

# EL APRESAMIENTO DEL *GULNARE*

Eduardo CASAS HERRER  
Subinspector del Cuerpo Nacional de Policía  
Recibido: 17/09/22 Aceptado: 19/09/22

## Resumen

Durante la fase final de la primera guerra carlista, Ramón Cabrera, generalísimo de los ejércitos realistas de Aragón y Valencia, encargó la compra de 30.000 fusiles en Inglaterra. Dos de esos envíos se perdieron. El tercero, con 8.000 armas, llegó hasta las proximidades de San Carlos de la Rápita en el bricbarca *Gulnare*. El gobierno cristino tenía conocimiento de ello, y tanto la Real Armada como Resguardo Marítimo mantenían una especial vigilancia. El 7 de febrero, dos faluchos guardacostas, coordinados por el bergantín de la Armada *Héroe*, capturaron al buque inglés cuando apenas se habían podido descargar cien de dichos fusiles. Esto representó un golpe casi definitivo para la causa de don Carlos en aquel conflicto.

*Palabras clave:* primera guerra carlista, navegación a vela, guardacostas, contrabando, apresamiento, siglo XIX, bergantín, falucho, bricbarca, Real Armada, Tarragona, Londres, Los Alfaques, Barcelona, Vinaroz, Cuádruple Alianza.

## Abstract

During the final stages of the First Carlist War, Ramon Cabrera (Carlist Aragón and Valencia Army generalissimo) ordered 30,000 rifles from England. Two shippings were lost. The final one, with 8,000 guns, arrived near San Carlos de la Rápita aboard the barque *Gulnare*. The Loyalist Government was aware of this shipping, so both the Navy and the Customs

Surveillance Service kept an active watch. On February the 7th, two coast-guard feluccas, coordinated by the Armada bric *Heroe* intercepted and seized the English boat. It had unloaded only one hundred guns before it was boarded. That was a decisive blow for Don Carlos cause in that conflict.

*Keywords:* First Carlist War, Sailing, Coast-Guard, Smuggling, Prizing, XIX Century, Brigantine, Felucca, Barque, Spanish Royal Navy, Tarragona, London, Los Alfaques, Barcelona, Vinaroz, Quadruple Alliance.

## Introducción

LA primera guerra carlista sacudió España desde 1833 hasta 1840. Fueron siete años de conflicto civil armado, librado en tres frentes diferentes con muy poco contacto entre sí: el norte –donde el pretendiente al trono, don Carlos, tenía el mayor apoyo y se dieron las mayores batallas–, el catalán y el valenciano-aragonés. Este último estaba dirigido por Ramón Cabrera, un seminarista de Tortosa que desde 1835 fue el líder poco menos que plenipotenciario de casi toda la facción de aquella zona<sup>1</sup>.

Cabrera acaudillaba una fuerza minoritaria que subsistía en una zona del país esencialmente pobre y agrícola, sin apenas industria. Y es que el principal refugio que tenían las partidas cuando las acosaba el ejército regular de la reina gobernadora, María Cristina, estaba en el Maestrazgo, en las montañas de los llamados Puertos de Beceite, en especial la zona que iba desde el pueblo que les da nombre hasta Cantavieja, ambos en Teruel, pasando por la castellonense Morella. Aun así, en algunas fases de la guerra, los carlistas dominaron Benicarló<sup>2</sup>, con lo que consiguieron una salida al mar, pero en otras tuvieron que limitarse a acercarse a las playas del delta del Ebro si querían tener contacto con la costa.

Las huestes de don Carlos practicaron cierta actividad corsaria en el Mediterráneo, armando pequeñas embarcaciones de cabotaje y pesqueros litorales, en uno de sus intentos por solventar perentoriamente su penuria de suministros, desde uniformes hasta armamento. Ilustrativo de estas carencias, provocadas por su ubicación y por su implantación minoritaria, es el hecho de que en algunos momentos, sobre todo al final del invierno e inicios de la primavera, la facción se veía obligada a licenciar gran parte de sus famélicas tropas por no poder alimentarlas<sup>3</sup>.

El mayor de sus problemas era la falta de fusiles, arma principal de la infantería, cuya escasez era tan notoria que algunas compañías estaban equipadas con palos a los que, en ocasiones, se les ataban cuchillos en la punta a

---

(1) CÓRDOBA, B.: *Vida militar y política de Cabrera I*, Imprenta y Fundación de don Eusebio Aguado, 1846, pp. 132ss.

(2) *Ibidem*, vol. III, p. 137.

(3) CARIDAD, A.: *El ejército y las partidas carlistas en Valencia y Aragón (1833-1840)*, Publicacions de la Universitat de València (PUV), 2013, pp. 82, 196ss.

modo de improvisadas bayonetas<sup>4</sup>. Según las investigaciones de Antonio Caridad<sup>5</sup>, la facción de Ramón Cabrera debía de andar mejor de fondos que de suministros, a juzgar por las comisiones que el Tigre del Maestrazgo enviaba al extranjero a fin de obtener esas armas que la facción no conseguía fabricar en sus precarios talleres de la comarca. Pero sus demandas solo obtuvieron eco en Inglaterra –cuyo Gobierno, no obstante, formaba parte de la Cuádruple Alianza, junto a Portugal, Francia y España, para evitar la vuelta del absolutismo al poder–. En 1838, dos enviados de Cabrera a Londres consiguieron comprar 30.000 fusiles que partirían en tres barcos con destino a la costa de Tarragona o de Castellón. Los franceses, más coherentes que los británicos en su compromiso con la Alianza, apresaron uno de ellos. Según algunas fuentes, basadas en el testimonio de Wilhelm von Rahden<sup>6</sup>, un barón prusiano que fue jefe de zapadores de los carlistas valenciano-



Ramón Cabrera en la época de la primera guerra carlista. Del libro *Cabrera. Erinnerungen aus dem spanischen Bürgerkriege* (1840)

aragoneses<sup>7</sup>, los otros dos mercantes nunca llegaron a su destino. Sin embargo, acto seguido, Von Rahden dice que «el 7 de febrero [de 1839] llegó el mercante que resultó ser el anhelado» e indica la carga que transportaba: 10.000 fusiles<sup>8</sup>, es decir, una tercera parte del total de la remesa que, como hemos indicado más arriba, se había dividido en tres barcos. Esto nos lleva a pensar que, por las fechas, el origen del buque, el tipo de carga y su número, estamos ante el segundo de ellos, quedando desconocido tan solo el tercero.

