

CONTRABANDO Y VIGILANCIA DEL LITORAL CASTELLONENSE EN LA PRIMERA GUERRA CARLISTA

SMUGGLING AND SURVEILLANCE OF THE CASTELLÓN COAST IN THE FIRST CARLIST WAR

CLEMENTE GONZÁLEZ GARCÍA
Historiador

RESUMEN

El artículo analiza la gran incidencia del contrabando marítimo en la provincia de Castellón, entre 1836 y 1840. Pese a la vigilancia establecida por el Gobierno, el extenso litoral permitió a los rebeldes carlistas aprovisionarse de numerosos productos, entre los cuales destaca el tabaco. La miseria crónica provocada por la guerra civil convirtió este producto en un modo de supervivencia para muchas personas: marinos, carabineros, arrieros o amas de casa y el menudeo se extendió incluso entre las tropas destinadas a combatir a los carlistas. Se presenta un análisis cuantitativo del impacto en la recaudación de Rentas durante la fase final de la guerra civil.

Palabras clave: Primera Guerra Carlista, Castellón, contrabando marítimo, tabaco.

ABSTRACT

This article analyses the prevalence of maritime smuggling in the province of Castellón between 1836 and 1840. Despite the vigilance systems established by the Government, the extensive coastline allowed the Carlist rebels to stock up on numerous products, among which tobacco is particularly noticeable. The chronic misery caused by the civil war turned this product into a means of survival for many people: sailors, policemen, mule drivers and housewives and tobacco was even sold to troops sent to fight the Carlists. The article presents a quantitative analysis of the impact on tax revenues during the final phase of the civil war.

Keywords: First Carlist War, Castellón, maritime smuggling, tobacco.

RESUM

CONTRABAN I VIGILÀNCIA DEL LITORAL CASTELLONENC A LA PRIMERA GUERRA CARLISTA

L'article analitza la gran incidència del contraban marítim en la província de Castelló, entre 1836 i 1840. Malgrat la vigilància establerta pel Govern, l'extens litoral va permetre als rebels carlistes aprovisionar-se de nombrosos productes, entre els quals destaca el tabac. La misèria crònica provocada per la guerra civil va convertir aquest producte en un mode de supervivència per a moltes persones: marines, carabiners, traginers o ames de casa i el sovinteig es va estendre fins i tot entre les tropes destinades a combatre als carlistes. Es presenta una anàlisi quantitatiu de l'impacte en la recaptació de les rendes durant la fase final de la guerra civil.

Paraules clau: Primera Guerra Carlina , Castelló, contraban marítim, tabac.

La Primera Guerra Carlista fue una cruel guerra civil que se prolongó durante casi siete largos años. La muerte de Fernando VII, ocurrida el 29 de septiembre de 1833, desencadenó el conflicto. La Pragmática Sanción promulgada tres años antes que convirtió en heredera a su hija Isabel, de apenas tres años, no fue aceptada por el hermano del monarca y sus más próximos seguidores. Éstos reclamaron su derecho al trono y decidieron rebelarse militarmente. La niña accedió al trono de forma legítima y, según expresó el general del ejército del Centro Antonio Van Halen, su proclamación la reconoció "casi el total de la nación española, incluso el ejército y cuatrocientos mil voluntarios realistas".¹ Pero su reinado acabó sien-

do la excusa para el enfrentamiento entre dos concepciones ideológicas que se oponían en lo político, en lo social y hasta en lo religioso: el liberalismo y el absolutismo.

Sin lugar a dudas fue un periodo desastroso para la nación española, que aún no se había recuperado de los estragos de la Guerra de la Independencia. De nuevo volvieron a repetirse los mismos actos de crueldad y barbarie cometidos veinte años antes contra los invasores franceses. Pero esta vez entre los españoles de un bando y los del otro.

En la provincia de Castellón el conflicto tuvo una enorme incidencia, debido a que algunos líderes rebeldes establecieron sus bases operativas en el sector noroccidental de la misma. Concretamente en la confluencia de los territorios valenciano, aragonés y catalán. Desde dichas bases desarrollaron una intensa actividad bélica y de obtención de recursos que con el transcurso de la guerra fue *in crescendo*, dirigida tanto sobre los pueblos, villas y ciudades como contra las fuerzas que el Gobierno destacó para neutralizarlos.

Quizá por esa razón la historiografía dedicada a este proceso bélico en la provincia de Castellón

1 PIRALA, Antonio (1869), *Historia de la guerra civil y de los partidos liberal y carlista*, 2ª ed., refundida y aumentada con la Historia de la regencia de Espartero, Imprenta de Dionisio Chaulé, Madrid, t. V, pp. 585-586.

ha centrado su interés, casi de forma monotemática, en la actividad terrestre desarrollada por los rebeldes carlistas. Y de manera preferente en el sector más montañoso del territorio: Morella y el Maestrazgo que junto a Cabrera y sus acólitos parecen haber absorbido el interés de los historiadores del siglo XX, como si más allá de esto no hubiese apenas nada. Incluso se llegó al insólito caso de que la Diputación de Castellón, que fue el organismo que más luchó por derrotarlo, le erigiese una estatua ecuestre en bronce.² ¿Alguien se imagina a la embajada de Israel en Berlín colocando en su jardín una estatua de Hitler, un siglo después de la II Guerra Mundial? Conviene recordar que de los ochenta meses que duró la guerra, Morella solo estuvo en poder de los rebeldes veintinueve. Y ni la guerra se redujo a Cabrera, ni el Maestrazgo fue el único escenario bélico. A lo largo de los actuales límites provinciales hemos documentado unos trescientos episodios de combate y otro centenar en su entorno más próximo.³

No debe sorprender, por tanto, que la actividad naval en la provincia de Castellón haya pasado desapercibida por completo, sin suscitar el más mínimo interés entre los investigadores locales o foráneos. Es cierto que algún militar trató este tema, pero se limitó a recopilar los hechos protagonizados por el padrastró de Cabrera ya relatados anteriormente por Pirala.⁴ Pero incluso en obras más recientes y centradas exclusivamente en la Armada durante esta guerra, apenas se dedican una docena de párrafos a la actividad naval en el Mediterráneo.⁵

Sin embargo, la carencia de noticias históricas no debe confundirse con una verdadera ausencia de actividad en el litoral valenciano. Basta señalar que ya en 1834 el Gobierno organizó una fuerza naval para patrullar la costa entre Rosas y Castellón. Para ello destinó una fragata, un bergantín y dos goletas, que enseguida fueron reforzados con otros dos bergantines. Todos estos buques formaron una división que actuó a las órdenes del comandante de marina de Barcelona, cuyo principal

2 La estatua, obra del escultor valenciano José Manuel García Cerveró, fue erigida en 2006 en el castillo de Morella [<https://cabrerayelmaestrazgocarlista.blogspot.com/2009/09/la-estatua-ecuestre-del-general-cabrera.html>]. (7 de noviembre de 2020)].

3 GONZÁLEZ GARCÍA, Clemente (2019), *El ejército del Centro en la provincia de Castellón. Historia militar y arqueología de los campos de batalla en la Primera Guerra Carlista*, Tesis doctoral inédita.

4 FERNÁNDEZ GAYTAN, José (1988), "La Marina carlista en las guerras civiles del S XIX", *Revista de Historia Naval*, vol. 20, pp. 5-31.

