

grande utilidad de las lanchas cañoneras. Es cierto tambien, que conducen mas de tres mil bocas de fuego de grueso calibre, esto es, tantas como podria llevar una flota de treinta á treinta y cinco navios de línea, la cual es bien difícil poder reunir. ¿Pero dónde se han batido estas lanchas con los grandes buques ingleses? Solo en un parage, es decir, cerca de las costas, en los bajos es donde estos grandes buques no pueden aventurarse á seguir al enemigo numeroso aunque débil y dispuesto siempre á acribillarlos con sus tiros, á la manera de un grande ejército que metido en un desfiladero se ve atacado desde lo alto de posiciones inaccesibles por una nube de tiradores diestros y arrojados. Pero, continuaba el almirante Decrés, supongamos á estas lanchas en medio del canal, en mar alta, y en presencia de los navios que no titubearán en atacarlos: supongamos sino, un viento sobrado fuerte que facilitando la maniobra de los navios, haga mas difícil la de las lanchas, ¿no se verán espuestas á ser arrolladas y echadas á pique en gran número por los gigantes con quienes se verán obligados á batirse?—Podrán perderse, respondia el almirante Bruix, cien barcos tal vez, de dos mil, pero atravesarán mil novecientos que serán suficientes para acabar con la Inglaterra.—Es cierto, replicó el almirante Decrés, siempre que la derrota de estos ciento no infunda el terror entre los mil novecientos restantes, siempre que estos mil novecientos no sean causa inevitable de confusion; siempre que los oficiales de marina conserven la sangre fria necesaria para no desalentar á la gente y no se

aturdan de manera que provoquen una catástrofe general.

Supúsose tambien la hipótesis de una calma de verano ó una bruma de invierno, dos ocasiones igualmente favorables, pues en la primera los navios ingleses no podrian dirigirse sobre nuestras embarcaciones y en la segunda estaban imposibilitados de vernos, de modo que en ambos casos se evitaba su temible encuentro. Estas circunstancias, sin embargo, aunque se presentaban dos ó tres veces en cada estacion, no daban suficiente seguridad. Se necesitaban dos mareas ó sean veinte y cuatro horas para la salida de toda la flotilla, y diez ó doce para hacer la travesia, por manera que con la pérdida de tiempo inevitable eran cerca de cuarenta y ocho horas. ¿No podia suceder que en este intervalo de dos dias, sobreviniese alguna súbita mudanza en la atmósfera que sorprendiera á la flotilla en lo mejor de la empresa?

Las objeciones del ministro Decrés eran, pues, de suma importancia, pero Napoleon rechazaba estas suposiciones fiado en la fortuna que no le abandonó en el San Bernardo ni en Egipto. Decia que siempre habia llevado á cabo sus mas vastos proyectos superando grandes obstáculos, que era preciso fiar algo á la suerte, aunque debia ser lo menos posible: pero aun cuando combatia las objeciones que le presentaba, no por eso dejaba de apreciarlas, y este hombre que á fuerza de provocar á la fortuna acabó por impacientarla, sabia cuando le era posible, evitar el peligro, al paso que aprovecharse de cualquier circunstancia favorable á sus proyectos: temerario en concebirlos,

hacia uso de una prudencia sin límites en la ejecución. Para salvar estas objeciones, rumiaba sin cesar la idea de enviar al canal una gran flota, por medio de una maniobra imprevista, y si lograba que esta flota, que llevaba solo dos dias de ventaja á la inglesa de las Dunas, protegiese el paso de la flotilla, se habrian vencido todas las dificultades. El almirante Decrés confesó que de este modo quedaban salvados todos los inconvenientes, pues que vencido el Océano, la Inglaterra seria inevitablemente el blanco de nuestros tiros. Si, como era casi seguro, se conseguian mas de los dos dias de ventaja (porque la flota inglesa que bloqueaba á Brest no podia recibir con bastante rapidez las noticias, á causa de haberse vuelto á reunir á la que observaba á Boloña), habia el tiempo necesario para que la flotilla, pudiese hacer diferentes viages á fin de trasportar las tropas que se quedaron en el campo, diez ó quince mil caballos que estaban en la costa de Francia y un suplemento considerable de material, siendo entonces tan numerosas estas fuerzas reunidas, que seria inutil toda la resistencia que opusiese la Inglaterra.

