidente del Consejo, Marqués de Lansdowne. La moción de Lord Broughan estuvo a punto de triunfar, pero Lord Wellington consiguió evitarlo ante la posible caída del gobierno.

También tuvieron los carlistas un buen número de voluntarios extranjeros. No pocos fueron militares: alemanes, como von Plesen, Príncipe Lich-

nowsky, von Rahden y von Goeben (1); franceses, como Auguet de Saint-Sylvain, Lacour, Aubert y los tres hermanos Barres de Molard; ingleses, como Henningsen; portugueses, como el Conde de Madeira, etc. Asimismo, tres sargentos de la Legión auxiliar británica se ofrecieron a organizar un batallón de ingleses desertores de la misma, disponiéndose su creación por una orden de 6 de enero de 1836 y confiriéndosele el mando al capitán de fragata, coronel graduado de Infantería, Francisco Antonio Merry, de origen inglés. Esta unidad duró poco tiempo, pasando sus componentes al batallón de extranjeros que agrupa soldados de varias nacionalidades, principalmente desertores de la Legión argelina. Este batallón quedó destrozado en la acción de Barbatro (2 de julio de 1837), tras una heroica actuación.

El inglés Henningsen sirvió como capitán de lanceros a las órdenes de Zumalacárregui, volviendo a Inglaterra a la muerte de éste. Allí organizó una sociedad para la adquisición de barcos que defendieran la causa de D. Carlos, aunque fracasó en su intento. En julio de 1839 otro inglés, Lord Ranelagh, que también había servido en las filas carlistas, propuso la organización de una expedición para ocupar Cádiz, embarcando 1.500 voluntarios en Bermeo en dos vapores proporcionados por él con los que llevaría a cabo la empresa. Sólo pedía que una potencia, en caso de que la expedición fracasara, garantizara la mitad del gasto de la misma, preferiblemente el Rey de Cerdeña o el Duque de Módena. Don Carlos prefería como fiador al Príncipe de Metternich, ya que de esta forma el Conde de Alcudia, representante suyo en Austria, estaría al tanto de todo. La traición de Vergara hizo fracasar este proyecto.

Actividades carlistas en la costa cantábrica.

Desde el principio de la guerra, los carlistas, que ocupaban casi toda la costa vasca, intentaron, si no la organización de una Marina, emplear los escasos medios con que pudieran contar, apoderándose de varias lanchas, trincaduras y otras embarcaciones de Bilbao y Portugalete, para organizar una columna de desembarco que se dirigió por mar a la bahía de Santoña, ocupando Oriñón y amenazando Laredo y Castro Urdiales. Esto obligó al gobernador militar de Santoña, brigadier Aznar, a enviar todas las embarcaciones a la bahía de Santander.

Para los carlistas era muy importante todo lo que se refiriera a armamento y pertrechos. Para su adquisición, contaban con agentes en los principales puertos europeos, pues el material que entraba por los Pirineos, el que les proporcionaban las fábricas creadas en su territorio y el confiscado al enemigo, no era suficiente. De estos alijos, muchos tuvieron éxito, pero otros fracasaron debido a la estrecha vigilancia a que estaba sometida la costa, tanto por

(1) Augusto Carlos Federico Cristian von Goeben, teniente del Ejército alemán, pasó a España (26-V-1836) para luchar en las filas carlistas; acabada la guerra volvió a Alemania con el grado de teniente coronel del Ejército carlista. Participó también como jefe de una comisión de observadores en nuestra guerra de Africa (1859-1860). Con el tiempo, en la guerra franco-prusiana de 1870-1871, siendo ya teniente general, mandó el VIII Cuerpo del Ejército. En 1912 se dio su nombre, *Goeben*, a un acorazado de 2.300 toneladas.

la Armada liberal como por los H. M. S. en virtud del *Tratado de la Cuádruple Alianza*.

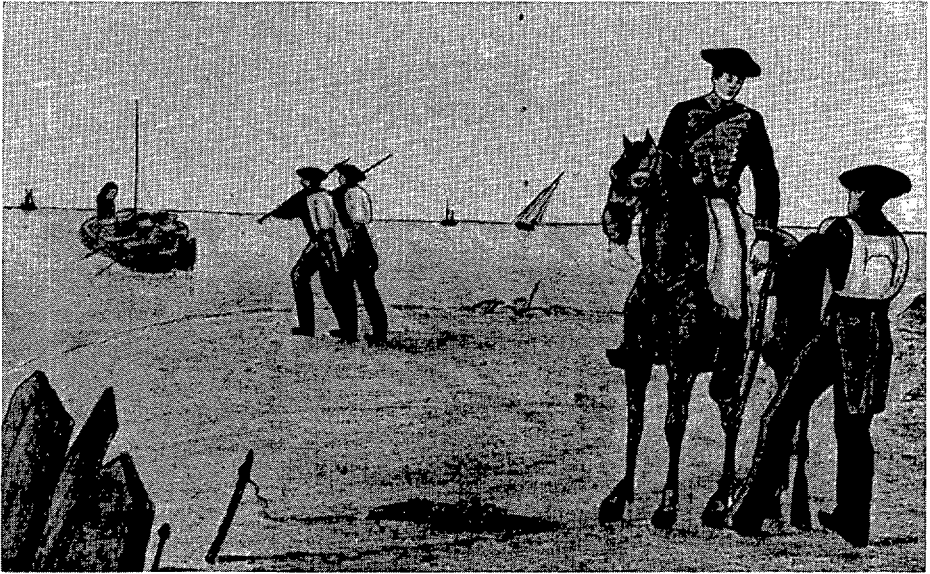
Quizá la primera expedición de esta clase sea la del 2 de noviembre de 1833, cuando el *Henry*, enviado oficialmente a Gibraltar, salió de Londres con armas, municiones y vestuario, llegando felizmente a su destino en la costa de Vizcaya.

El día 4 de enero de 1834 los agentes carlistas en Inglaterra adquirieron la balandra *Express Packet*, que salió de Plymouth el 6 de marzo con 200 fusiles, 200 barriles con cartuchos de fusil, 180 barriles de pólvora y gran cantidad de zapatos. Otro barco inglés, el *Foy*, también adquirido por estos agentes, salió de otro puerto inglés, alijando en alta mar al *Express Packet*. La embajada liberal en Londres lo comunicó a su gobierno, dando éste órdenes para su captura. El 17 de marzo, el bergantín guardacosta *Argos* que, en unión de otros, vigilaba las costas de Galicia, avistó al *Foy*; interrogado el capitán inglés por el comandante del *Argos*, Juan Antonio Cortina, manifestó el primero que llevaba víveres para Oporto y Lisboa. Pese a esta respuesta se registró el barco, siendo conducido a Vigo.

Uno de los más graves contratiempos que los carlistas tuvieron en esta primera guerra, en lo que a alijos se refiere, fue el apresamiento en enero de 1835 de la goleta *Isabel Ana*, con pabellón francés, avistada cuando doblaba el cabo Machichaco por la de guerra *Nueva María*; transportaba abundante material de guerra y una imprenta, así como 27 oficiales españoles que, embarcados en un puerto holandés, iban a reunirse con los voluntarios de D. Carlos. Digno de encomio fue el comportamiento del comandante del vapor, brigadier Henry, quien, al dar parte de ese apresamiento, lo acompañó con otro escrito en el que suplicaba encarecidamente al gobierno, la mayor benevolencia para con los oficiales prisioneros, ofreciendo con ello una oportunidad para *poner fin a las horrorosas crueldades de esta desgraciada guerra civil*. Esta noble actitud tuvo su eco en el comandante general del Departamento de El Ferrol, José M.^a Chacón, quien la transmitió al ministro de Marina, José Vázquez de Figueroa.

No está de más recordar la ayuda que, en el aspecto naval, prestó el gobierno francés al español: la noche del 31 de mayo de 1836 el gobernador liberal del fuerte de Behovia notó *alguna cosa rara por la parte de los carlistas*, solicitando la ayuda del general francés Harispe, quien ordenó al coronel Nogués que, con el 4.º ligero de Infantería, se situara en las márgenes del Bidasoa. Sus temores tenían fundamento: los carlistas habían construido una balsa formada por dos grandes gabarras coronadas por los costados y centro de pipería vacía. Desde el pavimento a la techumbre se hallaba tapiada con sacos de lana colocados con firmeza, dejando tres troneras para cañón y muchas aspilleras para fusil, gracias a la artillería francesa se impidió el posible golpe de mano que preparaban.

Como noticia curiosa, digamos que en el año 1834 el gobierno inglés, por medio de Lord Grenville, comunicó al embajador liberal en París que D. Carlos había adquirido un buque de vapor, el *Edworth*, a Mr. Wellds, cuya



Compañías de Marina carlista, sección de Caballería, organizadas por Felipe Calderó (1833-1840).

misión sería cruzar entre Bayona y San Sebastián para servir de refugio en caso de que se viera obligado a abandonar España.

Actividades carlistas en la costa levantina.

El organizador de una Marina muy modesta en esta costa fue Felipe Calderó, patrón de la matrícula de Vinaroz y padrastrero del general Cabrera, quien, careciendo de barcos, intentó construirlos; su empeño no le costó la vida de milagro, ya que probando un cañón de a cuatro instalado en la popa de una lancha, ésta se partió en dos. Parece que este hecho no le amilanó, aunque tuvo que renunciar a construir estas embarcaciones por su cuenta. El número del 23 de julio de 1839 de la *Gaceta Extraordinaria* (liberal) publicó, refiriéndose a los milicianos movilizados de Vinaroz: *A beneficio de una marcha rápida y de la oscuridad de la noche entraron en Rosell e incendiaron un buque de 60 pies de quilla, preparado para botar al mar.* Con esto estaban conformes los periódicos carlistas que añadían: *...al ver el incendio, la partida de Calderó se puso sobre las armas para perseguir a sus contrarios, que huyeron inmediatamente.*

En un principio también se apoderó de unas barcas varadas en la playa de la Rápita, que fueron artilladas y convertidas en lanchas cañoneras, con las que apresan tres barcos anclados en la Rápita con cargamentos de harina y arroz. Estas lanchas fueron empleadas principalmente para bloquear la línea de Amposta a Gola, impidiendo la navegación a los barcos de Tortosa que, para salir a la mar, necesitaban la escolta de faluchos armados.