Miguel Ricardo Álava y Esquivel<sup>9</sup>, embajador en Londres desde julio de 1838, no había escatimado esfuerzos para implicar de verdad a Inglaterra en la

(4) VON RAHDEN, W.: *Cabrera. Erinnerungen aus dem spanischen Bürgerkriege*, Friedrich Wilmans, Fráncfort del Mena, 1840, p. 304.

(5) CARIDAD, pp. 277ss.

(6) VON RAHDEN, prefacio.

(7) CARIDAD, p. 122; CÓRDOBA, vol. III, pp. 510ss.

(8) VON RAHDEN, pp. 305 y 308.

(9) RIVERO DE TORREJÓN, A.: «Miguel Ricardo Álava y Esquivel», en REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA: *Diccionario biográfico electrónico* (<https://dbe.rah.es/biografias/7416/miguel-ricardo-alava-y-esquivel>).



Barón Wilhelm von Rahden en la época de la primera guerra carlista. Del libro *Cabrera. Erinnerungen aus dem spanischen Bürgerkriege* (1840)

Cuádruple Alianza, aunque su empeño, como evidencia lo relatado en estas páginas, no siempre se vio coronado por el éxito. Con todo, sus agentes supieron de la nave y su cargamento, y lo comunicaron a sus superiores. Algún autor afirma que el propio gobierno inglés, jugando a dos bandas, fue el que dio el chivatazo<sup>10</sup>, lo que no sería de extrañar, dado el contexto de la época y su apoyo a las independencias americanas para afianzarse como principal potencia. De hecho, «un famoso líder conservador» obsequió a Cabrera con dos pistolas y unos sables que viajaban en aquel mismo barco<sup>11</sup>.

Sea como fuere, lo cierto es que los cristinos conocieron la llegada de ese buque antes que sus propios destinatarios. El 25 de septiembre de 1838, el jefe político –antecesor del

gobernador civil, que a su vez lo es de nuestro actual delegado del Gobierno– de Castellón recibió en Teruel la información sobre ese viaje a través de una fuente fiable<sup>12</sup>, que debemos pensar era gubernamental y no se trataba de un espía infiltrado en territorio carlista, ya que el propio Cabrera no se enteró de que había zarpado del muelle de Londres hasta mediados de enero del año siguiente<sup>13</sup>.

## Buques costeros

Hagamos un alto para repasar cómo funcionaba por entonces la defensa marítima del litoral. Había tres entidades diferentes con responsabilidades en ese ámbito. Por un lado, el Cuerpo de Carabineros de la Real Hacienda<sup>14</sup>, cuya principal función era combatir el contrabando; por otro, particulares contratados para servir como guardacostas<sup>15</sup> por Resguardo Marítimo –también depen-

(10) GONZÁLEZ, C.: «Contrabando y vigilancia del litoral castellanense en la Primera Guerra Carlista», *Millars. Espai i Història*, vol. 50, núm. 1 (2021), 137-160, p. 156.

(11) VON RAHDEN, p. 306.

(12) GONZÁLEZ, «Contrabando y...», p. 156; Archivo de la Diputación de Castellón, 25 de septiembre de 1838.

(13) VON RAHDEN, pp. 304 y 305.

(14) *Gaceta de Madrid*, 9/12/1842, núm. 2985, p. 1.

(15) GONZÁLEZ: «Contrabando y...», pp. 145ss.



Modelo de falucho de guerra de 1.<sup>a</sup> clase para el Resguardo Marítimo (ch. 1848). Museo Naval de Madrid. Biblioteca Virtual de Defensa

diente del Ministerio de Hacienda– y, por fin, la Real Armada. Además, en ocasiones, paisanos armados intentaban golpes de mano contra los carlistas con vistas a obtener pingües beneficios, toda vez que, pasando de perseguidores del contrabando a practicantes del mismo, no siempre entregaban a las autoridades el cargamento del que se apropiaban.

El barco por excelencia de estas «fuerzas sutiles» era el falucho, cuya definición es bastante amplia, más allá de que su porte era menudo y de que llevaba al menos una vela latina. El tamaño variaba desde los de pesca, con espacio para media docena o menos de marineros, hasta los que portaban artillería y alojaban a sesenta hombres. Estos últimos se llamaban «de primera clase» y, además del palo mayor –muy inclinado hacia proa–, llevaban una mesana y un foque. Su desplazamiento en general oscilaba entre las veinte y las treinta y cinco toneladas, y en sus versiones civiles realizaban viajes comerciales, en especial uniendo las Baleares con la Península desde Barcelona hasta Cartagena, aunque también cubrían rutas a ciudades continentales<sup>16</sup>. Durante esa época, las capturas de contrabandistas por esta clase de buques, normalmente

---

(16) *El Correo mercantil de España y sus Indias* (Madrid), 20/2/1804; *Diario Balear*, 26/2/1829, 22/1/1834; *El Español* (Madrid), 22/7/1836, núm. 265.



Falucho *Huracán* perseguido por el vapor inglés *Graules* en tráfico negrero (1884).  
Josep Pineda Guerra



Modelo de laúd, España (?). Museo Naval de Madrid. Biblioteca Virtual de Defensa

adscritos al servicio de guardacostas, son continuas<sup>17</sup>. En ocasiones estaban bajo el mando de oficiales de la Real Armada, aunque el resto de la dotación fuera civil.