Tan prodigiosos resultados dependian de la llegada repentina de una escuadra á la Mancha. Para eso era necesario una combinacion imprevista, que los ingleses no pudiesen frustrar. Felizmente el antiguo almirantazgo británico, sobre todo pudiente por sus tradiciones y por su espíritu de asociacion, no podia poner en lucha su invencion con la de un genio prodigioso, constantemente ocupado del mismo objeto y que no tenia que concertar sus planes con una administracion colectiva.

En Brest tenia Napoleon una escuadra de diez y ocho navios, que pronto se debia aumentar hasta veinte y uno; en Rochefort otra de cinco, y otra igual en el Ferrol, un navio carenándose en Cádiz, y por último ocho navios en Tolon que debian aumentarse hasta diez. El almirante inglés Cornwallis bloqueaba á Brest con quince ó diez y ocho navios y á Rochefort con cuatro ó cinco; una pequeña division inglesa bloqueaba el Ferrol, y últimamente Nelson con su escuadra cruzaba á las islas de Hyeres para observar las operaciones de Tolon. Este era el estado de las fuerzas respectivas y el campo que se ofrecia en las combinaciones de Napoleon. Tenia pensado sustraer una de sus escuadras, y llevarla por una marcha imprevista á la Mancha, á fin de ser superior á los ingleses por algunos dias. Cuando tuvo que operar en invierno, esto es, en el mes de febrero anterior, pensó dirigir la escuadra de Brest hácia las costas de Irlanda, para dejar allí los quince ó diez y ocho mil hombres que llevaba embarcados, y en seguida hacerla aparecer de repente en la Mancha; este atrevido plan no podia ejecutarse sino en invierno, porque siendo en esta estacion el bloqueo de Brest impracticable, se podria aprovechar un mal tiempo para hacerse á la vela; pero en verano la presencia constante de los ingleses hacia imposible la salida sin arriesgar un combate, y por otra parte navios cuyas tropas veian el mar por primera vez en oposicion con otros navios egercitados por un largo crucero y cargados á la ligera, corrian grandes peligros á no contar con una inmensa superioridad de fuerzas. En esta estacion era mucho mas fácil salir por la parte de

Tolon, pues como las fuertes brisas del maestral, soplan con mucha frecuencia en aquellas costas en los meses de junio y julio, y obligaban á los ingleses á buscar un abrigo detrás de Córcega ó Cerdeña, podía una escuadra aprovechar aquellos momentos y aparecer á la caída del día, ganar veinte leguas en una noche, engañar á Nelson haciendo un rodeo falso é inspirándole alarmas sobre el Oriente, atraerle quizá hácia la embocadura del Nilo, porque Nelson desde que se le había escapado Napoleon en 1798, estaba siempre preocupado con la posibilidad de que los franceses pudiesen enviar un ejército á Egipto y no queria que le sorprendiesen segunda vez.

Dicióse, pues, Napoleon á dar el mando de la escuadra de Tolon al mas atrevido de sus almirantes que era Latouche-Treville, componiéndola de diez navíos y varias fragatas, y con objeto de hacer creer en una nueva expedición á Egipto, mandó formar un campamento en los alrededores, tomando en realidad poca tropa, y ordenó que saliese la escuadra con una ráfaga del maestral, indicándole el siguiente derrotero. Debía navegar primero hácia Sicilia y despues dirigiendo su marcha al Oeste, caminar hácia el estrecho de Gibraltar, pasarlo, recoger al paso el navío *Aguila*, refugiado en Cádiz, no acercarse al Ferrol á donde Nelson intentaria acudir cuando supiera que los franceses habian pasado el estrecho, internarse en el golfo de Gascuña, para reunirse en él á la division francesa de Rochefort, y por último colocándose al Sur de las Sorlingues, al Norte de Brest, aprovechar el primer soplo de viento favorable para trasladarse á la Mancha. Esta escuadra,

