

No era la intención de Napoleón fiarlo todo á las precauciones que había tomado ya con las provincias del Adriático y del Mediterráneo. El cuerpo de cuatro mil hombres que acababa de dirigir hacia Corfú le parecía insuficiente. Sabía muy bien que los ingleses no dejarían de hacer grandes esfuerzos, en caso de prolongarse la guerra para quitarle las islas Jónicas, cuya importancia podría equilibrarse con la de Malta; y con esta mira mandó enviar allí además el 14 ligero francés y otros muchos destacamentos, hasta reunir entre tropas francesas é italianas siete mil ú ocho mil hombres, sin contar algunos albaneses y griegos alistados bajo el mando de oficiales franceses, para custodiar las pequeñas islas. Debían residir en el mismo Corfú cinco mil hombres, y mil quinientos en Santo-Mauro. Quinientos debían guarnecer el puerto de Parga en el continente del Epiro, y por lo tocante á Cefalonia y Zante sólo toleró Napoleón que las custodiasen destacamentos franceses para sostener y refrenar á los albaneses. Mandó al príncipe Eugenio y al rey José que enviasen de Ancona y Tarento en barcos italianos y aprovechando todo viento favorable, granos, galleta, pólvora, proyectiles, fusiles, cañones y cureñas, y que continuasen haciendo estos envíos sin interrupción hasta llegar á reunir en Corfú una considerable provisión de vehículos necesarios para una larga defensa, de modo que no volviese á suceder lo que en Malta, donde se había corrido el peligro de perder por causa del hambre una posición que el enemigo no podía tomar con la fuerza. Como no contaba con los pagos del tesoro de Nápoles, mandó grandes sumas en oro de las arcas de Turín, para que las tropas estuviesen siempre puntualmente pagadas y para poder pagar también á los obreros que hubiera que emplear en la construcción de las fortificaciones. A los recursos que acabamos de enumerar acompañaban instrucciones admirables para el general César Berthier (hermano del mayor general), en que se prevenían todas las contingencias y se indicaba la conducta que debía seguirse en todos los casos imaginables.

El general Marmont había ya hecho construir soberbios caminos en las provincias de la Iliria, que administraba con tanta inteligencia como celo. Se le mandó hacerlos continuar hasta Ragusa y Cattaro, seguir sus reconocimientos hasta Butrinto, punto de la costa de Epiro frontero á Corfú, y preparar los medios de llevar allí rápidamente una división. Mandó Napoleón exigir de la Puerta que le abandonase á Butrinto para poder disponer más libremente de esta posición, desde la cual era muy fácil enviar auxilios á Corfú, y le fué otorgado sin dificultad. Reclamó y obtuvo también por último que se estableciesen varios relevos de tártaros desde Cattaro hasta Butrinto, para que el general Marmont estuviese prontamente advertido de cualquier aparición del enemigo y pudiese acorrer con diez ó doce mil hombres, fuerza suficiente para arrojar á los ingleses á la mar en caso de intentar un desembarco.

A estas disposiciones añadió Napoleón cuantas podía suministrar la cooperación de la marina. Envió de Tolón al capitán Chaunay-Duclós con las fragatas *Pomona* y *Paulina* y con la corbeta *Victoriosa* á formar en Corfú un principio de marina. Mandó además hacer construir en el puerto de Corfú dos bergantines de grueso porte y tripularlos con marineros del país y varios destacamen-

tos de tropas francesas. Esta pequeña marina naciente, compuesta de fragatas y bergantines, debía cruzar incessantemente entre la Italia y el Epiro, Corfú y las demás islas, de modo que aquel paso estuviese siempre abierto á nuestros buques mercantes y cerrado á los del enemigo.

Al dirigir estas varias instrucciones al rey José, al príncipe Eugenio y al general Marmont, no sólo con el tono imperativo con que dictaba siempre sus órdenes, sino además con el acento apasionado que le era peculiar cuando aquéllas se referían á alguno de sus pensamientos favoritos, escribía Napoleón: «Estas medidas pertenecen á un conjunto de proyectos de que no podéis estar enterados. Sabed tan sólo que en el estado actual de Europa la pérdida de Corfú sería la mayor calamidad que pudiera caer sobre el imperio.»

