

pero á consecuencia de una grave enfermedad del monarca permaneció en el gobierno hasta el 14 de marzo. El nuevo gabinete, á cuyo frente figuraba Addington, presidente de la Cámara de los Comunes, planteó una administración cuya insuficiencia quedó plenamente demostrada al poco tiempo y sin necesidad de verse sometida á grandes pruebas.

Entretanto, había prosperado en el ánimo del emperador Pablo la semilla que en él sembrara Bonaparte. Cuando supo la conducta por el primer cónsul seguida con la población de Malta sitiada por Nelson y los cuidados que había prodigado á los rusos, tan vejados por los austriacos y por los ingleses, apenas pudo dominar su emoción; y en su gratitud escribió á Napoleón, oyendo solo la voz de sus sentimientos: «Ciudadano primer cónsul: No os escribo para sostener con vos una discusión sobre los derechos del hombre y del ciudadano: cada país se gobierna como mejor le parece. Cuando veo al frente de una nación á un hombre que sabe gobernar con mano firme, mi corazón se siente atraído hácia él. Os escribo para que conozcais la indignación que me causa la conducta de Inglaterra, que pisotea los derechos de los pueblos y solo se deja guiar por su ambición y por su interés. Quiero unirme á vos para poner término á las injusticias de aquel gobierno (1).»

El cambio que en aquel momento se operó en el ánimo del emperador Pablo, con la impetuosidad de su indómito y apasionado carácter, se manifestó en un furibundo tratado de comercio y navegación que firmó inmediatamente contra Inglaterra, y cuyo programa estaba contenido en un convenio que en 16 de diciembre de 1800 firmaron los plenipotenciarios de Rusia, Suecia y Dinamarca, y al cual se adhirió Prusia en 18 del propio mes. Los principales artículos decían: 1.º el pabellón cubre la mercancía; 2.º un buque mercante que vaya en convoy no puede ser registrado; 3.º bajo el nombre de contrabando se entienden únicamente los pertrechos de guerra, los cañones, la pólvora, etc.; 4.º el derecho de bloqueo solo puede ejercerse en un puerto realmente bloqueado; 5.º en todo buque neutral, el capitán y la mitad por lo menos de la tripulación han de pertenecer á la nación cuyo pabellón lleva; 6.º los buques de guerra de cada una de las potencias contratantes protegerán y escoltarán á los buques mercantes de las otras dos; 7.º para asegurar el cumplimiento de este tratado se reunirá en el Báltico una escuadra aliada (2).

Estos son los puntos más importantes de lo que, desde hacía mucho tiempo, era considerado como derecho marítimo de las potencias neutrales y había servido en 1780 de fundamento para «la neutralidad armada del Norte» bajo la dirección de la emperatriz Catalina II. Enfrente del derecho marítimo de los neutrales estaba el derecho marítimo de Inglaterra, que consistía en no reconocer en parte alguna más derecho que su voluntad. En su consecuencia, Inglaterra consideró la alianza de las cuatro potencias como una declaración de guerra, que ya en 14 de enero de 1801 fué contestada con un apresamiento general de todos los buques mercantes de Rusia, Suecia y Dinamarca. Hubo más: antes de que pudiera organizarse la escuadra aliada de que se hacía mención en aquel tratado, presentóse en el Cattegat, bajo las órdenes de los almirantes Hyde-Parker y Nelson, una escuadra inglesa compuesta de 50 embarcaciones de vela, entre las cuales figuraban 17 navíos de línea, con diez mil hombres á bordo. Esta escuadra pasó el estrecho y echó anclas en 30 de marzo entre las islas Hveen y Copenhague. Un terrible cañoneo, que en 2 de abril dirigió Nelson con

(1) *Corresp.*, XXX, pág. 474.
(2) *Corresp.*, XXX, pág. 476.

el ímpetu acostumbrado contra los dinamarqueses, y al cual contestaron éstos resistiendo con heroísmo, tuvo por consecuencia un armisticio, que se convirtió en paz cuando cundió la noticia de que el emperador Pablo había sido asesinado durante la noche del 23 al 24 de marzo. Este accidente echó por tierra la alianza marítima del Norte, y la paz con que en 17 de junio de 1801 se contentó el emperador Alejandro, y á la cual se adhirieron Suecia y Dinamarca, puso término á los peligros que podían amenazar á la soberanía marítima de Inglaterra.