compuesta de diez navíos á su salida, reforzada con otros seis durante su navegacion, y contando diez y seis á su arrivo, podía ser bastante numerosa para dominar algunos dias el paso de Calais. Engañar á Nelson era muy posible, porque este gran marino lleno del genio de los combates, no siempre tenia un juicio perfectamente seguro, y además tenia su ánimo siempre inquieto con los recuerdos de Egipto. Evitar el acercarse al Ferrol, para aparecer delante de Rochefort á reunirse con la escuadra estacionada en aquel puerto, era todavía mas posible; y la mayor dificultad estaba en penetrar en la Mancha pasando por medio del crucero inglés que guardaba las avenidas de Irlanda y la escuadra del almirante Cornwallis que bloqueaba á Brest. Pero la escuadra de Ganteaume manteniéndose siempre á la vela, con su gente á bordo no podía dejar de llamar mucho la atención del almirante Cornwallis, y obligarle á estrechar mas de cerca la entrada del puerto de Brest. Si este último abandonando el bloqueo de Brest, salia en persecucion de Latouche-Treville, Ganteaume se haria á la vela en aquel mismo instante, y cualquiera de las dos escuadras francesas y quizá ambas tenian la certidumbre de llegar á la vista de Boloña. Era casi imposible que el almirantazgo inglés penetrase semejante combinacion y se preparase contra ella; pues un punto de partida tan lejano como Tolon, era el que menos podía hacer pensar en el paso de la Mancha, y por otra parte, armando la escuadrilla de modo que pudiese bastarse á si misma, se habia hecho desaparecer la idea de un socorro extraño y adormecido la vigilancia del enemigo; de manera que

todo estaba combinado para que alcanzase el triunfo esta sábia maniobra, que no podia haber ocurrido sino al genio de un hombre que la concibió, y puso en ejecucion por sí solo, guardando profundamente su secreto, y pensando siempre en la misma cosa (1).

—Si quereis confiar, un gran pensamiento decia Mr. Decrés al emperador, á un hombre, es menester que primero le veais, le habéis y le animéis de vuestro mismo genio. Esto es todavía mas necesario con nuestros oficiales marinos, desmoralizados á consecuencia de nuestros reveses marítimos, siempre es verdad, dispuestos á morir como héroes, pero pensando mas bien en sucumbir noblemente que en vencer. Llamó, pues, Napoleon á Latouche-Treville, que estaba en París recién llegado de Santo Domingo. Este oficial no tenia ni los alcances de genio ni el espíritu organizador del almirante Bruix; pero en la ejecucion manifestaba un atrevimiento, un golpe de vista que probablemente le hubieran hecho si hubiera vivido, digno rival del célebre Nelson. No estaba desanimado como sus demás compañeros de armas, y estaba dispuesto á intentarlo todo, á pesar de que desgraciadamente habia contraído en Santo Domingo los gérmenes de una enfermedad, de la cual habian muerto muchos valientes y debían morir todavía. Napoleon le desenvolvió su proyecto, le hizo palpar las posibilidades, le descubrió las dimensiones é inmensas consecuencias de

(1) Esta fué la primera concepcion de Napoleon. Mas adelante se verá que se modificó diferentes veces, segun las circunstancias en que era necesario obrar.

la empresa, y de tal manera logró trasladar á su alma todo el ardor que abrigaba en la suya, que Latouche-Treville entusiasmado salió de Paris sin aguardar á restablecerse, y fué á presenciar por sí mismo el equipo de su escuadra, pues todo estaba preparado para que la operacion tuviese efecto en julio ó á mas tardar en agosto.

El almirante Gauteaume que mandaba en Tolon antes de Latouche, acababa de ser trasladado á Brest. El emperador contaba con la actividad de este almirante, pues era muy adicto á su persona; pero no le concedia el atrevimiento suficiente para confiarle la ejecucion de su importante maniobra. Sin embargo, despues del almirante Bruix en el concepto de la capacidad, y del almirante Latouche en el de la audacia, le preferia á todos los demás por su esperiencia y reconocido valor; y por lo mismo le confirió la escuadra de Brest, que probablemente se destinaria á desembarcar en Irlanda, y le encargó que completara su armamento, pero que estuviese en disposicion de coóperar con la de Tolon.