En efecto, pocas personas sabían en Europa estos proyectos; ni el mismo Talleyrand, que había sido el negociador de Napoleón en Tilsit, tenía de ellos una idea cabal. Sólo lo sabían Alejandro y Napoleón, que en sus largas pláticas á orillas del Niemen se habían prometido mutuamente ponerse de acuerdo sobre la repartición que se hiciese del imperio turco, en la cual el uno buscaba la indemnización y equilibrio contra el poderio francés, y el otro la compensación de la ruina del imperio turco que la molición asiática no podía ya defender contra la energía europea. Napoleón distaba mucho de querer apresurar este resultado; Alejandro, por el contrario, lo anhelaba ardientemente, y este era el peligro que encerraba su alianza. Pero Napoleón, como previsor, quería estar pronto á caer sobre las provincias turcas que tenía á su alcance, y además intentaba á todo trance hacerse dueño del Mediterráneo independientemente de aquella precisión. Juzgaba que siendo dueño de este mar, que era la comunicación más directa entre el Oriente y el Occidente, ya se podría resignar á ser el segundo en el Océano. Por esta razón, desde el día mismo en que firmó la paz de Tilsit se resolvió á recobrar la Sicilia, que empezó á mirar como suya así que dió el reino de Nápoles á uno de sus hermanos; y esperaba alcanzarlo, ya del abandono en que se la dejasen los ingleses si los rusos conseguían negociar la paz, ya de la fuerza de sus armas si continuaba la guerra. Con este objeto empezó desde que acabó el invierno á enviar órdenes á su ministro de Marina para encaminar sus escuadras hacia el puerto de Tolón y disponer de este modo una expedición en grande contra la Sicilia.

Estas órdenes, paralizadas por las circunstancias y por la insuficiencia de los medios, volvieron á reiterarse con nuevo ardor después de quedar firmada la paz continental. El mismo día que esto se verificó en Tilsit, escribió Napoleón á cuatro personajes á la vez, que eran el rey José, el rey Luis de Holanda, el príncipe Eugenio y el ministro de Marina que la guerra continental había acabado y que era menester revolver las fuerzas hacia los mares y pensar en sacar algún partido de la inmensidad de playas sujetas á la Francia. La Inglaterra, en verdad, gozaba de la ventaja de su posición insular, fundamento hasta hoy incontrastable de su grandeza marítima; pero también era un formidable elemento de poder naval la posesión de todas las playas europeas desde Kronstadt hasta Cádiz, desde Cádiz hasta Nápoles y desde Nápoles hasta Venecia, si no faltaba el tiempo ó el arte para aprovecharlo. En el entusiasmo que pro-

duce la victoria, Napoleón había dicho en Berlín *que era menester dominar la mar por medio de la tierra*: acababa de realizar toda la parte realizable de este pensamiento haciendo que se celebrase en Tilsit el consorcio, voluntario ó forzado, de todas las potencias del continente contra Inglaterra; y era menester ya sacar pronto el fruto de esta unión, antes que el dominio continental de la Francia llegara á hacerse para el mundo más insoportable todavía que la dominación marítima de la Inglaterra.

Veintidós meses habían transcurrido desde el malhadado combate de Trafalgar, en que nuestro pabellón (1) había desplegado un heroísmo sublime en medio de un inmenso desastre. Estos veintidós meses se habían invertido con alguna actividad y con cierta gloria, con aquella por lo menos que se merece siempre el valor no abatido por los reveses. El almirante Decrés, que seguía consagrando su profunda experiencia y su superior talento al logro de los impetuosos deseos de Napoleón, no siempre conseguía vencerle de que en la marina no es posible suplir la falta de tiempo y de una prolija organización con la mera voluntad, el valor, el dinero y el mismo genio. Había propuesto á Napoleón que se substituyese al sistema de los grandes combates navales el de los cruceros muy divididos y lejanos. Con este sistema se lograba la ventaja de exponer menos fuerzas á un solo golpe, de adquirir la experiencia necesaria en las navegaciones, de causar grandes perjuicios al comercio del enemigo y de poder tal vez sorprender al adversario con fuerza numérica inferior, por cuanto la mar es por su misma inmensidad el campo de los azares. Semejante sistema bien merecía en verdad los honores de la prueba, y nos hubiera reportado incontestables ventajas sobre el otro, á no haber sido tan grande la desproporción numérica de nuestras fuerzas comparadas con las de Inglaterra y á no hallarse en tan pésimo pie nuestros lejanos establecimientos faltos de todo recurso.

Con arreglo al plan de Decrés preparáronse en Brest, Rochefort y Cádiz diversos cruceros en disposición de salir á fines del año 1805 aprovechando los vientos favorables del otoño. Salió una división de cuatro fragatas á cruzar por el derrotero del mar de las Indias, para destruir el comercio inglés en aquellas regiones y dar nueva vida con los productos de la correría á las islas Borbón y á la isla de Francia, decaídas desde que había muerto en ellas el tráfico. Estas fragatas llegaron felizmente á su destino y proporcionaron en efecto á nuestras dos islas muy abundantes recursos. El capitán l'Hermitte salió del puerto de Lorient el 30 de octubre de aquel mismo año con el navío *Régulo*, las dos fragatas *Cibeles* y *Presidente* y los bergantines *Vigilante* y *Diligente*, é hizo vela hacia las Canarias. Siguiendo la costa de Africa la recorrió de Norte á Sur en una extensión de muchos centenares de leguas con objeto de apresarse los buques ingleses dedicados al tráfico de negros, y apresó en efecto y destruyó muchos de ellos, porque el almirantazgo inglés, no habiendo previsto la existencia de un crucero francés en aquellos mares, no había tomado ninguna precaución. Después de seguir cruzando los meses enteros de diciembre, enero, febrero y marzo

