

fondo que ocho ó nueve pies. Se necesitaban, pues, buques que estando cargados no requiriesen más de siete ú ocho pies de agua para flotar, y que pudieran soportar la varadura sin resentirse. Por lo que hace á la costa de Inglaterra, los puertos situados entre el Támesis, Douvres, Folkstone y Brighton, eran muy pequeños; pero aunque no lo fuesen, para verificar un desembarco tan considerable era preciso abordar simplemente á la costa, y tener por esto mismo buques á propósito para varar. Estas eran las diversas razones que habían hecho adoptar los barcos chatos que podían navegar á remo para hacer la travesía, ya con calma, ya con bruma, pudiendo además conducir piezas de grueso calibre, sin calar más de siete ú ocho pies, con objeto de moverse libremente en los puertos franceses de la Mancha y de varar sin romperse en las playas de Inglaterra.

Para llenar todas estas condiciones imagináronse unas grandes chalupas cañoneras de fondo chato, sólidamente construídas y de dos especies diversas para dos distintos objetos. Las chalupas de la primera especie, llamadas propiamente chalupas cañoneras, estaban construídas de manera que pudiesen llevar cuatro piezas de grueso calibre, desde el de veinticuatro hasta el de treinta y seis, dos en la proa y dos en la popa, y por consiguiente en aptitud de responder á los fuegos de los navíos y fragatas. De este modo quinientas chalupas cañoneras, armadas de piezas, podían hacer un fuego igual al de veinte navíos de cien cañones. Iban aparejadas como bergantines, esto es, con dos mástiles; se empleaban en sus maniobras veinticuatro marineros, y podían contener una compañía de infantería de cien hombres con su estado mayor, sus armas y municiones.

Las chalupas de la segunda especie, que se llamaron, para distinguirlas de las otras, barcas cañoneras, iban menos armadas, no eran tan aptas para la maniobra, pero podían conducir además de la infantería la artillería de campaña. Estas barcas cañoneras llevaban en la proa una pieza de á veinticuatro, y en la popa una pieza de campaña sobre su cureña, con los aparejos necesarios para embarcarla y desembarcarla en pocos minutos. Llevaban además una caja llena de municiones, dispuesta sobre cubierta para no entorpecer la maniobra y poderse sacar á tierra en un instante. Llevaban por fin en su bodega una pequeña cuadra, en la que iban dos caballos de artillería con su pienso para varios días.

Esta cuadra, colocada en el centro mismo de la bodega, abierta por arriba, y con una trampa movable, estaba dispuesta en relación con la arboladura, de manera que elevado rápidamente el caballo desde la orilla, en una verga, se le hacía bajar á su jaula con la mayor facilidad. Las barcas cañoneras, inferiores en su armamento á las chalupas cañoneras, pero que sin embargo podían disparar con bala rasa y con metralla sirviéndose de la pieza de campaña colocada sobre cubierta, tenían la ventaja de conducir, además de una parte de la infantería, toda la artillería del ejército, con dos caballos cada una para tirar de ella al momento de tomar tierra. Todos los demás tiros debían colocarse en transportes cuya organización veremos más adelante. Menos aptas para las maniobras y los combates que las chalupas, iban aparejadas como las grandes barcas que costean nuestras riberas, y sólo tenían tres grandes velas amarradas á tres mástiles sin cofas ni juanetes. Montábanlas seis

marineros, y podían contener, como las chalupas cañoneras, una compañía de infantería con sus oficiales, y además dos conductores de artillería y algunos artilleros. Suponiendo que hubiese trescientos ó cuatrocientos de estos barcos, podían llevar, además de una fuerza considerable de infantería, trescientas ó cuatrocientas piezas de campaña con un carro de municiones suficiente para una batalla. El resto de las municiones con todos los demás tiros debían seguir en los barcos de transporte.