Sin embargo, la escuadra estaba muy atrasada, á causa de los esfuerzos inauditos que se habian hecho para equipar la escuadrilla. Desde el momento que esta estuvo lista, se dedicaron todos los medios de la marina para el equipo de las escuadras, y así es que se construia sin descanso en los puertos de Amberes, Cherburgo, Brest, Lorient, Rochefort y Tolon, pues Napoleon habia dicho que queria tener cien navíos de linea en dos años, y que veinte y cinco de estos habian de construirse en Amberes; que en este último puerto tenia fundadas sus esperanzas para

restaurar la marina francesa, y que además encontraría en este sistema de vastas construcciones navales una ocasión de ocupar los brazos ociosos en los puertos. Pero el consumo de los materiales, el crecido número de talleres de construcción, y la insuficiencia de la población trabajadora, hacían más tardía la ejecución de sus grandes proyectos, pues en efecto, apenas se acababa de poner por obra algunos navios en Amberes, cuando los hombres y materiales tenían que trasladarse á Flessingue, Ostende, Dunkerque, Calais y Boloña para satisfacer las continuas exigencias de la escuadrilla. En Brest solo se había armado el navio diez y ocho; en Rochefort el quinto; en el Ferrol la escasez de los recursos españoles no había permitido embarcar la división refugiada en aquel puerto, y por último, en Tolon no había más que ocho navios capaces de hacerse á la vela inmediatamente, y sin embargo se había empleado el invierno con actividad extraordinaria. Napoleon estimulaba á su ministro de marina Decrés, y no le dejaba descansar (1) y mandó que en Tolon se trabajase de no-

(1) Hé aquí dos cartas del emperador al almirante Decrés, que manifiestan la energía de voluntad con que se ocupaba en restablecer la marina francesa.

*Al ministro de marina.*

SAINT-CLOUD 21 de abril, 1804 (1.º floreal, año XII).

Me parece de todo punto oportuno que se celebre una ceremonia imponente para colocar la primera piedra del arsenal de Amberes; pero juzgo también muy conveniente no demoler la

che para que los diez navios destinados á Latouche estuviesen equipados á tiempo. Como los marineros escaseaban tanto como los materiales y trabajadores, y los almirantes Ganteaume en Brest, Villeneuve en Rochefort, Gourdon en el Ferrol y Latouche en Tolon, se quejaban de no

antigua fábrica bajo el pretexto de la regularidad, pues basta no edificar contra el plan general de seguridad. Lo restante se irá estableciendo insensiblemente. Cuando hay algo que demoler, se demuele lo que no está regular; pero debió repetiros lo que os he dicho últimamente, que no puedo estar satisfecho de los trabajos de Amberes, pues no hay más que un navio en el taller y quinientos trabajadores. Desearia que antes del 1.º mesidor hubiese á lo menóstres navios de los setenta y cuatro en el taller; que antes del 1.º ventimario, año XIII, hubiese seis, y antes del 1.º nivoso nueve; y todo esto no se puede hacer con el corto número de trabajadores que hay. En Provenza hay muchos de ellos sin ocupacion, y dentro de poco los habrá también en Bayona y Burdeos, así pues, es necesario que reunais tres mil trabajadores en Amberes. Materiales del Norte, maderas, hierro, todo llega allí con mucha facilidad. La guerra no es un obstáculo para que se construya en Amberes. Si estuviésemos tres años en guerra, sería preciso construir veinte y cinco navios en dicho puerto; en otra parte cualquiera es imposible; necesitamos una marina y no podremos decir que la tenemos, hasta que poseamos cien navios, y es menester que los tengamos en cinco años. Si, como pienso, se pueden construir navios en el Havre, es necesario poner dos por obra, así como construir dos nuevos en Rochefort, y otros dos en Tolon. Creo que estos últimos se debían hacer de tres puentes.

Desearia también haber fijado mis ideas sobre el puerto de Dunkerque; y espero que me hagais una pequeña nota para saber á qué altura llega el mar con la marea baja.

La escuadrilla vá á quedar pronto concluida en todas partes, y por consiguiente es necesario que Nantes, Burdeos, Honfleur, Dieppes, Saint-Malo, etc., den ocupacion á tan crecido número de

tener bastantes, Napoleon despues de muchos ensayos, se confirmó en la idea de suplir á la escasez de tripulaciones con soldados jóvenes ele-

trabajadores, para lo cual es menester poner en construccion fragatas, gabarras, bergantines etc. Tambien es necesario, bajo el punto de vista del espíritu público, que los trabajadores de las costas no se mueran de hambre, y que los departamentos situados á orillas del mar, que han sido los menos favorables á la revolucion, conozcan que ha de llegar el tiempo en que los mares estarán tambien bajo nuestro dominio. Santo Domingo nos costaba 2.000,000 mensuales; los ingleses se han apoderado de él, y es menester no invertir esos 2.000,000 al mes, en otra cosa que en construcciones. Mi intencion es que se trabaje con la misma actividad que para la escuadrilla, fuera de que no habiendo tanta prisa, se observará mas orden. A mí no me apura el tiempo, pero pido que se empiece á trabajar mucho.