5 ANCA, Alejandro (2011), *La armada en la Primera Guerra Carlista*, Fundación Alvar-González, Gijón.

cometido era evitar un posible desembarco de italianos en apoyo a los rebeldes.⁶ En este sentido, hay que reconocer que la documentación conservada en los ayuntamientos muestra una constante preocupación de las autoridades sobre la ayuda italiana a los carlistas. Con fecha 7 de agosto de 1834 el Gobierno Político de Castellón remitía un escrito notificando la necesidad de vigilar y controlar los buques extranjeros, especialmente procedentes de Italia, que debían ser escrupulosamente registrados prohibiendo que nadie saltara a tierra sin verificar su documentación. En caso de sospecha se procedería a la detención y se avisaría al Capitán General del reino.⁷ Estas alertas se mantuvieron durante toda la guerra y en ocasiones con información muy precisa. A principios de 1837 y desde Figueras, llegaba una noticia remitida por el prefecto de Perpiñán alertando de la reciente construcción en Génova del barco a vapor *Romulus*, sospechoso de ser destinado a servir de correo

de los carlistas. Por este motivo el Gobernador de Castellón José Osca ordenó a los ayuntamientos costeros vigilar muy de cerca a “*los barcos vapores que cruzan y viajan por las aguas de esta costa, deteniendo en su caso al barco genovés.*”⁸

Pese a todo, la focalización historiográfica por los episodios bélicos terrestres ha provocado el desinterés hacia lo ocurrido en el litoral mediterráneo. Es cierto que en esta zona los enfrentamientos navales, además de muy escasos y tardíos, fueron de baja intensidad.⁹ Sin embargo, es de sentido común que, por el mero hecho de ser una provincia costera, la actividad marítima debió de tener un papel transcendental en la evolución de la guerra. Concretamente en todo aquello relacionado con la logística, las comunicaciones y el traslado de efectivos.

Gracias a nuestra investigación para documentar la actividad del ejército del Centro en territorio castellonense, hemos podido constatar con gran detalle una intensa acti-

6 BORDEJÉ, Fernando (1993), *Crónica de la Marina española en el siglo XIX (1800–1868)*, Editorial Naval, Madrid, t. I, pp. 211–212; y ANCA, *La armada en la Primera Guerra Carlista*, p. 155.

7 Archivo Municipal de Vinaroz (AMV), Caja 14.

8 Archivo Municipal de Castellón (AMCS), Caja 237.

9 BORDEJÉ, *Crónica de la Marina española*, p. 212, recoge la acción de los faluchos *Trillo* y *San Antonio* el 7 de febrero de 1840 en el Ebro. La del bergantín *Plutón* y el falucho *Rayo* el 12 abril de 1840 en los Alfaques; y el 21 de mayo de 1840 en San Carlos de la Rápita donde participan la fragata *Cortés* y los bergantines *Héroe* y *Patriota*. Es decir, cuando la guerra ha concluido en el frente Norte y las fuerzas navales del Mediterráneo reciben el refuerzo de las que han dejado de operar allí.

vidad naval, relacionada especialmente con el tráfico de pertrechos, mercancías estratégicas y con el servicio de Correos. Un tráfico en el cual los marineros de Vinaroz, Castellón de la Plana y Valencia, desarrollaron un papel transcendental para la victoria militar. El volumen de pequeños navíos, denominados laudes, que recorrían el litoral valenciano fue sin lugar a dudas enorme. Más aun desde el momento en que las rutas terrestres que enlazaban Valencia y Barcelona se vieron comprometidas por los ataques carlistas. Teniendo en cuenta el contexto de guerra civil que se desarrolló entre 1833 y 1840 cabría esperar que la marina de guerra española tuviera una presencia destacada en las entradas y salidas de los principales fondeaderos valencianos. Sin embargo no parece que fuera así. Todo apunta a que entre 1837 y 1839 los pocos navíos que la Armada conservaba fueron destacados a las costas cantábricas, donde sí jugaron un papel activo y en ocasiones decisivo. En el litoral valenciano apenas encontramos alusiones a dos bergantines de guerra españoles: *el Patriota* y *el Manzanares*. Esta ausencia de fuerza naval disuasoria, unida al elevado tráfico marítimo, dio lugar a que se desarrollara con gran intensidad una actividad siempre muy lucrativa y más

en tiempos de guerra: el contrabando. El comercio al margen de la ley tuvo una extensa implantación y hay muchos datos para sospechar que, en gran medida, fue fomentado por los rebeldes carlistas como medio de financiación y para obtener los múltiples y variados suministros que necesitaban.

El contrabando no era una novedad. Desde el bloqueo napoleónico a los productos ingleses a finales del siglo XVIII se había desarrollado con grave perjuicio para las finanzas reales. Enclaves como la isla de Malta o Gibraltar, se convirtieron en los principales centros distribuidores de mercancía ilícita para el sur de Europa.¹⁰ Afectaba a un amplio conjunto de productos que iba desde paños y géneros textiles hasta armas y pólvora, pero muy especialmente a la sal y al tabaco. Estos productos formaban parte de las denominadas *rentas estancadas* que, en teoría, debían proporcionar suculentos beneficios al Estado y a sus arrendatarios. Con ellos se esperaba poder sufragar parte de los cuantiosos gastos generados por una guerra que se prolongaría en exceso. Sin embargo, y a pesar de lo dañino que resultaba para sus intereses, la acción del Gobierno para frenar el contrabando fue tan lenta como tardía. A ello hay que añadir, además, el problema derivado de la

10 TEJONERO, José Javier (2015), *El movimiento portuario de Cádiz (1800–1815)*, Tesis doctoral inédita, Universidad Nacional de Educación a Distancia, pp. 36 y 40.

privatización de la vigilancia marítima costera y, por su especial incidencia, la omnipresente corrupción que salpicaba a todos los agentes involucrados.

EL CONTRABANDO LLEGA POR LA COSTA

La provincia de Castellón cuenta con una franja litoral de 116 km.¹¹ Tener controlada semejante extensión de mar era absolutamente imposible. Lo cual permitía a las pequeñas embarcaciones dedicadas a la introducción de géneros ilícitos moverse seguras, sobre todo, en el sector más accidentado de la costa. De esta manera, durante los primeros tres años de la guerra civil, el contrabando se asentó y consolidó impunemente. Un proceso que, durante este tiempo, en la recién creada Diputación de Castellón pareció ignorarse, quizá de manera interesada.¹²

Sin embargo a finales de mayo de 1836 hubo dos sucesos que sacaron a dicha corporación de su letargo. Por un lado una exposición remitida por la Diputación de Tarragona dando cuenta del escandaloso contrabando de licores que se producía en la confluencia de ambas provincias.¹³ Y por otra parte los informes que el general Juan Palarea, nombrado Segundo Cabo de Valencia en noviembre de 1835, había dirigido al Gobierno de Madrid. En ellos daba cuenta del lamentable estado en que estaba su Distrito Militar y aseguraba que entre Peñíscola y Vinaroz el bergantín toscano *Santa María* había desembarcado 150 barriles de pólvora para los carlistas, sin que los cruceros ingleses y franceses que debían controlar el litoral hicieran nada para impedirlo.¹⁴

Por todo ello la Diputación de Cas-

11 INE, Anuario 1985, Longitud en km de la costa española por provincias [ine.es/inebasweb/pdf/Dispacher.do?td=38228 (9 de mayo de 2020)].

12 Aunque la ausencia de evidencia no es evidencia de ausencia, lo cierto es que la primera mención que hemos localizado en las Actas de la corporación provincial sobre el contrabando se produce casi a mediados de 1836.

13 Archivo Diputación Provincial de Castellón (ADPCS), Actas, 29 de mayo de 1836. La preocupación de la corporación tarraconense cobra mucho más sentido si se tiene en cuenta que los principales centros de producción de vino y aguardiente estaban en su territorio, así como en Barcelona y Gerona, tal como hemos puesto de manifiesto en nuestra Tesis doctoral al analizar el tráfico marítimo entre dichas provincias y el puerto de Valencia.