y de haber causado considerables estragos y hecho un rico botín, quiso esta división, privada del bergantín *Vigilante* que había enviado á Francia con la noticia, anclar para carenar sus naves, reparar su velamen, hacer descansar sus tripulaciones y proporcionarse víveres de refresco. Pero no atreviéndose á volver á Francia en el estío, no queriendo dirigirse á nuestras Antillas, siempre muy observadas, y no teniendo muchos fondeaderos en que escoger, franceses ó aliados, se dejó llevar por el viento fresco que la había conducido hacia la costa de América, y luego bajó en el mes de abril á San Salvador, puerto del Brasil, donde tenía probabilidades de hallar víveres y vender con ventaja los negros apresados á los ingleses. Al cabo de veintidós días de anclaje volvió á dar la vela para cruzar por las aguas de Río Janeiro, fué perseguido á menudo por los navíos ingleses que iban á la India, remontó á la altura de las Antillas, continuó haciendo presas y por último fué sobrecogida el 19 de agosto por un espantoso huracán de los más tremendos que se habían levantado en aquellos mares por espacio de veinticinco años, de cuyas resultas quedó dispersada. El *Régulo*, después de haber perdido de vista sus fragatas y de haberlas buscado vanamente, entró en Brest el día 3 de octubre de 1806, al cabo de una navegación de cerca de un año. La fragata *Cibeles*, desarbolada, huyó á los Estados Unidos; la fragata *Presidente*, separada de su división, fué presa del enemigo.

A pesar de los accidentes acaecidos al fin de este crucero, accidentes inevitables después de arrostrar por espacio de once meses los azares de la mar y de la guerra, bien hubiera podido aceptarse para todos nuestros cruceros la misma suerte. El capitán l'Hermitte destruyó veintiséis buques enemigos, cogió quinientos sesenta prisioneros, aniquiló más de cinco millones en valores y volvió con sumas considerables muy superiores á los gastos de su crucero. Quedó arruinado aquel año el tráfico de negros en la costa de Africa, y las compañías inglesas de seguros ponían el grito en el cielo contra el almirantazgo. Pero no era tan propicia la estrella que guiaba á nuestros cruceros principales.

El puerto de Cádiz sólo ofrecía reliquias que era menester reunir y reorganizar antes de poder formar allí una división. Rochefort daba abrigo á la división del contraalmirante Allemand, que descansaba en él del difícil crucero que acababa de hacer de resultas de su frustrada reunión con el almirante Villeneuve. Sólo Brest ofrecía recursos para organizar una división considerable. De los veintidós buques reunidos en este puerto, se habían destacado diez, los más á propósito para una larga navegación, y dirigido hacia los mares de América el 13 de diciembre de 1805 bajo el comando del contraalmirante Willaumez. Componían esta división el *Fulminante*, navío de ochenta cañones, el *Veterano*, el *Cassard*, el *Impetuoso*, el *Patriota* y el *Eolo*, navíos de setenta y cuatro, y las dos fragatas *Valerosa* y *Cometa*. Llevaba víveres para siete meses. A la noticia de su salida lanzáronse en su seguimiento más de treinta navíos ingleses buscándola por todos los mares. Cruzó primeramente en las aguas de Santa Elena durante los meses de febrero y marzo de 1806, donde hizo algunas presas; después, teniendo enfermos á bordo y careciendo de víveres de refresco, se dirigió á San Salvador por los mismos motivos que habían llevado á este puerto al ca-

(1) Y el aliado principalmente.

(N. del T.)

pitán l'Hermitte. Después de diez y siete días de descanzo dió la vela de nuevo y fué en el mes de junio á tocar en la Martinica, con el proyecto de ponerse al viento de las Antillas y descubrir los grandes convoyes de la Jamaica. Encontró en la Martinica pocos víveres, porque apenas tenía la colonia los necesarios para su propio consumo, y poca proporción para la carena, porque el estado de guerra casi continuo desde quince años atrás, apenas había permitido mandar allí efectos navales, por cuyo motivo fué á emboscarse en los pasajes de las Antillas con la esperanza de lograr un botín que compensase los gastos de tan grande armamento.

El día 28 de julio navegaba en abanico con intención de apresar un convoy que había divisado, cuando refrescando el viento se agrandó sensiblemente la distancia que separaba á los buques de la escuadra. Al rayar el día siguiente, 29, se perdieron de vista el *Veterano*, que montaba á la sazón el príncipe Jerónimo Bonaparte, y la fragata *Valerosa*. Para reunir estos dos buques subió el almirante al Norte, costeano las playas de América, y fué á cruzar á treinta y ocho leguas al Este de Nueva York, pero no encontrando al *Veterano* ni á la *Valerosa*, se dirigió hacia el punto de reunión señalado de antemano á sus buques, separados entre los grados 29 de latitud Norte y 67 de longitud occidental. Allí encontró á la *Valerosa*, pero no al *Veterano*, que en aquel momento acababa de dar la vela hacia el banco de Terranova, y permaneció en aquellas aguas hasta el 18 de agosto. Mientras ocurrían estas vicisitudes, se substraen á las divisiones inglesas, y á él también se le perdió el convoy de la Jamaica, que pasó á cuarenta leguas de su escuadra. Tales son los azares de la mar. Después de haber esperado á sus naves en el punto de reunión más tiempo del convenido, el almirante Willaumez, que había ideado dirigirse á Terranova, reunió sus capitanes, celebró con ellos un consejo de guerra, y cerciorándose de que llevaban muchos enfermos y muy escasa provisión de agua, leña y víveres, se decidió á arribar á Puerto Rico para remontar luego en latitud hasta el banco de Terranova, destruir en él las pesquerías inglesas y volver á Europa con el proyecto de recogerse en los puertos de Francia durante los temporales del equinoccio, que ahuyentarían al enemigo.