Tales eran los barcos chatos de primera y segunda especie. Pero se creyó necesario construir una tercera especie de barcos, aún más ligeros y movibles que los precedentes, que calasen sólo dos ó tres pies de agua y pudiesen abordar en cualquier punto. Hiciéronse á manera de grandes canoas angostas y de sesenta pies de longitud, con una cubierta movable de quita y pon, á los cuales se dió el nombre de peniches. Llevaba cada uno de éstos sesenta remos, y podía conducir en caso necesario un ligero velamen, navegando con extremada velocidad. Movidos por sesenta soldados, bien ejercitados en el manejo del remo, se deslizaban sobre la mar como esas leves embarcaciones que se destacan de los costados de nuestros grandes buques dejando la vista absorta con la rapidez de su estela. Podían llevar estos peniches de sesenta á setenta soldados, además de dos ó tres marinos para dirigirlos; conducían á bordo un pequeño obús y una pieza de á cuatro, y no debían recibir más cargamento que las armas de su tripulación y algunas vituallas dispuestas á guisa de lastre.

Después de numerosas experiencias, se había definitivamente resuelto la construcción de estas tres especies de bastimentos que llenaban todas las necesidades de la travesía, y que colocados en la batalla presentaban una línea de fuego formidable. Ocupaban la primera línea las chalupas cañoneras, más expeditas para la maniobra y más poderosamente armadas; las barcas cañoneras, más inferiores bajo estos dos aspectos, entraban en segunda línea, haciendo frente á los intervalos que separaban á las chalupas de modo que no resultase el menor espacio libre de fuegos. Los peniches, que sólo llevaban pequeños obuses, y que eran principalmente formidables por la fusilería, dispuestos unas veces delante de la línea de batalla, otras á retaguardia ó sobre las alas, podían abalanzarse rápidamente al abordaje teniendo que habérselas con una escuadra, ó poner sus hombres en tierra si se quería hacer un desembarco, ú ocultar si había que soportar descargas de gruesa artillería.

Estas tres especies de buques reunidos debían ascender al número de doce ó quince mil; debían conducir por lo menos tres mil piezas de grueso calibre, sin contar otras muchas de menor dimensión, es decir, que debían lanzarse tantos proyectiles como la más poderosa escuadra. Su fuego era peligroso, por ser rastroso é ir dirigido hacia la línea de agua. Una vez empeñados en un combate contra buques de grueso porte, tenían la ventaja de presentar un blanco difícil de acertar, tirando por el contrario sobre objetos fáciles de herir por su dimensión. Podían además moverse, dividirse y envolver al enemigo; pero si tenían la ventaja de la división, también en cambio tenían sus inconvenientes: el orden que era preciso introducir en aquella masa move-

diza y prodigiosamente numerosa, era un problema sumamente difícil y á cuya resolución se consagraron constantemente por espacio de tres años el almirante Bruix y Napoleón. Más adelante veremos á qué grado de exactitud supieron éstos llevar las maniobras, y hasta qué punto resolvieron dicho problema.

¿Qué efecto hubiera producido una escuadra de alto bordo que atravesase á todo trapo esa masa de pequeños buques, arrollando ó derribando los que encontrase al paso y echando á pique los que alcanzase con sus balas, pero envuelta á su vez por esa nube de enemigos, recibiendo de todos sentidos fuegos de artillería peligrosos, asaltada por la fusilería de cien mil peones, y acometida quizá por intrépidos soldados entrando al abordaje? No es fácil decirlo, porque no es posible formarse una idea de tan singular escena, no teniendo antecedentes que puedan ayudar á la imaginación á prever tantos y tan diversos azares.

El almirante Decrés, hombre de superior talento, pero un tanto mordaz, admitía que sacrificando cien buques y diez mil hombres se podría probablemente soportar un encuentro con una escuadra enemiga y atravesar el estrecho. «En cualquier batalla, respondía el primer cónsul, se pierde otro tanto; pero ninguna batalla ha prometido jamás los resultados que nos hace esperar una irrupción en Inglaterra.» Mas la probabilidad de un encuentro con los cruceros ingleses era la más desfavorable que podía ocurrir; al paso que subsistía la de atravesar el estrecho durante una calma que paralizase al enemigo, ó una bruma que ocultase á su vista nuestra escuadrilla, y por último, la probabilidad más tranquilizadora de que una escuadra francesa se presentase de repente en el estrecho por algunas horas.