14 CÓRDOBA, Buenaventura de (1844–1845), *Vida militar y política de Cabrera*, Imprenta y fundición de D Eusebio Aguado, Madrid, t. II, p. 43. Los movimientos que hemos documentado de navíos ingleses y franceses sobre el puerto de Valencia –fundamentalmente bergantines y algunas fragatas–, fueron muy abundantes, pero en especial a partir de 1838.

tellón acordó crear la primera comisión encargada específicamente sobre este particular.¹⁵ A finales del mismo año, el Gobierno publicó una Real Orden insistiendo en la necesidad de erradicar el problema del contrabando. Pero los resultados prácticos conseguidos con la misma fueron nulos. El contrabando acabó por ser tan notorio y el descenso en la recaudación de las Rentas tan grave, que obligó a la propia Diputación de Castellón a reclamar un refuerzo de la custodia del litoral. Fue en enero de 1837 cuando la corporación castellanense decidió informar al Capitán General de Valencia señalándole algo que, a buen seguro, ya conocía:

“que sería muy conveniente la fortificación de Oropesa, no solo por servir de punto de apoyo y descanso entre esta capital y Alcalá de Chivert sino porque facilitaría las comunicaciones, protegería el tráfico, evitaría el contrabando puesto que los Carabineros no tendrían entonces inconveniente en guarnecer la torre de aquella playa privando por este medio que las facciones se provean de pólvora y balas mandando como en el día mandan en las 15 horas de costa que median desde esta capital a la ciudad de Peñíscola”.¹⁶

Es decir, los rebeldes disponían im-

punemente de la mitad del litoral castellanense para desembarcar los productos que, desde barcos más grandes y de lejanas procedencias, les llegaban.

Poco más tarde, en la primavera del mismo año, el general Marcelino Oraá fue nombrado jefe del ejército del Centro. Pero antes de trasladarse desde Bilbao a Valencia solicitó a la Diputación de Castellón amplios informes sobre la actividad enemiga en la provincia. La corporación aprovechó la ocasión para insistir sobre la desprotección que sufría la costa. Consciente del problema y concedora de las zonas en que se desarrollaba la actividad ilícita por su falta de vigilancia, informaba al nuevo mando militar:

“Que hasta hace poco la facción se mantenía de los recursos que sacaba del país ocupado, mas agotados estos apeló a las incursiones y con lo que este medio le proporciona y lo que se cree recibe por la costa, atiende a su subsistencia. Que se provee de municiones y armas por el mismo conducto, es decir por la costa recibe armas y municiones especialmente por las casas llamadas de Alcanar junto a Vinaroz a la falda del Muncia, en el territorio de la provincia de Tarragona; y dos guardacostas o buques de guerra que reconociesen el espacio que media desde el cabo de

15 ADPCS, Actas, 29 de mayo de 1836.

16 ADPCS, Actas, 31 de enero de 1837.

Oropesa hasta los Alfaques dejaría a la facción privada de estos grandes recursos".¹⁷

Al mes siguiente, el Gobierno emitió otra Real Orden en la que se reconocía sin ambages la gravedad de este problema y trataba de excitar el celo de las autoridades implicadas para su erradicación. Desde la Audiencia Territorial de Valencia, al remitir la comunicación del Gobierno, se pidió expresamente a las autoridades destinar todos sus medios disponibles a contener el escandaloso contrabando existente "... en especial en los pueblos de la costa, prestando el auxilio y cooperación que estén en el círculo de sus respectivas atribuciones."¹⁸ Pero con esta orden ocurrió lo mismo que con la anterior. De manera que ante la falta de resultados, en marzo del año siguiente otra Real Orden volvía a insistir en la necesidad de vigilar y erradicar este tipo de actividades.¹⁹

EMBARCACIONES DEDICADAS A LA VIGILANCIA COSTERA

Además de las reiteradas órdenes, el Gobierno decidió a mediados de junio de 1838 establecer una contrata con Miguel Ors García por la cual su empresa se haría cargo del servicio de Guarda Costas en las provincias de Murcia, Alicante, Va-

lencia y Castellón. Es decir, todo el litoral afecto al ejército del Centro. Pero además de dicha contrata, la vigilancia marítima se reforzó con el apoyo terrestre de la Milicia Nacional. Desde la Subinspección General de Milicias, el coronel Pedro Casasola ordenó a los comandantes de dicha fuerza voluntaria situada en los pueblos litorales que auxiliaran eficazmente a los dependientes de la empresa. Tanto a los encargados de mandar buques, como a los que se dedicaran a perseguir el contrabando en tierra firme.²⁰

El análisis exhaustivo de los movimientos portuarios publicados en el Diario Mercantil de Valencia durante el largo periodo de la guerra civil, nos ha permitido identificar las embarcaciones destinadas a perseguir el tráfico ilícito. Así, sabemos que en este litoral desarrollaron su actividad embarcaciones de tipo *falucho*, cuyo principal cometido fue la vigilancia de la costa y el control de contrabando. Entre ellos hay que destacar al falucho de Carabineros *San Manuel* junto a otros como *el Lince*, *el Temerario* y *el San Miguel*. Además de estos hemos documentado también la actividad de los faluchos de guerra nº1 y nº 2, moviéndose entre Cartagena y Vinaroz.

Por otra parte, las Patentes de Sanidad conservadas en el Archivo

17 ADPCS, Actas, 26 de marzo de 1837.

18 *Boletín Oficial de la Provincia de Valencia (BOPV)*, 23 de mayo de 1837.

19 ADPCS, Actas, 16 de marzo de 1838.

20 *BOPV*, 26 de junio de 1838.

Municipal de Castellón indican que, desde abril de 1836 hasta julio de 1839, el principal barco de este tipo que entró en la playa de Castellón –aunque de manera muy esporádica– fue el falucho de Carabineros *San Mateo*. Esta embarcación contaba solo 10 tripulantes

Tabla 1

Evolución anual de las embarcaciones dedicadas a luchar contra el contrabando en el litoral valenciano. Evolución anual de las embarcaciones dedicadas a luchar contra el contrabando en el litoral valenciano.

Año	Tipo de embarcación	Nombre	Patrón, capitán o comandante
1835	Escampavía Guarda Costas	San Antonio	Carmelo Miquel
1835	Falucho de guerra	N ° 24	D. Alejandro de Silva
1835	Falucho Guarda Costas	El Leónidas	D. Tomás Bayona
1835	Falucho Guarda Costas	El Temerario	D. José Bayona
1835	Falucho de carabineros	San Judas	Antonio Carratalá
1835	Laúd	San José (a) el Lidós	José Granja (patrón de Carabineros)
1836	Falucho de Carabineros	San Mateo	José Agustín Ribas
1837	Escampavía Guarda Costas	Bienvenida	José Antonio Viñes
1837	Escampavía Guarda Costas	San Antonio	Carmelo Miquel
1837	Escampavía Guarda Costas	Santa Bárbara	Asencio Linares
1837	Falucho Guarda Costas	El Lidór	D. Juan Planells
1837	Falucho Guarda Costas	Leónidas	D. Antonio Viñes
1837	Falucho Guarda Costas	Telégrafo	D. Antonio Riquer / Dionisio Oliver / D. Francisco Llorca
1837	Falucho de Carabineros	San Mateo	José Agustín Ribas
1837	Falucho Guarda Costas	Temerario	José Peiro
1838	Escampavía	Águila	Gaspar Barceló
1838	Falucho	El Águila	Andrés Pérez
1838	Falucho	Amalia	José Bayona
1838	Falucho	Dolores	D. Isidro Serdán
1838	Falucho	El Temerario	D. Juan Bautista Viñes
1838	Falucho	Plutón	Antonio Viñes
1838	Falucho	San miguel	Francisco Aragonés
1838	Falucho de Carabineros	San Mateo	José Agustín Ribas
1838	Falucho	???	Miguel Orts
1839	Falucho de guerra	N ° 1	D Federico Fatle (Te navio Armada)
1839	Falucho de guerra	N ° 2	D. Luis Millan (Te navio Armada)
1839	Falucho Guarda Costas	El Lince	Miguel Orts
1839	Falucho Guarda Costas	El Plutón	Gaspar Ortuño / D. Miguel Orts
1839	Falucho Guarda Costas	El Temerario	D. Juan Bautista Viñes / Gaspar Barceló
1839	Falucho Guarda Costas	San Bernabé	Silvestre Domenech
1839	Falucho Guarda Costas	San José	D. Antonio Riquer / Miguel Orts
1839	Falucho Guarda Costas	San Miguel	D José Orts
1839	Falucho Guarda Costas	San Ramón	José Ferrer
1839	Falucho de Carabineros	San Mateo	José Agustín Ribas
1839	Falucho	San Simón	Francisco Domingo
1839	Falucho de carabineros / G C	San Manuel	Ignacio Alejandro
1840	Falucho Guarda Costas	El Plutón	D. Miguel Orts / D. Miguel Orteño
1840	Falucho Guarda Costas	Saeta	D. Juan Coll