El primer cónsul solo consideraba á la corte de Rusia como instrumento para la lucha contra Inglaterra; así es que la muerte de Pablo y la variación política de Alejandro causaron mortal herida á su política guerrera, que además vino á tierra por los desastres que sufrió poco después en Portugal y en Egipto.

Bonaparte había lanzado á la corte de España en una guerra con Portugal para obligar á los ingleses á que por conservar su dominio sobre este reino le entregaran las islas de Malta, Menorca y Trinidad. En 20 de mayo de 1801, un ejército hispano-francés invadió el Portugal, apoderándose de toda la provincia de Alentejo. Poco después, el rey Carlos de España se apresuró á firmar la paz una vez obtenida del Portugal la promesa de cerrar sus puertos á Inglaterra, de ceder á España una parte de su territorio y de pagar á Francia una fuerte indemnización de guerra (3). Con este tratado de paz, que hizo montar en cólera á Bonaparte, perdió toda su eficacia el recurso que allí había querido encontrar. En el Egipto los franceses, mandados por el general Menou, sucesor del general Kleber, que había sido asesinado, estaban en continua lucha con los turcos y con los ingleses, y sufrían tantos reveses que se habían visto obligados á evacuar todo aquel país hasta el delta del Nilo. Desde principios de junio de 1801 los vencedores ingleses y turcos fueron apoderándose de una plaza tras otra: en 23 de junio capituló en el Cairo el general Belliard con 11,000 hombres, mediante la única condición de que se le permitiera navegar libremente hácia Francia. En cuanto á Alejandría, en donde se encontraban los últimos restos de las fuerzas francesas, su rendición fué cuestión de pocas semanas.

En tales circunstancias, el primer cónsul consintió en la paz preliminar (4) que se firmó en Londres en 1.º de octubre de 1801 y por la cual Francia, España y la República báltava recuperaban todas las colonias que Inglaterra les había arrebatado, incluidas Trinidad y Ceylan; Malta y el Egipto eran devueltos á la orden de San Juan y á la Puerta respectivamente; Nápoles y los Estados romanos debían ser evacuados por los franceses, y Francia reconocía la República de las siete islas Jónicas.

En este tratado nada se decía acerca del derecho marítimo de los neutrales ni del poder de Francia sobre Holanda, Italia y Suiza. La soberanía marítima de Inglaterra, por un lado, y por otro la soberanía continental de Francia eran los dos hechos que constituían una amenaza para esta obra de paz. Sin embargo, la situación que Francia debía á su nuevo gobierno era tal, que éste en su memoria anual (5) de 22 de noviembre de 1801 pudo decir sin exagerar: «Con gran satisfacción presenta el gobierno á la nación el cuadro del estado de Francia durante el año transcurrido. Así en el interior como en el exterior, todo ha tomado un nuevo aspecto y adonde quiera que se vuelvan los ojos se descubre un vasto horizonte de esperanzas y de felicidad.»

(3) Sybel, tomo V, pág. 689.
(4) Garden, tomo VII, págs. 23-24.
(5) *Corresp.*, VII, págs. 327-338.