Organizó también, con marineros de la costa de Tortosa; unas compañías de Infantería que contaban con una sección de Caballería para su escolta. Estas fuerzas actuaban por los alrededores de la desembocadura del Ebro, sin alejarse del mar; ya decía Calderó: *Yo no sirvo para la montaña; dadme barcos y dejadme en las riberas del río o en la playa de los Alfaques.*

En 1839 estaba Calderó con sus fuerzas en las orillas del Ebro al acecho de los barcos mercantes que pudieran sorprender y recogiendo sal de las salinas para transportarla a Ulldecona y Rosell, cuando una fuerza de lanceros, al mando de Reberter, consiguió darle alcance. De este choque, que para los carlistas no tuvo más consecuencia que la herida recibida en la cabeza y la pérdida de tres dedos de la mano derecha de Calderó, cuentan los periódicos de la época que éste decía a sus voluntarios en tono festivo: *Perder los dedos no es gran cosa; la cabeza es lo que yo siento, pues creo que se me ven los sesos. Este pícaro caballo mío tiene la culpa; a lo mejor del combate se encalló como barco sin agua y no hubo medio de hacerle andar, por más que procuraba forzar de vela a todo aparejo.*

A finales del mismo año tuvo lugar otra acción en la que intervino Calderó con su tropa de Marina, una compañía de cazadores del 3.º de Mora y 10 hombres de la partida de Porres. Salieron estas fuerzas para sorprender a los barcos liberales que navegaban por el Ebro hasta Tortosa. No les fue posible pasar el río porque estaba crecido y porque los liberales tenían 12 embarcaciones en la margen opuesta. Estos, al darse cuenta de la proximidad de los carlistas, comenzaron a remontar el río hacia Tortosa; los faluchos que custodiaban el convoy abrieron fuego contra ellos, entablándose un combate en el que los carlistas consiguieron apoderarse de dos barcos.

El 12 de septiembre de 1834 se efectuó el desembarco del teniente general Romagosa, comandante general de las fuerzas carlistas en Cataluña, que tuvo consecuencias trágicas. Desde Cerdeña y con ayuda de su monarca, se organizó una expedición que salió de Génova en el bergantín sardo *Fenómeno*, llevando documentos y dinero para la preparación del alzamiento en Cataluña. Consiguieron desembarcar felizmente en una playa de la costa tarraconesa, internándose en esta provincia y ocultándose en casa del párroco de Celma, Ramón Güell. Denunciado al capitán general de Cataluña, Llauder, fue hecho prisionero y fusilado en compañía de mosén Güell, en Igualada.

A principios de febrero de 1839, los agentes de Cabrera habían adquirido en Inglaterra una partida de 30.000 fusiles, enviados en el navío inglés *Gulnave* al puerto de los Alfaques. Enterado Cabrera, dio las órdenes oportunas para el desembarco del material y su traslado a su cuartel general de Benicarló. A media noche salieron tres barcas al mando de Calderó al encuentro del bergantín. Sólo una consiguió acercarse al barco, transbordando diez cajones de la carga (en total, 100 fusiles). Al rayar el día, los faluchos liberales lograron apresar al bergantín, que fue conducido a Barcelona.

Como consecuencia del *Convenio Elliot*, los prisioneros carlistas eran deportados. Con este fin salió de Barcelona el bergantín *Lancero* rumbo a Cuba, embarcando en Málaga 150 prisioneros carlistas. A pocas millas de

Málaga, los deportados se sublevaron, consiguiendo apoderarse del bergantín los carlistas, dueños del *Lancero* pusieron rumbo a Gibraltar, donde arribaron felizmente. Enterado el cónsul liberal, José M.^a Barrero, intervino cerca de las autoridades de la plaza para que fueran desembarcados y detenidos, sin embargo, el gobierno gibraltareño admitió al bergantín en el puerto, pasando a bordo un destacamento de 20 soldados de la Infantería de Marina británica para su custodia y poniéndolo en cuarentena. Enterada la Junta carlista de Gibraltar del arribo del bergantín, intentó ponerse en contacto con sus correligionarios por medio de su vocal, Antonio Ramayón, quien más tarde fue arrestado por infracción de las leyes sanitarias. Días después, los carlistas fueron trasladados a un edificio aislado para continuar la cuarentena en espera de las órdenes del Almirantazgo. Finalmente, el *Lancero* fue devuelto al cónsul liberal, que no consiguió el *placet* de extradición de los sublevados, que fueron puestos en libertad.

Las sublevaciones carlistas de Alhucemas, Ceuta y Melilla.

En cumplimiento del *Convenio Elliot*, los carlistas fueron deportados en gran número a estas plazas, así como toda clase de delincuentes que eran sus habituales inquilinos. Los carlistas establecieron contacto, desde el primer momento, con otros presidiarios, elementos de sus guarniciones y vecinos simpatizantes con su causa, con el fin de sublevarse y recobrar la libertad.

El primer chispazo tuvo lugar en el peñón de Vélez de la Gomera a finales de 1838. Fue jefe de esta sublevación el teniente carlista Pedro María Quintana, hombre con *excelentes dotes de conspirador*, a quien se había trasladado a Alhucemas para que estuviera mejor vigilado. El 15 de noviembre se alzó en armas con la tropa del batallón de voluntarios de Granada, sublevada contra sus jefes, y la mayoría de los allí confinados, con los que organizó otro batallón, el de la *Lealtad*, apoderándose de Alhucemas. Su situación era precaria. Como no podían ni recibir ayuda del exterior ni permanecer en la isla, su idea era evacuarla y reunirse con los voluntarios de Cabrera. La ocasión se presentó el 3 de diciembre, cuando arribó al fondeadero el correo místico artillado *Virgen del Carmen*. Se apoderaron de este buque y del místico *Santa Ana*, que llegó el día 7, embarcando en ellos armas, municiones y víveres. Durante la navegación, el mal tiempo o la mala fe de los patronos les alejó de su rumbo, arribando el 13 de diciembre el *Virgen del Carmen* a Mers-el-Kebir (Argelia), donde fueron internados por las autoridades francesas, que también confiscaron el barco. La misma suerte corrieron los del *Santa Ana*, que fueron abandonados por el patrón en estas costas, detenidos y conducidos a Mers-el-Kebir primero, posteriormente a Orán, y más tarde a Tolosa, desde donde fueron repartidos por distintos puntos de Francia.

También en Ceuta hubo un intento de sublevación carlista, pero la conjura fracasó, siendo detenidos un teniente, un distinguido y varios sargentos y cabos del regimiento fijo de Ceuta. Otra conspiración se fraguó durante el

tiempo en que Melilla estuvo en poder de los carlistas, pero también fracasó al ser detenido en Algeciras el antiguo capitán del regimiento de Infantería de San Marcial, Manuel Martínez de Salazar, al que se encontró abundante e interesante correspondencia con los conspiradores de dicha plaza; así como una lista de presos carlistas en el presidio de Tarifa que se hallaban, al parecer, en contacto con voluntarios de la Serranía de Ronda.

Caso distinto fue el de Melilla. La sublevación comenzó en la noche del 20 al 21 de diciembre de 1838, iniciada por varios sargentos del regimiento de Infantería del Rey a los que se unieron dos de sus compañías. El jefe indiscutible de los sublevados era el sargento Vicente Colomer, quien se puso en contacto con el antiguo presidente de la Junta gubernativa carlista de Castilla la Nueva, Gregorio Alvarez Pérez, al que ofreció la presidencia de la nueva Junta que pensaba organizar. Este, desconocedor de la conspiración, le afeó, en principio, *lo hecho en una plaza de guerra a la que se ponía en riesgo de caer en manos del enemigo*, pero aceptó la presidencia con la condición de que serían respetadas las personas y bienes de todos, incluso de los que habían ostentado cargos en el gobierno cristino, *cualquiera que hubiera sido su conducta anterior para con los confinados*, y que siempre se procuraría conservar Melilla para España. Constituida la *Real Junta Gubernativa de Melilla*, fueron liberados únicamente los carlistas. Se organizó un batallón, nombrándose gobernador militar a Colomer y adjunto al oficial carlista Clemente del Pino. Las autoridades liberales se enteraron de la sublevación por unos confidentes moros que pudieron pasar a Málaga, aunque ya anteriormente, ante la falta de noticias de la plaza, el capitán general de Granada, general Palarea, había dispuesto el envío del bergantín del resguardo marítimo *María Cristina* con tropas y determinadas instrucciones para el gobernador de la plaza, encargándole también que tomara las debidas precauciones, por lo que el barco fondeó fuera del alcance de las baterías melillenses, regresando a Málaga inmediatamente para dar cuenta de lo ocurrido. La actitud del gobierno liberal fue la de solicitar la ayuda de las fuerzas navales inglesas y francesas, incluso se puso en contacto con el emperador de Marruecos, Muley Abderramán, para que atacara y se apoderara de la población; sin embargo, los carlistas habían hecho ya tratos con las cabilas fronterizas para evitar cualquier tentativa francesa, inglesa o marroquí de apoderarse de la plaza, que fue sometida a un estrecho bloqueo.

Por la Real Orden de 10 de febrero de 1839, que disponía el bloqueo de Melilla, se ordenaba que varios barcos pertenecientes al resguardo marítimo de Cádiz y apostadero de Algeciras, a las órdenes del capitán de fragata Santiago Soroa, pasaran a depender del capitán general de Granada. Estos barcos eran: los bergantines *María Cristina*, *Soberano* e *Isabel II*; la goleta *Minerva*; la barca *Veloz* y los faluchos *Neptuno* y *Proserpina*, a los que se agregaron el brick inglés *Wasp* y el bergantín francés *Volage*.