Elaboración del autor. Fuente: *Diario Mercantil de Valencia* y Archivo Municipal de Castellón.

y su patrón era José Agustín Ribas. No obstante, a partir de marzo y hasta noviembre de 1839, sus entradas se combinaron con otra nave muy activa: el falucón *San Manuel*, de similar tripulación y patroneada por Ignacio Alexandre. En mayo del mismo año se registró una entrada de otro falucón, el *San Simón*, de Francisco Domingo.

Con toda la información obtenida hemos elaborado una tabla cronológica de las embarcaciones dedicadas a la vigilancia costera. Por desgracia no disponemos de suficientes datos para conocer las dimensiones y capacidades operativas de estas embarcaciones. Sólo hacia al final de la guerra, en febrero de 1840, se localiza una referencia concreta a este tema indicando que el falucho guardacostas *Saeta*, procedente de Tarragona, tenía una tripulación de 50 hombres y estaba armado con tres cañones.

Todo apunta a que al finalizar la contienda civil el dispositivo de vigilancia marítimo de la costa castellonense fue similar: tres falucones—*San Manuel*, *San Simón* y *San Mateo*—, más dos falúas de Rentas situadas en el Grao de Castellón y Vinaroz. Los primeros con 55 in-

dividuos de tripulación y con 9 las segundas.²¹ El conjunto quedaría integrado en la tercera división del Resguardo.²²

EL TABACO, UN CONTRABANDO MUY EXTENDIDO

En cuanto a la eficacia de estas embarcaciones para frenar el comercio ilícito apenas podemos hacernos una idea aproximada. Pero los pocos casos de operaciones exitosas publicitadas en la prensa o en los órganos oficiales, permiten sospechar que las verdaderas dimensiones de esta actividad eran sin duda considerables. Si algo llama la atención es la gran incidencia del contrabando de tabaco y, sobre todo, sus enormes dimensiones. Incluso tratándose de pequeñas embarcaciones. En este sentido presentamos algunos extractos relativos a incautaciones de este producto que sirven, apenas, para desvelar la punta de un gigantesco iceberg, pues algunos barcos, como *La Basilia*, podían llegar a transportar cerca de 7.500 kg de tabaco.

“— Manuel Andrés y otros. Por aprehensión de un buque cargado con tabaco y géneros. Siga su curso.

21 SANTILLÁN, Alejo (1843), *Memoria o breves apuntes geográficas, económico-estadísticas y de rentas de la Provincia de Castellón de la Plana*, Imprenta de P. Gutiérrez, Castellón, p. 47.

22 Este tema ha sido estudiado con gran detalle, pero para una cronología posterior, de mediados del siglo. Véase MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRIN, Federico (2016), “La organización del servicio del Resguardo Marítimo en España desde la caída de Espartero hasta el fin del reinado de Isabel II (1843–1868).” *Revista de Historia Naval*, vol. 133, pp. 41–56.

–Por aprehensión de un barco con géneros ilícitos valuados en 2.385 rs. y 17 mrs.

–D. Juan Tricorinia y otros. Por aprehensión de un bergantín con carga de tabaco y géneros. Siga su curso.

–Juan Bautista Albiol y otros. Por aprehensión de un falucho con 6.995 libras (2.448 Kg) de tabaco. Siga su curso.

– Rafael de Ferrari y otros. Por aprehensión de un buque con carga de tabaco. Siga su curso.

–Mariano Pérez y otros.²³ Por aprehensión de un falucho con tabaco y géneros.

–Jaime Orts de Pedro y otros. Por aprehensión de un laúd cargado de tabaco y géneros. Siga su curso

–Gabriel Balcaneres y otros. Sobre aprehensión del falucho español nombrado la Basilia (a) el Temerario, con cargo de 1.227 libras (430 kg) de hoja Habana, 8.502 libras (2.975 kg) de hoja Virginia, 4.421 (1.547 Kg) libras de cigarros de la propia clase, 7.114 (2.489 kg) libras de tabaco Brasil, 97 (34 kg) libras de tabaco polvo cucarachero, y varios géneros de ilícito comercio, tasados estos en 20.543 rs. Se declara el comiso de todos los ta-

bacos y géneros: se condena a Gabriel Balcaneres en la multa de 8.000 rs.

–Sin reo conocido. Sobre aprehensión de un buque llamado Queche, con 7 libras y media de cigarros y hoja y varios géneros de lícito é ilícito comercio tasados en 61.382 rs. 5 mrs.

– Manuel Andrés, José Bizarrelli y otros. Sobre aprehensión de un elástico nombrado Sangre de Cristo, que patroneaba Manuel Andrés, con cargo de 56 seras con 7.570 libras (2.650 kg) de tabaco hoja Habana y cigarros de hoja Virgínea, y 42 fardos de géneros de procedencia extranjera de lícito é ilícito comercio, tasados estos en 146.716 rs. 35 mrs".²⁴

Todo ello permite, por un lado comprobar qué tipo de productos eran los más solicitados por el público –telas, sal y tabaco– y al mismo tiempo entender que, a veces, los que se dedicaban a esta actividad eran también los mismos que colaboraban con el Gobierno transportando víveres para el Ejército. Es el caso del laúd *San Antonio* matriculado en Vinaroz patroneado por Cristóbal Ribera. Fue detenido cuando

23 Patrón del laúd *Remedios*, recorría el litoral hasta Altea.

24 BOPV, 1 y 22 de enero de 1836.

25 BOPV, 25 de abril de 1839 y *Boletín Oficial de la Provincia de Castellón (BOPCS)* 13 de mayo de 1840. Los Rivera eran una conocida saga de patrones y marinos de la matrícula de Vinaroz, compuesta, además del implicado ya citado por José Agustín, Sebastián, Joaquín y José Antonio.

transportaba más de 1.500 arrobas (16.500 kg) de bacalao escocés. El barco, sus aparejos y una lancha fueron sacados a pública subasta y lo mismo ocurrió con la carga incautada.²⁵

Evitar el desembarco de los productos y capturar con las manos en la masa a los responsables era, probablemente, una cuestión más de suerte y oportunidad que de investigación metódica y minuciosa. De ahí que con frecuencia resultara más fácil actuar sobre los medios de transporte o sobre la distribución final. A veces la intensa vigilancia desplegada para alertar de los ataques carlistas favorecía la captura de algún alijo de los muchos que pasaban inadvertidos. En mayo de 1837, el comandante de armas de Vinaroz fue informado de que en una masía próxima al río Cenia los rebeldes habían dejado “un hermoso caballo para descansar”. Con objeto de apoderarse del animal, ordenó que saliera una patrulla a por él. Pero cuando las tropas llegaron lo que descubrieron fue un contrabando formado por “312 libras de habano y 631 de Virginia”. Es decir, más de 400 kg de tabaco.²⁶