CAPITULO IV

CONDUCTA PACÍFICA DEL PRIMER CÓNsul

En la noche del 24 de diciembre de 1800 subía el primer cónsul á su coche para asistir á la primera audición del oratorio de Haydn, *La Creación*, que se daba en el teatro de la Opera. Mientras el vehículo pasaba por la estrecha calle de Saint-Nicaise estalló detrás de él con gran estrépito una máquina infernal, que hubiera de seguro acabado con el cónsul y con cuantos le acompañaban si el cochero no hubiese lanzado los caballos á escape hasta doblar la próxima esquina. Esto no obstante, todos los cristales del coche se hicieron pedazos, las fachadas de los edificios vecinos resultaron agrietadas y una porción de personas quedaron muertas ó heridas en el arroyo (1). El golpe estaba dirigido por un par de asesinos de la época del terror á quienes Jorge Cadoudal había comprado con oro inglés: llamábanse Limoelan, Carbon y Saint-Rejant y habían espiado durante mucho tiempo á Napoleón, logrando burlar la vigilancia del ministro de Policía Fouché. Bonaparte no permaneció en la Opera más que un momento y regresó luego á las Tullerías, donde la noticia del terrible suceso había juntado un gran número de personas adictas y de curiosos. Bonaparte estaba fuera de sí. «Estos son los jacobinos, los terroristas, — exclamó, — los infames que están siempre en sedición, en *bataillon carré* contra todos los gobiernos, los asesinos del 2 y del 3 de setiembre, los autores del 31 de mayo, los conjurados de Pradial, los criminales que para asesinarme no han vacilado en sacrificar á millares de víctimas. Sobre ellos ejerceré terrible justicia.» Y en efecto, lo que hizo Bonaparte pudo no ser justicia, pero fué terrible: ante el Consejo de Estado, que estaba aterrado y que quiso asesorarse de un tribunal especial, declaró Napoleón: «El procedimiento de un tribunal especial será lento y los verdaderos culpables no serán capturados. Aquí no se trata de metafísica judicial: los metafísicos hacen diez años que todo lo echan á perder en Francia. Hemos de considerar la situación como hombres de Estado, y como hombres decididos hemos de buscarle un remedio. ¿Cuál es la desgracia que nos aflige? Hay en Francia 10,000 criminales diseminados por todo el país que han perseguido á todas las personas decentes y que se han manchado con sangre. No todos ellos son dignos de igual castigo, ni mucho menos; muchos pueden arrepentirse y enmendarse, pero mientras vean que su cuartel general ejerce su actividad en París y que los caudillos pueden fraguar impunemente sus planes, conservarán siempre la esperanza y persistirán en sus propósitos. Demos el golpe de muerte á los jefes, y los soldados se convertirán en polvo, volverán á sus trabajos, de los que se vieron arrebatados por una violenta sacudida, olvidarán este borrascoso período de su vida y serán de nuevo pacíficos ciudadanos. Las personas honradas, que continuamente están temblando, se tranquilizarán y se adherirán á un gobierno que ha demostrado tener fuerza suficiente para protegerlas. Aquí no puede escogerse: ó debemos perdonarlo todo, como Augusto, ó ejercer una venganza rápida, espantosa y proporcionada al delito. Es preciso herir á tantos delincuentes como víctimas han sido sacrificadas: hay que fusilar á 15 ó 20 de estos infames y enviar 200 á ultramar. Por este medio, la República se verá libre de estos incendiarios que son su desgracia y se encontrará purificada de esta sangrienta escoria (2).» El resultado de esto fué el acuerdo de deportar á un cierto número de terroristas conocidos, sin averiguar si es-

(1) Thiers, tomo II, pág. 310.
(2) Thiers, tomo II, págs. 317-318.

taban ó no complicados en aquel crimen, acuerdo que se llevó á cabo á pesar de que de la sumaria instruida no resultó de positivo sino que de estos 200 revolucionarios, á quienes se había reducido á prisión, ninguno había tomado parte en tal atentado (3). En cambio, los agentes de Jorge Cadoudal, que de un mes á aquella parte eran vigilados por la policía de París y que hasta el 24 de diciembre habían sido vistos en distintas partes, desaparecieron desde aquella fecha sin dejar rastro alguno. Fouché los había considerado siempre como los verdaderos culpables, y que tenía razón lo demostró cuando en 18 de enero fué preso Carbon y conocido por el vendedor del caballo, del carro y del barril de pólvora (4). Sin esperar el curso ulterior de la sumaria, formó Bonaparte



Pío VII.