Mas no bien tomó esta resolución, cuando en la noche del 18 al 19 de agosto de 1806 el mismo huracán que había dispersado la división de l'Hermitte sorprendió á la escuadra del almirante Willaumez, y por espacio de tres días consecutivos la estuvo cerniendo contra las olas hasta destruirla. El *Fulminante* y el *Impetuoso*, únicos navíos que no se habían separado durante la tormenta, perdieron todos sus palos, y se repararon en la mar como pudieron, y cuando se disponían á navegar en conserva, un nuevo temporal volvió á separarlos. Divisaban por entre las tinieblas de la tempestad los fanales de varios buques enemigos, y procuraron liberarse como pudieron. El navío almirante *Fulminante* huyó á la Habana; el *Impetuoso*, desarbolado y privado de una de sus baterías, arrojada á la mar, y de una parte de sus municiones, se dejó llevar por el huracán á la bahía del Chesapeake, donde tomó tierra, perseguido por dos buques enemigos. La tripulación, viendo su buque perdido, saltó en tierra, se amparó con la neutralidad americana y se reunió á bordo de la *Cibeles*, fragata del

capitán l'Hermitte, refugiado también en el Chesapeake. Mientras el *Fulminante* y el *Impetuoso* luchaban de este modo contra la mala estrella, el *Eolo*, completamente desarbolado, expuesto á los temporales y al enemigo, había huído también al Chesapeake. Remolcado allí por buques americanos, subió bastante en latitud para substraerse á los ingleses. El *Patriota*, despojado de sus palos de cofa y de artimón y de todo su velamen, había arribado por su lado al Chesapeake y echado el ancla en Annapolis. La fragata *Valerosa* había huído al Delaware; el *Cassard*, después de azotado mucho tiempo por las olas, perdida la caña del timón y con catorce falsasportas hundidas, había estado á pique de zozobrar; pero no haciendo agua por su fondo, volvió á ponerse á flote y se reparó en la mar. Aprovechando la circunstancia de hallarse su velamen en bastante buen estado y de ser el único de la escuadra que había conservado víveres para setenta y ocho días, no creyó deberse dirigir á Puerto Rico, é hizo vela hacia Europa. El día 13 de octubre se hallaba ya de vuelta en Brest. El *Veterano*, su capitán Jerónimo, separado de la escuadra hacía mucho tiempo, después de haber vagado algunos días por las costas de la América del Norte, regresó á Europa; pero el bloqueo de Lorient le obligó á enmararse en la bahía de Concarneau, donde estaba muy poco seguro.

Así, pues, de los seis buques que habían salido de Brest, el *Fulminante* se había refugiado en la Habana, el *Impetuoso* estaba destruido, el *Patriota* y el *Eolo* habían remontado el Chesapeake en un estado deplorable y sin muchas probabilidades de salir de allí, el *Cassard* se había libertado y el *Veterano* se hallaba metido en Concarneau en un fondeadero de donde era muy difícil sacarlo. Por lo tocante á las fragatas de la expedición, la *Valerosa* se hallaba en el Dalaware y la *Cometa* se había retirado á un puerto de América. Las presas que habían hecho al enemigo eran una escasa compensación de semejantes desastres.

En el intermedio también, habíanse enviado de Lorient tres fragatas hacia los mares boreales, que eran la *Sirena*, la *Revancha* y la *Guerrera*, bajo el mando del valiente marino flamenco el capitán Leduc. Las tres fragatas dirigidas por este intrépido navegante no habían sufrido los mismos desastres que la gran división Willaumez, pero sí atravesado mares espantosos y soportado la más penosa navegación. El capitán Leduc, que había salido de Lorient en marzo de 1806, trasladándose á las Azores, donde había hecho algunas presas, separado momentáneamente de la *Guerrera* y volviendo luego hacia la costa Oeste de la Irlanda, había remontado en latitud hasta la punta de Islandia, que divisó el 21 de mayo, y después hasta la del Spitzberg, que divisó el 12 de junio. Había sufrido en aquellas regiones borrascas espantosas y perdido de vista la *Guerrera*. Declaráronse luego en su tripulación las enfermedades, y llegó á contar hasta cuarenta muertos, ciento sesenta enfermos y ciento ochenta convalecientes, entre los setecientos ú ochocientos hombres que componían la dotación de sus dos fragatas. Pero continuando el curso, ya en las costas de Groenlandia, ya en las de Islandia y haciendo presas de tiempo en tiempo, volvió en septiembre á Saint-Malo, y no pudiendo tomar allí tierra, fondeó en la pequeña rada de Breat.