Sin embargo, y a pesar de las anteriores referencias, lo cierto es que en la gran mayoría de los casos las detenciones se limitaban a los distribuidores finales, la gente más humil-

de que se dedicaba al menudeo y que vendía los cigarros a unidades. En numerosos casos se trataba de mujeres que intentaban mejorar su miserable situación, aprovechando las grandes concentraciones de tropas que, de manera frecuente, se producían en las poblaciones de La Plana. Así a Tomasa Ruiz, de 39 años vecina de Castellón le incautaron tres libras de cigarros (1 kg), y fue multada con 30 rs. A Vicenta Sales, de 27 años, vecina de Burriana se le incautaron diez libras de cigarros (3,5 kg) y fue multada con 10 rs. A Isabel Cabrera, de 45 años, vecina de Almazora, le fue incautada una libra de tabaco Brasil y otra libra de cigarros Virginia (700 grs), por lo que fue multada con 10 rs. A Josefa María Sancho, de 54 años y vecina también de Almazora, se le requisaron dos libras y media de tabaco Virginia (890 grs), arroba y media de tabaco Brasil (13,89 kg) y otro trozo más de tres libras (1 kg), recibiendo la misma sanción de 10 rs.²⁷

Pero además de los marineros encargados de transportar y desembarcar los alijos y de aquellos que se dedicaban a la distribución final, había otros actores en la cadena del contrabando. En un contexto de guerra civil y de miseria generalizada, donde los propios funcionarios llevaban hasta nueve meses sin re-

26 *Diario Mercantil de Valencia*, 28 de mayo de 1837.

27 *BOPCS*, 4 de marzo de 1838.

cibir sus salarios y las tropas pasaban con frecuencia hambre –en el sentido literal de la expresión–, no sorprende descubrir que los propios encargados de luchar contra el contrabando se dejaran corromper con el dinero de los contrabandistas. Algo que, por cierto, tampoco era una novedad.²⁸ Hay suficientes datos como para reconocer que la corrupción campaba a sus anchas entre los Carabineros de Hacienda. Algunas sentencias publicadas al respecto en el órgano oficial valenciano resultan esclarecedoras:

“– Vicente Viñes y otros, unos defraudadores y otros guardacostas. Por aprehensión a los primeros de un barco con tabaco, y haber dado libertad a estos los segundos. Siga su curso.

– Laureano Galdó y otros. Por aprehensión al primero de porción de tabaco, y dejarle fugar los segundos. Siga su curso.

– Vicente Carpi y Juan Andreu. Por aprehensión al primero de 4 onzas de tabaco después de haber sido registrado por Andreu. Siga su curso.

– Manuel Prosper, carabinero de Real Hacienda. Sobre heridas con armas de fuego causadas por el mismo estando de centinela, al individuo del propio cuerpo Diego García, y sucesivamente de este.

Se condena al procesado en 10 años de presidio con destino al de Cartagena, que no quebrantará bajo pena de quedar retenido en el mismo sin poder salir, a no mediar orden expresa de S.M; y en todas las costas causadas, quedando excluido para siempre del cuerpo de Carabineros, y privándole de poder servir en otro alguno.

– Juan Mariño, Juan Ferrando y Tomas Bou. Sobre sospechas de contrabando. Sirviendo en parte de pena a los procesados la prisión que han sufrido, les condena con mancomunidad a Mariño *en la mitad de las costas causadas y a los otros en la restante por iguales partes previniéndoles que en lo sucesivo eviten todo motivo de sospecha en su conducta; y repóngase a Mariño en su destino de sargento de Carabineros*”.²⁹

Pero el tabaco, ante la enorme demanda existente por la adicción que genera, era siempre un negocio lucrativo. Por ello, y a pesar de las continuas recomendaciones de las autoridades y del supuesto celo de los encargados en combatir su tráfico ilegal, el problema no se resolvió.

En plena situación de guerra civil, con numerosas guardias, rondas y patrullas, el tabaco era uno de

28 TEJONERO, *El movimiento portuario de Cádiz*, p.151, n. 338.

29 BOPV, 22 de enero de 1836.

los estimulantes preferidos por los mandos y la tropa para mantenerse despiertos durante los servicios nocturnos. Hay que recordar que dormirse durante la guardia era una infracción que podía acarrear pena de muerte para el centinela. En este sentido resulta oportuno citar la anécdota de Fernando Fernández de Córdoba siendo aún oficial, con el Conde de España, en Barcelona, pues sirve para ilustrar lo muy extendida que estaba la costumbre de fumar en el ejército y la habitual necesidad de disponer de tabaco.

“—¿Fuma V, señor oficial? —el general no llamaba por su nombre a ninguno, por mucho que lo conociera y estimara.

—Sí, señor.

—Pues ahí tiene V, un cigarro para ahora y otro para la una de la noche.

Yo los tomé.

—Éste para las dos; éste para las tres; éste para las cuatro —me dijo dándome tres cigarros más.

—Mi general —le contesté— yo no duermo en las guardias.

—Así debe ser y yo me alegro que sepa V. cumplir con sus deberes”.³⁰

Sin embargo, era tal la miseria galopante que sufrían los soldados, que incluso batallones enteros se

vestían con las camisas viejas que donaban los vecinos de las ciudades, que el contrabando acabó por extenderse también entre las tropas destinadas por el Gobierno a combatir a los rebeldes. Considerando que las tropas apenas cobraban sus sueldos y que con frecuencia recibían muy mermadas sus raciones, es comprensible que durante la mayor parte de la guerra los mandos se mostraran tolerantes hacia esta problemática. Pero al cabo de seis años de guerra y de hacer la vista gorda entre los soldados, el contrabando se hizo público y notorio. ¿Con qué autoridad moral se podía castigar a los civiles, si las tropas del Gobierno hacían lo mismo con total impunidad? Sin duda, no se trataba de simples casos aislados. A finales de enero de 1839 y desde Sagunto, el jefe del ejército del Centro se vio obligado a dictar una Orden General —es decir, dirigida a toda su fuerza, entonces integrada por unos 38.000 hombres—, intentando atajar el problema:

“Las reclamaciones que al Excmo. sr general en jefe han hecho los jefes del ramo de Rentas sobre el escandaloso e ilícito tráfico que hacen algunos soldados de este Ejército, que con mengua del uniforme que visten se dedican al contrabando, presentándose al

30 FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, Fernando (1886), *Mis memorias íntimas*, Establecimiento Tipográfico “Sucesores de Rivadeneira”, Madrid, t. I, p. 116.

público vendiendo cigarros, disminuyendo de este modo los valores de la Renta de este producto que es uno de los que forman no pequeña parte de los recursos que se dedican a cubrir las sagradas obligaciones del Ejército, han hecho reconocer a SE la necesidad de reprimirlo y evitar que unos cuantos olvidados de su deber, continúen manchando la reputación de sus compañeros y menoscabando los intereses del erario nacional. En su consecuencia se ha servido disponer que cualquier individuo de los que componen el Ejército del Centro que sea aprehendido con contrabando, ya será por los Sres. oficiales, sargentos o cabos, ya por los dependientes del Cuerpo de Carabineros de Hacienda encargados especialmente de perseguirlo, sufra todo el rigor de la ley y las penas que ella impone a los defraudadores del Estado. Lo que se hace saber en la orden general del Ejército para conocimiento de los individuos que lo componen...".³¹

IMPACTO DEL CONTRABANDO DE TABACO EN LA RECAUDACIÓN PROVINCIAL

Los datos aportados en los párrafos precedentes reflejan que la actividad del contrabando no fue ni puntual ni aislada. Su impacto en la economía nacional debió ser muy intenso como lo prueban las reiteradas órdenes del Gobierno para tratar de atajarlo e incluso el hecho de contratar a una empresa para la vigilancia marítima. Sin embargo, pretender cuantificar su alcance en la recaudación de las rentas provinciales resulta bastante complicado. Y ello debido a diversos factores. Primero porque la situación de guerra generalizada que afectaba a la mayor parte de la provincia evolucionó a peor y el número de poblaciones que pasó a estar bajo control de los rebeldes fue cada vez mayor. Por tanto, no solo disminuyó la cantidad de pueblos sobre los que recaudar, sino que incluso la capacidad recaudatoria de la Diputación provincial se vio muy comprometida por lo peligroso que resultaba ejecutarla. Por esta razón la corporación castellanense se vio obligada a destinar a tal fin a sus propias tropas de infantería y caballería,

31 *Diario Mercantil de Valencia*, 9 de febrero de 1839.

