

no sólo para proporcionarle recursos pecuniarios, sino también para hacer disponibles parte de sus tropas. Los cuerpos reunidos hacia los Pirineos fueron dispersados, y las tropas que los componían dirigidas hacia el Océano. Muchas de éstas fueron llevadas á Saintes, enteramente al alcance de la escuadra de Rochefort; las demás recibieron orden de pasar á Bretaña para embarcarse en la grande escuadra de Brest. Augereau mandaba el campamento formado en esta provincia. El proyecto del primer cónsul iba poco á poco madurando; parecía que para molestar aún más al gobierno inglés era preciso atacarle por muchos puntos á la vez, y que una parte de los ciento cincuenta mil hombres destinados á la invasión debía acometer por la Irlanda; tal era el objeto de los preparativos hechos en Brest. El ministro Decrés había conferenciado con los irlandeses prófugos, que habían ya tratado de separar á su país de la Inglaterra; prometían éstos un levantamiento general con sólo que desembarcasen diez y ocho mil hombres con un material completo y armas abundantes, y pedían en recompensa de sus esfuerzos que no hiciese la paz la Francia sin exigir la independencia de la Irlanda. Consentía en esto el primer cónsul, siempre que se agregase al ejército francés un cuerpo de veinte mil irlandeses por lo menos, y combatiese con él todo el tiempo que durase la expedición. Eran los irlandeses crédulos, y fecundos en promesas como son en general todos los emigrados; pero, sin embargo, los había entre ellos que no daban grandes esperanzas ni prometían siquiera un auxilio efectivo de parte de la población. Sin embargo, según estos últimos, el pueblo irlandés debía por lo menos mostrarse benévolo, lo cual era ya suficiente para prestar apoyo á nuestro ejército, poner en grande aprieto á la Inglaterra, y paralizar quizá á cuarenta ó cincuenta mil de sus soldados. La expedición de Irlanda ofrecía además la ventaja de tener al enemigo en incertidumbre sobre el verdadero punto de ataque. Sin esta expedición, en efecto, la Inglaterra no hubiera creído que había otro proyecto que el de atravesar el estrecho para dirigir un ejército sobre Londres; con los preparativos de Brest, por el contrario, muchos creían que lo que se hacía en Boloña era un mero engaño, y que el verdadero proyecto consistía en una grande irrupción en Irlanda. Ya las dudas originadas por esta causa eran un resultado de grande utilidad.

La escuadra escalada en el Ferrol entraba por fin en las dársenas; empezaban á hacerse en ella reparaciones y se la suministraban las vituallas de que las tripulaciones tenían urgente necesidad. Preparábase la de Tolón; en Holanda empezábase á equipar la escuadra de alto bordo, y á reunir las chalupas necesarias para formar la escuadrilla bátava; pero donde principalmente marchaba todo con el más asombroso ardor y rapidez era en Boloña.

Convencido el primer cónsul de que era preciso verlo todo por sí mismo, y de que los agentes más leales son muchas veces inexactos en sus informes por falta de examen ó de inteligencia, cuando no es por voluntad de mentir, dispúsose en Boloña un apeadero donde se proponía habitar muy á menudo. Con este objeto mandó alquilar un castillejo que había en una aldea que llevaba el nombre de Puente de Ladrillo (Pont-de-Briques) y dispuso los preparativos necesarios para habitar

en él con su séquito militar. Salía por la tarde de Saint-Cloud, y corriendo las sesenta leguas que separan á París de Boloña, con la misma rapidez que suelen emplear los príncipes adocenados para correr en pos de placeres vulgares, llegaba al día siguiente á mediodía al teatro de sus inmensas tareas, y lo examinaba todo antes de entregarse un instante al sueño. Exigió del almirante Bruix, que estaba extenuado de fatiga, y cuyo cansancio se aumentaba á veces por sus disputas con el ministro Decrés, que no se alojase en Boloña, sino en la misma costa, en una elevación desde donde se dominaban el puerto, la rada y los campos. Construyóse en aquel punto una barraca bien calafateada, en la cual iba terminando su vida aquel hombre tan necesario, teniendo incesantemente á la vista todas las partes de la vasta creación á que presidía. Habíase resignado á ocupar aquella morada, tan mortífera para su frágil existencia, sólo por satisfacer la inquieta vigilancia del jefe del gobierno (1). Otra barraca igual junto á la del almirante había hecho construir el primer cónsul para su uso personal y pasaba á veces en ella días y noches. Exigía que los generales Davout, Ney y Soult residiesen sin interrupción en los campamentos, asistiesen personalmente á los trabajos y maniobras, y le diesen cuenta cada día de las más pequeñas circunstancias. Prestábase allí una grande y continua utilidad el general Soult, que se distinguía por la preciosa cualidad de la vigilancia. Así que el primer cónsul recibía la correspondencia diaria de sus lugartenientes, á la cual contestaba al instante, se dirigía en persona á enterarse de la exactitud de los informes que le dirigían, siguiendo su máxima de no dar crédito en cosa alguna más que á sus propios ojos.