La situación llegó a hacerse tan difícil y peligrosa para los sublevados, que el presidente de la Junta creyó necesario llegar a un acuerdo con el general Antonio M. Alvarez de Thomas, sucesor de Palarea, quien dirigió al capitán

de fragata Soroa, con fecha de 10 de febrero, el escrito que transcribimos: *Mi antecesor el excelentísimo señor don Juan Palarea no tuvo por conveniente contestar a ninguna de las comunicaciones que le dirigió la ilegítima Junta establecida en Melilla, a cuya plaza últimamente comisioné al bergantín "Soberano" para reclamar a los oficiales que titulan prisioneros como si pudiera dárseles el carácter de tales no habiendo habido acción de guerra. Autorizado usted por el gobierno de S. M. para bloquear rigurosamente a dicha plaza como se ha verificado y el mismo objeto a las órdenes de mi autoridad he dispuesto que en uno de los muchos buques de su mando de a la vela y procure hacer entender a dicha Junta lo que convenga, recibiendo usted únicamente todas las comunicaciones de la misma y resolviéndolas en el acto hasta restituir la plaza al gobierno de S. M., para lo que le autorizo tan ampliamente como sea menester (...). La comunicación adjunta tiene únicamente por objeto el poderla exhibir en caso necesario a los rebeldes de Melilla, puesto que han manifestado su conveniencia en sus últimos escritos dirigidos al comandante del bergantín "Soberano"; en una palabra, es un documento de prevención, por si fuera necesario para restituir con prontitud aquel importante punto a nuestro poder. Las instrucciones a que deberá usted atemperarse son a las recibidas por el Gobierno y a las que verbalmente le ha manifestado. Importa mucho, y es urgente, que concluya la rebeldía de Melilla... Para el efecto, todo medio que no comprometa el honor de la nación, ni del Gobierno de S. M. la Reina, es adaptable (...).*

Con arreglo a estas instrucciones, comunicadas al presidente de la Junta, éste contestó presentando una serie de proposiciones, la última de las cuales no le pareció bien a Soroa, por lo que se suprimió, firmándose el día 23 un *Convenio* en el que se hacía constar: (...) que España debía gratitud a los carlistas de Melilla, y que si éstos recibían auxilio de D. Carlos antes de la evacuación, en términos de que la plaza no peligrase, quedarían relevados de toda obligación; se les autorizaba también para llevar, además de sus armas, dos cañones de pequeño calibre, y se estipulaba que en caso de ser la plaza atacada por los moros olvidarían sus diferencias unos y otros, para acordarse sólo de que eran españoles. No le parecieron bien al capitán general de Granada ni el tono ni algunas de las cláusulas, por lo que hubo que firmar un nuevo convenio el 2 de marzo, más favorable al gobierno liberal; preparándose una expedición que embarcó en los bergantines *María Cristina*, *Soberano* e *Isabel II*, que no pudieron arribar a Melilla porque los sublevados no estaban conformes con algunas de las cláusulas del dicho *Convenio*. Las negociaciones quedaron suspendidas, pero comprendiendo lo urgente que era la evacuación de la plaza, los carlistas aceptaron por fin las nuevas condiciones, imponiendo únicamente que el bergantín *Proserpina* pasara a Orán a recoger a tres individuos de la Junta que habían ido allí en comisión reservada.

Comenzada la evacuación al amanecer, al mediodía saltó un fuerte levante que obligó a los barcos a refugiarse en las Chafarinas; habiendo amainado el viento, la operación concluyó el día 25, finalizando así esta sublevación que dominó Melilla durante tres meses. Sólo añadiremos que, con la llegada a Málaga del convoy con los sublevados, era preciso resolver dos cues-

tiones: la aplicación del indulto a los que se habían acogido a él, y el traslado a las costas del Cantábrico de los que lo habían rechazado. Estos fueron enviados a Plencia, puerto ocupado por los carlistas.

Segunda guerra carlista.

El desembarco de San Carlos de la Rápita.

Entre los muchos sucesos de nuestra historia del pasado siglo, aún no aclarados, está esta conspiración, que acabó trágicamente. Mucho se ha dicho y escrito sobre ella considerándola como un intento impremeditado e inoportuno, pero si se ahonda un poco en su estudio veremos que tuvo una preparación seria y meditada, contando con una casi absoluta seguridad de triunfar. En ella estaban comprometidos gran número de jefes militares y políticos liberales de renombre, desengañosos y asqueados unos y por afán de medrar otros. Podemos nombrar entre ellos a Francisco de Asís, esposo de Isabel II; políticos como Salamanca, González Bravo, el Conde de San Luis y Bravo Murillo y militares como Lersundi, Fernández de Córdoba, el Conde de Clonard, que fue presidente de la comisión regia suprema y hasta Prim.

Es Pirala, el liberal, el que escribe: *La condenaron hasta muchos de los en ella comprometidos (...). En manos del Gobierno estuvo el perder a millares de personas y prefirió romper las listas en que constaban sus nombres y dejar que muchos continuaran demostrando a la Reina y al Gobierno una adhesión mentida, que se hizo después sincera por necesidad.*

Aunque el objeto de este trabajo es únicamente el aspecto naval, se hace preciso decir algo sobre el jefe y víctima del desembarco, el general Jaime Ortega. Era capitán general de Baleares, que, aunque en el principio de su carrera luchó contra los carlistas, se convenció del derecho que asistía a D. Carlos al oír a la Infanta D.^a Luisa Carlota, hermana de la Reina Gobernadora, relatar lo referente a los últimos actos de Fernando VII. Pirala, historiador de estas guerras, al referirse a la muerte del general Ortega, después de decir que murió como cristiano, como valiente y como caballero, añade: *Con su muerte respiraron algunos miserables que osaron temer fuese delator, Ortega había delinquido, pero no fue juzgado ni sentenciado legalmente, fue un asesinato jurídico.* Otro liberal, Bermejo, en su obra *La Estafeta de Palacio*, manifiesta: *Sobre todo D. Jaime Ortega tenía cómplices de levantada categoría que debieron acompañarle en su desdichado propósito; faltaron a su promesa en la hora crítica. Tuvo motivos para dolerse de los que faltaron a su empeño; pero fue caballero y se llevó a la tumba el secreto.*

El plan primitivo del alzamiento consistía en que D. Carlos se trasladara a Valencia y, ya en el Grao, embarcara en el vapor de ruedas *Liniers*, cuyo comandante era el teniente de navío de primera clase Calisto de Heras Donesteve. En caso de que esto fracasara, D. Carlos pasaría en dicho buque a Orán. Sin embargo, hubo cambio de planes y se decidió finalmente efectuar el desembarco en las proximidades de Tortosa. Para realizarlo se habían fle-

tado en Londres dos barcos, que serían empleados en el transporte de las tropas; de ellos, sólo el *City of Norwich* participó en la expedición, con el vapor francés *L'Huveaune*, fletado en Marsella. En él embarcó D. Carlos y su séquito el 4 de marzo de 1860; el mal tiempo obligó al barco a arribar a Cette, con lo que consideraron fracasado el viaje, pero M. Aillaud de Cazeneuve, legitimista francés, logró convencer al capitán consiguiendo que saliera rumbo a Palma de Mallorca. El día 29 fondeaba en su bahía, donde los carlistas debían poner a la entrada del puerto un falucho con una bandera roja en caso de peligro. No se les permitió desembarcar, ya que la patente de *L'Huveaune* no tenía el visado del consulado español en Marsella. El capitán fue a Sanidad Marítima, entrevistándose en estas oficinas con el mariscal de campo Jaime Ortega Olleta, quien le pidió que pasara a Mahón para embarcar allí tropas. Tras una larga discusión, Ortega consiguió que el barco pasara a dicho puerto, donde ya estaban el *Jaime I* y el *City of Norwich*, para efectuar el transporte de las tropas. Ya embarcadas en éstos, aún quedaban 400 hombres en tierra que comenzaron a hacerlo en el *L'Huveaune*, pero cuando lo habían hecho 350, el capitán dijo que no podían continuar, pues podría ser un peligro para la seguridad del barco; la intervención del comandante del tercio naval y capitán del puerto de Mahón, capitán de fragata Francisco Henry, así como la del gobernador militar de Menorca, general Bassols, lograron convencerle, finalizando el embarque de las tropas.

Los tres barcos salieron rumbo a Palma, donde arribaron en las primeras horas de la noche. Allí embarcó Ortega, ordenando que se dirigieran a Ampolla (golfo de San Jorge, Tarragona), para desembarcar. El día 1 de abril salió la expedición, compuesta por los vapores correos españoles *Jaime I* y *Jaime II*, *L'Huveaune* y el *City of Norwich*. Durante la navegación se retrasó por avería *L'Huveaune*, viéndose obligados a fondear frente a San Carlos de la Rápita. No arredró este incidente al mariscal de campo Ortega, quien ordenó a los carabineros allí destacados que cortaran las comunicaciones telegráficas, no sin antes haber avisado de su desembarco a los comprometidos en Madrid y otras poblaciones.

Estos fracasos no desanimaron a los carlistas, a los que los acontecimientos de los años siguientes hicieron concebir una seria esperanza del triunfo de sus ideales: la revolución del 68, *la Gloriosa*; las sublevaciones cantonales; el advenimiento al trono, por obra y gracia del general Prim, del italiano Amedeo de Saboya, etc.

El fallecimiento de D. Carlos Luis (VI en la dinastía carlista), Conde de Montemolín y de su hermano D. Fernando, ambos en extrañas circunstancias, hace que los derechos al trono recaigan en su hermano D. Juan, a quien se obliga a abdicar en favor de su hijo Carlos (VII en la dinastía carlista).