Pero de todos modos estos buques tenían bastante fuerza para defenderse, para abordar una ribera y asolarla, para quitar al enemigo toda idea de una escuadra de socorro, para inspirar confianza á los soldados y marineros que los montasen. Sin embargo, ofrecían inconvenientes nacidos de la misma forma de su construcción; porque teniendo en vez de una quilla profundamente sumergida en el agua, un fondo que calaba muy poco, y llevando además una arboladura asaz considerable, debían ofrecer poca estabilidad, ceder fácilmente al impulso del viento, y aún de zozobrar en caso de recibir de costado una ráfaga repentina.

Así sucedió una vez en la rada de Brest á una chalupa cañonera mal lastrada, lo cual presenció el almirante Ganteaume, quien todo alarmado lo participó inmediatamente al primer cónsul; pero este accidente no volvió á reproducirse. Teniendo bastante precaución en el modo de distribuir las municiones que le servían de lastre, los lados de la escuadrilla adquirirían la suficiente estabilidad para resistir á cualquier temporal, y nunca les ocurrió otra desgracia más que la de encallar, lo cual era muy natural porque navegaban siempre costeando, fuera de que generalmente lo hacían con objeto de huir de los ingleses. Todo se reducía á esperar que la misma marea los volviera á sacar á flote cuando se vieran precisados á tocar en la costa. El peor de los inconvenientes que tenían era el de dejarse llevar por las corrientes, lo cual era resultado de su pesada estructura, que cedía al agua más que su arboladura al viento. Agravábase este inconveniente cuando por falta de viento tenían

que navegar con remo, y no podían oponer á las fuerzas de las corrientes más que las de sus remeros. Podía suceder en este caso que se extraviase, ó, lo que era aún peor, que llegaran á su objeto separadamente, porque siendo de formas diferentes no podían menos de derivar de una manera desigual. Así lo había experimentado el mismo Nelson cuando atacó en 1801 á la escuadrilla de Boloña, pues no habían podido obrar de concierto sus cuatro divisiones á un mismo tiempo; sólo hicieron esfuerzos vanos y aislados.

Semejante defecto, perjudicial en cualquiera mar, lo era mucho más aún en el canal de la Mancha, donde á cada marea acompañan corrientes sumamente impetuosas. Cuando la mar sube ó baja produce alternativamente una corriente de ascenso ó descenso, cuya dirección determina la figura de las costas de Francia y de Inglaterra. El canal de la Mancha presenta una gran dilatación por el Oeste entre el cabo Finisterre y el Cornouailles, y por el Este entre Calais y Douvres es sumamente angosto. La mar al subir penetra con más fuerza por la salida más ancha, y de aquí resulta al subir la marea una corriente que asciende del Oeste al Este, desde Brest á Calais. El mismo efecto se produce en sentido contrario cuando la mar baja, pues entonces huye más rápidamente por la más ancha salida, resultando al bajar la marea una corriente de Este á Oeste desde Calais á Brest. Esta doble corriente, recibiendo diversas inflexiones cerca de las costas, de la misma forma de éstas, no podía menos de causar cierta perturbación en la marcha de aquellos dos mil buques, perturbación más ó menos de temer según la fuerza del viento y el ímpetu de las olas. Esto disminuía mucho la ventaja de atravesar el estrecho en calma, que era una de las más deseables; sin embargo, el canal entre Boloña y Douvres, no sólo muy estrecho, sino también poco profundo, permitía anclar á igual distancia de las dos costas. Consideraban, pues, los almirantes que era posible fondear en caso de una derivación demasiado violenta y esperar al áncora el retorno de la corriente opuesta, lo cual no podía ocasionar una pérdida de tiempo de más de tres ó cuatro horas. Esta dificultad por consiguiente no era insuperable (1).