(1) Copiamos un extracto de la correspondencia del ministro Decrés que prueba la conciencia del almirante Bruix en aquella empresa, y pinta al mismo tiempo la naturaleza de su carácter. Sólo hay que advertir que sus dolencias eran menos imaginarias de lo que supone el ministro Decrés puesto que murió al año siguiente.

Boloña 7 de enero de 1804.

*El ministro de Marina y las colonias al primer cónsul*

Ciudadano cónsul:

El almirante Bruix conoció perfectamente su desagrado de usted, y me ha parecido que agradece mucho mi disposición á hablar confidencialmente con él sobre este punto. Siempre está viéndolo al general Latouche á las puertas de Boloña, y esta idea no es para él nada menos que grata.

Este negocio, me ha dicho con mucha nobleza, es tan grande y de tanta importancia, que sólo puede confiarse al hombre que el primer cónsul juzgue más digno. Yo concibo que en esto no debe darse cabida á consideraciones particulares, y si el primer cónsul cree á Latouche más capaz, le nombrará y hará muy bien. Por mi parte, en el estado actual de las cosas no puedo abandonar mi patria, y me quedará á servir bajo sus órdenes. — Pero, ¿te lo permito tu salud? — Sí, no tiene más remedio que permitirlo, y estoy casi seguro de poder cumplir con mi deber. — Pero el primer cónsul exige una actividad suma, y él mismo da el más extraordinario ejemplo. — Pues bien, ese mismo ejemplo, que sé muy bien que era una lección que me daba, no quedará infructuoso. — ¿Cómo es posible que entres tú en todos los pormenores, y que examines todas las naves una por una? — Así lo haré, puesto que así lo desea, á pesar de que según mi principio este método vale menos que el mío, que consiste en mandar hacer y en dejarse ver raras veces; pero el primer cónsul, verdad es, puede siempre hacerse ver porque su presencia siempre subyuga, al paso que nosotros, que no somos él, ni siquiera el Efestión de tu Alejandro,

Aplicáronse los ingleses á interrumpir la ejecución de las obras destinadas á proteger el fondeadero de Boloña. Su crucero, compuesto habitualmente de unos veinte buques, entre los cuales había tres ó cuatro navíos de setenta y cuatro, cinco ó seis fragatas, diez ó doce bergantines y corbetas, y cierto número de chalupas cañoneras, dirigía un fuego continuo contra nuestros trabajadores. Sus balas traspasaban la costa y caían sobre el puerto y la campiña. Aunque sus proyectiles hiciesen muy poco destrozo, aquel fuego no obstante era muy molesto, y podía cuando estuviesen reunidas muchas naves causar en ellas gravísimo daño, y tal vez un incendio. Llegaron los ingleses una noche hasta el punto de adelantarse con sumo arrojo en sus chalupas, sorprendiendo el taller donde se trabajaba en la construcción del fuerte de madera, cortar los martinetes que servían para clavar las estacas, y trastornar los trabajos por muchos días. Esta tentativa encolerizó al primer cónsul, el cual dió nuevas órdenes para impedir que se repitiese en lo sucesivo, y dispuso que á modo de centinelas rondasen durante la noche alrededor de las obras varias chalupas armadas, sucediéndose por turno. Animados los obreros, y estimulado su honor, como soldados que van al encuentro del enemigo, llegaron á trabajar á vista de los mismos buques ingleses y bajo los fuegos de su artillería. Sólo podían trabajar en dichas obras durante la marea baja; cuando las cabezas de las estacas quedaban suficientemente descubiertas por la mar para poder golpear en ellas empezaban los obreros su tarea, aun antes de retirarse las aguas, seguían trabajando hasta que volvían á subir, y con el agua á los pechos cantaban en medio de su faena bajo las balas de los ingleses. Pero el primer cónsul, con su inagotable fecundidad de ideas, inventó nuevas precauciones para alejar al enemigo. Mandó hacer experimentos en la costa sobre el alcance de los cañones de grueso calibre, disparando bajo un ángulo de cuarenta y cinco grados, poco más ó menos como se dispara el mortero; salió bien el experimento, y llegaron á lanzarse proyectiles de á veinticuatro hasta la distancia de dos mil trescientas toesas, lo cual obligó á los ingleses á alejarse otro tanto. Pero hizo aun más; á fuerza de pensar en la misma cosa, imaginó servirse por la primera vez de un medio que causa hoy día espantosos destrozos, y que parece destinado á ejercer grande influjo en la guerra marítima, á saber, de los proyectiles huecos empleados contra los buques. Mandó tirar contra las naves inglesas con grandes obuses, cuyas bombas, reventando en el casco ó en el velamen, debían forzosamente producir brechas fatales en el cuerpo del navío ó grandes desgarrones en su aparejo. *Es necesario*, escribía, *batir*