En 1870 hubo un intento de desembarco de armas en la costa vasca, que fracasó: El organizador, Tirso de Olazábal, se encontraba en Vevey (Suiza), para participar en la Junta convocada por D. Carlos. La mala interpretación del telegrama destinado a un agente de Bilbao hizo que no se encontrasen a su debido tiempo las lanchas encargadas de efectuar el alijo, por lo que el

vapor que las traía continuó viaje rumbo a Génova; enterado Olazábal de lo ocurrido, logró que, burlando la vigilancia de la policía italiana, se transbordasen a otro barco, consiguiendo desembarcarlas en las costas catalanas. No tuvo la misma suerte el siguiente alijo, ya que habiendo embarrancado en las costas del sur de Francia el barco que lo transportaba, la gendarmería se incautó de 600 fusiles, pagando su importe. El barco prosiguió su viaje a Orán, donde las autoridades francesas, creyendo que este cargamento era un envío de Prusia a los rebeldes argelinos, confiscó el armamento; por lo que Tirso Olazábal marchó a Tours, donde conferenció con León Gambetta, ministro de la guerra, consiguiendo que los franceses pagaran el cargamento.

Tercera guerra carlista (1872-1876).

Fracasado un intento de levantamiento (21-IV-1872), en el que participó el mismo D. Carlos VII, el 21 de diciembre de este mismo año entraron por Dancharinea un gran número de voluntarios, que fueron la base de esta tercera guerra.

La guerra *en serio* comienza a finales de 1872. Es en su primera entrada cuando D. Carlos, entre otros manifiestos, dirigió éste, que transcribimos:

Frontera de España, 21 de abril de 1872.

¡Soldados y Marineros!:

Muchos años que no habéis oído la voz de un Rey legítimo, dispuesto a desenvainar la espada para guiaros en los caminos del honor y de la gloria. Esta es la causa de la triste situación en que os encontráis hace tiempo.

¡Soldados y Marineros! Hoy se abre una nueva era para los Ejércitos de mar y tierra. Vuestros generosos esfuerzos contribuirán a que levante la cabeza y salga de su postración la actual nación española, tan grande en las pasadas edades como despreciada hoy por propios y extraños.

En esta magna empresa, yo, vuestro soberano, seré a la par vuestro general, vuestro amigo, vuestro camarada. Quiero vivir entre vosotros y compartir vuestras nobles fatigas. Cuando el Rey es el primer soldado, más estrecho es el deber de sus compañeros de ser valientes y caballeros. Escuchad la voz de vuestro general, que es la voz de la ley militar, de la disciplina y del honor. Ese es vuestro primer deber.

¡Soldados y Marineros, seguidme! No encontraremos enemigos; pero si nos salieran al paso, seguidme lo mismo, pues yo os conduciré a la victoria, que no puede ser dudosa. Acordaos que en los campos de batalla se ganaron siempre los más preciados timbres de nobleza.

Nuestra causa es justa y Dios, que los buenos invocan siempre, estará con nosotros. ¡Soldados y Marineros! Agrupaos en torno a vuestro Rey general.

Si grandes eran las dificultades con que los carlistas tropezaban en la introducción de armas y otros pertrechos por la frontera francesa, aún eran mayo-

res y más peligrosas las que tenían en el mar, debido a la vigilancia que los buques liberales ejercían en todas las costas, así como a lo inseguro de los lugares para efectuar los desembarcos.

En 1873 los agentes carlistas que actuaban en Francia se encontraron con una verdadera ganga: el gobierno de esta nación había comprado al de los Estados Unidos, para utilizarlo en la guerra franco-prusiana, gran cantidad de fusiles *Allen* o *Berdan reformado* que quería vender a 25 francos cada uno si se los compraban por millares. El 21 de abril, y previa subasta en Versailles, Tirso de Olazábal adquirió 8.000 con sus correspondientes cartuchos. También, por otros conductos, adquirió Argüelles 3.000 *Allen*.

Pese a que el gobierno francés no simpatizaba con la causa carlista, autorizó esta venta, fingiendo creer que se efectuaba a los gobiernos de España e Inglaterra. Son curiosas las vicisitudes que corrieron estos fusiles hasta llegar a su punto de destino: 1.750 y 100.000 cartuchos se perdieron al ser apresado el buque inglés *Deerhound* por la goleta liberal *Buenaventura*, que para conseguirlo izó pabellón británico. Para sustituir a éste se adquirió, con dinero de D.^a Margarita, esposa de D. Carlos, el *Orpheon*, pero tuvo la mala fortuna de que, después de su primer alijo, naufragó en Socoa, dejando en Bayona un buen cargamento, que oficialmente iba consignado a Bélgica. Por fin, después de muchas vicisitudes, se pudo fletar otro barco, el *Ville de Bayonne*, que embarcó armas, zarpando rumbo a Amberes para trasladarlas a otro barco que sería el que las conduciría a las costas dominadas por los carlistas. Por causas ignoradas, éste, a la salida del Adour, se incendió, siendo abandonado



Portugalete en 1874. (Colección CiriQUIAÍN.)

por su tripulación. Este suceso que, en un principio, pareció desgraciado por la pérdida del barco y su cargamento, tuvo un desenlace feliz: una vez abandonado el buque por su tripulación, continuó navegando a la deriva, apagándosele el fuego. En la mañana del 19 de agosto de 1873, los vientos y corrientes marinas lo echaron sobre la costa de Ondárroa. Allí lo vieron algunos pescadores de dicha villa que creyeron que se trataba de un buque liberal de los empleados en la vigilancia de estas costas. Cuando se dieron cuenta que el barco iba sin gobierno, aparecieron varias embarcaciones que se dirigieron al barco y, aunque en un principio nadie se atrevía a subir a bordo, finalmente el patrón ondarrés Andrés Badiola se aproximó con su embarcación. Al no recibir ninguna contestación del barco, subió decididamente sobre cubierta, haciéndose cargo inmediatamente de la importancia del cargamento por lo que avisó a sus compañeros. Conocida la noticia en Ondárroa, se aparejaron 40 embarcaciones que remolcaron el barco hasta el puerto, procediendo al desembarco del cargamento. Como es natural, se celebró este acontecimiento por todo lo alto, incluyendo un solemne *Te Deum* en acción de gracias. El *Ville de Bayonne*, construido en Inglaterra en 1869, era un barco de 200 pies de eslora, 27 de manga y 13 de puntal, con máquina de doble hélice y casco de hierro; el cargamento que traía se componía de 4.000 fusiles, un millón de balas, un cañón de 16; 1.654 barricas de agúarrás y otras de vinagre muy ácido, de resina y de colofonia superior, así como 21.000 duros. Por este hecho, D. Carlos VII le otorgó a Ondárroa el título de *Esforzada*, conmemorando así el espíritu abnegado y entusiasta de sus habitantes en el desembarco de un cargamento que de forma providencial les había llegado.

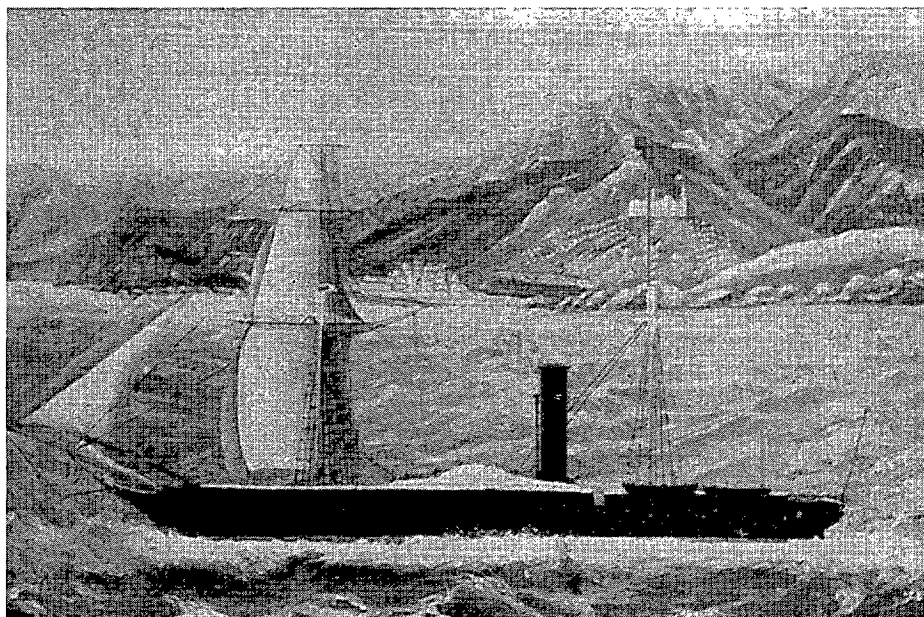
Digamos que, con anterioridad al apresamiento del *Deerhound* por la *Buenaventura*, ya había hecho éste un primer viaje: se trataba del cargamento de armas, adquiridas en París por Tirso de Olazábal que, embarcado en el velero *Queen of Seas*, llegó a Londres, donde fue transbordado a aquél para su envío a España; este traslado contó con una fuerte oposición por parte de la embajada liberal en Londres, que se hallaba enterada de todo, pero, por fin, todo se arregló, pudiendo salir y arribar felizmente a Fuenterrabía y después a Lequeitio, donde descargó todo el material que llevaba a bordo; para celebrar este éxito, hubo un solemne *Te Deum* en Guernica.