A pesar de los reveses y contratiempos que soportó el capitán Leduc con prodigiosa constancia, apresó catorce buques ingleses y uno ruso, hizo doscientos setenta prisioneros y destruyó cerca de tres millones de valores. Desgraciadamente había perdido noventa y cinco hombres; sin embargo, este crucero podía considerarse como ventajoso, aunque muy castigado por los temporales, y sobre todo hacía el mayor honor al capitán Leduc, que le había dirigido.

En septiembre de 1806, el mismo contraalmirante Cosmao, que tan noblemente se había conducido en Trafalgar, daba la vela en Tolón con los navíos el *Bórea* y el *Anibal*, la fragata *Urania* y el cutter *Le Succés*, para ir á buscar á Génova el navío *Genovés*, construido en aquel puerto. Después de atravesar el golfo volvió á Tolón haciendo libre aquel mar al comercio francés é italiano. Varias veces repitió este mismo curso, consiguiendo siempre ahuyentar los cruceros enemigos.

Hacia el mismo tiempo sufrió un sangriento descalabro el capitán Soleil, que había salido de Rochefort con cuatro fragatas y un bergantín destacados de la división Allemand. Habían adoptado los ingleses el nuevo sistema de bloqueo de mantenerse á cierta distancia de las costas para inspirar á nuestros buques bloqueados el deseo de salir á navegar, proporcionándose de este modo el medio de envolverlos antes que tuviesen tiempo de retroceder, y esta estratagema les salió perfectamente con el capitán Soleil; porque siendo á la sazón costumbre salir de noche para poder atravesar los cruceros enemigos sin ser visto, y no divisándose á los ingleses por causa de la distancia á que se mantenían, el referido capitán Soleil salió en la noche del 24 de septiembre de 1806. Sin encontrárselos en su derrotero, al día siguiente, 25, los divisó en alta mar, forzó de vela para superarlos en velocidad, recorrió un espacio de cien millas sin que le alcanzasen, mas el día 26 fué envuelto por la escuadra entera de sir Samuel Hood, que se componía de siete navíos y varias fragatas, y sostuvo por espacio de muchas horas un combate heroico contra cinco navíos enemigos. Toda la división fué apresada y echada á pique, á excepción de la *Temis*, que consiguió librarse con dos bergantines.

Al lado de estos encuentros, que la excesiva superioridad numérica del enemigo hacía casi siempre desastrosos, ocurrían otros en que el valor de nuestros marinos demostraba que, no siendo las circunstancias muy desfavorables, eran capaces de buque á buque de hacer frente á los ingleses y aun de vencerlos. El 21 de abril de aquel mismo año, yendo al Cabo el capitán Bourayne con la fragata *Cañonera*, encontró á un convoy inglés y cayó sobre él para apresarle, cuando apareció de súbito un navío de setenta y cuatro, que le iba escoltando. El capitán Bourayne quiso al pronto evitar un combate desigual con semejante adversario; pero viéndose estrechado muy de cerca, aceptó resueltamente la lucha, y aprovechando la circunstancia de no permitir la mar gruesa que el enemigo emplease su batería inferior, tomó una posición ventajosa, y en muy pocos instantes le inutilizó su palo mayor, le desarboló y le obligó á huir. Habiendo entonces querido tomar parte en el combate varios buques mercantes de grueso porte, los acometió, los dejó escarmentados y continuó su derrota hacia el Cabo, ignorando que hubiese caído en

poder de los ingleses. Éstos, para atraer los buques franceses ú holandeses, habían dejado subsistir la bandera holandesa: no bien echó el capitán Bourayne el ancla, quedaron recogidas á una señal todas las banderas holandesas é izado el pabellón inglés, y cayó de repente sobre la *Cañonera* una granizada de bombas y balas. El capitán Bourayne, sin amilanarse, cortó su cable, sacrificó sus anclas y á fuerza de vela se substraen á todos los peligros que le cercaban. Llegó sano y salvo á la isla de Francia, donde iba á distinguirse en nuevas aventuras de mar no menos arriesgadas y gloriosas.

Otro accidente de igual género que ocurría en nuestras costas probaba también cuánto podía esperarse de la intrepidez y arrojo de nuestros marinos. La urca *Salamandra*, que había salido de Saint-Malo con un cargamento de maderas de construcción para Brest, viéndose perseguida por una gran corbeta de á veinticuatro, dos bergantines y un cutter, y hallándose débilmente armada, como era consiguiente, se echó á la costa cerca del embocadero de Erquy, y allí se defendió la tripulación como pudo con disparos de fusil. Reducida en breve á la imposibilidad de prolongar esta defensa, se salvó la tripulación en una canoa y en un trozo de palo, consiguió así tocar tierra, se dirigió hacia la batería llamada de San Miguel, la hizo disparar contra la corbeta inglesa que se había acercado ya bastante á la costa, y la dejó imposibilitada para la maniobra, obligándola de este modo á zabordar. En seguida se arrojó al agua, y con el auxilio de unos cuantos soldados que acudieron á la orilla se apoderó de la corbeta contra los restos de la tripulación inglesa, parte de la cual había huído ó quedado fuera de combate.