necesitamos usar de mayor reserva. Mas puesto que así lo quiere, y tal es su sistema, quiero probarle que yo sé hacer todo lo que se desea.

He aquí, ciudadano cónsul, el sumario de una parte de nuestro diálogo. Su salud era excelente, pero habiendo entrado al fin de nuestra conversación algunos generales, y preguntádole cómo lo pasaba, tomó de repente su aspecto de moribundo, y empezó á quejarse con una voz lastimera: involuntario sacrificio á su antigua costumbre.

De todo lo que me ha dicho resulta que teme se le quite el mando, que no me ha ocultado este temor, y que me ha prometido hacer desde hoy mismo todo cuanto usted desea siguiendo su ejemplo.

DECRÉS. (N. del A.)

*los leños con proyectiles que revienten.* Pero las cosas no se hacen fácilmente cuando hay antiguos hábitos que vencer, y le fué preciso reiterar á menudo las mismas instrucciones.

Cuando los ingleses, en vez de esas balas sólidas que atraviesan como el rayo todo lo que encuentran al paso, pero que no hacen más destrozo que el de su diámetro, vieron tirar con esos proyectiles, que, aunque con menos impulso, revientan como una mina, ya en los costados del navío, ya sobre la cabeza de sus defensores, quedaron asombrados y se mantuvieron á larga distancia. Finalmente, para mayor seguridad aún imaginó el primer cónsul otro medio no menos ingenioso. Ocurriósele establecer baterías submarinas, é hizo colocar en la tierra que deja descubierta la mar al retirar sus aguas baterías de cañones y morteros de grueso calibre, que la pleamar volvía á cubrir, dejándolas otra vez en seco con la marea baja. Costó mucho trabajo asegurar los entarimados en que descansaban las piezas, para precaver que la arena les cegase, pero se consiguió al fin; y á la hora de la marea baja, que era la del trabajo, cuando los ingleses se adelantaban para interrumpirlo, fueron recibidos con descargas de artillería, partiendo de improviso de la línea de bajamar, de manera que los fuegos adelantaban en cierto modo ó cejaban con la mar misma. No se hizo uso de estas baterías sino durante la construcción de los fuertes; una vez terminados éstos, ya fueron inútiles (1).

El fuerte de madera fué el primero que se concluyó, merced á la naturaleza de su construcción. Establecieron sólidas tarimas sobre las cabezas de las estacas, y á unos cuantos pies sobre las aguas más altas; armóse esta construcción con diez piezas de grueso calibre y muchos morteros de grande alcance, y así que empezó á hacer fuego dejaron los ingleses de presentarse á la entrada del puerto. Todas las alturas de la costa fueron guarnecidas de cañones de á veinticuatro, de á treinta y seis y de morteros. Pusieron en batería cerca de quinientas bocas de fuego, y la costa, ya inaccesible, recibió de ingleses y franceses el nombre de *Costa de Hierro*. En este intervalo se acababan de construir los fuertes de mampostería, sin otro obstáculo que el de la mar. Las olas, á la entrada del invierno especialmente, se hinchan con tal furia al impulso de los vientos de la Mancha, que inundan y derriban las obras más sólidas y más elevadas. Por dos veces arrasaron hiladas enteras, y precipitaron desde lo alto de las murallas comenzadas las más grandes piedras al fondo del mar; sin embargo, se continuaron estas dos importantes construcciones, absolutamente indispensables para la protección del fondeadero.