En 1874 los carlistas intentan de nuevo romper el bloqueo de la Armada liberal, fracasando algunas veces y consiguiéndolo otras. Entre los primeros intentos está el caso del vapor *Nieves*, construido en 1871 en Francia, de casco de hierro, hélice, máquinas de 85 caballos, 41,23 pies de eslora, 5,28 de manga, 7,5 de puntal y de 130 toneladas, matriculado en Bilbao. Su propietario era el armador Pablo Aldámiz, vecino de Arteaga, quien lo había bautizado en recuerdo de D.^a María de las Nieves, esposa de Alfonso, hermano de Carlos VII. Este hizo su primer alijo (26-X-1874) en las proximidades del cabo Higuier. Anteriormente, en 1873, había estado al servicio de los liberales. Sorprendido el 18 de octubre de 1874 por el vapor *Guipuzcoano*, del mando del teniente de navío Arturo Garín Sociats, huyó de la costa francesa, entrando en el puerto de Socoa, donde también fue su perseguidor, abordán-

dole y conduciéndole a remolque a Pasajes. Esta imprudente e ilegal captura contó con el visto bueno de Victoriano Sánchez Barcáiztegui, comandante general de las Fuerzas Navales del bloqueo del Cantábrico, que debió basarse en la tan conocida y poco elegante teoría de los hechos consumados. El *Nieves* quedó incorporado a dichas Fuerzas Navales como aviso. El 29 de noviembre de 1878, el Consejo de Estado dictó resolución desestimando la reclamación formulada por su armador, relativa a su requisa, ordenándose su venta en pública subasta, pero el 13 de octubre de 1881, por acuerdo del Consejo de Ministros, fue devuelto a su propietario.

Otro episodio, quizá de los más curiosos, en lo que a alijos se refiere, es el del *Malfilatre*, bergantín francés, de 134 toneladas, 86,5 pies de eslora, construido en Caen en 1859 y adquirido a principios de 1874. Eran sus propietarios Madame Courbet, dama legitimista francesa, y el capitán del mismo, siendo los propietarios del cargamento los señores Olazábal y Verdugo; éste consistía en tres cañones, 6.000 fusiles *Berdan*, una ametralladora (arma que por entonces constituía una novedad) y dos millones de cartuchos, siendo su punto de despacho Grecia. Estaba el barco con su cargamento en Newport (Inglaterra), cuando, enterado el secretario de la embajada liberal en Londres de que iba destinado a los carlistas, intervino cerca del consignatario, Mr. Dormine, para que se negara a recibirlo. Debido al escándalo que se produjo y a los gastos que el pleito originaba, los representantes del gobierno liberal se avinieron a ofrecer una cierta cantidad por la adquisición del barco, lo que aceptaron sus propietarios. Con ella adquirieron el vapor *Notre Dame de Fourviere*, al que se le cambió el nombre por el de *London*, contratándose para mandarlo al capitán de la Marina Mercante americana Mr. Jefferson, quien, mediante el pago de 10.000 dólares, se comprometió a llevar el barco desde Boston a un puerto del Cantábrico.

Embarcó Jefferson en Brest rumbo a Nueva York, acompañado por un agente carlista y cuatro pilotos expertos de Vizcaya. Ya en esta ciudad, se pusieron en contacto con las personas que habían de entregarles el material, acordándose que sería trasladado en un remolcador a Boston, de donde sería transbordado. El destino del *London* era España, pero el gobierno de los Estados Unidos reconoció al de Madrid, donde era presidente del poder ejecutivo el general Serrano. Por esta razón fue denegado su despacho para Francia. Jefferson no se amilanó, consiguiendo que fuera enviado a Japón. Zarpó el 24 de junio, fondeando por la noche al abrigo del cabo Farenwell, donde acudió un remolcador, ya advertido de lo que sucedía, para hacer el transbordo del cargamento: consistía éste en 27 cañones y 200 cajones con material de guerra. El 5 de julio llegó el *London* frente al estuario del Girona, desembarcando allí al agente carlista, que se dirigió a Arcachon, Bayona, y de allí a Bermeo, para que estuvieran preparadas las embarcaciones que llevarían a tierra el cargamento. El gobierno de Madrid recibió un telegrama, procedente de Bilbao, en el que se le comunicaba que un crucero de la Armada de los Estados Unidos se encontraba en aguas de las costas vizcaínas. Enterado de esto el general Serrano, se dirigió inmediatamente al represen-



Vapor mercante de ruedas auxiliar *Bilbao* (?). Se advierten las posiciones carlistas en la costa de Guipúzcoa. (Oleo. Colección J. Llabrés.)

tante de este país en Madrid, Mr. Caleb Cushing, agradeciéndole la atención de su gobierno, éste, que no tenía conocimiento del caso, lo comunicó a Washington, contestando de allí que no había ningún buque americano de guerra en las costas españolas.

Lo que ocurrió realmente revela la inventiva, seguridad y sangre fría de Jefferson, quien había colocado en batería los cañones que transportaba, dando la impresión de que se trataba de un buque de guerra. En cuanto al telegrama, fue enviado a Madrid por un agente carlista. De esta forma consiguió burlar el bloqueo que los buques del gobierno liberal tenían en estas costas, desembarcando felizmente (8-VI-1874) en las proximidades de Bermeo todo el cargamento.

Un segundo viaje efectuó el *London* desde los Estados Unidos con un cargamento de 16 cañones, 4.400 fusiles *Berdan*, 500.000 cartuchos y 4.000 granadas, no sin haber pasado antes por aguas de Cuba y expuesto a ser capturado por buques del gobierno liberal, el 2 de octubre desembarcó las armas en Motrico. El 4 de febrero de 1875 realizó su tercer viaje que rindió en Ondárroa, con un cargamento de 14 de cañones, 4.000 carabinas y un millón de cartuchos.

El 17 de julio de 1874 se advirtió, mediante una circular, a las autoridades navales, que el bergantín francés *Mario*, procedente de Génova, había fondeado en Tánger con un cargamento de 20.000 fusiles destinados a los carlistas, ordenándose su captura si pasaba a las costas cantábricas. El 5 de sep-

DIOS PATRIA Y REY

COMANDANCIA G.RAL

DE

✂ ✂ ✂ ✂

MARINA

Membrete usado por la Comandancia General de la Marina carlista durante la guerra civil (1872-1876). Su color era azul.

tiembre otra circular informaba a dichas autoridades que el *Hausenbeden*, mercante alemán, había zarpado de un puerto belga, con armas adquiridas en Bruselas también para los carlistas, añadiendo que el mercante inglés *Havde* salía de Amberes hacia Liverpool, con un cargamento de armas *con destino sospechoso*. El 16 de septiembre se advertía de la salida de Amberes del mercante alemán *Sophie*, despachado para Belle Ile, con un cargamento de varios cañones desmontados, 505 cajones de armamento y otros pertrechos de guerra. El día 26 de octubre, los servicios de información comunicaban, desde Amberes, la salida de la barca *Sophia*, vapores *Moratín*, *Roland*, *Petrarch*, *Irene Augusta*, *Naisse* y *Rohn*, todos con armas adquiridas en Lieja por el agente carlista Van der Buisvhe. Con esta misma fecha, el servicio de información en Inglaterra avisaba que la fragata *Non Plus Ultra*, con un cargamento de 10.000 fusiles y equipos militares, había zarpado de un puerto de la costa atlántica de los Estados Unidos con destino a otro de Gran Bretaña, sospechándose su cargamento, que podría ser transbordado antes de rendir viaje y conducido a un puerto carlista.

En el mes de febrero de 1875, nuevas confidencias avisaban que el día 2 salía de Amberes hacia Lisboa el vapor inglés *Petrarch*, *cargado hasta las marcas* con cajas de fusiles destinados a los carlistas. El día 8 informaban de la salida de Amberes para Liverpool del vapor inglés *Hope*, también con un cargamento de armas para los mismos destinatarios; así como el de la misma clase *Fluor*, rumbo a Londres, advirtiéndose en esta misma circular, que con los cargamentos anteriores y otro que llevaba el marcante *Guail*, se iba a organi-

zar una gran expedición que pasaría al Cantábrico, donde serían desembarcados en un puerto dominado por los carlistas. Estos mismos servicios de información avisaron que el 8 de febrero la goleta alemana *Nicoline* zarpaba de Amberes rumbo a Santa Marta (Colombia), con un cargamento de armas, sospechándose que éste sería transbordado mucho antes de llegar a su destino oficial y conducido a un puerto carlista. El día 10 de este mismo mes advertían de la salida de Amberes de la goleta *Robert R. Dady*, con armas, que serían transbordadas desde Inglaterra a un vapor español de *chimenea amarilla y de unas 400 toneladas*. El mes de marzo las Fuerzas navales del bloqueo del Cantábrico recibieron orden de capturar al pailebot británico *Rosalind*, de 537 toneladas y matrícula de Hull.

Si intensa fue la vigilancia que siempre tuvieron o procuraron tener las fuerzas del bloqueo, ésta se intensificó a partir del día 7 de marzo, cuando recibieron nuevas instrucciones donde se ordenaba la captura de todas las lanchas de cabotaje y demás embarcaciones que se encontraran entre Bilbao y Fuenterrabía, *considerándose a todos sus tripulantes como prisioneros, siendo como tales conducidos al Ferrol y destruyéndose las embarcaciones si no sirvieran para el servicio de la escuadrilla*.

Otros aspectos de la guerra naval.

Tenemos pocos datos de la conspiración carlista, gestada en 1870, que fracasó por la traición de uno de sus miembros. En ella participaron oficiales de la Marina de guerra liberal que estaba unida en parte a los revolucionarios. El proyecto consistía en que a la llegada a España de Amadeo de Saboya (30-XII-1870), se sublevaría la plaza de Cartagena y algunos de los buques surtos en ella, haciendo prisionero al Rey. Dirigía la conspiración el contralmirante Romualdo Martínez de Viñalet, contándose también con la asistencia de algunos elementos republicanos. Al fracasar ésta, Martínez de Viñalet, que pudo huir, levantó una partida en la provincia de Murcia. Tuvo mala suerte, ya que, alcanzado por fuerzas gubernamentales muy superiores en número, en el término de Fortuna, fue hecho prisionero, disolviéndose la partida y siendo conducido al castillo de Gibralfaro (Málaga). Juzgado en consejo de guerra, fue condenado a muerte, pena que le fue conmutada por la de cadena perpetua. Su liberación llegó con la sublevación cantonal, pasando al Norte a presentarse a D. Carlos VII.