Tales eran las acciones, poco considerables pero heroicas, con que se distinguían nuestros marinos contra un poder comunmente superior al nuestro por el número y la organización, más superior aún en un momento en que todas nuestras fuerzas se dirigían exclusivamente hacia la guerra continental. De este modo, no teniendo el entendido y desgraciado Decrés á fines del año de 1806 más que infortunios que comunicar á un soberano como Napoleón, que sólo recibía felices nuevas de todas partes, estaba completamente desanimado y no menos descontento del sistema de los cruceros que del de los combates en grande. Obligado á explicar á Napoleón los reveses que había producido este nuevo sistema de guerra, alegaba las verdaderas razones que debían hacerle considerar todos los géneros de guerra marítima como igualmente peligrosos en el estado actual de las cosas. En primer lugar, era tal en su opinión la desproporción numérica, que los ingleses podían bloquear nuestros puertos con muchas escuadras poderosas y reservarse además numerosas divisiones para perseguir á nuestros cruceros no bien fuesen conocidos; lo que probaba que, aun sin la pretensión de empeñar combates generales, se necesitaban fuerzas todavía muy considerables para hacer la guerra con pequeñas divisiones. En segundo lugar, nuestro material era demasiado defectuoso comparado con el del enemigo; y aunque nuestros marineros, nunca inferiores en valor, lo fuesen en experiencia, el material que manejaban era todavía peor que su modo de maniobrar. Sus buques oponían á las tempestades menos resistencia que ellos mismos. Cuando el huracán del 19 de agosto que des-

truyó la división de Willaumez y maltrató gravemente á la de l'Hermitte, los ingleses soportaron mejor que nosotros el temporal, porque su velamen, no sólo era muy superior al nuestro, sino que además estaba mejor manejado. Más numerosos ellos y mejor equipados, estaban seguros de salvarse en número suficiente para rendir nuestros buques, de los cuales ya unos estaban dispuestos á hacerlo, otros á embarrancarse y otros á huir á Europa; pero según el almirante Decrés, ni la inferioridad del número ni la del material eran las únicas causas de nuestros desastres. Al salir del puerto de Brest, donde habían sido cuidadosamente escogidos entre una escuadra considerable, los buques de la división de Willaumez no eran inferiores en calidad á los buenos buques ingleses; pero con diez meses de navegación continua sin encontrar arribada segura donde hubiese suficiente provisión de víveres y efectos de respeto, habían quedado fuera de estado, ya de substraerse con su marcha á una escuadra más poderosa, ya de arrostrar una tempestad, ya por fin de proseguir el curso sin renovar sus provisiones de boca, lo que les exponía á ser descubiertos por el enemigo. Por esta razón escribía el almirante á Napoleón el 23 de octubre de 1806:

«Después de una navegación de diez meses, las vergas y palos de cofa se rompen, el velamen se afloja y se gasta, tanto más, cuanto que es imposible irlo gradualmente reparando en la alta mar; los masteleros se consienten, los buques se desligan, y no hay ejemplo de que un bastimento permanezca en la mar tanto tiempo sin haberse tomado antes el espacio necesario para renovarse tranquilamente en un puerto.»

Por desgracia, nosotros no teníamos ya puertos, ó los que teníamos estaban mal abastecidos. Poseíamos en verdad en el mar de las Indias uno excelente, incomparable por sus ventajas, que era el de la isla de Francia, el cual en la época de la guerra de América había servido de base de operaciones al baillío de Suffrén durante su gloriosa campaña de la India; pero entre los desórdenes de la revolución y las dificultades de la guerra continental no había sido abastecido de municiones navales. El cabo de Buena Esperanza, que pertenecía á una nación aliada, no podía aprovisionarse como un puerto nacional, y además acababa de caer en poder del enemigo. En la costa del Brasil sólo teníamos el puerto de San Salvador, que era neutral, ó mejor, enemigo, puesto que era de los portugueses. Por último, en las Antillas éramos dueños de la soberbia rada de Fort-Royal, una de las más espaciales y seguras del mundo; pero la Martinica estaba completamente desprovista de municiones navales, y por lo tocante á víveres, más le convenía que nuestras escuadras dejaran en ella parte de sus provisiones de galleta para las tropas de su guarnición, que darles de repuesto lo que en la mar hubiesen consumido.