Entretanto las tropas, aproximadas á las costas, habían construido sus barracas, y trazado sus campamentos en forma de verdaderas ciudades militares, divididas en cuarteles y atravesadas por calles dilatadas. Hecho esto, habíase distribuido en torno de la dársena de Boloña: tenían repartidas sus tareas, y cada regimiento debía encargarse de socavar una porción determinada de aquella enorme capa de arcilla y de arena que obstruía el fondo del Liana. Abrían unos la madre misma

(1) Todos estos pormenores están sacados de la correspondencia original del almirante Bruix con Napoleón, que hemos citado ya. (N. del A.)

de este río ó la dársena semicircular, otros clavaban las estacas destinadas á formar muelles. Los puertos de Wimereux y de Ambletusa, cuya apertura se reconoció como imposible, se habían empezado ya á construir; trabajábase sin descanso en limpiarlos de arena y fango, y construíanse esclusas á fin de abrir un canal de entrada por medio de limpias repetidas. Otros destacamentos se ocupaban en trazar rutas para reunir entre sí los puertos de Wimereux, Ambletusa, Boloña y Etaples, ó éstos con los bosques vecinos.

Las tropas consagradas á estas ásperas faenas se relevaban después de concluida su tarea, y las que acababan de remover la tierra pasaban á hacer maniobras de toda especie, propias para perfeccionar su instrucción. Vestidos groseramente como obreros, guarecidos con zuecos de la humedad del suelo, bien alojados, alimentados con abundancia, merced á los jornales que ganaban además de su soldada, y respirando siempre el aire libre, gozaban aquellos soldados de una completa salud bajo el más ingrato clima, y en la más intratable estación. Contentos, ocupados, llenos de confianza en la empresa que se disponía, crecía en ellos cada día esa fuerza física y moral que debía servirles en adelante para avasallar el mundo.

Llegaba el momento de reconcentrar la escuadrilla. La construcción de barcos de toda especie estaba terminada casi en todas partes. Habíaseles hecho descender á las desembocaduras de los ríos, armándolos y aparejándolos en los puertos. Los carpinteros y maestros de hacha que habían quedado libres en lo interior, fueron reunidos en compañías, y conducidos así á Boloña como á los puertos vecinos, donde se hacía ánimo de emplearlos en formar los compartimientos y en el recorrido de la escuadrilla una vez reunida.

Hubo pues que proceder á esta reconcentración, esperada con ansia por los ingleses por su confianza de destruir hasta nuestra última vela; y he aquí verdaderamente la ocasión de juzgar la fecundidad de recursos del primer cónsul. Las divisiones de la escuadrilla que tenían que pasar á Boloña iban á salir de todos los puntos de la costa del Océano, desde Bayona hasta el Texel, para reunirse en el estrecho de Calais, y debían ir costeando la orilla, manteniéndose siempre á muy corta distancia de la tierra para varar cuando se vieran acosadas muy de cerca por los cruceros ingleses. Pero uno ó dos encuentros que ocurrieron con los buques de la escuadrilla, suministraron al primer cónsul la idea de un sistema de socorro tan seguro como ingenioso. Había visto á unas cuantas chalupas que habían tomado tierra huyendo del enemigo, felizmente socorridas por los habitantes de los pueblos vecinos; y habiendo meditado sobre esta circunstancia, hizo distribuir á lo largo de la mar numerosos cuerpos de caballería desde Nantes hasta Brest, desde Brest hasta Cherbourg y desde Cherbourg hasta el Havre ó hasta Boloña. Estos cuerpos de caballería, divididos por distritos, llevaban consigo baterías de artillería rodada, enseñadas á maniobrar con rapidez suma y á galopar en los tersos arenales que descubre la mar al retirarse. Estas arenas de costa rasa son por lo general bastante sólidas para que puedan transitarse por ellas caballos y carruajes, de modo que nuestros escuadrones, con su artillería en pos, debían recorrer sin cesar la playa, adelantarse ó retirarse con

