

de fuego en batería constante para alejar al enemigo de los astilleros.

Dadas las primeras órdenes, había que ocuparse en la gran cuestión de los puertos de reunión y en los medios para proporcionar su capacidad á la extensión de la escuadra. Había que agrandar unos, crear otros, y defenderlos todos. Después de haber conferenciado sobre esto con Sganzin, Forfait, Decrés y Bruix, tomó el primer cónsul las disposiciones siguientes:

Hacia tiempo que el puerto de Boloña estaba indicado como el mejor punto de partida para una expedición contra la Inglaterra. La costa de Francia, adelantándose hacia la de Inglaterra, forma un cabo que lleva el nombre de cabo Grisnez. Extiéndese por el Este, á la derecha de este cabo hacia el Escalda, teniendo al frente la vasta extensión del mar del Norte; avánzase por la izquierda hacia la costa de Inglaterra, forma de este modo una de las dos orillas del estrecho, y después descendiendo rápidamente de Norte á Sur hacia la desembocadura del Soma. Los puertos situados á la derecha del cabo de Grisnez y fuera del estrecho, como Calais y Dunkerque, no están tan convenientemente colocados para servir de punto de partida como los puertos de la izquierda, Boloña, Ambletusa y Etaples, situados en el estrecho mismo y preferidos en todo tiempo. En efecto, partiendo de Dunkerque ó de Calais hay que doblar el cabo Grisnez para entrar en el estrecho, arrostrar las rachas del canal de la Mancha que soplan violentamente al doblar dicho cabo, y colocarse después al viento de Boloña para aportar entre Douvres y Folkstone. Por el contrario, yendo de Inglaterra á Francia es más fácil dirigirse á Calais que á Boloña. Para trasladarse á Inglaterra, y en este caso se hallaba la expedición proyectada, Boloña y los puertos situados á la izquierda del cabo Grisnez eran preferibles á Calais y Dunkerque; no tenían más inconveniente que el de ofrecer menos extensión y fondo que éstos, lo cual se explica por la acumulación de las arenas y de los guijarros, que es siempre mayor en un espacio angosto como un estrecho.

No obstante, el puerto de Boloña, formado por la madre de un pequeño río pantanoso llamado el Liana, era susceptible de un ensanche considerable. La dársena de este río, formada por dos mesas que se separan cerca de Boloña y dejan entre sí un espacio de figura semicircular, podía por medio de grandes obras convertirse en un varadero de grande extensión. La madre del Liana presentaba de seis á siete pies de agua en la marea alta durante las mareas comunes, y profundizando era posible llegarle á dar nueve ó diez. Por lo tanto, debía considerarse como cosa practicable el abrir en aquel cauce pantanoso, y casi á la altura de Boloña, una dársena de figura semejante al terreno, esto es, semicircular, capaz de contener algunos centenares de naves, más ó menos según el radio que se les diese. Entre esta dársena y el cauce ahondado del Liana podían llegar á contener de mil doscientas á mil trescientas naves, y por consiguiente más de la mitad de la escuadrilla. Pero no consistía todo en tener una superficie suficiente; necesitábanse además muelles de grande extensión para que estas numerosas naves pudieran, si no todas á la vez, al menos en número considerable, llegar al borde mismo de la dársena para recibir su cargamento. Por consiguiente, la extensión de los muelles era tan importante

como la del puerto mismo. En nada de esto se había pensado bajo el Directorio, porque jamás llegaron entonces los proyectos al punto de reunir ciento cincuenta mil hombres y dos mil naves. Pero el primer cónsul, á pesar de lo colosal de la obra, no titubeó en mandar inmediatamente la apertura de la dársena de Boloña y del cauce del Liana; y para que lo mismo que constituía la dificultad de la empresa sirviese de medio para llevarla á cabo, dispuso que esos mismos ciento cincuenta mil hombres se empleasen en construir la dársena donde se habían de embarcar. Decidióse que los campamentos, situados primeramente á cierta distancia de la costa, se aproximasen á la mar inmediatamente, y que los mismos soldados extrajesen la enorme masa de tierra que era preciso quitar.