Los carlistas utilizaban embarcaciones más pequeñas, a menudo de oportunidad y raramente artilladas, si bien en alguna de ellas lograron fijar ciertas piezas de bajo calibre<sup>18</sup>. En las fechas de nuestro encuentro, sobresalen dos muletas «con treinta rebeldes cada una»<sup>19</sup>. Tales *muletas* son barcas de pesca con una sola vela latina cuyo mástil, como el del falucho, también está muy inclinado hacia proa. A menudo se confundían con el laúd, cuyos ejemplares mayores llegaban a las cuarenta toneladas<sup>20</sup>, mientras que los más menudos

---

(17) Algunos ejemplos: el falucho guardacostas *Catalán* apresa tres faluchitos cargados de tabaco, ropas, trigo y sal (*El Guardia Nacional* [Barcelona], 7/12/1836); el falucho guardacostas «*Jonch*» (probablemente, nuestro *Jhons* mal transcrito) apresa un laúd con ropas (ib., 17/4/1837); el mismo apresa otro laúd con varios géneros de contrabando (ib., 17/5/1837); el falucho guardacostas *Saeta* apresa un laúd con tabaco y ropas (ib., 31/5/1837); el falucho guardacostas *Argos* apresa un laúd con ropas y tabacos (ib., 20/6/1837). Notable es la siguiente noticia, que aparece en *El Correo nacional* (Madrid) de 4/4/1839: el falucho guardacostas *Plutón*, de la empresa Ors y García, captura, tras un combate de cinco horas, al falucho contrabandista *San Felipe*, cargado con tabacos y géneros de comercio ilícito, armado con dos cañones, uno de a 12 y otro de a 18. Ambos buques quedaron desmantelados. El contrabandista sufrió siete muertos y un herido, y el guardacostas, un muerto.

(18) CARIDAD, pp. 450ss.

(19) GONZÁLEZ: «Contrabando y...», p. 156.

(20) *Diario Balear*, 14/1/1834.



*Bergantín saliendo del puerto de Ostende.*  
Rafael Monleón y Torres (1875)



*Bergantín entrando en el puerto de Luanco.*  
Rafael Monleón y Torres (1875)

apenas alcanzaban las ocho<sup>21</sup>. Estos últimos carecían de foque, lo que los aproximaba a sus parientes menores; y es que los límites entre los diferentes tipos de embarcación eran bastante difusos en aquella época.

Mar adentro estaban los buques de la Real Armada, de mayor porte. Eran habituales los bergantines, naves con dos palos y aparejo en cruz, que superan a menudo las cien toneladas y van artillados con entre ocho y veintidós piezas. Portaban embarcaciones menores, que solían usarse para reconocimientos costeros, persecuciones o abordajes, para los que el bergantín era demasiado grande o torpe.

### Las piezas llegan al tablero

Día 5 de febrero de 1839. El bergantín *Héro*e se halla en el puerto de Los Alfaques (San Carlos de la Rápita). En su cámara, el comandante, José de Estrada<sup>22</sup>, repasa los oficios que le había dirigido Guillermo Aubarede, comandante de las fuerzas navales de Cataluña. Se los había traído hacía ya unos días el capitán del falucho guardacostas *Jhons*<sup>23</sup>, José Albís<sup>24</sup>, un civil contrata-

(21) *Diario Balear*, 6/1/1834.

(22) Para toda esta narración, salvo que se especifique lo contrario, se ha recurrido al oficio de ese capitán, publicado en *El Correo Nacional* de 1/3/1839.

(23) Según las fuentes, este falucho recibe el nombre *Jhons* (el más habitual y el que se cita en los partes de los comandantes del *Héro*e y el *Barcino*), *Focha* (solo aparece así en la primera noticia del suceso, el despacho del comandante general de la provincia de Castellón de la Plana, que está lleno de errores; por ejemplo, al bergantín *Héro*e, que está bien documentado, lo llama *Orde*, un nombre que no usaba ningún buque de la Real Armada de la época) y *Joouch*

do por la empresa que ejercía ese servicio. Por fuentes fiables –hemos hablado de ello antes–, el Gobierno sabía que un velero iba a descargar para la facción de Cabrera fusiles –de los que tenía perentoria necesidad– entre las costas de Vinaroz y San Carlos de la Rápita. La misión del *Héroe* era patricular esa zona para impedirlo y, de ser posible, capturar al contrabandista. Hacía unas horas, el Ayuntamiento vinarocense le había avisado de la presencia de dos muletas, con treinta hombres cada una –quizá fueran laúdes, dado su tamaño–, mucho más al sur, en Alcocebre, demasiado lejos para no pensar que pudiera ser una maniobra de distracción. Por eso Estrada les había respondido que sus órdenes eran vigilar el puerto natural<sup>25</sup>, cuya boca iba desde la Punta de la Baña, al este, hasta la costa continental, cerca de la playa de Alcanar, al oeste. Esa bahía se había creado por aluviones del Ebro y estaba llena de bancos de arena y sedimentos, lo que hacía difícil su navegación para buques de calado.

Para realizar sus funciones mientras estaba en la zona, la lancha y el chinchorro del bergantín recorrían la costa siempre que el tiempo lo permitía. Los oficiales superiores (guardiamarinas y oficiales mayores) se iban turnando en ese destacamento. Aquella noche las mandaban Alfonso Franco y Benito Escalera, cada uno con un guardiamarina y el resto de la dotación. Les llamó la atención una gran hoguera en la playa de Montsiá, cerca de la boca de la bahía y dentro de su área de interés. A poco, descubrieron las velas de dos pequeñas muletas que acudían allí. ¿Serían las mismas sobre las que Vinaroz les había prevenido? El fuego era una señal habitual para orientar barcas en la oscuridad, típico de contrabandistas y carlistas, así que, impelidos por la suma de indicios, arrumbaron en aquella dirección.

Al llegar, las muletas ya estaban varadas en la arena. En cuanto se acercaron a ellas para intentar apresarlas, recibieron abundante fuego de fusilería, al que contestaron con sus propias armas. El enemigo estaba camuflado entre la vegetación y las piedras, por lo que no podían verlo, y alguno de sus disparos

---

(este en solo una ocasión, y parece ser un error de la imprenta, aunque su grafía, salvo por la doble *o*, es más cercana a nombres baleares, de donde el barco era originario). Nos inclinamos por el nombre de *Jhons* porque así lo mencionan consistentemente los dos oficiales que lo tuvieron a la vista: José de Estrada, comandante del *Héroe*, y Maximino Posse, del *Barcino*, además del comandante general de las fuerzas navales de Cataluña, Guillermo Aubaredé. Además, como refuerzo de esta hipótesis existe una carta de «un suscriptor», publicada en *El Guardia Nacional* de 5/3/1839, que corrige el conocido parte de la *Gaceta de Madrid* indicando el nombre correcto del buque y de su comandante, José Albis.