la mar, y proteger con sus fuegos la navegación de los mares. Generalmente no se suelen enganchar para este uso sino piezas de pequeño calibre, pero el primer cónsul empleó todos sus recursos para poder enganchar cañones de á diez y seis y hacerlos rodar con la misma velocidad que los de á cuatro y á ocho. Exigió y obtuvo que cada jinete, apto para toda clase de servicio, se aviniese á echar pie á tierra, á tirar de las piezas, ó á correr con carabina en mano al socorro de los marineros varados en la ribera: «Es preciso recordar á los húsares, escribía al ministro de la Guerra, que el soldado francés debe ser jinete, infante y artillero, y que debe arrostrarlo todo» (29 de septiembre). Los encargados del mando de toda aquella caballería eran los generales Lemarrois y Sebastiani, y tenían orden de estar siempre á caballo, de hacer maniobrar diariamente á los escuadrones con sus piezas, y de estar siempre al corriente del movimiento de los convoyes para escoltarlos en su marcha (1).

Este sistema produjo, según veremos, excelentes resultados. Las naves iban reunidas en convoyes de treinta, cincuenta y aun sesenta velas, y hacia fines de septiembre debían empezar á salir de Saint Malo, Granville, Cherbourg, el río de Caén, el Havre y Saint-Valery. No eran muchas las que había al otro lado de la punta de Brest, pero de todos modos los ingleses tenían muy á recaudo aquella parte de nuestras riberas para arrostrar aquel tránsito antes de haber hecho numerosas experiencias. El comandante que conducía los convoyes á la salida no era el mismo que los conducía al punto de arribo, porque se juzgó que un oficial de mar práctico, por ejemplo, en las costas de la Bretaña, podría no serlo en las costas de Normandía ó de la Picardía. Por esta razón estaban distribuidos según sus conocimientos locales, y como pilotos costeros nunca salían del distrito que les estaba señalado; recibían los convoyes en el límite de su distrito, y los dirigían hasta el límite del distrito vecino, transmitiéndoselos así de unos á otros hasta Boloña. Embarcáronse tropas en las naves, y aun caballos en las que estaban destinadas á dicho fin; su

(1) La siguiente carta, escrita con ocasión de haberse cometido cierta negligencia, prueba en qué estado tenía la costa.

30 de octubre de 1803.

Al general Davout.

Ciudadano general Davout: por el informe del general de brigada Seras he visto con sentimiento que los ingleses han tenido tiempo para saquear y desaparecer un barco que estaba encallado entre Gravelinas y Calais. En la situación actual de la costa jamás hubiera podido ocurrir un hecho semejante desde el puerto de Burdeos, porque inmediatamente hubieran acudido destacamentos de caballería y piezas móviles para estorbar á los ingleses el pillaje del buque. Esta es la segunda vez que quedan sin socorro las naves varadas en esa costa, y la culpa está en la persona á quien usted ha cometido su vigilancia. Encargue usted la inspección de la costa á dos generales de brigada, desde Calais á Dunkerque el uno, y el otro desde Dunkerque al Escalda. Haga usted que se dispongan piquetes de caballería de modo que estén cruzándose sin cesar, y que se coloquen piezas con sus tiros de manera que á la primera señal puedan llegar lo más pronto posible á los parajes donde estén encalladas las naves. Por último, dichos generales inspectores deben estar constantemente á caballo, hacer maniobrar á las baterías de tierra, vigilar á los artilleros guardacostas, y escoltar las naves por la playa rasa cuando se pongan en movimiento. Hágame usted saber los nombres de todas las posiciones que señale, y el paraje donde establezca bocas de fuego. (N. del A.)

cargamento en suma era el mismo que debían llevar durante la travesía de Francia á Inglaterra, y había mandado examinar el primer cónsul con la más escrupulosa atención cómo navegaban con el peso que debían transportar.