Os suplico que me presentéis la próxima semana un informe que me dé á conocer la situacion actual de nuestra marina, de nuestras construcciones, lo que es menester construir todavia, en qué puertos y á quanto ascendería su coste mensual, partiendo del principio que prefiero que se inviertan diez y ocho meses en hacer un navio con tal que se haga la tercera parte mas.

En cuanto á los navios quisiera que se construyesen bajo el mismo plan; las fragatas por el modelo de la *Hortensia* ó de la *Cornelia*, que parecen buenos; pasar á los navios, tomar los mejores modelos, y construirlos en todas partes de ochenta y de tres puentes, excepto en Amberes, donde me parece mas prudente empezar desde luego con navios de setenta y cuatro.

*Al ministro de marina.*

SAINT CLOUD, 28 de abril, 1804 (8 floreal, año XII).

Hoy firmo un decreto relativo á las construcciones. No admitiré ninguna clase de excusas. Hace l que os dea cuenta dos veces por semana de las órdenes que deis y velad por su ejecu-

gidos en los regimientos, los cuales ejercitados en el manejo del cañon y en todas las demás maniobras, podrian completar de una manera ventajosa el armamento de los navios. El almirante Ganteaume habia tratado ya de hacer esto mismo en Bretaña y le salió bien la prueba, quedando muy satisfecho de aquellos marinos usurpados á la tierra, sobre todo en lo concerniente á la artilleria, y únicamente pidió que se le diesen no soldados hechos que se prestaban con cierta repugnancia á recibir una segunda educacion, sino jóvenes quintos, que no hubiesen aprendido nada y estuviesen mas aptos para adquirir los conocimientos que se quisiera darles, y fuesen mas dóciles. Además se les probaba de antemano, y solo se conservaban los que manifestaban aficion al mar, llegando á aumentar por este medio una cuarta ó quinta parte la masa total de marineros.

La Francia tenia entonces cerca de cuarenta

cion; si necesitais medidas estraordinarias, decidmelo. No estoy dispuesto á admitir ninguna razon válida, porque con una buena administracion haria treinta navios de linea en Francia en un año, si fuese necesario, pues en un pais como la Francia se debe hacer todo lo que se quiera. No se os ocultará que mi intencion es dar principio á muchas construcciones, excepto en Brest, donde no quiero construir nada. Mi proyecto es el de botar al agua antes de vendimiario, año XIV, veinte y seis navios de guerra, en la inteligencia de que esto dependerá sobre todo del caso en que de aqui á di ho tiempo conservemos la paz. Pero de todos modos los navios de setenta y cuatro deben estar concluidos en Amberes. En este punto es donde debemos tener nuestro gran taller, y es la única manera posible para que dentro de pocos años se halle restaurada la marina francesa.

Antes del año XV debemos tener cien navios de guerra.

y cinco mil marineros disponibles, á saber: quince mil en la escuadrilla, doce mil en Brest, de cuatro á cinco mil entre Lorient y Rochefort, cuatro mil entre el Ferrol y Cádiz, cerca de ocho mil en Tolon, sin contar algunos millares en la India. Podíanse añadir á esta fuerza total doce mil hombres ó acaso quince mil, lo que hacía subir á sesenta mil el número de hombres á bordo. Solo la escuadra de Brest habia recibido un aumento de cuatro mil quintos los cuales llenaban todas las esperanzas. Si semejantes escuadras hubiesen podido navegar cierto tiempo bajo el mando de buenos oficiales, no hubieran tardado en aventajar á las escuadras inglesas. Pero bloqueadas en los puertos, no tenían práctica ninguna del mar, y los almirantes estaban además faltos de la confianza que se adquiere con las victorias. Sin embargo todo marchaba bajo la influencia de una voluntad poderosa, que se esforzaba en animar á los que se mostraban desconfiados. El almirante Latouche no descuidaba la mas mínima cosa en Tolon para estar dispuesto en julio ó agosto. El almirante Ganteaume salia de Brest y volvía á entrar para ejercitar algo la tripulación y mantener á los ingleses en una continua duda sobre sus proyectos, pues á fuerza de amenazarlos con su salida debia introducir en ellos una incredulidad, de la cual podria aprovecharse en su dia.

