

EL AUTOR

Manuel Matoses nació en Cullera el 17 de junio de 1863. Se matricula en la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos, en la que fue compañero de Joaquín Sorolla y de Mariano Benlliure. Tras dejar Valencia estudia en las Reales Academias de Bellas Artes de San Fernando y de San Jordi. Entre 1888 y 1890 viaja a París donde conoce y se casa con la también pintora Margarita Dumas. En 1892 nace su única hija, la que a la postre sería la célebre Pastora Matoses, especializada en el arte de la miniatura. La familia se asienta en Carabanche, un pequeño pueblo de la Dordoña francesa. Entre 1910 a 1940 participa en grandes exposiciones de el Gran Palais. En 1946, junto a su esposa fundó el Salón de Bellas Artes de Angulema. Fallece en Angoulême en marzo de 1956. Sus obras se reparten entre colecciones privadas de Alemania, Francia y España.

En este cuadro, Matoses ha querido reflejar un acontecimiento que tuvo lugar en la Bahía de Cádiz el 22 de febrero de 1810. Protagonizado por el capitán Grivel, prisionero francés de las tropas de Dupont quien, junto a 34 compañeros, se hace con la embarcación que suministraba agua al pontón “Castilla” y en poco tiempo alcanzan la costa norte a la altura de la desembocadura del río Salado, en esas fechas bajo el dominio de las tropas napoleónicas que sitiaban Cádiz.

Algunos autores franceses, que han escrito sobre los pontones de Cádiz, al referirse al pontón “Castilla” lo bautizan como “Castilla Vieja”, como se puede apreciar en el cuadro. Eso no es correcto, en la relación de buques de la Armada española del siglo XVIII tan solo consta un “Castilla”. Navío de 64 cañones, construido en Ferrol en el año 1780.

Los pontones a ser cascos de buques dados de baja, no parece que sea correcto ver en el cuadro que en la popa mantiene el pabellón de España.



Detalles del cuadro

LA EVASIÓN DEL PONTÓN CASTILLA.

A pesar de lo acordado entre Castaños y Dupont en las capitulaciones de Andújar, por el que los prisioneros franceses serían repatriados, ello no se llevó a la práctica ante la negativa de los ingleses que consideraron que una vez en Francia volverían a integrarse en el ejército de Napoleón y luchar de nuevo contra ellos.

No es difícil imaginar lo que debió ser el cautiverio de dos años de los veinte mil prisioneros franceses. Hacinados en una decena de embarcaciones en mal estado, con carestía de alimentación, agua, un calor sofocante y sin higiene alguna, pronto la hambruna, el escorbuto la disentería y otros males fueron diezmando a los desafortunados. Se hace evidente la idea de salir de esas ratoneras, como así fue algunas fracasaron, pero otras tuvieron éxito.

Marzo de 1809. El comandante Vattier junto con cinco oficiales, logran evadirse del pontón Fortuna tras haber sobornando a unos pescadores que le facilitan la embarcación con la que en la noche del 26 de marzo alcanzan la costa de Tánger. Donde, aceptados por el rey de Marruecos permanecen durante casi un año. A principios de 1810, Vattier es conocedor del avance del imparable ejército del mariscal Víctor sobre Andalucía y el cerco que sus tropas mantienen sobre Cádiz. Por lo que deciden regresar a la península y unirse a sus compatriotas. En la mañana del 26 de febrero de 1810, en una embarcación armada se hacen a la mar, desembarcando esa misma tarde en Conil, bajo el dominio francés.

Para entonces, y para alejarse del cerco francés, los pontones habían sido desplazados a un nuevo fondeadero a la altura de La Cabezuela, al amparo de la artillería propia.