en 4 de enero de 1801 una lista de 113 individuos que debían ser deportados por los crímenes cometidos durante la Revolución (5), á pesar de que ni un indicio siquiera demostró su participación en el atentado del 24 de diciembre. Sin formación de causa fueron condenados por los sucesos del 2 de setiembre, del 31 de mayo, por los motines de Pradial, por la conjuración de Baboeuf, por lo que al parecer habían hecho y por lo que quizás eran capaces de hacer en lo sucesivo. En su Memoria al Consejo de Estado, decía Fouché, el ex-verdugo de Lyon, con fecha de 1.º de enero: «Toda esta gente no ha sido presa con el puñal en la mano, pero es conocida como gente capaz de afilarlo y empuñarlo»

(3) Thiers, tomo II, pág. 327.
(4) Thiers, tomo II, pág. 328.

(5) El número de los que realmente fueron deportados fué, sin embargo, mucho mayor, como lo decía Napoleón al conde Bubna en 3 de febrero de 1813: «Debiérais de haber visto la terrible efervescencia en que encontré al pueblo francés cuando me apoderé de él. Ahora todos marchan tranquilos, pero entonces... En los tiempos de mis victorias y cuando yo era muy popular, después de Marengo, tuve que hacer deportar de París á más de 600 revolucionarios.» Relación de Bubna de 1.º de marzo de 1813.

lo,» y «para esta gente no se han hecho las formas tutelares de la ley.»

La ejecución de este decreto se llevó á cabo con el mayor misterio y con todas las precauciones necesarias, como lo demuestran las órdenes dadas al ministro de Marina, Forfait. En 9 de enero de 1801 se anunció al ciudadano ministro (1) que al siguiente día serian trasladados 40 individuos de Bicetre á Orleans y de allí á Nantes, donde debía estar dispuesto un buque de dos palos, ú otra embarcación rápida cualquiera, para poderlos embarcar inmediatamente; que el día 11 iría una segunda y el día 14 una tercera

expedición; que el segundo buque debía hacerse á la vela cinco ó seis días despues que el primero y el tercero cinco ó seis días despues del segundo; y que los oficiales que mandaran estas embarcaciones no podrian abrir las cartas selladas que indicaban el objeto del viaje hasta que estuvieran en alta mar. «Adoptad, decia al final, todas las medidas oportunas para que estas tres embarcaciones puedan hacerse inmediatamente á la vela, provistas de cuanto necesiten para la travesía y para la segura conduccion de esos individuos al lugar de su destino.» Este es uno solo de los varios indicios de la situación interior de Francia, que obligó al primer cónsul,



Francisco II de Austria.

despues de la jornada de Marengo, á regresar precipitadamente á Paris y á hacer seguir á la paz continental de Luneville la paz marítima firmada en Lóndres, tan deprisa como el honor lo consentia. Otros muchos indicios le proporcionaron, en el verano de 1801, las memorias de los consejeros de Estado, á quienes habia ordenado que recorrieran é inspeccionaran las distintas partes de la Francia. Las noticias que reunieron formaban un cuadro del cual se desprendía la provechosa leccion de que el que quisiera realizar en aquel país una obra duradera debía emprender un trabajo fundamental de paz y no dejar lugar á duda alguna sobre la sinceridad de los deseos pacíficos. Despues de diez años de anarquía y de guerra de todos contra todos, el país ofrecia el aspecto de un campo de ruinas casi igual al que se habia contemplado des-

(1) *Corresp.*, VI, pág. 562.

pues de los treinta años de guerras religiosas de Enrique IV. El primer cónsul con su ejército de funcionarios y de jueces habia diseminado por toda la nacion las fuerzas laboriosas para la restauracion, y ésta comenzó desde luego y produjo en seguida resultados asombrosos.

Prescindiendo de la confusion que en los asuntos reinaba y del salvajismo de los hombres, legado inevitable de aquella década, á pesar de las reformas realizadas, podia verse lo que le faltaba á la Francia para ser un Estado próspero, culto y jurídico, examinando primero el estado de las carreteras, segundo el de las escuelas y tercero el de sus leyes.