Con cuatro arribadas bien útiles, una en las Antillas, otra en la costa del Brasil, otra en el cabo de Buena Esperanza y otra finalmente en la India, hubiéramos podido permanecer en la mar ventajosamente; pero sin estos medios sólo podíamos navegar como fugitivos, siempre azorados, siempre recelosos de un encuentro, y teniendo en contra, además de la escasez del número, todos los inconvenientes de un equipo inferior é insu-

ficiente. Estos eran resultados de largos trastornos interiores y de guerras inauditas por su grandeza, duración y encarnizamiento.

Napoleón, que no se desalentaba fácilmente y que creía que, á pesar de sus muchos accidentados enojos, estas últimas expediciones habían hecho mucho daño al comercio enemigo, quería mandar nuevos cruceros en 1807; pero se opuso enérgicamente Decrés, alegando que la costa de África, assolada en el año anterior por el capitán l'Hermitte, estaba ya provista con considerables medios de defensa de resultados de las grandes quejas y reclamaciones del comercio inglés; que no teníamos estadas ni en la isla de Francia, que carecía de municiones, ni en el Cabo, que había sido tomado, ni en San Salvador, que estaba inutilizado, ni en la Martinica, que carecía de lo necesario para su misma guarnición. Juzgaba que toda la actividad permitida á la Francia debía reducirse á construir mientras se concluía la paz continental, á tener ocupados los cruceros ingleses con escuadras armadas en nuestros puertos y á sacar partido de las ocasiones para mandar auxilios y refuerzos á las colonias por medio de fragatas, y que esta actividad sería poco peligrosa para la actualidad y ventajosa para el porvenir.

Napoleón, que entre las jornadas de Eylau y de Friedland había tenido que crear nuevos ejércitos para refrenar á la Europa á sus espaldas, había aceptado el sistema negativo de Mr. Decrés, y los trabajos de nuestra marina en el año de 1807 se habían limitado á mandar algunos socorros á las Antillas y á las Indias.

Aunque expuestas á muchos contratiempos, nuestras colonias recibían no obstante frecuentes auxilios. Como sólo producían azúcares, café, algunas especias, algunos tintes, y no víveres, ni estofas, la prosperidad para ellas consistía en vender con ventaja sus productos naturales, para proporcionarse con el cambio los medios de vestir y alimentar su población. En la época á que nos referimos, sus géneros tenían difícil salida, y los víveres entraban en ellas todavía con mayor dificultad por causa de los cruceros ingleses. En semejante estado de desnudez había sido preciso templar en favor de nuestras colonias los rigores del régimen prohibitivo; permitiéndoseles ejercer con los neutrales el comercio que en tiempo de paz sólo se permite hacer á los neutrales; los norteamericanos iban á ellas por azúcar y café y les dejaban en cambio granos y carnes. Pero como siempre se usa de mayor generosidad para vender la mercadería propia que para comprar la ajena, sucedía que los americanos introducían en víveres más que exportaban en azúcares y café, por causa de la dificultad de revender en Europa los géneros coloniales. Hacíanse pagar con frecuencia en dinero sus granos y sus reses y empezaba á escasear el numerario. Además, como no devengaban derecho de aduana á la salida porque se volvían navegando en lastre, ocasionaban una disminución sensible en las rentas locales que casi únicamente consistían en los productos de aduanas, de modo que en casi todos los presupuestos de nuestras colonias resultaba un déficit.

Esta situación, llevadera aún en la época de que vamos hablando, debía agravarse en breve si frustrándose la paz y tomando la guerra marítima un carácter más encarnizado, llegaban á adquirir mayor encono las me-

didias represivas del comercio de parte de la Francia y de la Inglaterra. Sin embargo, hasta entonces el corso de nuestras fragatas en la India y el de los bergantines de nuestras Antillas proporcionaban muy abundantes recursos de dinero, víveres y mercaderías propias para el vestido. Las fragatas la *Semillante* y la *Piamontesa* habían hecho prodigios de valor en la isla de Francia en 1806 y apresado entre las dos cerca de ocho millones de valores. Habían cooperado poderosamente con el valiente general Decaén, que desde aquella soberbia posición devoraba con sus ojos la península indiana y sólo pedía diez mil hombres para alzarse con toda ella.

La Guadalupe y la Martinica habían sido provistas de negros por los corsarios, recibiendo en su seno á muchos miles, de tal modo que la población obrera había aumentado mucho en ellas á pesar de la guerra. Pero como el enemigo estrechaba cada día más su bloqueo, llegaron á faltar las municiones navales para los bastimentos de corso, y nuestras colonias pedían provisiones de boca, al menos para las tropas, numerario para pagar los víveres de América, buques armados para continuar el corso, y por último, reclutas para ir llenando los huecos que en nuestras guarniciones resultaban. En la isla de Francia, donde hacían falta por lo menos tres ó cuatro mil hombres, sólo había unos mil seiscientos. En la Martinica, donde había habido cuatro mil setecientos y donde hubieran sido precisos cinco mil por lo menos, quedaban á lo sumo tres mil. En la Guadalupe apenas quedaban dos mil. Verdad es que estas guarniciones apoyadas por habitantes llenos de energía y patriotismo, eran suficientes para repeler las fuerzas que las escuadras inglesas pudieran desembarcar en aquellas regiones.