El capitán del cuerpo de Marinos de la Guardia Imperial Jean-Baptiste Grivel, prisionero en el pontón Castilla, sería el artífice de la segunda de las evasiones. En un principio, el plan de Grivel consistía en romper las amarras del pontón y, con viento y corriente favorables, alcanzar las costas del bando francés. Este plan no contó con la aprobación de mayoría de sus mandos que lo veían muy arriesgado. Pero Grivel no renunció a la idea de escapar y apoyado por un grupo de jóvenes oficiales llevó a cabo un nuevo plan. A mediodía del 22 de febrero de 1810, tras sobornar a la guardia de a bordo, con rapidez se hacen con la embarcación que suministraba el agua al pontón, y en algo más de una hora él y sus 34 alcanzan la costa a la altura de la desembocadura del río Salado, donde existía un puesto de vigilancia francés que al divisarlos comenzó a disparar al

tomarlos como enemigos, ya que difícilmente se les podría identificar como oficiales imperiales debido al mal estado de sus uniformes.

PÉRDIDA DEL PONTÓN CASTILLA.

Del 5 al 8 de marzo de 1810 un fuerte temporal de sudoeste asola la bahía gaditana, donde numerosos buques, tanto de la Real Armada, como mercantes, se encontraban fondeados. Como consecuencia de la galerna, naufragan hasta 26 buques. Entre ellos los navíos Montañés, Concepción y San Ramón, y la fragata Paz, que rotos los amarres por la fuerza del viento son arrastrados hasta varar en la costa, entre el Puerto de Santa María y Puerto Real, donde acaban incendiados por los franceses. El temporal no ocasiona la pérdida de ninguno de los pontones.

La proximidad a la costa dominada por sus compatriotas y la desesperación tras dos años de cautiverio, un grupo de diez oficiales del pontón Castilla, liderados por el lugarteniente Mousseau, ven la posibilidad de que bajo condiciones similares a las del temporal del 5 de marzo pueden llevar a cabo su plan de evasión que, aunque muy arriesgado, valía la pena intentar antes de la llegada de tiempos bonancibles. En esencia el plan va a consistir en cortar los cables de fondeo y confiar que el viento favorable abata el pontón hacia la costa del Puerto de Santa María. A partir de entonces el grupo de conjurados comienzan a preparar los elementos necesarios, como cuchillos, duelas de barricas, mantas y trapos para confeccionar velas y hasta una pequeña embarcación y dos remos que construyen en la cala del buque. La ocasión llegó el 14 de mayo con la entrada de viento borrascoso de sudeste. Sin dudarlo, al día siguiente 15 de mayo al atardecer los amotinados reducen a la guardia, cortan los

cables que unen el pontón al fondeo y el Castilla comienza a desplazarse lentamente a la deriva. A bordo del pontón se crea un clima de violencia ante los amotinados y los que se mostraban en desacuerdo ante lo que consideraban una locura por el riesgo a ser acibillados por los cañones de los buques españoles e ingleses que rodeaban a los pontones. Lanchas cañoneras desde Puntales salen al encuentro, más la oscuridad juega a favor de los evadidos. Tras cuatro horas para recorrer dos millas, a medianoche el casco de Castilla toca fondo en unos 6 metros profundidad y a unos 800 metros de la costa, próximos a la punta de la Cabezuela en Matagorda. Alertados los franceses acuden al socorro de los náufragos. Con las primeras luces de la mañana del 16, comienza la evacuación del pontón mediante viajes con lanchones que los franceses han desplazado a la playa. Sacar del Castilla a los cerca de los novecientos hombres y mujeres que quedan a bordo, con olas que sacuden el casco con violencia y bajo un contante fuego desde las lanchas cañoneras españolas e inglesas que rodean del pontón, resultó muy difícil y con muchas bajas por ahogamiento y otras causas. Terminada la evacuación los franceses prenden fuego al viejo Castilla, que se consume rápidamente.

La posterior odisea de los presos franceses merece un capítulo aparte.

Museo Naval de San Fernando (Cádiz)
(Edificio antigua Capitanía General de Marina)
c/ Escaño s/n 11100 San Fernando
Teléfono: 956545248
Página Web:
armada.defensa.gob.es/museonavalsanfernando
Contacto: museonavalsanfernando@fn.mde.es



MUSEO NAVAL DE SAN FERNANDO

PIEZA DESTACADA
MARZO/ABRIL 2025



CUADRO DE LA EVASIÓN DEL BUQUE PRISIÓN CASTILLA