32 Es el caso, por ejemplo, de José Escudero jefe de la sección de caballería de los Cazadores de Castellón, personaje muy conflictivo a quien el propio consistorio de la capital castellanense identificaba, sin ninguna duda, con la actividad contrabandista: "*Es bien público que el subteniente de caballería de Cazadores de esta provincia D José Escudero ha vivido casi siempre dedicado al contrabando, aunque nadie haya dudado de sus ideas y adhesión a la justa causa.*" (AMCS, Actas Capitulares, 17 de mayo de 1837).

denominadas *Cazadores de Castellón* que, de ser una fuerza supuestamente destinada a luchar contra los carlistas, acabó convirtiéndose en una policía recaudatoria. Con la paradoja de que algunos de sus oficiales eran reconocidos contrabandistas.³² Sin embargo, la falta de recursos con los que pagar los sueldos de esta fuerza de recaudadores armados provocaría su extinción.³³ Al mismo tiempo, la penuria económica impidió la publicación durante 1837 del órgano oficial de la provincia lo que, por desgracia, nos priva de un gran conjunto de datos para su estudio.³⁴ De modo que apenas contamos con los datos publicados en los boletines oficiales de la provincia de los años 1838, 1839 y 1840.

No obstante, consideramos que pueden servir, a título estimativo, para conocer la gran merma de ingresos que sufrieron las arcas públicas por este concepto. Porque hay que tener presente que, mandara quien mandara en los pueblos, villas y ciudades de Castellón, la gente no dejó de fumar. Simplemente adquirirían el tabaco fuera del circuito oficial. Y prueba de ello es que al concluir la

guerra, e incluso tras el traslado de los miles de soldados desplegados en la provincia, la recaudación por las Rentas del Tabaco se disparó hasta alcanzar su verdadero nivel, reflejando así la realidad de un consumo tan extendido.

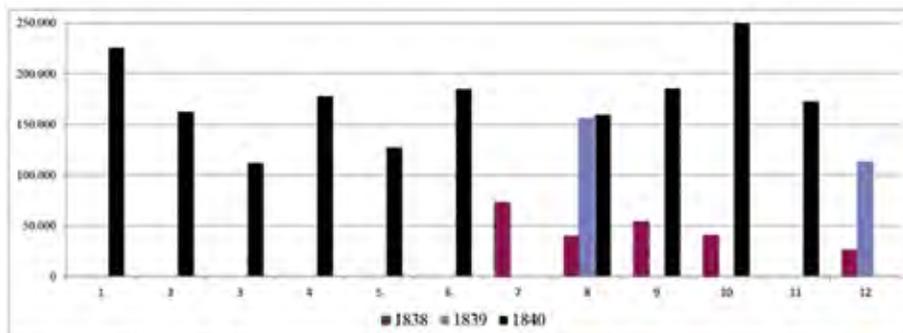
En las gráficas que presentamos a continuación, ambas indicadas en reales de vellón, se reconoce con claridad la influencia negativa de la guerra y el contrabando en la recaudación provincial. En la gráfica 1 se aprecia la floja recaudación durante 1838 cuyo momento más glorioso tuvo lugar en julio, si bien apenas alcanzó los 73.096 reales de vellón. En cambio, en diciembre de dicho año, la recaudación por Tabacos se redujo a la ridícula cifra de 25.907 reales. Por su parte, los datos de 1839 indican que la recaudación, condicionada por las circunstancias de la guerra y las dificultades para acceder a los pueblos leales al Gobierno, pasó de ser mensual a semestral. Sin embargo, la cantidad global recaudada se mantuvo casi similar a la del año anterior. En cambio, las cifras de 1840 muestran ya un periodo casi de normalidad, a pesar de que la

33 GONZÁLEZ GARCÍA, *El ejército del Centro en la provincia de Castellón*, pp. 132–171.

34 No sólo se suspendió la publicación del órgano oficial, sino también de los periódicos locales, lo que obligó a los jueces de partido a encargarse de difundir las circulares para que llegaran a conocimiento de los alcaldes de las poblaciones. Véase AMV, C25, exp. 25–2, 26 de octubre de 1837.

Gráfica 1

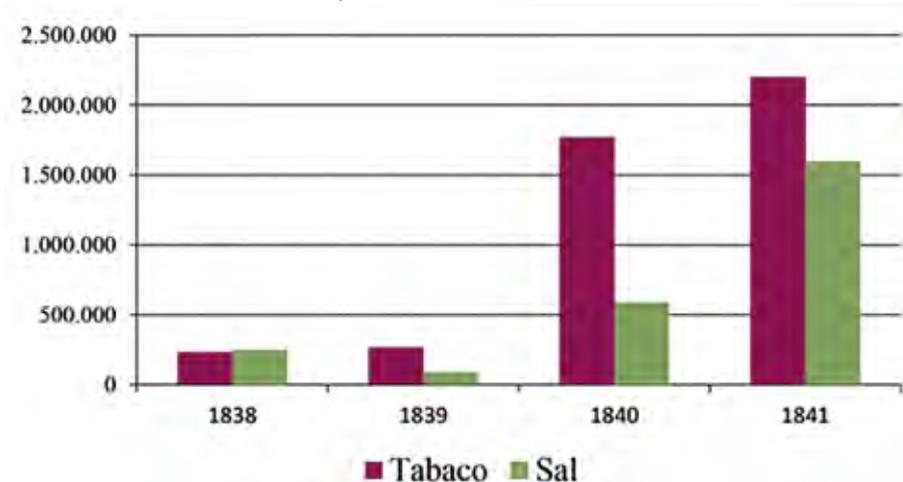
Recaudación mensual, en reales de vellón, por la Renta del Tabaco en la provincia de Castellón.



Elaboración del autor a partir del BOPCS.

Gráfica 2

Recaudación anual, en reales de vellón, por las rentas del Tabaco y de la Sal en la provincia de Castellón.



Elaboración del autor a partir del BOPCS. Los datos de 1841 extraídos de SANTILLÁN, *Memoria o breves apuntaciones geográficas*.

guerra no concluyó hasta el mes de junio. Contrastan poderosamente los 260.711 reales recaudados por Tabacos en octubre de 1840 con la cifra, diez veces inferior, de diciembre de 1838.

Para una mayor evidencia de la evolución recaudatoria, en la gráfica 2 se sintetizan las cifras anuales. En ella hemos incorporado, además, los datos relativos a la recaudación por la renta de la Sal aportados

35 SANTILLÁN, *Memoria o breves apuntaciones geográficas*.

por las mismas fuentes oficiales. Al conjunto le añadimos las cifras de 1841, publicadas por Santillán³⁵ y que corresponden a un momento ya de casi normalidad provincial. En este caso la evidencia del impacto en las recaudaciones resulta nítida e innegable llegando apenas a recaudar el 10% en Tabacos y el 16% en Sal, de lo que sería esperable.