Se mandó hacer una esclusa de limpia para profundizar el canal y proporcionarse la profundidad necesaria de agua. Los puertos que no están formados como el de Brest por las sinuosidades de una costa profunda, y que se llaman varaderos, consisten en general en las desembocaduras de pequeños ríos que crecen con la marea alta, formando entonces una dársena donde las naves suben á flote, y disminuyen después con la marea baja hasta no formar más que abundantes arroyos que corren por un cauce cenagoso, dejando por espacio de algunas horas encalladas las naves en sus orillas. Las arenas que arrastran estas corrientes, recogidas por la mar y aglomeradas delante de las desembocaduras, forman esos bancos ó barras que entorpecen la navegación. Para vencer este obstáculo se levantan entonces en el cauce de estos ríos unas esclusas, que, abriéndose al subir la marea, recogen la abundancia de sus aguas, y la conservan volviéndose á cerrar con la marea baja, sin darle salida más que en el momento de hacer la limpia. Llegado este momento, para lo cual se espera á la baja mar, se abre la esclusa, el agua se precipita en el río, y barriendo las arenas en este desbordamiento artificial, se abre paso formando un canal. Esto es lo que los ingenieros llaman esclusas de limpia, y lo que con toda diligencia se hizo en la dársena superior del Liana.

Empleáronse veinte mil pies de árboles cortados en el bosque de Boloña en guarnecer de estacas las dos orillas del Liana y todo el contorno de la dársena semicircular. Parte de estos árboles se serraron en gruesos tablones, los cuales extendidos á modo de tablado sobre dichas estacas sirvieron para formar muchos muelles. De este modo las numerosas naves de la escuadrilla podían formar en línea amarradas para embarcar ó desembarcar los soldados, los caballos y el material de guerra.

La población de Boloña estaba situada á la derecha del Liana, la dársena á la izquierda y casi frente por frente. El Liana corría longitudinalmente entre una y otra. Construyéronse puentes para poner en comunicación sus dos orillas, y se colocaron más arriba del punto en que empezaba el fondeadero.

Estos grandes trabajos estaban muy lejos de ser suficientes. Todo establecimiento marítimo considerable supone talleres, astilleros, almacenes, cuarteles, panaderías, hospitales, y finalmente, todo lo necesario para conservar grandes cantidades de efectos, para albergar á los marinos sanos ó enfermos, y para alimentarlos, vestirlos y armarlos. ¡Cálculése el tiempo y los esfuerzos

que han costado los establecimientos de Brest y de Tolón! Pues ahora se trataba de fundar un establecimiento mucho más considerable, puesto que sus talleres, sus astilleros, sus almacenes y sus hospitales tenían que servir para dos mil trescientas naves, treinta mil marineros, diez mil obreros y ciento veinte mil soldados. Una creación semejante hubiera sido de todo punto imposible á no deber ser meramente temporal, y, sin embargo, atendida la cantidad de objetos que había que reunir en un solo punto, la dificultad para llevarla á cabo era inmensa.

Alquiláronse en Boloña todos los edificios que podían servir para oficinas, almacenes y hospitales; lo mismo se hizo en las cercanías con las casas de campo y haciendas propias para estos usos. Construyéronse cobertizos para los obreros de la marina y sotechados de tablas para los caballos. Las tropas fueron acampadas al raso en barracas construídas con los desgajos de los bosques circunvecinos. Eligió el primer cónsul á derecha é izquierda del Liana, sobre las dos mesas cuya separación formaba la dársena de Boloña, el punto que debían ocupar las tropas. Treinta y seis mil hombres fueron distribuídos en dos campamentos, llamados el uno de la derecha y el otro de la izquierda, y ocupó estas dos posiciones la división que se había reunido en Saint-Omer bajo las órdenes del general Soult. Los demás cuerpos de ejército debían sucesivamente irse aproximando á la costa á medida que se fuesen preparando sus albergues. Iban á estar situadas las tropas en posiciones excelentes por sus aires salubres, y aunque amenazadas por vientos impetuosos y fríos, tenían gran cantidad de leña para abrigarse con barracas y hogueras.

Mandáronse hacer en todas partes inmensas provisiones para surtir aquellos improvisados almacenes. Por medio de la navegación interior, que todos saben hallarse muy perfeccionada en el Norte de la Francia, lleváronse allí harinas para hacer galleta, arroz, avena, carnes saladas, vinos y aguardientes. Suministró la Holanda una considerable cantidad de quesos de bola. Estos diversos géneros alimenticios estaban destinados al consumo diario de los campamentos y al cargamento de víveres de las dos escuadrillas de guerra y de transporte. Sólo es fácil imaginarse las cantidades que había que reunir calculando que se trataba de alimentar un ejército, una escuadra y una numerosa población de obreros aglomerada en aquellos lugares, no sólo mientras durase el acampamento, sino también durante los dos meses de expedición; lo cual suponía una cantidad de víveres para cerca de doscientas mil bocas y forrajes para veinte mil caballos. Si á esto se añade que se dispuso todo con una abundancia que nada dejaba que desear, se reconocerá que jamás emprendió pueblo alguno ni ningún jefe de imperio una creación más extraordinaria.