En el año 1872 agentes carlistas intentaron conseguir el apoyo del personal de maestranza del arsenal de La Carraca (San Fernando), pero advertidas las autoridades navales de ello, hicieron fracasar el intento.

Incluso antes del comienzo de la guerra, varias partidas de voluntarios carlistas aparecieron en las provincias vascas, una, la de Goirena, entró en Mundaca y Bermeo, imponiendo multas a sus ayuntamientos y, en este último puerto, logró sorprender al escampavía *Nervión*, apoderándose de su armamento y municiones.

En la sublevación cantonal de Cartagena a finales de 1873, D. Martín de Llanos y Calderón de la Barca, representante con plenos poderes del general Contreras, jefe de la sublevación, propuso al general Castells que, a cambio de la ayuda carlista a los insurrectos, se les entregasen los buques de la escuadra surtos en el puerto, que habían sido declarados piratas por el gobierno de Madrid; también se trató en estas negociaciones de la posible entrega de la plaza a los carlistas, con la condición de que se les reconocieran los grados y empleos a todos los allí sublevados. Todo esto fue comunicado a D. Carlos VII por mediación del doctor Caixal, obispo de Urgel; estos tratos estaban muy adelantados cuando la plaza fue ocupada por las tropas gubernamentales.

Un acontecimiento que para algunos tuvo consecuencias de cierto carácter naval, fue el siguiente: entre los prisioneros que se hicieron en la batalla de Abarzuza o Monte Moru figuraba un alemán, que aunque sospechoso de espía, se le había condenado a muerte por incendiario; éste llegó a hacer al general en jefe de las tropas carlistas, Dorregaray, algunas amenazas de intervención de su país en el conflicto, a lo que Antonio Dorregaray contestó: *Eso me tiene sin cuidado; si vienen sus compatriotas, sus cascos servirán de macetas a las españolas.* Ante esto, el gobierno alemán, presidido por Bismarck, acérrimo enemigo de los carlistas, envió a las costas cantábricas las corbetas *Nautilus* y *Albatros*, las cuales, con su actuación, fueron la causa de una serie de incidentes. Sin embargo, esta intervención alemana tenía otro origen: ciertas negociaciones entre los gobiernos español y alemán, al objeto de ceder la isla de Puerto Rico al novísimo imperio germano; esto motivó una carta de Romualdo Martínez de Viñalet al contralmirante José Polo de Bernabé, que transcribimos:

Real de Estela a 8 de septiembre de 1874.—Excmo. Sr. D. José Polo.—Querido amigo: El Rey, mi augusto amo, me encarga de a usted las gracias por su contestación elevada y patriótica con motivo del conato del Gobierno de Madrid de ceder la isla de Puerto Rico a Prusia, y de la asistencia de esta potencia con sus buques de guerra para ayudar a los republicanos en la persecución del contrabando de guerra. S. M. ha sentido mucho, como usted, la humillación que experimenta España al consignar en su historia otro nuevo atentado cometido contra la honra nacional. Al tener el honor de ser intérprete de Su Majestad, me cabe la satisfacción de hacerlo al compañero de quien tantas pruebas he recibido de deferente amistad y que esta vez, como otras, acaba de demostrar que aún en España y en nuestra Marina hay hombres que conservan los sentimientos de la antigua hidalguía española.—Con el gusto de siempre, se repite suyo afectísimo y seguro servidor, q. e. s. m.—Romualdo M. Viñalet.

La animadversión de Bismarck hacia los carlistas era patente; otra prueba de ello fue la presión que hizo sobre el gobierno de Mac Mahón, presidente de la República francesa, para entorpecer las acciones de aquéllos, llegando incluso con sus intrigas a forzar al gobierno para que internase a los



Don Federico Anrich y Santamaría.

carlistas que se encontraban cerca de la frontera española y a que tomara medidas para impedir el contrabando de armas y pertrechos que éstos efectuaban; consecuencia de esto fue la entrega del vapor *Nieves* que se había refugiado en Socoa. A punto estuvo de provocar un conflicto la presencia de unos buques de guerra alemanes en la costa cantábrica dominada por los carlistas. Ante esta actitud, D. Carlos VII publicó un manifiesto en el que hacía constar que no retrocedería ante las bayonetas extranjeras y sabría morir con los suyos en defensa del honor de España contra cualquier invasor.

El gobierno alemán aprovechó también el caso del vapor *Gustave*, que debido a las averías sufridas por un temporal, se vio obligado a dirigirse a Guetaria, sitiada por los carlistas (10-XII-1874), siendo tiroteado por éstos, según la versión alemana. Al aumentar el temporal, fue abandonado por su tripulación encallando en Zarauz, en poder de los carlistas, que acudieron al salvamento de los naufragos y del cargamento. Todo parecía normal, cuando la información sobre el caso del cónsul alemán en Bayona complicó el asunto, que quedó aclarado con el escrito de Ceferino Suárez Bravo, corregidor carlista de Guipúzcoa, publicado en *El Estandarte Real*, reproducido también

por otros periódicos amigos de la causa carlista: en él, de gran extensión, después de hacer constar que todo el revuelo producido por este suceso era debido a *los rencores políticos y los manejos de las Compañías de seguros interesadas en hacer creer que el buque se ha perdido por un accidente de guerra, procurando envenenar y dar proporciones a su asunto que no ha salido de los trámites regulares establecidos por la Ley y la costumbre*; recordaba la intervención, anterior, de buques de guerra alemanes, que sin ningún motivo justificado habían participado en la guerra contra los carlistas, como era el caso del *Nautilus* y del *Albatros*, que bombardearon sus posiciones. Continuaba diciendo que, al tener noticia el Gobierno de Su Majestad de que el buque, a causa del temporal, había sido arrojado a la playa de Zarauz, avisó con toda urgencia a las autoridades locales de dicho puerto, a fin de que se tomasen las medidas conducentes a salvar el barco y su carga, y que se diese a los tripulantes *toda la protección a que su desgracia los hacía acreedores*; a éstos, que se habían refugiado en Guetaria, se les envió autorización el mismo día, para que fuesen a Zarauz, tardando en hacerlo 24 horas, *tan arraigada estaba en ellos la idea de considerarnos enemigos*. Se atendió a los naufragos buscándoles alojamiento conveniente y entregándoles todos los efectos salvados de su propiedad. Se les consultó acerca de la mejor manera de efectuar el salvamento del barco y carga; se les dio toda clase de facilidades, autorizando, incluso al capitán, a vender en pública subasta los restos del barco, así como la entrega del cargamento a sus propietarios, pese a que eran liberales. También en esta exposición se ocupaba de las declaraciones que siete marineros del barco y un contraamaestre prestaron ante el cónsul alemán de Bayona; pero las únicas que los periódicos alemanes publicaron y que los liberales reprodujeron, fueron las de dos de ellos que eran un verdadero tejido de malignas inexactitudes, ya que al marchar de Zarauz lo hicieron sinceramente agradecidos del trato que se les había dado, así como de haber recuperado todos sus efectos. La única queja del capitán fue la lentitud de la tramitación del expediente, *pero esto era consecuencia forzosa de la situación a que nos reducía la falta absoluta de papeles en que se encontraba el jefe de la nave. Ni los libros de navegación, ni libros de cargo, ni conocimientos, ni nada. El capitán aseguraba que todos los había perdido. Y para mayor oscuridad, no podía ni aun dar una sola explicación verbal del nombre de los cargadores, de los consignatarios, de las compañías aseguradoras, etc. Conviene decir a este propósito que entre los objetos que se entregaron en cuanto llegó a Zarauz se hallaban una porción de papeles recogidos en las cámaras y sobre cubierta; pero estos papeles fueron quemados por él inmediatamente delante de una porción de personas al pedirle explicaciones sobre este acto singular, contestó que eran papeles sin interés*. Este escrito, publicado por los periódicos extranjeros afectos a los carlistas, aclaró definitivamente y acabó con las pretensiones del gobierno de Bismarck de intervenir *manu militari* en la guerra.

Otro incidente digno de mención fue el del *Bayonais*, era un barco que tras naufragar en julio de 1875, en el cabo Machichaco, su tripulación y pasajeros habían sido recogidos por los carlistas; al comunicar el brigadier Anrich

esta noticia al cuartel real, a la sazón en Tolosa, se le contestó con el siguiente telegrama: *Dispense usted a los naufragos del vapor "Bayonne" toda clase de protección de que son dignos por su desgracia.* Como se ve, el telegrama confunde el nombre del vapor; estos naufragos eran dos señoras, un niño, un comerciante de Bilbao, cuatro oficiales, quince soldados y diez tripulantes; todos ellos fueron puestos en libertad, excepto los oficiales, a los que se envió a Oñate, donde, después de ser recibidos por D. Carlos, se les expidieron salvoconductos para que pasasen a zona liberal.

La Marina liberal tenía una gran actividad, haciendo muy difíciles los alijos de armas y material de guerra; persiguiendo y apresando, en muchos casos, embarcaciones pesqueras, con lo que sumían en la miseria los pueblos costeros carlistas, cuyo medio de vida era la pesca. También bombardeaban las costas para apoyar las operaciones de tierra. Para solventar, en lo posible, este estado de cosas, el 1 de septiembre de 1873 el comandante general de Vizcaya, general Martínez de Velasco, ordenó al comandante militar de Ondárroa que se facilitara a los pescadores un jornal, que se sacaría del producto obtenido de la tala de los montes que fueran propiedad de los liberales ausentes de la localidad; también el ayuntamiento haría un empréstito, en metálico o en especie, a fin de ayudar a estas familias.