Sobre el nombre *Jhons*: *El Correo Nacional* (Madrid), 1/3/1839; *El Guardia Nacional* (Barcelona), 14/3/1839, 5/3/1839 y 15/3/1839; *El Eco del Comercio* (Madrid), 1/3/1839, núm. 1765. Sobre el nombre *Focha*: *Gaceta de Madrid*, 17/02/1839, núm. 1555. Sobre el nombre *Joouch*: *El Guardia Nacional* (Barcelona), 14/3/1839.

(24) Oficio de Maximino Posse, *El Guardia Nacional* (Barcelona), 14/3/1839, donde le llama «Alvís». Sin embargo, en *El Guardia Nacional* de 5/3/1839, «un suscriptor» publica una corrección indicando el nombre como *Albis*. También en *El Constitucional* (Barcelona) de 25/8/1839 figura con *b*, cuando al mando de su falucho captura un laúd contrabandista.

(25) Archivo Municipal de Vinaroz, caja 25, cit. por GONZÁLEZ: «Contrabando y...», p. 156.





Plano original del puerto de Los Alfaques y del curso del río Ebro desde Amposta hasta el mar, levantado para proyectar un canal. Plano y perfil para una batería de ocho cañones con alojamiento correspondiente, proyectada para ocupar el puerto llamado de la Rápita a fin de defender la entrada del puerto de Los Alfaques, en San Carlos de la Rápita (Tarragona). AGS, Secretaría de Guerra, Legajos 03326, en carta de D. Francisco Llovet a D. Silvestre Abarca, Barcelona, 23 de mayo de 1778

llegó a impactar en la lancha, destrozando tres remos. Ante tan desfavorable situación, los marinos se retiraron mar adentro.

Esos días, el mismo Ramón Cabrera en persona se hallaba entre Tortosa<sup>26</sup> –de donde era originario– y Benicarló esperando la llegada del barco, cuyo viaje conocía desde hacía tres semanas. Junto a él, además de sus soldados, estaba su padrastro, Felipe Calderó<sup>27</sup>, marinero de profesión –como también lo había sido el padre del líder carlista– que capitaneaba desde 1836 una pequeña armada corsaria de barcas y botes, algunas incluso pertrechadas con artillería. Valiente y arrojado, esperaba el momento oportuno para dirigir la operación de descarga en los alrededores de la playa de Alcanar<sup>28</sup>, muy cerca de Montsiá.

(26) Seguimos en este párrafo, salvo indicación en contrario, a Von Rahden, pp. 305ss.

(27) CARIDAD, p. 450.

(28) *Ibidem*, p. 261. En la nota 37 cita varias fuentes que confirman el desembarco en Alcanar. Von Rahden (pp. 305ss.) asegura que Cabrera tenía su cuartel general en las cercanías de esa playa.

Aquella noche, los marinos de la Real Armada quizá habían estado a pocos pasos de un enemigo tan valioso sin saberlo<sup>29</sup>.

Desde hacía días, un bricbarca navegaba rumbo general norte por el Mediterráneo. Había partido de Londres cargado de fusiles nuevos de la marca Tower<sup>30</sup> –conocidos popularmente como Brown Bess, equipación del ejército inglés durante las guerras napoleónicas– y algunas otras armas, incluyendo dos pistolas y unos sables, obsequio personal para Cabrera de un líder conservador. Era un buque de tres palos, los dos primeros con aparejo en cruz, a semejanza de las fragatas y navíos, y el tercero con cangreja y escandalosa. Por su porte, a pesar de tener un mástil más que el bergantín, se podría confundir con este, sobre todo en la distancia. Llevaba el nombre de *Gulnare*<sup>31</sup>. Su capitán, Vaughan<sup>32</sup>, estaba nervioso. Veía cómo los navíos de la Cuádruple Alianza patrullaban a estribor y la abundante navegación costera que se desplegaba a babor, incluyendo los pertinaces guardacostas. Para entregar su carga tendría que colarse entre ambas clases, en un punto que ya avistaba, aunque ni siquiera tenía claro hasta qué distancia de tierra podría acercarse. Su única opción era buscar el amparo de la noche, que anhelaba fuera lo más oscura posible. Hasta entonces disimularía todo lo que pudiera<sup>33</sup>.

Ese mismo día 5<sup>34</sup>, pero con rumbo opuesto, salía de Tarragona hacia Los Alfaques el falucho guardacostas *Barcino*, de tres cañones<sup>35</sup>, con víveres para quince días. A pesar de ser un barco de Resguardo Marítimo, estaba

---

(29) No hemos encontrado en fuentes carlistas referencia a ese combate, por lo que es improbable que Cabrera, del que se documentaba casi cada paso que daba, estuviera allí; no así su padastro, cuyo seguimiento historiográfico es más breve.

(30) VON RAHDEN, p. 306.

(31) El nombre del barco aparece al menos de tres formas diferentes: *Gulnave*, *Gulnawe* y *Gulnare*. *Gulnave*, que es el nombre que figura en el parte del comandante de la provincia de Castellón (*Gaceta de Madrid*, 17/2/1839, núm. 1555), es el que se cita más a menudo en la historiografía contemporánea, pero estamos convencidos de que no es el correcto, porque los otros dos nombres son mucho más habituales en las declaraciones de los que estuvieron en el incidente (Posse y Estrada). Nos quedamos con *Gulnare* porque es un nombre habitual en los barcos ingleses de la época, más todavía desde la publicación del poema «The corsair», por Lord Byron, en 1812, mientras que los otros dos no tienen significado externo ni hemos encontrado ningún buque, anterior o posterior, que se llamase así.

(32) Lo mismo podemos aplicar a Vaughan, que aparece con diferentes grafías, empezando por «Boughan», en el parte ya citado del comandante de Castellón. En este caso es más explicable, ya que puede deberse a traducciones fonéticas de las palabras del capitán. De todas las versiones, solo Vaughan es un apellido habitual o al menos de cuya existencia tengamos noticia.