Entre las memorias de los consejeros de Estado que habian recorrido las diferentes divisiones militares, sobresalía la de Fourcroy por la riqueza de datos y de ideas (2): lo que

(2) Rocaquin: *L'etat de la France au 8 Brumaire, d'après les rap-*

en ella se decia acerca del estado de los caminos es muy digno de atencion. Que, como allí se decia, de un extremo á otro de la Francia solo se oyeran quejas, por no decir un clamoreo general, respecto del estado de las carreteras, es cosa que no sorprenderá á nadie que recuerde el estado en que se encontraban antes de la República, en la época de las prestaciones personales. Lo que desde entonces habia sucedido podia sin exageracion calificarse de calamidad nacional.

Fourcroy refiere que en 350 millas (1,000 antiguas toesas) que tuvo que recorrer para cumplir su mision, encontró las cuatro quintas partes del camino en un estado de ruina casi completo á que no pudo haberse llegado sino á consecuencia de un largo período de incuria y de una falta absoluta de

recomposiciones durante muchos años. El camino de Tours á Poitiers, á Niort y La Rochela y de ésta á Nantes, es decir, una extension de mas de cien leguas francesas, estaba completamente destruido no solo á consecuencia de una falta absoluta de toda mejora sino tambien por la guerra de la Vendée, por el número considerable de carros que por él pasaban, por el peso excesivo de estos vehículos y por las reducidas dimensiones de las llantas de las ruedas. Las calzadas estaban casi en todas partes destruidas y carecian de grava; las piedras estaban rotas, dispersadas, rajadas ó trituradas, y en su lugar se encontraban rellenos los baches de basura. Profundos surcos cruzaban en todas direcciones el camino, y á pesar de esto no constituían su parte mas peligrosa: zan-



Explosion de la máquina infernal.

jas de muchos metros de extension y profundidad llenas de tierra blanda, que no permitia verlas ni saber dónde comenzaban, formaban verdaderos abismos en los cuales quedaban sepultados los vehículos si los cocheros no los conocian lo suficiente para evitarlos. Esta desgracia sucedia casi inevitablemente cuando dos carros se encontraban en direccion contraria y el uno debía dejar paso al otro. De aquí que fuese muy comun el encontrar carros ó coches volcados ó tan profundamente atascados que para sacarlos de tales baches, en caso de que simplemente estuvieran éstos rellenos de escombros, era preciso hacer excavaciones que empeoraban el estado del camino y enganchar al vehículo doble número de caballos ó de bueyes. «A esto hay que agregar, — decia el informe, — los puentes destruidos, los parapetos rotos, los muros caidos y las grandes arroyadas que en todas las rajaduras se encuentran y que empeoran constantemente el resto del camino. Esta es la causa de que el comercio padezca, de que

aumente el precio de los géneros, y de que muchos lugares no puedan proveerse de los medios necesarios de subsistencia. Una cantidad de trigo que vale en Nantes 18 francos, cuesta otro tanto de portes para ser llevada por tierra á Brest. Yo he visto carreteros que solo pueden ir en caravanas de 7 ó 8 hombres y que han de llevar en cada carro 6 ó 7 robustos caballos, teniendo que ir uno detrás de otro para prestarse recíprocamente sus caballos á fin de sacar los vehículos de los baches en que han quedado atascados; yo he visto de cuán mala gana pagan sus derechos de transporte, y cómo se detienen durante mucho tiempo delante de las barreras ó miran al otro lado los sitios en que sus carros volverán á atascarse. A otros los he visto disputar y venir á las manos con los recaudadores de aquellos derechos. En muchos puntos ví con tristeza que los carros y otros vehículos abandonaban las carreteras y atravesaban en una extension de 100 y de 200 metros los campos cultivados, en los cuales cada cual se trazaba un camino perjudicando de esta manera la propiedad rural. Los carreteros muchas veces no hacian, desde la mañana hasta la noche, mas que tres leguas.

ports des conseillers d'Etat chargés d'une enquête sur la situation de la République avec pièces inédites de la fin du Directoire. Paris, 1874.