En lo que a las costas levantinas se refiere, Lizarraga, que había sido nombrado general en jefe del ejército carlista del centro (6-XII-1874), puso gran interés en instruir, vestir y armar mejor a sus voluntarios, proporcionando medios para sufragar estas necesidades; encargó a Tirso Olazábal para que, al igual que lo había hecho en el norte, se encargara de la adquisición de armas: 4.000 fusiles *Allen* y una batería *Witworth*, que debería desembarcar en un punto de la costa mediterránea. Este proyecto quedó truncado al ser sustituido Lizarraga por el general Antonio Echegaray (22-I-1875), ya que al retirarse éste de la zona costera, no se pudo llevar a cabo el alijo.

El Estado carlista. La organización naval.

Ya desde los comienzos de estas guerras, los carlistas se preocuparon de organizar un Estado, al menos con los organismos más necesarios.

Ya conocemos los intentos en la primera guerra, la de los *Siete Años*, de emplear los escasos medios navales con que contaban en el Cantábrico, lanchas, trincaduras y otras embarcaciones, para efectuar alijos de armas, pertrechos y colaborar en la llegada de nuevos voluntarios, así como para realizar desembarcos en las costas liberales y otras acciones. También en Levante, en las proximidades de Tortosa, Felipe Caderó, con sus barcos y compañías de Infantería con su sección de Caballería fue un quebradero de cabeza para los liberales. Pero donde hubo una mayor preocupación por la organización naval, quizá, por necesidad, fue en la tercera guerra:

En primer lugar, se crearon, en algunos puertos, entre ellos el de Motrico, ayudantías militares de Marina. Se creó también, en Lequeitio, una escuela

oficial de Náutica. Por una Real Orden de 12 de marzo de 1874 se fijaron los sueldos mensuales correspondientes a generales, jefes y oficiales; en esta misma disposición se determinaron las gratificaciones de las distintas dependencias, la de la Comandancia General de Armada era de cien reales. Por un Real Decreto de 22 de agosto de 1875 se creó una medalla conmemorativa de los servicios prestados en los bombardeos sufridos en las costas de Vizcaya, para jefes, oficiales y voluntarios.

Poco antes de finalizar la guerra llegó al cuartel real D. Juan, padre de D. Carlos. Este, hombre listo y original, llevaba a su hijo un invento del que era autor; se trataba de unas barcas de goma tan manejables que decía haberlas traído debajo del asiento del departamento del vagón de ferrocarril y servían no sólo para sostenerse algún tiempo en la mar, sino también para hacer puentes para que las tropas atravesasen los ríos. Las pruebas se efectuaron en Zumaya y el río Arga. Ignoramos los resultados, pero D. Juan fue nombrado con este motivo ingeniero honorario del Ejército.

La terminación de la guerra (28-II-1876), con la entrada en Francia, por Arnegui, cerca de Valcarlos (Navarra), de D. Carlos VII a la cabeza de un gran número de sus voluntarios, despidiéndose con la frase de *¡Volveré!*, no logró desanimar a los carlistas. Las conspiraciones continuaron, como la que se produjo en 1898 y 1899 aprovechando la situación comprometida de España ante los sucesos de Cuba y Filipinas. Los carlistas, contando con valiosos apoyos entre el elemento militar, entre ellos el del general Valeriano Weyler, que más tarde falló, se prepararon para una nueva guerra, en un intento de arreglar las cosas. El intento fracasó, aunque en Arcachon (Francia) fue detenido un barco que, con armas, iba, al parecer, consignado a los carlistas. Se habló también de un supuesto desembarco de armas en las costas de Almuñécar (Granada), noticia que no tuvo confirmación.

Marinos carlistas.

La carencia de una Marina fue, sin duda, una de las causas principales de la pérdida de estas guerras; los componentes de la Armada, en su gran mayoría, o fueron de ideas liberales o las circunstancias les obligaron a participar en la lucha al lado de éstos. Sin embargo, también figuraron marinos en el campo carlista.

Juan Bautista Arriaza y Superviela (1770-1837), nacido en Madrid, se retiró de teniente de fragata, por razones de salud, pasando a desempeñar puestos diplomáticos; su fama la adquirió como poeta. Si no combatió sí fue siempre fiel a sus convicciones legitimistas.

José Alvarez de Toledo y Dubois, nacido en La Habana en 1779, ingresó en la Armada, alcanzando el empleo de teniente de fragata. En las Cortes de Cádiz (1809-1813) representó como diputado a la isla de Santo Domingo, quedando agregado a la Secretaría de Estado durante el período absolutista de Fernando VII, hasta que, en el constitucional, pasó al extranjero en misio-

nes reservadas al monarca. Con el alzamiento realista de 1822 fue ayudante del general Quesada, ascendiendo a brigadier y siendo nombrado ministro plenipotenciario del *Deseado*, continuó en estas mismas funciones, representando a D. Carlos V; falleció en Parma en el año 1869.

Manuel Mestre, nacido en Sevilla, jefe de Escuadra en 1820, fue separado del servicio por sus ideas realistas; en 1824 fue nombrado jefe del Cuerpo de Pilotos de la Armada. Falleció en Cádiz en 1834.

José Manuel de Sechi, Conde de Sechi, había nacido en Roma, siendo antiguo capitán de las galeras del Papa. En tiempos de D. Carlos IV sirvió en los guardias de Corps; más tarde, en la guerra de la Independencia, también tomó parte activa. Durante la primera guerra carlista fue vicepresidente de la Junta gubernativa de Aragón, Valencia y Murcia.

Antonio de Saavedra y de Jofré, Conde de Alcuía, Barón de Albalá dels Sorells y de Canet, teniente de fragata, prestó servicios diplomáticos, representando en Viena a D. Carlos V.

Marcelo Spínola, que llegó a teniente general de la Armada, y D. Pedro Aznares.

Durante la tercera guerra, el 16 de julio de 1873, entraba de nuevo en España D. Carlos VII, acompañado de sus ayudantes. Entre ellos figuraba el teniente de navío Rafael Alvarez y Cacho de Herrera que llegó, durante la guerra, a comandante general de Alava, distinguiéndose en la reconquista de Laguardia (Alava).

Fernando Carnevali y de Medina nació en Sevilla, ingresando en la Armada y ascendiendo a guardiamarina el 22 de junio de 1863; a raíz del destronamiento de Isabel II, pasó Carnevali a la isla de Cuba, donde permaneció varios años embarcado y tomando parte activa en las operaciones contra los insurrectos. En 1874 vuelve a la Península, consiguiendo la licencia absoluta y presentándose en el campo carlista, siendo destinado a las órdenes del brigadier de la Armada Rafael Alvarez, asistiendo a varios hechos de armas: sitio de Bilbao y acciones de Villarreal y otras. Más tarde pasó a mandar la compañía de artillería afecta al tren de sitio. Por méritos de guerra, sitio de Irún, ascendió a comandante, pasando, en febrero de 1875, a Vizcaya, a las órdenes del general Berriz, tomando parte en las acciones de Monte Abril, Santa Marina y Arbolancha. Posteriormente pasó a dirigir la fábrica de pólvora y dinamita de Galdácano; después al castillo de Aspe, en comisión, con objeto de recoger el material de artillería que habían abandonado los liberales. El 13 de abril de 1875 ascendió a teniente coronel, ganando en el sitio de Guetaria la cruz de la Real y Militar Orden de San Fernando. Más tarde fue nombrado ayudante de campo de D. Carlos de Borbón, Conde de Caserta. Terminada la guerra, Carnevali pasó a Francia, acompañando a D. Carlos, el cual le dio el mando de un buque en Sicilia. En 1885 y con motivo de lo ocurrido en las islas Carolinas, temiéndose un conflicto con Alemania, solicitó y obtuvo licencia de D. Carlos VII para volver al servicio activo en la Armada, regresando a España, donde falleció en la mina *Menas de Recares* (Almería), el 13 de agosto de 1905.

José Ramos y González, nacido en 1819, era doctor en Derecho y en Filosofía y Letras; perteneció al Cuerpo Jurídico de la Armada, donde llegó a auditor de Marina; en la organización política de 1869 fue designado comisario regio en Puerto Rico. Durante esta guerra, prestó importantes servicios a los carlistas, siendo auditor de división de Vizcaya, pasando después a desempeñar misiones diplomáticas en el extranjero. Excelente periodista, colaborador de *El Cuartel Real*, emigró al acabar la guerra. De regreso a España, fue redactor de *El Siglo Futuro*. Falleció en 1887.

José Moore y Arenas nació en Barcelona en 1842. Había servido en la Armada inglesa. Los cargos que tuvo en el campo carlista fueron de carácter militar y político, siendo mariscal de campo al terminar la guerra. En 1899, y para un alzamiento que se preparaba, Carlos VII le nombró capitán general de Cataluña. También fue un buen periodista.

Romualdo Martínez de Viñalet nació en Cádiz en 1814, ingresando en la Armada en 1830; alférez de navío en 1836 llegó a contralmirante en 1869; mandó los vapores *Lepanto* y *León*, fragatas *Isabel II*, *Perla* y *Esperanza* y corbeta *Ferrolana*; siendo capitán de navío mandó la fragata *Petronila*, que naufragó durante su mando el 8 de agosto de 1864, varando a la entrada del puerto de Mariel (Cuba), siendo inútiles los esfuerzos que se hicieron para salvarla; Cesáreo Fernández Duro, en su *Naufragios de la Armada Española*, dice que: *No sólo los cargos y armamento ya mencionados se salvaron: la curvería, herrajes y aún el forro de cobre fueron extraídos, quedando sólo en la costa los fragmentos del vaso, desmenuzados por los temporales del Norte*, la causa del accidente fue un error del plano del puerto de Mariel, comprobado por los oficiales de dicha fragata y por una comisión que, posteriormente, fue enviada por el comandante general del apostadero a petición del fiscal de la causa que se instruyó a su comandante y de la que éste resultó absuelto. Más tarde fue segundo comandante del arsenal de La Carraca y después comandante de la fragata *Arapiles*. Al ascender a capitán de navío de primera clase, año 1866, pasó a Londres como jefe de la comisión de Marina, desempeñando, después, la comandancia principal de Marina de Puerto Rico. En 1869, y en la organización militar carlista de las distintas regiones, Martínez de Viñalet fue nombrado jefe de la comandancia general de Murcia y Alicante. En 1870 formó parte del centro militar carlista de Madrid y, en este mismo año fue batido y cogido prisionero. En 1873, ya en plena guerra, fue nombrado por D. Carlos VII, comandante general de la frontera y, al año siguiente, primer secretario de estado hasta la supresión de esta secretaría, en que se le designó presidente del consejo supremo de guerra. Acabada la guerra, emigró, volviendo a España y falleciendo en Málaga en 1882.