(33) Párrafo construido a partir de los hechos que cuenta Von Rahden (pp. 305ss.), que son los siguientes: los regalos del líder conservador, los nervios que mostró Vaughan al día siguiente, la presencia de ambas clases de barcos enemigos y el intento nocturno de descarga. Respecto a la posición del barco el día 5, se ha estimado de acuerdo con la distancia media recorrida por día en un velero de ese porte.

(34) Para toda esta parte, salvo cuando se indique lo contrario, seguimos la narración del alférez de navío Maximimo Posse, según se publicó en *El Guardia Nacional* de 14/3/1839.

(35) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Naufragios de la Armada española*, Establecimiento tipográfico de Estada, Díaz y López, 1867, p. 423.

bajo el mando de un oficial de la Armada, el alférez de navío Maximino Posse. El falucho llegó a su destino a las diez de la mañana del día 6, y Posse presentó enseguida sus respetos al comandante Estrada, a bordo del *Héroe*. Ambos hablaron de la sospechosa presencia de un buque de cruz haciendo maniobras extrañas, que los serviolas del bergantín habían detectado al este de su posición, y acordaron que, a la amanecida del día 7, los guardacostas saldrían a investigarlo. Para evitar cualquier error, el piloto del *Barcino* y el del bergantín subieron juntos a la cofa del buque de la Armada<sup>36</sup>. Este le indicó a aquel el objetivo, que a aquella distancia les parecía una corbeta o un bricbarca<sup>37</sup>.

A las nueve de la noche llegó al puerto el *Jhons*, el mismo falucho que días atrás había llevado las órdenes al bergantín. Bien por su construcción, bien por su tripulación, era más marinero que el *Barcino* y podía alcanzar con facilidad velocidades muy superiores a las del este, de modo que no es de extrañar que fuera una de las unidades más exitosas en la represión del contrabando en el principado de Cataluña<sup>38</sup>. Estaba matriculado en Mahón –las Baleares eran tierra de grandes navegantes y corsarios, como había puesto de manifiesto el general Antonio Barceló apenas unos años atrás–. Posse se reunió con su subordinado José Albis, patrón de aquel barco; ambos decidieron adelantar la partida a las cuatro de la mañana y aprovechar para descansar las pocas horas que les quedaban.

### La acción naval del 7 de febrero

Desde la caída del sol, el *Gulnare*<sup>39</sup> se había ido acercando a la costa, al amparo de la oscuridad. Pero a 1.500 pasos de tierra hubo de detenerse, pues los bancos de arena se extendían hasta allí, y su capitán temía quedar embarrancado. Las pequeñas barcas de pesca de que disponían los carlistas no eran aptas para la misión, en parte por las olas y en parte por la presencia de los buques de guerra y los guardacostas. Calderó, harto de la indecisión, ya de noche cerrada se lanzó y consiguió traer, además de los obsequios para su hijastro, cien fusiles nuevos de la marca Tower<sup>40</sup> –con los que más tarde Cabrera armaría a los miñones, su policía militar y escolta personal–, lo que suponía una considerable mejora respecto a los trabucos, escopetas y viejos rifles que les «donaban» en los pueblos o al armamento que arrebataban a los

(36) Carta de Guillermo de Aubareda al director de *El Guardia Nacional* (Barcelona), 15/3/1839.

(37) Oficio de José de Estrada, *El Correo Nacional* (Madrid), 1/3/1839.

(38) Véase nota 17.

(39) Salvo cuando se indique lo contrario, seguimos en este párrafo y el siguiente la narración de VON RAHDEN, pp. 305ss.

(40) Dependiendo de los autores (según explica CARIDAD, p. 261, n. 37), la cifra oscila entre los cien y los doscientos. Yo me inclino por la primera, ya que, sumada a los 7.900 encontrados en la bodega, daría unos redondos 8.000, cifra más lógica para un contrato.

cristinos. La hazaña fue recibida en la orilla con vítores y aplausos. Con esas armas, los carlistas pensaban dar la vuelta a la contienda.

En las siguientes ocho horas<sup>41</sup>, Vaughan intentó sin éxito acercarse más a la costa, mientras hacía señales a Cabrera para que la descarga se agilizase, pues la maniobra se estaba eternizando y temía que los guardacostas se le echaran encima. Para colmo, roló el viento, y el bricbarca tuvo que adentrarse en la mar. Calderó, enfadado, marinó su pequeña lancha, jurando que seguiría a la «fragata –como él la llamaba– aunque fuera directa hasta el infierno».

El temor del capitán inglés era fundado, ya que desde el este se le acercaban los dos faluchos<sup>42</sup>, aunque ambos grupos aún no se habían avistado. El viento era suave del norte, y fue disminuyendo más a medida que transcurría la noche. En esas latitudes, el 7 de febrero, el sol despunta a las 08:05, hora a la que los guardacostas quedaron en calma sobre la Punta de la Baña, el límite oriental del puerto natural<sup>43</sup>. A las nueve, por fin, los faluchos avistaron al bricbarca, que con las gavias –las velas que ocupan cada mástil inmediatamente por encima de las principales– recogidas, se adentraba en el Mediterráneo<sup>44</sup>. Aprovechando la tenue brisa, los faluchos mantuvieron su objetivo a la vista, sin saber todavía si transportaba contrabando. A las doce roló otra vez el viento, que empezó a soplar del tercer cuadrante –entre el sur y el oeste–, dirección casi ideal para la persecución. Largando todo el aparejo, los españoles aceleraban más y más, dejando a su paso una estela efervescente sobre las aguas. Vaughan, al darse cuenta de que se le venían encima, también desplegó todo el trapo, intentando dejarlos atrás<sup>45</sup>.

Así comenzó una acción de caza por la popa, operación que suele ser larga, dada la escasa diferencia de velocidades. Pero, como un bricbarca cargado no era rival para dos faluchos guardacostas, a las tres y media el *Jhons* ya estaba a su costado. El falucho disparó un fusilazo sin bala<sup>46</sup> y enarboló el pabellón español, a lo que la presa respondió haciendo lo propio con el pabellón inglés, pero sin detenerse. Un cuarto de hora más tarde llegó el *Barcino*, que disparó otro tiro de advertencia y exigió a Vaughan que se pusiera en facha –modo de colocar las velas de manera que unas se contrarrestan a otras, anulando así el movimiento del barco–. El inglés estaba en un dilema; era inocultable que llevaba a bordo mercancía de contrabando, lo que le iba a representar la segu-

---

(41) Von Rahden escribe «ocho días», pero eso no tiene sentido, dado que incluso él continúa en la página siguiente con hechos que ocurrieron al amarecer del día 7, así que hemos de suponer que se refiere a ocho horas.