Este inconveniente hizo abandonar en breve el uso de ciertos barcos llamados *prames*, los cuales eran enteramente chatos sin la menor curvatura en sus costados, algunos de ellos con tres quillas, verdaderos pontones flotantes destinados á conducir gran número de cañones y caballos. Resolvióse en un principio construir cincuenta de estos, lo cual hubiera proporcionado medios de transporte para dos mil quinientos caballos y una fuerza de seiscientas bocas de fuego; pero hubo en breve que abandonarlos por la inferioridad de sus cualidades para la navegación, y sólo se construyeron unos doce ó quince. No hablaremos ni de aquellas barcas cortas y anchas armadas en popa con una pieza de veinticuatro, llamadas caiques, ni de las corbetas de peque-

(1) Todo lo que aquí refiero resulta de la voluminosa correspondencia de los almirantes especialmente de la de Bruix con el ministro de Marina y con Napoleón. Téngase bien entendido que no hago suposición alguna, y que me limito á reunir con cuanta precisión histórica me es posible todo lo esencial de esta correspondencia que creo calificar con mucha justicia llamándola admirable. (N. del A.)

no calado destinadas á llevar diez cañones de grueso calibre; unas y otras construídas por vía de ensayo y reprobadas por la experiencia. La totalidad de la escuadrilla se compuso exclusivamente de las tres especies de buques cuya descripción acabamos de hacer, esto, es de chalupas cañoneras, barcas cañoneras y peniches.

Cada chalupa y cada barca cañonera podía contener una compañía de infantería; cada peniche dos tercios de una compañía; de modo que reuniendo quinientas chalupas, cuatrocientas barcas y trescientos peniches, esto es, mil doscientos buques, había medio de embarcar ciento veinte mil hombres. Supóngase que la escuadra de Brest condujese quince ó diez y ocho mil, y la del Texel veinte mil, resultará que podían dirigirse contra la Inglaterra ciento veinte mil en una sola masa, á bordo de la escuadrilla, y treinta ó cuarenta mil en divisiones destacadas á bordo de dos grandes escuadras, procedentes una de Holanda y otra de Bretaña.

Era lo muy suficiente para vencer y reducir á esa soberbia nación que pretendía dominar el mundo desde su inviolable asilo.

Pero no bastaba conducir aquellos hombres; era preciso proporcionarles todos los medios materiales, esto es, víveres, armas, caballos. La escuadrilla llamada de guerra podía llevar á bordo los hombres y municiones indispensables para los primeros combates, víveres para unos veinte días y la artillería de campaña con un tiro de dos caballos para cada pieza. Pero se necesitaba además todo el resto de los tiros, siete ú ocho mil caballos de montar por lo menos, municiones para toda una campaña, víveres para uno ó dos meses, y un gran parque de asedio para el caso en que hubiera que derribar murallas. Los caballos, sobre todo, eran muy difíciles de transportar, y no se necesitaban menos de seis ó siete buques si se quería llevar solamente siete ú ocho mil de aquéllos.

No había necesidad de construir para este último objeto, porque el cabotaje y la pesca mayor podían suministrar un material naval ya dispuesto de mucha consideración. Podían comprarse en todas las costas, desde Saint-Maló hasta el Texel y hasta en el interior mismo de la Holanda, barcos de veinte á sesenta toneladas, de los que hacían el cabotaje y la pesca del bacalao y del arenque, de mucha solidez, excelentes para la navegación y muy capaces para conducir todo lo que se quisiese estableciendo en ellos los compartimientos convenientes. Una comisión, formada para este objeto, compraba desde Brest hasta Amsterdam barcos, cuyo precio medio era de doce á quince mil francos cada uno; habíanse proporcionado ya varios centenares y no era difícil encontrar los restantes.

Calculando la escuadra de guerra en mil doscientos ó mil trescientos buques, la escuadrilla de transporte en novecientos ó mil, resultaban dos mil doscientos ó dos mil trescientos bastimentos que constituían una fuerza naval prodigiosa, sin ejemplo en lo pasado y probablemente en lo venidero.

Ahora se comprenderá por qué hubiera sido imposible construir en sólo uno ó dos puntos de la costa ese inmenso número de naves. Por pequeña que fuese su dimensión, jamás hubiera sido posible proporcionarse en una sola localidad las materias, los brazos y los astilleros necesarios para su construcción. Fué preciso, por

lo tanto, hacer que concurriesen al mismo objeto todos los puertos y todas las dársenas de los ríos; bastaba dejar para los puertos de la Mancha, en que debían reunirse, el cuidado de conservar aquellas dos mil naves y hacer en ellas las correspondientes divisiones.