Mas no bastaba un solo puerto para toda la expedición. Boloña no podía contener sino mil trescientas naves á lo sumo, y era preciso dar fondeadero á cerca de dos mil trescientas; pero aunque este puerto hubiera tenido cabida para tan inmensa escuadra, hubiera sido una operación interminable la de dar salida á todas las naves por el mismo canal. En ciertas circunstancias, atendido el estado de la mar, era un inconveniente muy grande no tener más que un solo punto de refugio: si, por ejemplo, se mandaban salir muchas naves, y cual-

quier temporal, ó el mismo enemigo, las obligaba á volver súbitamente á tierra, era muy expuesto que se apiñasen á la entrada del puerto y se perdiesen faltándoles la marea. Bajando cuatro leguas al Sur, había un pequeño río llamado el Canche, cuya embocadura formaba una bahía tortuosa llena de arena, abierta por desgracia á todos los vientos, que ofrecía un fondeadero mucho menos seguro que el de Boloña. Habiase formado allí un pequeño puerto de pesca, llamado puerto de Etaples. En el mismo río Canche, á una legua de distancia, en lo interior de aquella tierra, estaba situada la plaza fuerte de Montreuil. Era difícil abrir allí una dársena, pero podían fijarse muy bien estacas para amarrar las naves y construir sobre ellas muelles de madera para el embarco y desembarco de tropas; aquel abrigo ofrecía la suficiente seguridad para trescientas ó cuatrocientas naves, y se podía salir de él reinando vientos iguales con corta diferencia á los de Boloña. La distancia á este punto, que era de cuatro ó cinco leguas, no dejaba de ofrecer alguna dificultad para la simultaneidad de las operaciones; pero era una dificultad secundaria, y un asilo para cuatrocientas naves era cosa de mucha monta para dejarlo perder. Formó el primer cónsul allí un campamento destinado para las tropas reunidas entre Compiègne y Amiéns, y reservó su mando para el general Ney, que había vuelto de la comisión que le llevó á Suiza; dióle el nombre de campamento de Montreuil. Recibieron las tropas órdenes de construir en él sus barracas, como habían hecho las acampadas en las cercanías de Boloña; preparáronse establecimientos para la conservación de los víveres, para los hospitales, para todas las necesidades, en fin, de un ejército de veinticuatro mil hombres. Dado que el centro del ejército se hallaba en Boloña, el campamento de Etaples formaba su ala izquierda.

Algo al Norte de Boloña, y antes de llegar al cabo Grisnez, había otras dos bahías formadas por dos pequeños ríos cuyo cauce tenían casi cegado la arcilla y la arena, pero en los cuales el agua de la marea alta subía hasta seis ó siete pies. Estaba la una á una legua y la otra á dos de Boloña, situadas además al mismo viento. Ahondando su madre y haciendo limpias se podían abrigar allí muchos centenares de naves, con lo cual se completaba el modo de recoger á la escuadrilla entera. De aquellos dos pequeños ríos era el más cercano el Wimereux, que desembocaba cerca de una aldea del mismo nombre; era el otro el Selaque, que tenía su desembocadura cercana á un pueblecito de pescadores llamado Ambletusa. En tiempo de Luis XVI se pensó abrir allí dársenas, pero las obras ejecutadas en aquella época desaparecieron completamente bajo la arcilla y las arenas. Mandó el primer cónsul á los ingenieros examinar aquellos puntos, y había dispuesto que en caso de informar de una manera favorable á sus miras, se destinaran tropas á sus trabajos y se acamparan éstas en barracas del mismo modo que en Etaples y en Boloña. Debían contener estos dos puertos doscientas naves el uno y trescientas el otro, de donde resultaban otras quinientas naves puestas á recaudo. La guardia, los granaderos reunidos, las reservas de caballería y artillería y los diversos cuerpos que formaban entre Lila, Douai y Arrás, debían encontrar allí todo lo necesario para su embarco.