Hacia fines de septiembre (principios de vendimiario del año XII) una división compuesta de chalupas, barcas cañoneras y peniches, salió de Dunkerque la primera para doblar el cabo Grisnez con dirección á Boloña. El capitán de navío Saint-Haouen, oficial excelente que comandaba dicha división, aunque muy osado, marchaba con precaución suma. Llegando á la altura de Calais, se dejó intimidar por una circunstancia poco importante en realidad, cual fué la de haber visto desaparecer el crucero inglés como si fuera en busca de otras naves. Temió verse acometido por una escuadra numerosa, y en vez de forzar de vela para aportar en Boloña, quedó escalado en el puerto de Calais. Noticioso el almirante Bruix de este error, corrió en persona á dicho punto con objeto de repararlo si era posible; en efecto, los ingleses acudieron inmediatamente en gran número, y era indudable que iban á encarnizarse con el puerto de Calais para estorbar que saliera la división allí escalada. Entonces el almirante pasó á Dunkerque, para apresurar la organización de otra división, ya dispuesta en este puerto, y enviarla á socorrer á la primera.

Estaban los ingleses á vista de Calais con una fuerza considerable compuesta principalmente de bombardas. El día 27 de septiembre (4 vendimiario) arrojaron gran número de bombas sobre la ciudad y el puerto, matando á uno ó dos hombres sin tocar á ninguna nave. Acudió á galope á la playa la artillería rodada, y les contestó con un fuego nutrido que los obligó á retirarse; hicieron confusos de haber producido tan poco resultado. Al día siguiente, el almirante Bruix mandó á la división de Saint-Haouen salir á la mar para hacer frente al crucero enemigo, impedir un nuevo bombardeo, y aprovechando las circunstancias, doblar el cabo Grisnez siguiendo su derrotero á Boloña. La segunda división de Dunkerque debía dar la vela al mismo tiempo y apoyar á la primera bajo el mando del capitán Pevrieux. El contraalmirante Magón, que mandaba en Boloña, tenía orden por su parte de salir del puerto con todas las naves disponibles, y de mantenerse á la capa esperando á las divisiones de Saint-Haouen y de Pevrieux por si lograban doblar el cabo Grisnez.

El 28 de septiembre por la mañana (5 vendimiario del año XII) el capitán Saint-Haouen salió de Calais lleno de ardimiento, y se adelantó hasta llegar á tiro de cañón. Los ingleses hicieron un movimiento para levantarse á barlovento, y él entonces, aprovechando con destreza aquel movimiento que los alejaba de su escuadra, se dirigió á todo trapo hacia el cabo Grisnez. Pero en breve le dieron caza los ingleses persiguiéndole hasta más allá del cabo, y se vió asaltado por un fuego violento de artillería. Cualquiera hubiera dicho que nuestras ligeras naves iban á ser echadas á pique por los veinte buques del enemigo, algunos de los cuales eran de grueso porte; pero nada de esto sucedió, y el capitán Saint-Haouen continuó su navegación bajo las balas de los ingleses, sufriendo poco daño. Manejaban el remo con admirable serenidad bajo un fuego violentísimo, pero por fortuna poco certero, un batallón de la cuarenta y

seis y un destacamento de la veintidós, embarcados á bordo de las naves; al mismo tiempo acudieron las baterías rodadas de la playa, y contestaron con ventaja á las descargas de los buques ingleses; por último, después de mediodía el capitán Saint-Haouen fondeó en la rada de Boloña, cruzándose con un destacamento salido de este puerto á las órdenes del contraalmirante Magón.

La segunda división de Dunkerque, que había dado la vela, se adelantó por su parte hasta divisar el cabo Grisnez; pero detenida por la calma y la marea, se vió precisada á anclar de la parte de acá en una costa rasa. En esta posición permaneció hasta el momento en que cambiando la corriente podía dirigirla hacia Boloña; faltaba el viento y tuvo que recurrir al remo; pero la esperaban en el cabo Grisnez quince buques ingleses entre fragatas, corbetas y bergantines. Siendo en aquel punto grande la profundidad del agua, y pudiendo el crucero inglés aproximarse á tierra sin que nuestras naves tuviesen el recurso de encallar, razón era concebir por ellas graves temores; pero doblaron el cabo como las del día anterior, manejando nuestros soldados el remo con intrepidez asombrosa, y recibiendo los ingleses de nuestras baterías de tierra mucho más daño del que podían ellas causar á nuestras chalupas cañoneras. La escuadrilla de Boloña y la división de Saint-Haouen, fondeada la víspera, salieron de nuevo para ir al encuentro de la división de Pevrieux, y se unieron con ella á la vista de Wimeureux, á cierta altura llamada la Torre de Croy. Entonces se detuvieron las tres divisiones reunidas, y puestas en línea, presentando á los ingleses sus proas armadas de cañones, fueron derechamente á ellos, y les hicieron un fuego violentísimo que duró por espacio de dos horas. Nuestras ligeras naves alcanzaban á veces á los grandes buques ingleses, y rara vez eran sorprendidas por ellos; finalmente, largáronse éstos llevando algunos de sus buques asaz maltratados á rehacerse en las dunas. Una de nuestras chalupas, atravesada de parte á parte de un balazo, tuvo todavía tiempo de arrojar á la playa antes de irse á pique, y fué la única á quien esto sucediera.

