

RUIZ GARCÍA, Vicente. *Los pontones de Cádiz y la odisea de los soldados derrotados en la batalla de Bailén, 1808-1814*. Bailén: Asociación Historiador «Jesús de Haro Malpesa», 2013, 240 pp.

RUIZ GARCÍA, Vicente. *Las naves de las Cortes. El último servicio de la Marina de la Ilustración*. Madrid: Sílex ediciones, 2013, 262 pp.

Refiriéndose, en primer lugar, a los franceses residentes en Cádiz antes de 1808, Adolfo de Castro escribió que la Junta de Cádiz decidió recluirllos en pontones en la bahía, «no como castigo», sino «para asegurarlos de las iras del pueblo, pues su presencia daba motivos mil de alteración constante a los turbulentos espíritus» (*Historia de Cádiz y su provincia*, 1858, pp. 662 y 663). Castro, entre los capítulos II y III del libro IX de su obra, le dedicó bastante más de medio centenar de páginas a la problemática de los prisioneros franceses, tanto de los que vivían libremente en Cádiz hasta mayo de 1808, como a los detenidos después de la rendición de la escuadra de Rosily y a los prisioneros enviados a la bahía gaditana tras la derrota de Bailén, páginas en las que no olvida las penosas condiciones en las que «moraban» los franceses en los pontones, recordando que pasaron hambre y enfermedades, «en tal opresión que hasta el aire parecía que les faltaba para formar un suspiro» (p. 660).

Conviene recordarlo tras leer, tanto en el prólogo, como en la introducción del autor de *Los pontones de Cádiz*, que el cautiverio de los franceses en 1808 es un episodio hasta ahora poco conocido en la historiografía española, afirmación que si bien parece

hacerse para resaltar la importancia de la investigación realizada, no es del todo exacta, y más cuando, como el propio Ruiz García menciona en la bibliografía, se han publicado varios trabajos –algunos muy breves– que se refieren a la situación de los prisioneros de Bailén, destacando entre ellos, por su número, los que centrados en la isla de Cabrera aluden también a los pontones; y, entre todos ellos, el trabajo de Lourdes Márquez Carmona –que, curiosamente, en su título también alude al supuesto olvido (*Recordando un olvido 1808-1810. Pontones prisiones en la bahía de Cádiz*. Círculo Rojo, 2012)–, publicado un año antes que el libro que reseñamos.

Si es cierto, como afirma Ruiz García, que la historia de los pontones prisión de la bahía de Cádiz necesitaba una revisión, también lo es que a los pontones de Cádiz solo se le dedica un capítulo del libro, lo que no es negativo –aunque en el título se destaque, sobre lo que podría deducirse, en función de dicho título, complementario–, puesto que la historia de los prisioneros franceses de 1808 ni empezó en la bahía de Cádiz ni terminó allí.

Como narra el autor, la historia que nos cuenta comenzó el 19 de julio de 1808, con la batalla de Bailén, una victoria del ejército español que aprisionó a miles de soldados napoleónicos que fueron conducidos, en no muy buenas condiciones, hasta la bahía de Cádiz, donde se sumaron a los que habían sido hechos prisioneros un mes antes, tras la rendición de la escuadra francesa comandada por Rosily. El primer capítulo del libro está dedicado al viaje realizado desde Bailén

a Cádiz y el segundo al cautiverio en los pontones. A partir del tercero, Ruiz García describe qué pasó después, es decir, el traslado de los prisioneros a otros lugares, como Canarias o Inglaterra –donde también fueron encerrados en pontones–, además de a las Baleares, donde destacó el confinamiento en la isla desierta de Cabrera, asunto que cuenta con más estudios, comenzando por memorias de antiguos prisioneros franceses que allí padecieron un durísimo cautiverio.

Precisamente por ello, porque el trabajo de Ruiz García cuenta lo que pasó después del primer encierro en los pontones de la bahía, es por lo que se podría decir que su libro es complementario del de Lourdes Márquez, que se centra en los pontones gaditanos y dedica un breve capítulo final a los traslados a Canarias y Cabrera. En este sentido, el acierto de Ruiz García ha sido narrar la secuencia completa de los acontecimientos que sucedieron a la derrota francesa de Bailén.