Este breve análisis cuantitativo sobre la evolución recaudatoria por estos conceptos en Castellón a lo largo de la guerra evidencia que el contrabando de sal y, sobre todo, el del tabaco jugaron un papel muy importante en la financiación de los rebeldes en el territorio valenciano. Baste indicar que mientras las rentas por aguardiente en la provincia de Castellón generaban a la Hacienda cada año 132.000 rs, las del tabaco produjeron en 1841 la elevadísima suma de 2.200.000 rs.³⁶ Por ello nos resulta muy llamativo que, hasta la fecha, los historiadores del carlismo no hayan mostrado interés por estudiar esta peculiar forma de financiación que los seguidores del

Pretendiente tanto explotaron en estas tierras. La sal la obtenían de las salinas de Los Alfaques, desde donde la remitían a La Cenia y Rosell. Ya en abril de 1837 se produjo el descomunal robo de 34.000 fanegas de sal (1.751.000 kg) de dichas salinas, por “gente armada entre los cuales había valencianos y aragoneses con carruajes y caballerías”³⁷ lo que obligó a las autoridades a realizar diversas maniobras para tratar de minimizar el impacto de su venta por los pueblos del interior.

ÉXITOS DE LA VIGILANCIA COSTERA

Seguramente, uno de los casos más sonados y por ello más citados en la historiografía en la lucha contra el contrabando sea la famosa captura del bergantín inglés *Gulnave* cargado de armas y pertrechos para los rebeldes, ocurrida el 7 de febrero de 1839. El suceso es muy conocido —aunque no fue el primero—³⁸ pues supuso un duro golpe para el líder rebelde Ramón Cabrera. Pero conviene precisar que no se trató de

36 SANTILLÁN, *Memoria o breves apuntaciones geográficas*, pp. 34 y 38.

37 ADPCS, Actas, 12 de abril de 1837. La fanega de sal era de 51,5 kg.

38 El 17 de marzo de 1834 fue interceptada, al sur de la ría de Vigo, la balandra inglesa *Express Packet* cargada con 2.025 fusiles, 99.500 cartuchos con bala, 28 quintales de pólvora de fusil, 140 quintales de pólvora de cañón, 2.000 cartucheras, 2.000 portatasbles, 2.000 portafusiles, 2.000 portabayonetas, 2.000 destornilladores y sacatrapos, 9.900 piedras de chispa y 2.133 pares de zapatos, todo ello destinado al ejército rebelde. COMESAÑA, Alfredo (2018), “Armas inglesas para don Carlos: el incidente de la *Express Packet*”, *Hispania*, vol.LXXVIII/260, pp. 731–758.

39 VVAA (1846), *Galería Militar Contemporánea*, Establecimiento Tipográfico de D Benito de Hortelano, Madrid, vol. II, p. 123.

una feliz casualidad, sino de una operación planificada con bastante antelación. Se cuenta que el Gobierno español fue informado de dicho envío casi en el mismo momento en que se estaban embarcando los fusiles en Londres.³⁹ Quizá por el propio gobierno británico. Lo que sí es cierto es que el día 25 de septiembre de 1838, es decir, un mes después del fracaso del ejército del Centro por reconquistar Morella y tres meses antes de la captura del barco, dicha información llegó, curiosamente desde Teruel, al jefe político de Castellón. Éste a su vez lo dio a conocer en la sesión de la Diputación:

“Se manda trasladar al Sr Esteller (comisión inspectora) la noticia que participa el jefe político y que se le comunica desde Teruel sobre el desembarco de 10.000 fusiles por la facción que debe verificarse en las playas de Vinaroz a fin de que vigilando y dando cuenta, pueda prestar al Estado y al país un servicio público”.⁴⁰

A partir de este momento se alertó también al ayuntamiento de Vinaroz para impedir que ningún barco arribase a las costas dominadas por la facción.⁴¹ Y, como es lógico,

también la empresa encargada de la vigilancia costera fue informada del asunto, tras lo cual adoptó sus propias medidas para evitar el desembarco.⁴²

Pero entre tanto, el contrabando carlista continuaba su rutina con el mayor descaro y a la vista de todos:

“En la tarde del mismo día se desembarcó por los facciosos un contrabando en el sitio de Sol de Río, el que, según parece, se componía en mucha parte de azufre y algunas armas”.⁴³

A principios de febrero de 1839, los informes de seguridad que remitía el ayuntamiento de Vinaroz al Gobierno de Castellón ya indicaban la existencia de varias pequeñas embarcaciones destinadas, probablemente, a distraer la vigilancia. En la playa de Alcocebre había dos muletas con treinta rebeldes cada una. Los marineros de Vinaroz enviaron contra ellas dos de sus propios barcos, armados y bien tripulados, para intentar darles un golpe de mano. Además, en el mismo informe se añade que en Alcanar tenían los carlistas otro barquito y que

“habiéndose oficiado al capitán del bergantín situado en los Alfaques para que se sirviese impedir

40 ADPCS, Actas, 25 de septiembre de 1838.

41 AMV, Caja 25, 26 de septiembre de 1838.

42 ADPCS, Actas, 16 de septiembre de 1838.

43 *Diario Mercantil de Valencia*, 31 de enero de 1839.

cualquier tentativa y celar por la seguridad de los barcos, contestó que le era absolutamente imposible alejarse del punto que se le tenía señalado cual es la custodia del mencionado puerto."⁴⁴

Lo cual demuestra que el bergantín de guerra estaba ya a la espera de su posible presa. Ésta no tardaría en llegar. Sin embargo y para asegurar la captura, el general Antonio Van Halen, jefe del ejército del Centro, promulgó el 8 de febrero una disposición que, ante la inminente llegada del armamento de contrabando, cobra especial sentido:

“Convencido del escandaloso tráfico que se hace por las costas de la provincia de Castellón, de armas, municiones y otros efectos para los enemigos, he dispuesto que desde esta fecha quede declarada en estado de bloqueo la extensión de costa que comprende desde la Torre de Sol de Río en la desembocadura del río Cenia hasta Castellón de la Plana, exceptuándose únicamente de esta medida los puertos de Vinaroz, Peñíscola y Castellón, por lo cual todas las embarcaciones grandes y pequeñas, bien sean nacionales o extranjeras, cualquiera que fuese su procedencia que se encuentren fondeadas en la comprensión

de costa marcada anteriormente serán conducidas al Grao de Valencia y declaradas por buena presa, exceptuándose los buques extranjeros que no tuviesen conocimiento de esta medida; pero sí serán conducidos al Grao hasta justificar el motivo porque se encontraron fondeadas en la costa, durando esta determinación hasta nueva orden, que comunicaré tan pronto como lo permitan las actuales circunstancias y que las tropas de SM permanezcan constantemente en aquel distrito”.⁴⁵

Pero cuando esta orden salió publicada, el barco inglés ya había sido capturado. A las 03:30 del día 7, los faluchos encargados de la custodia del litoral catalán, *el Focha* y *el Barcino*, detuvieron en la Punta de la Baña, término de Amposta, al bergantín *Gulnave*, con 790 cajas conteniendo cada una 10 fusiles ingleses, con sus correspondientes piedras de chispa y en disposición de cargar y hacer fuego. El barco apresado, que apenas había podido descargar 10 cajas, fue conducido a los Alfaques y de ahí a Barcelona, escoltado por el bergantín que se hallaba en dicho puerto, *el Héroe* y uno de los faluchos que lo habían capturado.⁴⁶ Alguna fuente indica que, además del citado armamento, el *Gulnave* transportaba

44 AMV, Caja 25, 4 de febrero de 1839.

45 *Diario Mercantil de Valencia*, 12 de febrero de 1839.