Napoleon trataba de dar un nuevo suplemento á su fuerza naval, y para este objeto pensaba apropiarse la marina genovesa. Juzgaba que con una escuadra de siete ú ocho navíos y algunas fragatas en aquel puerto, distraeria la atencion

de los ingleses entre Tolon y Génova, y les obligaria á mantener una doble escuadra de observacion en aquella mar, ó bien dejarle libres uno de los dos puertos cuando tratasen de bloquear uno de ellos. Mandó, pues, á Mr. Salicetti, ministro francés en Génova, concluyese con aquella república un tratado por el cual debia facilitar á los franceses sus talleres con objeto de construir en ellos diez navíos, y casi igual número de fragatas. La Francia por su parte se comprometia á recibir en su marina un número de oficiales genoveses proporcionado á dicha escuadra, y á los cuales se les consideraria como á los oficiales franceses. Obligábase ademas á matricular seis mil marineros genoveses, debiendo la república liguriana por su parte tenerlos siempre á su disposicion. Cuando se celebrase la paz, la Francia debia conceder su pabellon imperial á los genoveses, por cuyo medio obtendrian la proteccion de la Francia, muy útil contra los berberiscos.

Terminadas ya todas las disposiciones de Napoleon, disponíase á salir para Bolonia, pero antes quiso recibir á los embajadores encargados de presentarle de nuevo sus credenciales, en las que ya se le calificaba con el titulo de emperador. El nuncio del papa, los embajadores de España y Nápoles, los ministros de Prusia, Holanda, Dinamarca, Baviera, Sajonia, Baden, Wurtemberg, Hesse y Suiza, se presentaron á él el domingo 8 de julio (19 mesidor) con las fórmulas adoptadas en todas las córtes; y al entregarle las credenciales, le trataron por la vez primera como á príncipe coronado. No faltaba en aquella reunion mas que el embajador de la corte de Viena, con

la cual duraban aun las negociaciones sobre el título imperial que habia de darse a la casa de Austria; el de la corte de Rusia, con la cual no existian amistosas relaciones desde la nota dirigida á Ratisbona, y últimamente, el de la corte de Inglaterra, con la cual se estaba en guerra. Puede decirse que escepto la Gran Bretaña, Napoleon estaba reconocido por toda Europa, porque el Austria iba á espedir el acta formal del reconocimiento, y la Rusia sentia lo que habia hecho, y no pedia mas que una esplicacion que pudiese á salvo su dignidad para reconocer el título imperial en la familia Bonaparte.

Algunos dias despues se distribuyeron las grandes condecoraciones de la Legion de Honor, pues aunque esta institucion habia sido decretada hacia dos años, su organizacion habia exigido mucho tiempo, y acababa apenas de terminarse. Napoleon distribuyó por su mano estas grandes condecoraciones á los primeros personajes del imperio, así civiles como militares, en la iglesia de los Inválidos, monumento que acataba y queria muy particularmente. Todavía no habia cambiado la orden de la Legion de Honor con las ordenes estrangeras; pero en tanto que se verificaban estos cambios que se proponia hacer para poner su monarquía en todos conceptos bajo el mismo pié que las demas, llamó á su lado, en medio de la ceremonia, al cardenal Caprara, y quitándose de su cuello el cordon de la Legion de Honor, rodeó con él el del anciano y respetable cardenal, que se conmovió profundamente al recibir tan brillante distincion. De esta manera principió por el representante del papa la afilia-

cion á una orden que á pesar de ser tan reciente, no tardaria en ser anhelada por la Europa entera.

Procurando siempre dar un carácter de importancia á las cosas al parecer mas insignificantes, envió la cruz de gran oficial al almirante Latouche-Treville.—Os he nombrado, le escribió, gran oficial del Imperio, inspector de las costas del Mediterráneo: pero deseo mucho que la operacion que vais á emprender me ponga en el caso de elevaros á un grado tal de consideracion y de honor que no tengais nada que desear... Hagámonos dueños del estrecho seis horas y lo seremos de todo el mundo (1)» (2 julio 1804).