Este combate, al cual siguieron más adelante otros muchos más empeñados y mortíferos, produjo un efecto decisivo en la opinión de la marina y del ejército. Reconocieron todos que no eran tan fácil como se creía que nuestras pequeñas naves fueran echadas á pique por grandes buques, y que podrían ellas más fácilmente alcanzar á sus gigantescos adversarios que verse sorprendidas; se vió que podía sacarse gran partido de la cooperación de las tropas de tierra, las cuales, sin estar aún ejercitadas, habían manejado el remo, servido la artillería de marina con rara habilidad, y sobre todo manifestado poco temor en la mar y mucho celo en auxiliar á los marineros (1).

Apenas se verificó esta primera prueba, púsose en renovarla el mayor ardimiento. Numerosos convoyes salieron sucesivamente de todos los puertos de la Mancha para la reunión general en Boloña, y en esta especie de cabotaje se distinguieron por su destreza y bizarría muchos oficiales de marina, como los capitanes Hamelin y Daugier, y los capitanes Saint-Haouen y Pevrieux, cuyos

(1) En todas las cartas escritas de Boloña al día siguiente de estos dos combates, se ven expresados estos sentimientos.

nombres acabamos de mencionar. Nuestras naves, alterando entre la vela y el remo, iban costeando á muy corta distancia de los destacamentos de artillería y caballería dispuestos á protegerlas, y rara vez tuvieron que refugiarse en la orilla, porque casi siempre navegaban á vista de los ingleses sosteniendo sus fuegos, y deteniéndose á veces, cuando tenían tiempo de hacerlo, para presentar el frente al enemigo y mostrarle su avance erizado de cañones de grueso calibre. Muchas veces ahuyentaron á los bergantines, á las corbetas, y aun á las fragatas; y si en alguna ocasión encallaron, más bien fué por causa de algun temporal que por la fuerza de sus adversarios. Cuando esto sucedía, arrojábanse los ingleses en sus canoas á apoderarse de las chalupas ó de los peniches encallados; pero nuestros artilleros, acudiendo con sus piezas á la playa, y nuestros jinetes, trocados de repente en peones y casi en hombres de mar, acudían por entre las rompientes á socorrer á los marinos, ahuyentaban las canoas inglesas con las descargas de sus carabinas, y las obligaban á largarse sin la menor presa, y aun á veces con pérdida de sus más intrépidos marineros.

En los meses de octubre, noviembre y diciembre entraron en Boloña más de mil naves, entre chalupas cañoneras, barcas cañoneras y peniches, procedentes de todos los puertos. De todas éstas no apresaron los ingleses más que tres ó cuatro, y no destruyó la mar más que diez ó doce.

Estos cortos y frecuentes pasajes produjeron muchas y utilísimas observaciones. En primer lugar hicieron reconocer la superioridad de las chalupas cañoneras sobre las barcas cañoneras. Eran éstas más difíciles de mover, derivaban más, y sobre todo carecían de fuegos. Los defectos de estas barcas cañoneras dependían de su construcción, y ésta de la necesidad de colocar en ellas la artillería de campaña; pero no había más remedio que resignarse. Los peniches nada dejaban que desear en cuanto á la velocidad y á la maniobra. Fuera de esto, todos en conjunto navegaban bastante bien aun sin necesidad de vela. Había divisiones en Boloña procedentes del Havre que casi siempre habían navegado á remo con una velocidad media de dos leguas por hora. Con sólo introducir algunas reformas en el arriaje ó cargamento, debían mejorar sus cualidades de una manera notable.