Marcos Fernández de Córdoba y Castrillo, Marqués de Grañina, nació en Ecija en 1840 y falleció en Sevilla en 1899. Ingresó en la Armada en 1856, ascendiendo a alférez de navío el 26 de julio de 1863; navegó por los mares de Cuba y Filipinas, siendo teniente de navío de primera clase. En 1874 solicitó la licencia absoluta, presentándose en el campo carlista, donde llegó a coronel

de Artillería. También un hermano suyo, D. José, alférez de navío, pasó a luchar con los carlistas.

Mariano Torres de Navarra y García de Quesada, alférez de navío en 1870. De capitán de fragata, en 1873, pidió la separación del servicio, yendo a ofrecerse a D. Carlos, siendo agregado al Estado Mayor de la división de Alava. Se distinguió en las acciones de Echebarría y Mendibelza en 1875; a raíz del sitio de Guetaria, fue ascendido a coronel; al mando de unas baterías de artillería bombardeó San Sebastián, Hernani y el castillo de Santa Bárbara, teniendo una actuación destacada en la victoria de Mendizorrotz. Emigrado a Francia al acabar la guerra, volvió con el decreto de amnistía, reintegrándose a la Armada.

Hermenegildo Díaz de Ceballos, natural de Sevilla; guardiamarina en el colegio de San Telmo, pasó más tarde a los guardias de Corps; brigadier y mariscal de campo, fue designado por D. Carlos ministro de su consejo particular. En 1872 se le nombró jefe de Estado Mayor del Ejército de Cataluña, a las órdenes del infante D. Alfonso, hermano de D. Carlos y, después, comandante general de Guipúzcoa. Falleció en Madrid en 1891.

Santiago Patero y Micón, natural de Cádiz, ingresó en el Colegio Naval el 10 de julio de 1846, ascendiendo a guardiamarina el 11 de junio de 1849 y a alférez de navío el 23 de agosto de 1854. Capitán de fragata desde el 21 de junio de 1872, intentó sublevar a la dotación de la goleta *Consuelo*, de la que era comandante a favor de D. Carlos, fracasando y pasándose al campo carlista, en el que llegó a brigadier. Hombre culto y de fácil pluma, colaboró desde 1857 en la prensa profesional. Estando embarcado en la corbeta *Villa de Madrid*, publicó un documentado trabajo relativo a un huracán sufrido por ésta en las costas brasileñas, así como unas notas sobre las sondas advertidas en el viaje. También escribió en 1872 una obra en la que proponía un sistema para acabar con los piratas de Joló (Filipinas). Falleció en Madrid el 9 de enero de 1878.

Federico Anrich y Santamaría, Barón de Bretanville, nació en La Habana el 12 de marzo de 1827 en el seno de una familia de marinos; ingresó en la Armada como guardiamarina el 18 de octubre de 1842, llegando a alcanzar el empleo de capitán de navío; tras haber estado varios años embarcado, fue nombrado gobernador general de las colonias del golfo de Guinea, cargo que desempeñó con mucho acierto. Por un decreto de las Cortes constituyentes de 11 de junio de 1873, fue designado ministro de Marina, siendo Pi y Margall presidente de la República, cesando en el cargo, a petición propia, por otro decreto de 18 de julio del mismo año. En este escaso tiempo tuvo que intervenir, delegado por el gobierno, para tratar con los sublevados cantonales de Cartagena y dotaciones de los buques allí surtos, la *Almansa* y la *Victoria*, sin obtener ningún resultado positivo. En 1874 se pasó al campo carlista. Esto suscitó un cúmulo de reproches y ataques a su persona, pero es un republicano, Vera González, quien en su obra *Pi y Margall y la política contemporánea*, escribe: *nada justifica que durante los treinta y siete días en que fue Ministro*

(de Marina) *hiciese traición a la República*. Al pasar a las filas de D. Carlos VII, publicó un manifiesto a los españoles justificando su acción:

Yo he vivido en medio del liberalismo, le he prestado mi concurso y apoyo, he visto todas sus evoluciones y sus ensayos todos hasta el último, esperando siempre reformas y mejoras nunca realizadas; llegué a olvidarme del riquísimo legado de gloria que debo de mis abuelos, a cuyos manes pido no se acuerden de mi falta; he alcanzado, sin conspirar nunca, un puesto honroso en mi carrera, he sido ministro, aún podría aspirar a más elevada posición y, sin embargo, ante la voz de mi conciencia afligida por los males de la nación, ante tanto desastre, tanta ignominia y mengua tanta... todo lo abandono, a todo renuncio, honores, dignidades, posición, hogar y familia. Al dar este paso también se dirigió a sus antiguos compañeros con otro manifiesto:

Todos sabéis que si bien fui compañero leal, en 1868, nunca he conspirado; que jamás pertencí a camarillas, ni las tuve cuando podía tenerlas; que la altura no me deslumbró ni la ambición me ha cegado, porque siempre procuré limitarme al cumplimiento de mis deberes en la medida de mis fuerzas, teniendo por único norte el lustre del Cuerpo a que aún pertenezco; que no he ejercido venganzas y he procurado hacer los beneficios posibles; y que mi único acto de trascendencia, la destrucción del Almirantazgo, obedece a mi deseo de que todos y cada uno tengan, dentro de su esfera de acción, la gloria y responsabilidad de sus actos, y el Almirantazgo no era otra que una coraza, tras de la que se abroquelaba el ministro para obrar impunemente, y vosotros todos que sabéis cuanto he hecho, no dudéis que si la reconstitución del Cuerpo en nuestro actual estado fuera un hecho posible, yo me sacrificaría una y cien veces prestando mi humilde y franco concurso para conseguirlo...: Vosotros todos, me atrevo a fiarlo, sois monárquicos, y monárquicos tradicionalistas, porque no se concibe una Marina aristocrática y privilegiada sin un Trono grande, noble y respetado que le sirva de escudo y sin un Rey de raza española, enérgico y bravo, que sepa decir como Pedro de Aragón sobre el roto puente de una galera al ser prisionero del Duque de Mantua: "Ni un palmo de mi tierra, ni una almena de mis castillos". Sois monárquicos tradicionalistas porque en la Corona Real están como incrustados los triunfos de la Marina, que a su nombre y bajo su mano se alcanzaron; y sois monárquicos tradicionalistas porque tal es nuestra educación militar, nuestra organización jerárquica, y toda nuestra historia; sois también católicos, porque a serlo hemos aprendido de nuestros padres; porque sin el catolicismo nada es ni nada vale la siempre cristiana Armada española; y porque con su santa enseña obtuvieron nuestros abuelos la victoria naval más grande y fecunda de la era moderna ¡Lepanto!... y creéis en Dios, porque como yo y alguno de vosotros conmigo habéis visto su poder en las grandiosas tempestades del océano, y escuchado su potente voz al atronador rugido de los huracanes; y católicos y monárquicos no podéis continuar sirviendo a una revolución impía y desatentada, que reniega de la fe de nuestros padres y destruye el solio de nuestros mayores, benditos símbolos de la alteza y la nacionalidad española.

LA MARINA CARLISTA EN LAS GUERRAS CIVILES DEL SIGLO XIX

A su presentación en el campo carlista fue nombrado jefe del Estado Mayor de la división de Vizcaya y, al año siguiente, comandante general de la Marina carlista. Su actuación en la guerra fue digna de destacar: batalla de Mendizorrotz y defensa del fuerte Bordacho, en febrero de 1876, y otras acciones. Acabada la contienda pasó a Francia. Acogido al decreto de amnistía, volvió a España, falleciendo en diciembre de 1889.

Cándido Rodríguez Trujillo, teniente de Infantería de Marina, formó parte, como capitán de Caballería, del Estado Mayor del general Savalls.

D. Carlos VII, en sus *Memorias y Diario*, escribe:

Del general Martínez, de Marina (se refiere a Romualdo Martínez de Viñalet), me ha dicho Romero (2) que fue una buena adquisición. Yo le conocí aquí, en Vevey, este verano y me gustó. Recomienda que cuando de un manifiesto al Ejército no olvide la Armada y tiene razón. Vino bajo otro nombre, pues está en el Ministerio de Marina: por cierto que, estando en la comida, se le escapó decir delante de todos: "Cuando yo era teniente de navío", lo que pudo dar algo que sospechar a los presentes.

BIBLIOGRAFIA

Manuscritos.

Hojas de servicio de varios jefes. Archivo "Alvaro de Bazán". El Viso del Marqués.

Impresos.

FERNÁNDEZ GAYTÁN, José: *La Marina en las guerras carlistas*. «Revista General de Marina», abril de 1959 y febrero de 1961.

FERRER, Melchor: *Historia del tradicionalismo español*. Sevilla, 1941-1979.

OYARZUN, Román: *Historias del carlismo*. Madrid, 1969.

PIRALA, Antonio: *Historia contemporánea. Anales de 1843 hasta la conclusión de la guerra civil*. Madrid, 1875-1879.

(2) Se trata de Angel Romero Walsh, ingeniero militar, ilustre matemático, que llegó a ser presidente de la Real Academia de Ciencias de Barcelona.