Ocupado enteramente con tan vastos proyectos, el emperador salió para Boloña, despues de haber delegado al archi-canciller Cambaceres, ademas del cuidado ordinario de presidir el Consejo de estado y el Senado, el poder de egercer la autoridad suprema, si fuere necesario, pues el archi-canciller era la única persona del Imperio

(1) Hé aquí todo el contenido de esta carta:

Por la vuelta de mi correo me direis, cuándo os será posible llevar el ancla haciendo abstraccion del tiempo; dadme noticias de lo que hace el enemigo y de donde se halla Nelson.

Meditad sobre la grande empresa de que estais encargado, y antes que yo firme definitivamente vuestras últimas ordenes, dadme á conocer la manera que juzgais mas ventajosa para que se lleven á efecto.

Os he nombrado gran oficial del Imperio, inspector de las costas del Mediterráneo; pero deseo mucho que la operacion que vais á emprender me ponga en el caso de elevaros á un grado tal de consideracion y de honor, que no tengais mas que desear.

La escuadra de Rochefort, compuesta de cinco navios, uno de



en la cual tuviese bastante confianza para delegarle semejante estension de atribuciones. Llegó el 20 de julio al puente de ladrillos, y bajó inmediatamente al puerto de Boloña para ver la escuadrilla, los fuertes, y las diferentes obras que habia mandado hacer. Los dos ejércitos de mar y tierra le acogieron con transportes de alegría, y saludaron su presencia con unánimas aclamaciones. Novecientos cañonazos despedidos por los fuertes y la línea de emboscada, y que estremeron la tierra desde Calais hasta Douvres, indicaron á los ingleses la presencia del hombre que hacia diez y ocho meses turbaba tan profundamente la acostumbrada tranquilidad de su isla.

los cuales es de tres puentes, y de cuatro fragatas, está pronta á levar el ancla; no tiene á su frente mas que cinco navios enemigos.

La escuadra de Brest está compuesta de veinte y un navios, los cuales acaban de hacerse á la vela para molestar al almirante Cornwallis y obligar á los ingleses á que aumenten en aquel punto el numero de sus navios. Los enemigos tienen tambien seis navios delante del Texel para bloquear la escuadra holandesa compuesta de cinco navios, cuatro fragatas y un convoy de ochenta botes.

El general Marmont tiene ya embarcado su ejército.

Entre Etaples, Boloña, Wimereux y Ambleuse, dos puertos nuevos que he hecho construir, tenemos doscientas setenta lanchas cañoneras, quinientos treinta y cuatro botes cañoneros y trescientos noventa y seis peniches, total mil doscientas embarcaciones que conducen ciento veinte mil hombres y diez mil caballos. Hagámonos dueños del estrecho por seis horas y lo seremos del mundo.

Los enemigos tienen en las Dunas ó en frente de Boloña y en frente de Ostende, dos navios de setenta y cuatro, tres de sesenta ó sesenta y cuatro y dos ó tres de cincuenta. Hasta ahora Cornwallis no ha tenido mas que quince navios; pero últimamente han

Embarcándose Napoleon en aquel mismo instante á pesar de una mar tempestuosa, quiso visitar los fuertes de mamposteria del Pesebre y del Tropiezo, como tambien el fuerte de madera colocado entre los dos primeros, y todos tres destinados, como hemos dicho, á cubrir la línea de emboscada. Hizo ejecutar en su presencia algunas pruebas de disparos con objeto de asegurarse de si se habian seguido las instrucciones que habia dado para obtener el mayor alcance posible.

Tomó en seguida la alta mar y fué á ver manibrar, á tiro de cañon de la escuadra inglesa, muchas divisiones de la escuadrilla, cuyos adelantos ponderaba continuamente el almirante Bruix. Volvió lleno de contento y despues de haber prodigado mil demostraciones de satisfaccion á los gefes de los dos ejércitos que, bajo su suprema direc-

venido á reforzarle todas las reservas de Plymouth y Portsmouth. Tambien tienen los enemigos en Cork, en Irlanda, cuatro ó cinco navios de guerra. No hablo de las fragatas y buques pequeños de los cuales tienen una infinidad.