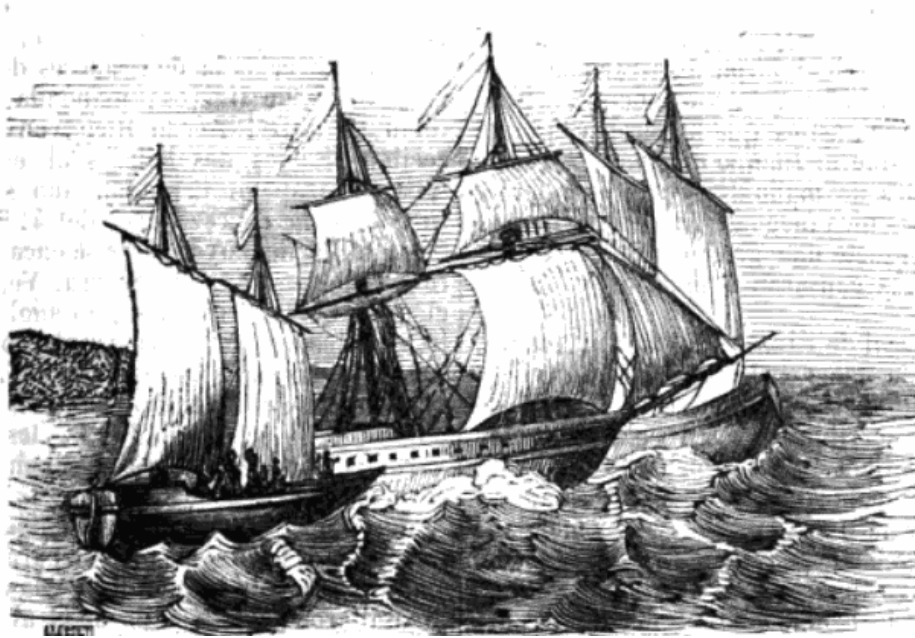
(42) De nuevo, salvo que se indique lo contrario, seguimos a Maximino Posse, según se publicó en *El Guardia Nacional* de 14/3/1839.

(43) Parte de Maximino Posse, esta vez en *El Correo Nacional* (Madrid), 1/3/1839.

(44) La Punta del Galacho, en el interior de la bahía, dista poco más de dos kilómetros de la de la Baña, por lo que, conocidos los lugares iniciales aproximados de perseguido y perseguidores, cuando Maximino Posse habla de que apresó al *Gulnare* entre esas dos puntas, hay que suponer que sería en su equivalente en mar abierto, ya que dentro de la bahía se habrían encontrado mucho antes.

(45) Parte de Maximino Posse, *El Correo Nacional* (Madrid), 1/3/1839.

(46) *Ibidem*.



Grabado de la captura del *Gulnare* en el libro *Panorama español. Una reunión de amigos colaboradores* (1845). La ilustración es una representación artística, ya que ni los modelos de barcos ni la posición de las velas se corresponde con lo descrito por sus protagonistas

ra pérdida del barco y vaya usted a saber qué castigos adicionales más. Pero, siendo los faluchos más rápidos, estando mejor armados y teniendo mayor dotación, la resistencia sería suicida, así que obedeció y, poco a poco, el *Gulnare* fue perdiendo velocidad hasta quedar parado.

Ya con las tres naves al paio, Posse ordenó a su segundo, Francisco Díaz, que arriara la lancha y se acercase con seis marineros a registrar el mercante. Mientras bogaban, el capitán inglés aprovechó para envolver en hule «la contrata, la remesa, conocimiento, fábricas, facturas, consignación, las instrucciones y cartas de confianza de los carlistas en Inglaterra a los carlistas en España», y arrojar por la borda toda esta documentación una vez lastrada<sup>47</sup>. Cuando los tripulantes de la lancha del guardacostas registraron el buque, sin oposición de su tripulación, encontraron 790 cajas con diez fusiles cada una, «con sus piedras correspondientes y en disposición de cargar y

---

(47) La historia de los papeles arrojados por la borda y su posterior hallazgo solo figura en *El Instructor o Repertorio de Historia, Bellas Letras y Artes*, núm. 64, Gran Bretaña (abril 1839), pp. 31 y 32. No se menciona en los partes de los militares presentes ni en la correspondencia posterior.

hacer fuego»<sup>48</sup>. Vaughan les enseñó documentos que acreditaban que había partido de Londres, rumbo a Liorna (Livorno), con 8.000 fusiles a bordo, en efecto, pero eso no justificaba la falta de diez cajas ni la presencia de su buque, con las gavias recogidas, cerca de la bahía. Además, las cifras del registro concordaban con los datos de los despachos secretos de que hemos hablado más arriba. Por gajes de la barrera del idioma, Díaz debió de malentender el nombre del patrón, «Booe-Gahen»<sup>49</sup>, antes de comunicarle que él y su tripulación quedaban apresados por contrabando en favor de los que se habían levantado en armas contra el Gobierno de España.

Posse ordenó al *Jhons* que enviase seis tripulantes para completar la dotación de presa y, navegando en conserva, los tres buques volvieron hacia el puerto de Los Alfaques, donde dieron fondo el día 8 a mediodía. Junto a los escritos de Aubarede, Estrada tenía en su poder un oficio del gobernador de Vinaroz con una real orden para que condujera en persona los fusiles. Incluía el nombre exacto del barco y de su capitán<sup>50</sup>. En ese momento, la única fuente de información eran los agentes españoles en Londres, bien por las comunicaciones que hemos mencionado más arriba, bien por otras. Así, cuando el comandante del *Héroe*, máximo jefe militar en la zona, recibió a Posse y, todavía mejor, pudo ver con sus propios ojos la palabra «Gulnare», no le cupo duda alguna del gran logro que suponía la captura. Acto seguido, envió al alférez de navío Alfonso Franco con cuatro artilleros y otros tantos marineros para relevar a los del *Jhons*<sup>51</sup>, que partió hacia Vinaroz a toda vela a fin de dar parte de esta victoria a las autoridades.