El segundo libro que reseñamos, *Las naves de las Cortes (1808-1812)*, es también un trabajo que aúna investigación y divulgación, enriquecido con una redacción fresca, pero, igualmente, se podría considerar que se recurre a un título confuso, posiblemente de forma intencionada. De entrada sorprende la cronología, 1808-1812, junto a la palabra Cortes. ¿A qué Cortes se refiere el autor?, pues si es a las que se conocen como «de Cádiz», hay que recordar que las «Generales y Extraordinarias» comenzaron en la Isla de León el 24 de septiembre de 1810 y terminaron en Cádiz el 20 de septiembre de 1813, eso sin contar las «Ordinarias»

que comenzaron pocos días después y terminaron en Madrid en 1814. Y aunque el autor justifique el título como un homenaje al libro de Ramón Solís *El Cádiz de las Cortes*, el contenido tampoco justifica la cronología que lo acompaña, puesto que, esencialmente, lo narrado va de 1789 a 1812.

El primer capítulo, efectivamente, se centra en 1789 y los años inmediatos posteriores, siendo los escenarios básicos de la narración Madrid, París y el Pacífico, nada que ver, por tanto, con lo anunciado en el título del libro, aunque se justifique como una aproximación a los antecedentes de la Crisis del Antiguo Régimen, asunto que queda muy deslavazado, dicho sea de paso.

En un breve segundo capítulo, Ruiz García informa de que, tras las pérdidas sufridas en Trafalgar, la Armada española se apoderó de los buques franceses surtos en la bahía de Cádiz tras el enfrentamiento de junio de 1808. Esta sucinta noticia debería enlazar directamente con el capítulo cuarto, dedicado a las carenas y reparaciones de buques realizadas fundamentalmente en el arsenal de La Carraca entre 1806 y 1812, aportando entre ambos capítulos información sobre la situación de la flota española a principios del siglo XIX, información que se amplía en los útiles apéndices finales. Aunque al contabilizar todo tipo de embarcaciones Ruiz García pudiera dar otra impresión, lo cierto es que la situación de la flota española no era nada buena, como denunció José de Mazarredo, posiblemente el mejor marino de la época, en los informes que escribió quejándose de la situación de abandono de la Marina española, llegando a indicar que el potencial de las

armadas francesa y española conjuntamente era inferior a la inglesa, palabras que fueron desoídas y que se confirmaron ampliamente en Trafalgar, e incluso posteriormente, como se constata en el plan de reforma de la Armada que escribió, a partir de 1807, Antonio de Escaño, en el que proponía corregir los males estructurales de la Marina, aunque su proyecto no se difundió hasta que, muerto Escaño, lo dio a conocer su ayudante en 1820.

En esta miscelánea que es el libro, pese a estar sus capítulos ligados por el mar y la Armada española, hay uno dedicado a los pontones de la bahía de Cádiz y el traslado de los prisioneros, capítulo que resume el libro comentado anteriormente, con un breve añadido sobre el transporte de tropas españolas.

Llegamos así a los dos capítulos que más interés pueden suscitar, el tercero y el sexto de la obra. El primero de ellos está dedicado a un tema fundamental para el transcurso de la Guerra de la Independencia, el transporte de caudales americanos que eran esenciales para la hacienda española; baste recordar, para comprender la importancia de esos dineros, que Carlos Marichal ha calculado que más del 60% del presupuesto español de 1810 procedía de fondos americanos. Ruiz García enumera con detalle varias de las singladuras de los navíos que realizaron ese arriesgado transporte.

El segundo que destacamos, sexto y último del libro, es el que realmente justifica lo que el autor anunciaba como la pretensión de su obra, destacar que sin el concurso de la Marina de Guerra no hubiera sido posible promulgar la Constitución de 1812. El capítulo trata sobre los viajes por mar de algunos diputados para llegar a Cádiz. No se había prestado demasiada atención a este asunto, pese a que ya Joaquín Lorenzo Villanueva contó las peripecias que pasó para incorporarse a las Cortes, y pese a que fueron precisamente las dificultades de los traslados lo que propició la aparición de los diputados suplentes, que a la postre tuvieron, algunos de ellos, papel muy destacado en las sesiones de Cortes.

En resumen, se trata de dos libros destacables por el afán divulgador de su autor, que contienen aportaciones de interés extraídas de fuentes archivísticas originales, pero que dejan también la impresión de que se ha querido aprovechar un momento coyuntural muy concreto –los bicentenarios de la Guerra y de las Cortes–, para difundir diversos trabajos ligados por el mar y la historia de la marina española, lo que se percibe en los títulos de ambos libros, que no responden con exactitud a los contenidos, de forma mucho más evidente en el titulado *Las naves de las Cortes*.

Alberto Ramos Santana