

# UNOS MINUTOS ANTES

por el  
Conde de Castellano

## I.—VIAJE ACCIDENTADO

A las diez de la noche del 31 de julio del año 1800 se preparaba a salir de la ciudad de Rennes un coche de las Mensagerías del Oeste de Francia, cuya empresa dirigía Mr. Sisasdiere.

Era un coche pequeño, que solamente tenía en su interior plazas para cuatro personas. Tres oficiales de la escuadra española anclada en Brest, que aquella misma noche habían llegado en la diligencia de París con sus asientos tomados, ocuparon las suyas, dejando la cuarta en litigio entre un clérigo y una mujer. Expusieron uno y otra sus respectivos derechos y por fin entró el primero en el interior y pasó la segunda al cabriolé, donde ya se hallaba instalado un joven alumno de la Marina francesa. El conductor subió a su asiento, restalló el látigo el postillón y el pesado artefacto se puso en marcha con formidable estruendo, atravesó las calles de la ciudad y tomó el camino de Brest.

Un escritor francés señalaba ya hace noventa años, la piedad y el orgullo con que sus contemporáneos tenían que contemplar aquellas pesadas y macizas diligencias de las Mensagerías francesas, hediendo a cuero, abrigadas con paja, cerradas con malos vidrios, estrechas, oscuras, en las que no se podía dormir sin apoyarse en el hombro del vecino, que producían infaliblemente dolor de cintura al cabo de seis horas y jaqueca al cabo de cuatro. Si a tan sugestiva descripción se añaden, como no puede menos de hacerse, los golpes que se daban los viajeros a consecuencia de los baches de los mal cuidados caminos, el ruido ensordecedor del fementido artefacto, cortado por las notas agudas de los gritos de conductor y postillón y la obligación de descender al llegar a determinados pueblos, por necesidades del servicio, se comprenderá fácilmente que los tres oficiales de la Marina Real Española, no obstante haber empleado cuatro días de diligencia para trasladarse desde París a Rennes, no pudieran gozar, ni en sus más modestos límites, del descanso que pedían sus cuerpos fatigados.

Pero los oficiales españoles, como hombres avezados a toda suerte de penalidades, aceptaban aquellas con paciencia; y con exacti-

tud y rapidez bajaban y subían en las paradas, siguiendo las indicaciones del conductor, sin causar el menor retraso. Eran un Capitán de Navío, un Capitán de Fragata y un Alférez de Fragata; los dos primeros unidos por vieja amistad, nacida de su común naturaleza guipuzcoana y acrecentada por largos años de servicio que juntos habían prestado. Llegaron a Brest con la escuadra española a principios de agosto de 1799, y el 26 de mayo de 1800 recibieron órdenes de ir a París para realizar estudios hidrográficos. Su jefe, el Almirante Mazarredo, los presentó al General Bonaparte, Primer Cónsul de la República, el cual, fijándose en la juventud de los oficiales con relación a sus empleos, exclamó:

—Me place ver a jóvenes en el mando de buques, porque así llegarán en buena edad a altos mandos.

A lo que Mazarredo, con la sobriedad y precisión de palabra que le eran propias, contestó:

—“Son ya capaces de desempeñarlos”.

En cuanto a la exactitud del juicio, el tiempo no tardó en probarla, porque aquellos oficiales se llamaban don Cosme de Churruca y don Francisco de Moyúa.

Respecto al Alférez, que se había unido a ellos en París y que no juega papel importante en este relato, tenía un nombre extraño en un oficial de la Marina española, que más bien hubiera parecido convenir a algún francés de los que por entonces se nombraban, siguiendo la moda greco-romana impuesta por la Revolución, pues se llamaba don Horacio Publicola.

Y entre desenfrenadas carreras que no permitían el menor reposo y molestas paradas con descensos del coche, que lo hubieran interrumpido de ser posible, fué pasando la noche. Por fin, los viajeros vieron despuntar la aurora y a su luz macilenta contemplaron el conocido paisaje.

De seis a siete de la mañana llegaron a Chatel-Andrin, donde todos almorzaron. Continuaron luego su marcha y a las nueve y media paró nuevamente el coche en Gimang, donde tenían que mudarse los caballos. La operación era larga, pero como el almuerzo había sido dos horas antes, todos los viajeros determinaron dejar la comida para Belle-Isle, excepto el conductor, que se entró a comer, y tan grande debía de ser el apetito de aquel hombre, que aunque había almorzado cuando los demás, se mudaron los caballos y el coche no podía partir porque él seguía comiendo.