46 CÓRDOBA, *Vida militar y política de Cabrera*, vol. IV, p. 461.

también 4.000 monturas y 10.000 uniformes.⁴⁷

Sin duda, la captura fue una gran noticia y un éxito considerable, pues ello privaba al ejército rebelde de las armas que desde hacía tiempo esperaba para dotar a sus reclutas. Sin embargo tardó en difundirse. Al jefe del ejército del Centro le llegó el día 13. La Diputación de Castellón la publicó el 15 y la prensa local la difundía el 16,⁴⁸ mientras que a la reina se le comunicó el 17.⁴⁹ Pero los efectos de este golpe se dejarían sentir largo tiempo, como lo demuestran los hallazgos arqueológicos en la sierra de la Cruz, donde el general O'Donnell derrotó a los carlistas que asediaban Lucena del Cid.⁵⁰

No obstante, y a pesar de este serio revés, los desembarcos de género ilegal destinado a los carlistas continuaron con el mayor descaro. Seguramente el rebelde Cabrera, que tan generoso se mostraba con sus confidentes,⁵¹ tendría en su nómina

particular a numerosos Carabineros y encargados del Resguardo Marítimo. Sólo a los vecinos de Vinaroz parecía sorprenderles esta actividad. A principios de noviembre de 1839 el corresponsal de dicha población, posiblemente Wenceslao Ayguals de Izco, informaba que “el contrabando desembarcado sobre las casas de Alcanar consistía en paños, telas y tabacos que venía consignado a Cabrera y fue recibido y escoltado por Arriambanda hacía Morella”.⁵²

Contra lo que pueda pensarse, estas descargas fueron siempre muy voluminosas, demostrando con ello los rebeldes tanto su impunidad como su capacidad para escoltar y transportar dichas mercancías hacia sus bases del interior. Todavía a finales de marzo de 1840 tuvo lugar, posiblemente, uno de los últimos desembarcos para la gente de Cabrera en las playas de Alcocebre: “un contrabando considerable consistente mucha parte de él en ropas

47 *Diario Mercantil de Valencia*, 19 de febrero de 1839.

48 *BOPCS*, 15 de febrero de 1839.

49 Real Academia de la Historia, leg. 9, 4.

50 El predominio de municiones de fusil del calibre español y la escasa calidad que presentan las mismas, indican que las tropas de Cabrera estaban muy necesitadas de renovar sus armas. Véase GONZÁLEZ GARCÍA, Clemente (2020), “A Corta distancia. Projectiles esféricos de la Acción de las Useras, Castellón (17 de julio de 1839)”, *Saguntum (PLAUV)*, vol. 52, pp.179–204.

51 Caridad, que desarrolla este tema citando a Buenaventura de Córdoba, habla de *gratificaciones* de hasta 8.000 reales. CARIDAD, Antonio (2010), *El carlismo en el País Valenciano y Teruel (1833–1840)*, Tesis doctoral, Universitat de Valencia.

52 *Diario Mercantil de Valencia*, 18 de septiembre de 1839.

de varias clases. Más de 80 carros cargados eran los que iban hacia el interior del país escoltados por los facciosos".⁵³

De ahí que, ya en la época, muchos ciudadanos se preguntaran extrañados cómo era posible que esto ocurriera disponiendo de buques de guerra, guardacostas, Carabineros, etc: "es muy extraño se les escapen y burlen su vigilancia tan importantes fraudulencias".⁵⁴ Máxime cuando desde el Gobierno político de Castellón no cesaban de llegar alertas sobre hipotéticos desembarcos de armas. Da la impresión que, o bien los confidentes se volvieron paranoicos o que todo el mundo quería colgarse medallas por dar el chivatazo de una nueva captura. Así, el 2 de enero de 1840 se ordenó al Ayuntamiento de Vinaroz que vigilara la costa de su término a fin evitar un desembarco de armas. El 13 del mismo mes que vigilase la costa para impedir el desembarco de 2.000 fusiles que se estaban contratando en Bélgica. El 2 de febrero que se evitase el desembarco de 450 fusiles y 40 barriles de pólvora. Siete días más tarde se insistía en la vigilancia para evitar el desembarco de 2.000 fusiles, seis millones de reales y otros efectos. Incluso a principios de junio se or-

denaba impedir el desembarco de 1.150 fusiles y 60 cañones de fusil sacados de Amberes.⁵⁵

CONCLUSIONES

Las guarniciones que defendían los diferentes puntos fortificados establecidos en la provincia requerían un suministro constante de víveres y municiones de carácter mensual o bimensual. Hemos documentado decenas de convoyes para aprovisionar Jérica, Segorbe, Cirat, Almenara, Nules, Onda, Villafamés o Lucena. A modo de ejemplo, conviene recordar que la famosa batalla de las Useras se produjo cuando los rebeldes trataron de impedir la llegada a Lucena del convoy de suministros. Dicho convoy estaba integrado por 300 acémilas que transportaban 69.000 raciones de arroz, 69.000 raciones de tocino y 19.000 de pan. Traduciendo estas cantidades a cifras más comprensibles en nuestra época vemos que eran casi 12.000 kg de arroz, casi 6.000 kg de tocino y más de 12.400 kg de pan. Es decir, un volumen de mercancía que en la actualidad podría cargarse en un tráiler de cuatro ejes de apenas 17 m de longitud. Sin embargo, 300 mulas una detrás de otra con sus respectivos arrieros, suponían una larga procesión que se

53 *Diario Mercantil de Valencia*, 3 de abril de 1840.

54 *Diario Mercantil de Valencia*, 27 de marzo de 1840.

55 AMV, Caja 25.

extendía alrededor de unos 900 m y que era necesario escoltar por ambos flancos continuamente. Precisamente para escoltar estos víveres se emplearon dos divisiones de infantería, cada una de unos 5.000 hombres y dos regimientos de caballería que sumaban 900 caballos. Como es lógico todos ellos también tenían que comer, motivo por el cual el convoy incorporaba además de las acémilas, 200 carros con la comida y municiones de las tropas. Carros que, como en anteriores ocasiones, fueron aportados y conducidos por los vecinos de Castellón de la Plana. Cuando ese mismo volumen de alimentos se enviaba por mar, desde Valencia a Vinaroz o a la playa de Castellón, apenas necesitaba uno o dos laudes tripulados cada uno por diez hombres. Y sin necesidad de ningún tipo de escolta pues no había temor de ser asaltados. Por esta razón el litoral castellanense tuvo una importancia transcendental durante la Primera Guerra Carlista. Permitted el traslado de grandes volúmenes de mercancías a coste muy reducido entre el almacén de la Intendencia y las principales plazas militares como, Sagunto, Castellón, Peñíscola y Vinaroz. En este sentido no hay duda que el Mediterráneo fue un aliado silencioso de la causa liberal.

Pero por las mismas razones, los contrabandistas lo utilizaron para introducir toneladas de mercancías al margen de la ley.

Desde 1836 las autoridades provinciales comenzaron a intensificar la vigilancia del litoral. Pero su gran extensión, los escasos recursos y la corrupción generalizada entre los implicados, frustraron su éxito. Se capturaron algunos alijos, pero lo cierto es que el tráfico ilícito de productos a gran escala no cesó en ningún momento.

El contrabando de tabaco, sal, telas, pólvora, etc., supuso un descomunal agujero en las finanzas públicas, que según se ha mostrado, pudieron verse mermadas entre un 85 y 90 % en su recaudación habitual. Ante la miseria generalizada que todo el mundo sufría, el contrabando se convirtió en una fuente de subsistencia para muchas personas. Pero con ello no sólo se debilitaba económicamente al Gobierno, sino que también se fortalecía a los rebeldes que, de esta manera, obtenían liquidez para financiar su ejército y la producción o compra de armas y municiones. Todo lo cual, sin duda, contribuyó eficazmente a que la guerra se prolongara durante casi siete años, devastadores e interminables.