Si engañais á Nelson, irá á Sicilia ó á Egipto ó al Ferrol. No creo que sea necesario presentarse delante del Ferrol. De los cinco navios que están en aquel punto, cuatro están ya listos y el quinto lo estará en fructidor. Pero creo que el Ferrol está demasiado indicado; y es tan natural que se suponga, si vuestro ejército del Mediterraneo entra en el Océano, que va destinado á bloquear el Ferrol! Pareceríame, pues, mejor ganar la alta mar, llegar á la vista de Rochefort, por cuyo medio podríais completar una escuadra de diez y seis navios y once fragatas, y entonces, sin perder un instante, sin fondear, bien sea doblando la Irlanda mas á lo largo, bien poniendo por obra el primer proyecto, llegar á la vista de Boloña. Nuestra escuadra de Brest de veinte y tres navios, tendrá un ejército á su bordo y estará todos los dias á la

ción, habian contribuido á aquella creacion prodigiosa.

El día siguiente y los demás recorrió todos los campamentos desde Etaples hasta Calais; luego volvió al interior para inspeccionar las tropas de caballería, acampadas á alguna distancia de las costas, y sobre todo la magnífica division de granaderos organizada por el general Junot en las inmediaciones de Arras. Componíase esta division de las compañías de granaderos, sacadas de los regimientos que no estaban destinados á formar parte de la espedicion; así es que no podia darse mejor cuerpo de tropas en cuanto á la eleccion y gallardia de los soldados, pues que sobrepujaba á la misma guardia consular que fué despues guardia imperial. Comprendia diez batallones de ochocientos hombres y por ellos empezó la reforma del peinado, pues usaban schakós en lugar de sombreros, y el pelo cortado y sin polvos en vez de la antigua melena incómoda y sucia. Agueridos en numerosas campañas, maniobraban con exactitud inimitable, se les veía animados de aquel orgullo que dá la fuerza de los cuerpos de preferencia, y presentaban una division de cerca de ocho mil hombres, á los cuales no hubiera podido resistir

vela, de modo, que Cornwallis se verá obligado á cerrar la costa de Breñaña para tratar de oponerse á su salida.

Por lo demas, para fijar mis ideas sobre esta operacion que tiene sus contras, pero cuya consecucion promete tan inmensos resultados, espero el proyecto que me habeis ananciado á vuelta de correo.

Es menester embarcar todos los viveres posibles, con el objeto de que en ningun caso os veais contrariado en nada.

ninguna tropa europea, aunque hubiera estado compuesta de doble ó triple número. Estos granaderos eran los que Napoleon queria que desembarcasen primero en las costas de Inglaterra, haciéndoles atravesar el canal en los ligerospéniches que hemos descrito en otra parte. Al ver su aspecto, su disciplina y su entusiasmo sentia Napoleon aumentarse su confianza, y no dudaba en ir á conquistar á Lóndres el cetro de la tierra y de los mares.

Llegado que hubo á la costa quiso inspeccionar la flotilla buque por buque, á fin de asegurarse de que todo estaba dispuesto como él lo habia mandado, y de si era posible embarcar al primer aviso y con la rapidez necesaria, cuanto se habia reunido en los almacenes de Boloña. Todo lo halló segun apetecia; pero se necesitaban algunos dias para embarcar el material grueso, aunque toda vez que este estuviese á bordo, lo cual debía ha-

A últimos de este mes se van á batar otros dos navios, uno en Rochefort y otro en Lorient. El de Rochefort no dá lugar á duda alguna, pero si por acaso el de Lorient se quedase en bahía y no pudiese salir antes de vuestra aparicion á la vista de la isla del Six, quiero saber si sois de opinion de ir á buscarlo; yo creo, sin embargo, que saliendo con un buen maestral, es preferible á todo hacer la operacion antes del invierno; porque en la estacion rigorosa, si bien es verdad que podria tener mas probabilidades para llegar, pudiera tambien suceder que hubiese muchos dias en los cuales no se pudiera aprovechar vuestra arribada. Suponiendo que pudieseis salir antes del 10 thermidor (29 de julio), es probable que llegareis á Boloña en todo el mes de setiembre, época en que las noches son ya bastante largas y los tiempos no duran mucho en mal estado.