Quedaba la escuadrilla báltava destinada á conducir el cuerpo del general Davout, la cual, según el tratado celebrado con la Holanda, quedaba independiente de la escuadra de línea reunida en el Texel. Esta escuadrilla estaba por desgracia menos poderosamente armada que la escuadrilla francesa, y agitábase la cuestión de si partiría del Escalda por la costa de Inglaterra haciendo que la escoltasen algunas fragatas, ó si convendría llevarla á Dunkerque y Calais para que diese luego á la vela desde los puertos situados á la derecha del cabo Grisnez. El encargado de resolver esta cuestión era el almirante Bruix. De este modo el cuerpo del general Davout, que formaba el ala derecha del ejército, quedaría más próximo al centro. No se había perdido la esperanza de hacerle doblar el cabo Grisnez y de establecerle en Ambletusa y Wimereux, ensanchando las dársenas y estrechando el acampamento; en cuyo caso las escuadrillas francesa y báltava reunidas en número de dos mil trescientas naves, conduciendo los cuerpos de los generales Davout, Soult y Ney, y además la reserva, es decir, unos ciento veinte mil hombres, podrían salir simultáneamente con el mismo viento de los cuatro puertos situados en el interior del estrecho, y con seguridad de obrar en conjunto. Levándose las dos grandes escuadras de guerra, una en Brest y otra en el Texel, debían conducir los cuarenta mil hombres restantes, cuyo empleo y cooperación constituían el secreto exclusivo del primer cónsul.

Para completar todas las partes de tan vasta organización había que poner la costa al abrigo de los ataques de los ingleses. Además del empeño que éstos iban á desplegar en impedir la reunión de la escuadrilla en Boloña conservando el litoral desde Burdeos á Flesinga, era de presumir que, á imitación de lo que habían hecho en 1801, procurarían destruirla, ya incendiándola en las dársenas, ya atacándola en los fondeaderos al tiempo de salir á maniobrar. Era pues necesario imposibilitar la aproximación de los ingleses, así para garantía de los puertos mismos como para asegurar la entrada y la salida, porque una vez condenada la escuadrilla á la inmovilidad, quedaba incapaz para maniobrar y ejecutar cualquiera grande operación.

No era fácil ciertamente estorbar la aproximación de los ingleses atendida la forma de la costa, que era recta, que no presentaba entradas ni salidas, y por consiguiente no ofrecía medio alguno de hacer fuego desde lejos. Sin embargo, para conseguirlo se hizo uso de un medio sumamente ingenioso. Frente por frente á la playa de Boloña, asomaban en la mar dos peñascos, el uno á la derecha llamado la Peña del Pesebre, y el otro á la izquierda llamado la Peña de Heurt. Separaba á ambos un espacio de dos mil quinientas toesas, perfectamente seguro y muy cómodo para fondeadero, donde podían caber holgadamente en varias líneas doscientas ó trescientas naves. Aquellos peñascos, cubiertos por las aguas en la pleamar, quedaban descubiertos al bajar la marea, y mandó el primer cónsul levantar en ellos dos fuertes de mampostería, de forma semicircular, sólidamente guarnecidos de baluartes con casamatas, presentando dos líneas de fuego, y capaces de proteger con sus proyectiles el fondeadero que del uno al otro se extendía. Esta obra principió inmediatamente, empleándose en ella los ingenieros de la marina y del

ejército, ayudados por los albañiles sacados de la quinta, pues quería el primer cónsul que estuviesen concluidos para la entrada del invierno. Pero tanto se esmeraba en multiplicar precauciones, que aún quiso todavía defender el centro de la línea acoderada con un tercer punto de apoyo. Este punto de apoyo, designado en el medio de dicha línea, estaba enfrente de la entrada del puerto; y como su fondo allí era de arena movediza, imaginó el primer cónsul construir este nuevo fuerte de sólido maderaje. Al punto comenzaron multitud de obreros á clavar allí centenares de estacas al retirarse la marea, para formar la base de una batería de diez y ocho piezas de á veinticuatro, y casi siempre hacían esta operación bajo los disparos de los ingleses.

Además de estos tres puntos avanzados en la mar, y situados paralelamente á la costa de Boloña, hizo el primer cónsul erizar de cañones y morteros todas las partes un tanto salientes de aquella escarpada costa, y no dejó sin armar con piezas del mayor calibre un solo punto capaz de ser artillado. También tomó algunas precauciones, aunque insuficientes, para el puerto de Etaples y los otros que había mandado abrir.