La experiencia de estos pasajes introdujo un cambio en la disposición de la artillería, que fué inmediatamente ejecutado en toda la escuadrilla. Los cañones de popa y de proa iban metidos en unas muescas, de modo que no podían moverse sino en línea recta atrás ó adelante, y de aquí resultaba que las naves para hacer fuego tenían que virar y presentar al enemigo la popa ó el avance. Por consiguiente, cuando iban navegando no podían responder al fuego de los ingleses porque sólo les presentaban el costado, y estando fondeadas, las corrientes les hacían tomar una posición paralela á la costa, ofreciendo al enemigo sus bandas desarmadas. Pero esta disposición se varió así que se experimentó la estabilidad de estas naves, y se aseguró con un sistema de arriaje mejor calculado. Construyéronse cureñas muy semejantes á las de campaña, que permitían dirigir descargas en todos sentidos; de este modo los barcos podían en cualquier situación hacer fuego sin tenerse que volver.

Las chalupas de este modo podían hacer cuatro disparos en todas direcciones, y con un poco de costumbre los hombres de tierra y de mar debían llegar á practicar este tiro con exactitud y sin peligro.

Se pensó principalmente en introducir una intimidad completa entre los marinos y los soldados, destinando siempre las mismas naves á las mismas tropas, y se calculó la capacidad de las chalupas y barcas cañoneras de modo que pudiesen llevar una compañía de infantería además de algunos artilleros. Este fué el elemento que sirvió para fijar la organización general de la escuadrilla. Componíanse á la sazón los batallones de nueve compañías; las medias brigadas de dos batallones de guerra, quedando el tercero en su depósito; y las chalupas y barcas cañoneras se distribuyeron con arreglo á esta composición de las tropas. Nueve chalupas ó barcas formaban una sección, y conducían nueve compañías, ó sea un batallón. Dos secciones formaban una división, y conducían una media brigada. De este modo la barca ó la chalupa correspondía á la compañía, la sección correspondía al batallón, y la división á la media brigada. Mandaban la chalupa, la sección y la división, oficiales de mar de la graduación correspondiente.

Para conseguir una identificación perfecta entre las tropas y la escuadrilla, á cada media brigada se señaló una división, á cada batallón una sección, y á cada compañía una chalupa ó barca, y este señalamiento, una vez decretado, debía permanecer invariable. De este modo las tropas debían conservar siempre unas mismas naves, aficionándose á ellas como se aficiona el jinete á su caballo. Por este medio los oficiales de mar y los de tierra, los soldados y los marineros, debían establecer entre sí íntimas relaciones, inspirarse mutua confianza, y estar más dispuestos á prestarse auxilio unos á otros. Cada compañía debía dotar á su nave con una guarnición de veinticinco hombres, constantemente á bordo; estos veinticinco hombres, que componían la cuarta parte de la compañía, permanecían embarcados cerca de un mes; en todo este tiempo habitaban en el buque con la tripulación, ya se hallase en la mar maniobrando, ya estuviese detenido en el puerto. Hacían en él la misma vida que los marineros, los auxiliaban en sus faenas, y se ejercitaban principalmente en manejar el remo y disparar el cañón. Después de hacer esta vida por espacio de un mes, se relevaban con otros veinticinco soldados de la misma compañía que por igual tiempo se ejercitaban en las mismas faenas de mar, y así sucesivamente toda la compañía iba haciendo su estación á bordo de las chalupas y barcas. Cada hombre, pues, era alternativamente soldado de mar, artillero, infante, marinero, y aun peón de ingeniero para las obras hechas en las dársenas. Los marineros también tomaban parte en esta recíproca enseñanza: había á bordo armas de infantería, y mientras estaban en el puerto hacían todos los días en el muelle el ejercicio de peones. De este modo se conseguía un refuerzo de quince mil infantes, que después del desembarco en Inglaterra se hallarían en disposición de defender la escuadrilla en todas las costas donde hubiese encallado. Dejando á éstos un refuerzo de unos diez mil soldados, podrían esperar impunemente en la ribera las victorias del ejército invasor.

Los peniches al principio quedaron excluidos de esta organización porque no podían conducir una compañía