Pero después de haberlas construído á gran distancia unas de otras, había que reunir las en un solo punto entre Boloña y Dunkerque, atravesando los cruceros ingleses, resueltos á destruirlas antes que estuviesen reunidas. Había que recibirlas después en tres ó cuatro puertos, situados en lo posible bajo el mismo viento y á muy poca distancia con objeto de aparejar y dar la vela juntos. Era preciso finalmente darles cabida sin apiñamiento ni confusión, al abrigo del fuego y al alcance de las tropas, de modo que pudiesen salir y volver á menudo, y ejercitarse en cargar y descargar rápidamente hombres, cañones y caballos.

Estas dificultades sólo podía vencerlas en los lugares mismos Napoleón, viendo las cosas por sus propios ojos y rodeado de los oficiales más entendidos en cada ramo. Llamó á Boloña á Mr. Sganzin, ingeniero de la marina y uno de los más notables de este distinguido cuerpo; á Mr. Forfait, ministro de Marina por espacio de algunos meses, adocenado en la administración, pero hombre de superior mérito en el arte de las construcciones navales, lleno de ingenio y consagrado á una empresa de la cual fué bajo el Directorio uno de los más ardientes motores; llamó finalmente al ministro Decrés y al almirante Bruix, de los cuales, aunque hemos hablado ya, es justo hablar ahora más detalladamente.

Hubiera querido el primer cónsul tener menos generales capaces en sus ejércitos de tierra y más en sus ejércitos de mar; pero los buenos generales sólo se forman con las guerras y las victorias. La guerra no nos había faltado en los mares en los últimos doce años; desgraciadamente, nuestra marina, desorganizada por la emigración y encontrándose de repente inferior á la de los ingleses, se había visto casi siempre precisada á permanecer en los puertos, y nuestros almirantes, aunque llenos de valor, habían perdido el ánimo y la confianza. Los unos eran de edad muy avanzada, los otros carecían de experiencia. Cuatro había á la sazón que tenía Napoleón muy presentes, y eran Decrés, Latouche-Treville, Ganteaume y Bruix. El almirante Decrés era hombre de superior entendimiento, pero censor, que sólo veía el lado malo de las cosas, excelente crítico de las operaciones ajenas, buen ministro bajo este concepto, pero administrador flojo aunque muy útil á Napoleón, el cual sabía suplir con su actividad la que á los demás faltaba y había menester de consejeros menos confiados de lo que él mismo era. Por estas razones el almirante Decrés era entre los cuatro nombrados el mejor al frente del ramo de la marina, aunque tal vez hubiera sido el peor al frente de una escuadra, Ganteaume, oficial valiente, sagaz é instruído, era apto para conducir una división naval al combate, pero concluía la refriega vacilaba y se mostraba incierto, dejaba pasar la ocasión sin aprovecharse de la fortuna, y por lo tanto sólo se le debía emplear en la menos difícil de las empresas. Latouche-Treville y Bruix eran los dos marinos más esclarecidos de la época, destinados ciertamente, si hubieran vivido, á disputar á la Inglaterra el imperio de los mares. En Latouche-Treville todo era ardor, todo audacia;

reunía talento y experiencia al valor, inspiraba á los marinos los sentimientos que le animaban, y bajo este aspecto era el más completo de todos, por cuanto tenía confianza en sí mismo, que era lo que más falta hacía á nuestra marina. Finalmente Bruix, de cuerpo mezquino y salud quebrantada, consumido por el abuso de los placeres, dotado de una vasta inteligencia y de raro ingenio para organizarlo todo, hallando para todo recurso, profundamente experimentado, único hombre capaz de dirigir á un mismo tiempo cuarenta navíos de línea, tan hábil para concebir como para realizar, hubiera sido el verdadero ministro de Marina á no ser tan á propósito para el mando. No eran estos los únicos jefes de nuestra escuadra; quedaba Villeneuve, que fué después tan desgraciado; Linois, el vencedor de Algeciras, que está actualmente en la India, y otros que veremos figurar en su lugar respectivo. Pero los cuatro que hemos citado eran á la sazón los principales.