Tales fueron los vastos proyectos definitivamente fijados por el primer cónsul en vista de las localidades, y con el auxilio de los ingenieros y oficiales de la marina. La construcción de la escuadrilla desde las costas de Bretaña hasta las de Holanda adelantaba rápidamente; pero antes de verificar su reunión á la vista de Ambletusa, Boloña y Etaples, era preciso haber concluído la apertura de las dársenas y la erección de los fuertes, conducido á la costa el material de artillería, reconcentrado á las tropas hacia la mar, y fundado los edificios indispensables para sus necesidades. Juzgábase que todo eso quedaría terminado para el próximo invierno.

Después de Boloña visitó el primer cónsul á Calais, Dunkerque, Ostende y Amberes. Tenía empeño en ver este último puerto, y en asegurarse por sus propios ojos de cuanto hubiese de verdad en los informes, muy varios y discordes, que se le habían dirigido. Después de haber examinado la situación de esta ciudad, con aquella rapidez y seguridad de ojo que sólo él poseía, no le cupo la menor duda acerca de la posibilidad de hacer de Amberes un gran arsenal marítimo. Amberes á sus ojos reunía condiciones enteramente especiales; estaba situado sobre el Escalda, frente por frente al Támesis, en comunicación inmediata con la Holanda por medio de una navegación interior de las más perfectas, y por consiguiente al alcance del más rico depósito de efectos navales. Podía recibir sin dificultad por el Rhin y el Mosa las maderas de los Alpes, de los Vosgos, de la Selva Negra, de la Wetteravia y de las Ardenas; y finalmente, los obreros de Flandes, naturalmente atraídos por la vecindad, no podían menos de ofrecerle millares de brazos para la construcción de sus buques. Resolvió por lo tanto crear en Amberes una escuadra, cuyo pabellón estuviese siempre ondeando entre el Escalda y el Támesis, con lo cual causaba á sus enemigos ya irconciliables, esto es, á los ingleses, uno de los mayores disgustos. Mandó ocupar inmediatamente los terrenos necesarios para la construcción de dársenas espaciosas, que aún existen, y que son el orgullo de la ciudad de Amberes. Estas dársenas, que comunicaban con el Escalda por una esclusa de la mayor dimensión, debían

poder contener toda una escuadra de guerra y estar siempre provistas de treinta piés de agua, cualquiera que fuese la altura del río. Quería el primer cónsul hacer construir veinticinco navíos en este nuevo puerto de la república, y mientras la experiencia suministraba nuevos datos sobre el modo de hacer navegable el Escalda, mandó emprender en los astilleros la construcción de varios buques de setenta y cuatro cañones, sin renunciar por eso á construir más adelante otros de mayor porte. Esperaba convertir á Amberes en un establecimiento marítimo semejante á Brest y á Tolón, pero infinitamente mejor situado para quitar la tranquilidad á la Inglaterra.

Trasladóse desde Amberes á Gante y de Gante á Bruselas. Estas poblaciones belgas, descontentas siempre del gobierno que las ha regido, se mostraban poco dóciles bajo la administración francesa. El fervor de sus sentimientos religiosos hacía en ellas mayores que en otra parte alguna las dificultades sobre la administración de los cultos. El primer cónsul halló primeramente entre sus habitantes cierta tibieza, ó para hablar con más exactitud, una vivacidad menos expansiva que en las antiguas provincias francesas; pero esta tibieza desapareció al punto que vieron al joven general acompañado del clero asistir con recogimiento á las ceremonias religiosas, juntamente con su esposa, la cual, á pesar de su mucha disipación, conservaba en su corazón la piedad propia de su sexo y de todas las verdaderas damas del antiguo régimen. Era arzobispo de Malinas Mons. de Roquelaure, anciano respetable lleno de agrado, y el primer cónsul le recibió con infinitos miramientos, y aun restituyó á su familia bienes considerables, secuestrados hasta entonces por el Estado; se dejó ver muy á menudo del pueblo, acompañado por el metropolitano belga, y consiguió con su mucho tacto disipar las desconfianzas religiosas del país. Esperábase en Bruselas el cardenal Caprara; su reunión produjo el mejor efecto; pero prolongándose demasiado la permanencia del primer cónsul en aquella ciudad, pasaron también á ella los ministros y el cónsul Cambaceres para celebrar consejo. Lo mismo hicieron por su parte varios individuos del cuerpo diplomático, para obtener sus audiencias del jefe de la Francia, de modo que rodeado de ministros, de generales y de numerosas y brillantes tropas, vino á tener el general Bonaparte en la capital de los Países Bajos todas las apariencias de la soberanía. No parecía sino que un emperador de Alemania había ido á ella á visitar el patrimonio de Carlos V. Pasaba el tiempo con más rapidez de lo que el primer cónsul había creído, y le llamaban á París numerosos negocios: tenía que dar órdenes para la ejecución de todo lo que había resuelto en Boloña, y seguir además con la Europa las negociaciones que este estado de crisis hacía más activas que nunca. Renunció, pues, por entonces á recorrer las provincias del Rhin, y dejó esta parte de su viaje para una segunda y próxima salida. Pero antes de dejar á Bruselas recibió una visita que dió mucho que hablar, y con justicia, por causa del personaje que la hizo.