José Albis escribió un oficio donde describía la acción, que entregó al comandante militar del cantón de Vinaroz el 11 de febrero. La *Gaceta de Madrid* publicaba la noticia –primera que tenemos de este evento– el día 17<sup>52</sup>, aunque llena de errores de transcripción –o bien Albis no tenía mucha soltura con la pluma (en aquella época, todos los escritos se hacían a mano, único medio disponible), o quien leyó el oficio no prestó mucha atención a la hora de transcribirlo–.

En la zona quedarían el bergantín *Plutón*, el buque de Resguardo Marítimo *Isabel II* y el ya conocido *Jhons*. El *Barcino* y el *Héroe*, junto con su presa, largaron velas a las diez de la mañana del día 9, rumbo a Barcelona. Sin que ellos lo supieran, una barca de pesca, que llevaba desde el día 7 siguiendo al *Gulnare* desde una prudente distancia, movió el aparejo para volver al cuartel general de Cabrera, cerca de Montsiá, donde narró cómo había sido el apresa-

(48) Oficio del comandante general de la provincia de Castellón de la Plana, publicado en la *Gaceta de Madrid*, 17/2/1839, núm. 1555.

(49) De esta forma macarrónica aparece transcrito «Vaughan» en el parte de Maximino Posse de que se hace eco *El Guardia Nacional* de 14/3/1839. Este debe de ser el origen de los posteriores errores de transcripción del nombre del capitán del bricbarca.

(50) Parte de José de Estrada publicado en *El Guardia Nacional* de 14/3/1839. Lo seguimos a partir de aquí, salvo que se exprese lo contrario.

(51) Maximino Posse, *El Guardia Nacional* (Barcelona), 14/3/1839.

(52) *Gaceta de Madrid*, 17/02/1839, núm. 1555.

miento y los sucesos posteriores<sup>53</sup>. Debido a la distancia —acercarse demasiado habría sido peligroso—, confundió a uno de los faluchos con un barco francés, y pensó que los mismos que lo habían capturado lo conducían a la capital del Principado.

Dos días después, a las cuatro y media de la tarde, el convoy llegó a su destino. Ese mismo día, Estrada entregó su parte a Aubarede, y Posse hizo lo propio la jornada siguiente ante el jefe de Resguardo Marítimo, quien informó de ello al coronel Cristóbal Tully, intendente de la provincia. Este declaró al *Gulnare* presa legítima, puso los fusiles bajo custodia militar y ordenó que tanto el barco como sus efectos se valorasen para su venta e ingreso del correspondiente importe en la tesorería provincial. Este dinero sería reservado para «los verdaderos aprehensores», según la legislación de la época<sup>54</sup>.

### Después de la captura. Resultados y consecuencias

Unos días más tarde, unos pescadores de Peñíscola<sup>55</sup>, al sacar sus redes del agua, encontraron en ellas un bulto extraño, envuelto en hule y que no parecía llevar mucho tiempo sumergido. Convencidos de que podía ser algo importante, acudieron al gobernador de su ciudad, quien al abrirlo se encontró con el paquete que Vaughan había arrojado al mar el día de su apresamiento, paquete que incluía cartas de los dos comisionados que Cabrera había enviado a Inglaterra. El gobernador los remitió con urgencia a Barcelona, donde continuaba la causa contra el capitán del *Gulnare*. Las cartas desmontaban la coartada de su presunto viaje a Livorno, así que decidió confesar.

Esos 8.000 fusiles podrían haber cambiado el curso de la guerra en aquel año 1839. En agosto se firmó el Convenio de Vergara, que supuso el fin de las hostilidades en el frente de Navarra y el País Vasco. Gracias a ello, el Ejército del Norte pudo trasladarse al Maestrazgo, con lo que los carlistas quedaron en una situación de manifiesta desventaja, superadas sus fuerzas en una proporción de hasta diez a uno, fuerzas que por añadidura tenían peor formación militar, armamento insuficiente y provisiones escasas. De haber llegado los 8.000 fusiles a manos de las partidas en febrero, las cosas podrían haber sido bien distintas. En esas circunstancias, quizá habría sido posible emprender un avance rápido hacia Madrid que desalojara al Gobierno y clausurase la guerra. Quizá. Nunca lo sabremos porque, aquel 7 de febrero, dos pequeños faluchos, abordando al *Gulnare*, hicieron malograr la operación.

Las recompensas fueron generosas y rápidas, ya que están fechadas el 8 de marzo de 1839 y publicadas el 18 de ese mismo mes. José de Estrada fue

(53) VON RAHDEN, p. 307.

(54) Oficio de Cristóbal Tully, *El Guardia Nacional* (Barcelona), 14/3/1839.

(55) De nuevo, esta parte solo figura en *El Instructor o Repertorio de Historia, Bellas Letras y Artes*, núm. 64, Gran Bretaña (abril 1839), pp. 31 y 32. Hacemos las mismas prevenciones que en la nota 47.

condecorado con la Cruz de la Marina; Maximino Posse ascendió a teniente de navío por esa acción, y dos particulares consiguieron el empleo de alférez de fragata: Francisco Díaz, el 2.º comandante del *Barcino*, que dirigió la partida de abordaje y lo marinó con la dotación de presa, y José Albis, patrón del *Jhons*, el primero en llegar a distancia de tiro del *Gulnare*<sup>56</sup>.