El primer cónsul quiso confiar al almirante Bruix el mando de la escuadrilla, porque todo estaba por crear en ella; á Ganteaume la escuadra de Brest, que sólo tenía que ejecutar un transporte de tropas; finalmente, á Latouche-Treville la escuadra de Tolón, encargada de una maniobra dificultosa y atrevida, pero decisiva, y que más adelante expondremos.

El almirante Bruix, encargado de organizar la escuadrilla, tenía que estar incesantemente en contacto continuo con el almirante Decrés. Uno y otro tenían demasiado talento para no ser rivales, desde aquel momento enemigos; además, su naturaleza era incompatible. Declarar las dificultades invencibles, criticar las tentativas hechas para vencerlas, tal era el carácter del almirante Decrés; el almirante Bruix, por el contrario, se dedicaba á ver, á analizar y á superarlas. Añádase que desconfiaban el uno del otro, y temían sin cesar, el almirante Decrés que se denunciasen al primer cónsul los inconvenientes de su inacción y el almirante Bruix que se le hiciese sabedor de su vida desarreglada. Estos dos hombres, con un jefe de menos entereza, hubieran introducido la discordia en la escuadra; pero bajo un jefe como el primer cónsul eran útiles para su diversidad misma. Bruix proponía combinaciones y Decrés las criticaba; y el primer cónsul pronunciaba con toda la seguridad de un juicio infalible.

Así fué cómo decidió Napoleón todas las cuestiones que habían quedado suspensas, valiéndose de estos hombres y concurriendo á la decisión el conocimiento de las localidades. Su llegada á Boloña era urgente, porque á pesar de la entereza y frecuencia de sus órdenes, muchos negocios quedaban atrasados. No se hacían construcciones en Boloña, Calais y Dunkerque, pero se reparaba la antigua escuadrilla y se hacían preparativos para ejecutar las divisiones que se creían necesarias en las dos mil naves construídas ó compradas, cuando estuviesen reunidas. Carecía de brazos, de maderaje, de hierro, de cáñamo, de artillería de grueso calibre para ahuyentar á los ingleses, muy ocupados á la sazón en arrojarse proyectiles incendiarios.

La presencia del primer cónsul rodeado de Sganzin, Forfait, Bruix, Decrés y otros muchos oficiales, comunicó al punto nueva actividad á su empresa. Ya en París había hecho uso de una medida que quiso aplicar en Boloña y en todos los puntos por donde pasó. Tomó de

la quinta cinco ó seis mil hombres, pertenecientes á todas las profesiones destinadas al trabajo de la madera y del hierro, como carpinteros de obras de afuera é interiores, serradores, carreteros, cerrajeros y herreros; los puso bajo la dirección de maestros elegidos entre los trabajadores de la marina; señaló un salario considerable á los que mostraban inteligencia y celo, y en poco tiempo quedaron poblados los astilleros de constructores cuya primitiva profesión hubiera sido difícil distinguir.

Alrededor de Boloña había numerosos bosques, y se



El almirante Bruix

había dado orden para poner á la disposición de la marina los de las cercanías. Las maderas empleadas al momento de hacerse la corta, aunque verdes, podían servir para las estacas, que se necesitaban en cantidad inmensa en los puertos de la Mancha; también podían servir para tablas y tabloncillos de forro. Las maderas para hacer curvas se traían del Norte. Las materias navales, como los cáñamos, las arboladuras, los cobres y la pez, transportadas á Holanda desde Rusia y Suecia para pasar á Boloña desde Holanda y Flandes por medio de la navegación interior, se hallaban detenidas por diversos obstáculos en los canales de Bélgica, y hubo que enviar inmediatamente oficiales con órdenes y fondos para apresurar su llegada. Finalmente, las fundiciones de Douai, Lieja y Estrasburgo se hallaban atrasadas á pesar de la actividad que reinaba en ellas, y se dió encargo al sabio Monge, que acompañaba casi siempre al primer cónsul, para que acelerase sus trabajos é hiciese fundir en Lieja morteros grandes y piezas de grueso calibre. El general Marmont fué el encargado de la artillería. Todos los días salían en posta edecanes para estimular su celo y manifestarle los envíos de cañones y cureñas que estaban en retraso. Necesitábanse, en efecto, fuera de la artillería de las naves, de cinco á seis mil bocas