En Santo Domingo, después de muchos trastornos horrosos y de la destrucción de un soberbio ejército francés, habían ido sucediéndose las escenas más rídiculas y atroces. Vióse allí al negro Dessalines, que quería imitar al emperador Napoleón, como Toussaint-Louverture había querido imitar al primer cónsul Bonaparte, ceñir su ríspida cabeza negra con una corona imperial, sucumbir después bajo el puñal del negro Christophe y del mulato Péthion; disputarse luego estos dos competidores, como los generales de Alejandro, el poder de Toussaint Louverture; regar con su sangre aquel suelo que no habían querido regar con sus sudores, y dejarlo estéril; porque por más que se diga, nunca la sangre fecundará la tierra. Después de estas escenas sangrientas y burlescas, perdimos la parte francesa de la isla, quedando acorralados en la parte española, donde ocupamos la ciudad de Santo Domingo con mil ochocientos hombres, reliquias de un ejército tan malhadado como heroico. Conducíase allí el general Ferrand con buen tacto y entereza, aprovechando para sostenerse las divisiones de los negros y los mulatos, y atrayendo con la seguridad que al abrigo de nuestras bayonetas se disfrutaba á muchos colonos franceses y españoles, negros y blancos, esclavos y señores.

Tal era la situación de nuestra marina y de nuestro establecimiento marítimo cuando Napoleón volvió de su larga campaña del Norte. Estimulado á arrostrarlo todo por sus prodigiosos triunfos, y persuadido de que ó bien conseguiría la paz á la cabeza de las potencias del continente, ó bien vencería á la Inglaterra con una

reunión de fuerzas incontrastable, mostrábase lleno de ardimiento; y acostumbrado además á hacer surgir de su genio recursos inagotables para dominar á los hombres y á los elementos, de ningún modo podía participar del desaliento del almirante Decrés. Entreveía en el porvenir nuevos recursos contra los ingleses, aun desusados; en primer lugar no todas las salidas habían estado hasta entonces cerradas al comercio británico: la Rusia y la Prusia, la Dinamarca y las ciudades anseáticas; el Portugal, que era enemigo; la España, que estaba mal vigilada, y el Austria, á la que había sido menester contemplar, le habían ofrecido muchos desembocaderos, si no completamente abiertos, entreabiertos por lo menos, por donde las mercaderías inglesas, expedidas á bajo precio (lo que les era ya muy fácil en aquella época), habían logrado penetrar en el continente. Ahora, por el contrario, todos los accesos iban á hacerse impracticables, y no podía suceder mayor desgracia á las manufacturas inglesas. Además, Napoleón iba á ser árbitro de multiplicar las construcciones navales, ya con los recursos del tesoro francés, cada día más rico, ya con los productos de las conquistas, ya por fin con las maderas y los brazos de todo el litoral europeo. Teniendo además numerosos ejércitos disponibles, acababa de imaginar un vasto sistema, cuyo desarrollo sucesivo se verá más adelante, con el cual multiplicaba de tal modo las probabilidades de una grande expedición contra Londres, contra la Irlanda ó contra la India, que una vez burlada por ella la vigilancia del almirantazgo, tal vez acabaría por triunfar, ó acabaría por ceder la obstinación británica ante el amago de una invasión siempre inminente. Napoleón, en efecto, no estaba por los grandes combates navales, combates que sólo había aceptado en ciertas ocasiones por no retroceder de una manera demasiado patente ante el enemigo; ni estaba tampoco por los cruceros, siempre peligrosos cuando faltan estadas seguras y bien aprovisionadas; pero quería, uniendo las marinas rusa, holandesa, francesa, española é italiana, poniendo escuadras armadas en el Texel, en Flesinga, en Boloña, en Brest, en Lorient, en Rochefort, en Cádiz, en Tolón, en Génova, en Tarento y en Venecia, y manteniendo cerca de estas escuadras campamentos numerosos llenos de tropas invencibles, obligar á la Inglaterra á tener siempre á vista de estos puertos fuerzas navales que no fuesen bastantes para bloquearlos todos, y saliendo de improviso del primero que estuviese mal vigilado, trasladar un ejército, bien á Egipto, bien á la India ó bien al mismo Londres, y mientras esto pudiera verificarse, cansar á la nación inglesa agotando su ejército, sus maderas, su metálico, su valor y su constancia. Ya veremos en efecto que, si no se hubiera él agotado antes con mil empresas extrañas á este plan gigantesco, y si antes no hubiera agotado y cansado el buen deseo y la paciencia de sus aliados, ciertamente los medios eran tan vastos y tan bien concertados, que al fin hubiera acabado por triunfar de la Inglaterra.

Pero antes de llegar á este inmenso desarrollo, que hubiera podido lograrse en dos ó tres años, empezó Napoleón disponiendo lo necesario para que se redoblase la actividad en las construcciones navales de todo el imperio, y ensayando después en el Mediterráneo este sistema de expediciones, siempre dispuestas y ame-