Hemos intentado seguir la pista del bricbarca o de su capitán guiándonos por los diversos nombres que se les han adjudicado... y ha sido en balde. Después del oficio del coronel Tully, desaparece todo rastro documental sobre el asunto. No hemos hallado referencia alguna al juicio de Vaughan, ni a la venta o subasta del *Gulnare*. En ningún registro de los consultados hay la menor noticia de qué pasó con ellos. Y el hecho de que *Gulnare* fuese una denominación habitual en buques británicos de la época –sobre todo desde que lord Byron publicara en 1812 su poema «El corsario», cuya protagonista femenina se llama así– y de que Vaughan sea asimismo un apellido bastante común hace más intrigante el misterio de que en ningún archivo público inglés, ni en 1838 ni en 1839, figure barco alguno con ese nombre y las características de nuestro bricbarca. Así las cosas, no descartamos que tanto los registros del buque como los de su capitán fuesen falsos, en un intento de camuflarse incluso más allá de su captura.

En cuanto al bergantín *Héro*e, su historia es bien conocida hasta su desgüace en 1846 tras entrar al arsenal de La Carraca. Ese mismo año, José de Estrada, el que había sido su comandante, era capitán de navío y mayor general del departamento de Cádiz<sup>57</sup>, y al año siguiente mandaba el vapor *Castilla*<sup>58</sup>.

El *Barcino* tuvo una vida más breve. Se hundió el 28 de noviembre de aquel mismo 1839. Estando en el puerto de Cartagena, se desató un temporal del sureste, durante el que una fragata extranjera lo abordó y mandó a pique con la pérdida de una vida. Seguía bajo el mando del ya teniente de navío Maximino Posse, quien resultó absuelto en el correspondiente consejo de guerra<sup>59</sup>.

Este marino continuó carrera en la Armada. Como capitán de fragata, al mando de una división compuesta de las corbetas *Luisa Fernanda* y *Mazarredo*, estuvo en Buenos Aires el 3 de febrero de 1852, durante la batalla de Casares, en la que el dictador Juan Manuel de Rosas perdió el poder. Durante ese día y las semanas siguientes estuvo protegiendo a los ciudadanos españoles y los intereses de su país<sup>60</sup>. Falleció en Santiago de Compostela, como capitán de navío, en junio de 1860<sup>61</sup>.

Mucho menos sabemos del *Jhons*. La última referencia que encontramos sobre él, lo mismo que acerca de José Albis, es del 25 de agosto de 1839,

(56) *La Gaceta de Madrid*, 9/3/1839, núm. 1575, de la que se hace eco *El Guardia Nacional* (Barcelona), 18/3/1839.

(57) *Gaceta de Madrid*, 08/07/1846, núm. 4315.

(58) *El Militar español* (Madrid), 29/5/1847, núm. 140, p. 381.

(59) FERNÁNDEZ DURO, p. 305.

(60) *La Esperanza* (Madrid), 26/4/1852.

(61) *La España* (Madrid), 9/6/1860, núm. 4244.



cuando entró en el puerto de Barcelona, proveniente de Rosas, con otra presa, en este caso un laúd cargado de ropa y tabaco que había capturado en Arenys<sup>62</sup>.

## Bibliografía

### *Libros anteriores a 1900*

- CÓRDOBA, Buenaventura de: *Vida militar y política de Cabrera* (3 vols.), Imprenta y Fundación de don Eusebio Aguado, 1846.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Nafragios de la Armada española*, Establecimiento tipográfico de Estada, Díaz y López, 1867.
- PIRALA, Antonio: *Historia de la guerra civil y de los partidos liberal y carlista, corregida y aumentada con la historia de la Regencia de Espartero*, Felipe González Rojas Editor, 1891
- VON RAHDEN, Wilhelm: *Cabrera. Erinnerungen aus dem spanischen Bürgerkriege*, Wilmans, Fráncfort del Mena, 1840.

### *Libros y artículos posteriores a 1900*

- ANCA ALAMILLO, Alejandro: *La Armada en la Primera Guerra Carlista*, Fundación Alvar González, 2011.
- CARIDAD, Antonio: *El ejército y las partidas carlistas en Valencia y Aragón (1833-1840)*, Publicacions de la Universitat de València (PUV), 2013.
- GONZÁLEZ, Clemente: «Contrabando y vigilancia del litoral castellonense en la Primera Guerra Carlista», *Millars. Espai i Història*, vol. 50, núm. 1 (2021).
- MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, Federico: «La organización del servicio del resguardo marítimo en España durante la minoría de edad de Isabel II» *Revista de Historia Naval*, núm. 131 (2015).
- RIVERO DE TORREJÓN, Alfonso: «Miguel Ricardo Álava y Esquivel», en REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA: *Diccionario biográfico electrónico* (<https://dbe.rah.es/biografias/7416/miguel-ricardo-alava-y-esquivel>).

### *Publicaciones periódicas anteriores a 1900*

- *Diario Balear* (Mallorca)
- *El Constitucional* (Barcelona)
- *El Correo Mercantil de España y sus Indias* (Madrid)
- *El Correo Nacional* (Madrid)
- *El Eco del Comercio* (Madrid)
- *El Español* (Madrid)
- *El Guardia Nacional* (Barcelona)
- *El Instructor o Repertorio de Historia, Bellas Letras y Artes* (Gran Bretaña)
- *El Militar Español* (Madrid)
- *Gaceta de Madrid*
- *La España* (Madrid)
- *La Esperanza* (Madrid).

---

(62) *El Constitucional* (Barcelona), 25/8/1839.

## NOTA PARA NUESTROS SUSCRITORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL actualiza periódicamente la lista de suscriptores, actualización que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de los datos de nuestro archivo. Con este motivo, apelamos a la amabilidad de nuestros suscriptores para que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén realizando cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o de domicilio. Hacemos notar que, cuando la dirección de envío corresponda a un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no solo la Subdirección, sino la misma Sección, piso o planta, para evitar pérdidas por interpretación errónea de su destino final.

Por otro lado, recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* están también a la venta en el Instituto de Historia y Cultura Naval, Servicio de Publicaciones de la Armada (C/ Montalbán 2, 28014 Madrid), así como en el almacén del Centro de Publicaciones de Defensa (Camino de los Ingenieros 6, 28047 Madrid) y el Ministerio de Defensa (Pedro Teixeira 15 bajo, 28020 Madrid), al precio de 5 euros la REVISTA y de seis los *Cuadernos*.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
C/ Juan de MENA 1, 1.ª PLANTA  
28014 MADRID (ESPAÑA)  
TELÉFONO: 913 12 44 27  
C/E: RHN@mde.es