Era este personaje el secretario íntimo del rey de Prusia, Mr. Lombard. El joven Federico Guillermo, en su desconfianza exagerada de sí propio y de los demás, tenía la costumbre de guardar los trabajos de sus mi-

nistros, y someterlos á un nuevo examen, que hacía á medias con su secretario Mr. Lombard, que era hombre de ingenio y de saber. Mr. Lombard, merced á esta regia privanza, había adquirido en Prusia mucha importancia. Mr. Haugwitz, diestro para apoderarse de todas las influencias, había tenido el arte de granjearse á Mr. Lombard, de modo que el rey, al pasar de la opinión de su ministro á la de su secretario particular, encontraba siempre los mismos consejos, que eran los de Haugwitz. Así, pues, Mr. Lombard en Bruselas representaba á un mismo tiempo cerca del primer cónsul al rey y al primer ministro, es decir, al gobierno prusiano entero; á excepción de la corte, adicta exclusivamente á la reina y animada de un espíritu opuesto al del gobierno.

La visita de Mr. Lombard á Bruselas era una consecuencia de la agitación de los gabinetes desde la renovación de la guerra entre Inglaterra y Francia. La corte de Prusia se hallaba en una grande ansiedad, que habían aumentado las comunicaciones recientes del gabinete ruso; éste, como ya hemos visto, distraído á su pesar de sus negocios interiores para atender á los negocios europeos, había querido desquitarse haciendo un papel importante, y había puesto empeño en un principio en hacer aceptar su mediación á las dos partes beligerantes, y en recomendar á la Francia sus protegidos; pero el resultado de este primer paso no debía lisonjearle mucho, porque la Inglaterra había recibido sus insinuaciones con suma frialdad, y se había negado rotundamente á confiar la isla de Malta á su custodia y á suspender las hostilidades mientras durase la mediación. Tan sólo había declarado que no desecharía la intervención del gabinete ruso siempre que la nueva negociación abrazase en conjunto todos los negocios de Europa, haciendo cuestionable por consiguiente cuanto habían resuelto los tratados de Luneville y de Amiéns. Aceptar la mediación con semejantes condiciones, tanto valía como rechazarla.

Mientras esto respondía la Inglaterra, la Francia por su parte, acogiendo con entera deferencia la intervención del joven emperador, ocupó no obstante sin titubear los países recomendados por la Rusia, que eran el Hannover y Nápoles. La corte de San Petersburgo se ofendió altamente de verse desoída cuando instaba á la Inglaterra á aceptar su mediación, y á la Francia á limitar el campo de las hostilidades. Movida de esto, paró los ojos en la Prusia para comprometerla á formar un tercer partido que impusiera la ley á ingleses y á franceses, y sobre todo á estos últimos mucho más temidos que los ingleses, aunque más urbanos y más cultos. El emperador Alejandro, que había visto al rey de Prusia en Memel, que le había jurado en aquella entrevista una amistad eterna, y que había creído hallar toda clase de analogías entre sí y el joven monarca, analogía de edad, de talento y de virtudes, trataba de persuadirle, por medio de una frecuente correspondencia, que habían venido al mundo el uno para el otro; que eran ellos los únicos hombres probos en Europa, que en Viena no había más que falsía, en París ambición y en Londres avaricia, y que debían unirse estrechamente para contener y gobernar la Europa. El joven emperador, desplegando una precoz astucia, trató principalmente de hacer creer al rey de Prusia que el pri-