Después de una hora de espera, en la que los viajeros dieron nuevas muestras de paciencia, salió por fin el conductor y aquéllos subieron a la diligencia. Entonces, habiéndole dicho don Francisco de Moyúa que si les hubiera advertido iba a comer, todos hicieron

lo mismo, para evitar nueva detención en Belle-Isle, contestó que cada uno era libre de hacerlo donde quisiera.

Montó a caballo el nuevo postillón y prosiguió la marcha hasta las dos de la tarde, hora en que llegó el coche a Belle-Isle y sin indicación alguna de los viajeros, se detuvo ante una posada. Desapareció el conductor, para cumplir obligaciones de su servicio, según supusieron aquéllos, que entraron en la posada y pidieron de comer, excepto la mujer que iba en el cabriolé, la cual, falta de apetito o de dinero, tampoco había almorzado.

Nada más distinto de un hotel de nuestros días, una hostería de la vieja Francia. Historiadores dignos de todo crédito, han descrito minuciosamente el antiguo "auberge". Seguramente faltaban en él muchas comodidades indispensables hoy y desconocidas de nuestros antepasados; el edificio tampoco tenía al exterior apariencias de palacio, solía ser una casa campesina, con su muestra colgada de un soporte, más o menos artístico, de hierro forjado. En el interior había un gran patio, no siempre comedor, pero en cambio las habitaciones particulares estaban amuebladas con lujo severo y sólido y frecuentemente adornadas con tapicerías de valor. Mas el mayor encanto de tales establecimientos, según los aludidos historiadores, lo constituía la cordialidad y afecto con que eran recibidos los viajeros. No había en la puerta criados vestidos con vistosas libreas, sin otra misión que la de hacer una profunda y muda reverencia a la llegada y a la partida, acompañada la última de un pequeño gesto de la mano, tan discreto como significativo, sino que el propio hostelero y su mujer daban la bienvenida al recién llegado, esforzándose, mientras se hallaba en la casa, con mil pequeñas delicadezas, en darle la sensación de encontrarse en su propia familia, velando en lo posible la venalidad de las atenciones que le prodigaban.

Así no es de extrañar que en aquella posada de Belle-Isle, que debía de ser poco más o menos como las demás, se afanaran los hosteleros en preparar rápidamente un asado y un plato de salmón a los viajeros, que pocos minutos después de su llegada se sentaban a la mesa. En aquel momento entró el conductor del coche, preguntándoles si ya habían comido, y al responderle que todavía no habían empezado, se fué sin decir más. Pero poco después se presentó el postillón, diciéndoles que les esperaba y precisaba partir al instante, y al contestarle que acababan en seguida, les volvió bruscamente la espalda, dijo que él se iba y salió de la estancia profiriendo groseras palabrotas.

Como no era un copioso banquete el que los viajeros estaban haciendo, en pocos minutos estuvo terminado, pero a pesar de ello, don Francisco de Moyúa, recelando que el brutal postillón les de-

jase a pie, se levantó de la mesa sin acabar de comer y salió de la posada unos tres minutos después que aquél.

El coche caminaba ya guiado por el postillón y el conductor lo seguía andando. Corrió tras de él Moyúa, lo alcanzó, entró y amonestó al postillón que parase para esperar a sus compañeros, pero aquel bribón profirió tales insolencias, que el oficial español tomó una pistola descargada que encontró en el coche y le advirtió haría uso de ella para defenderse de cualquier iniquidad que intentase contra su persona. En cuanto conseguir que parase, todo fué inútil; el postillón continuaba fustigando a los caballos, a la vez que arreciaban las groserías de su vocabulario.

En tanto, los otros viajeros, terminada la comida, salieron de la posada a los tres minutos de haber partido de ella Moyúa. Pero este breve tiempo fué suficiente para que ya no pudiesen alcanzar el coche, como había logrado hacerlo don Francisco. Vieron que la diligencia se había alejado bastante y subía la empinada cuesta que existe a la salida de Belle-Isle, seguida de cerca por el conductor, que corría tras de ella. Comprendieron que si no la alcanzaban antes de llegar a la cumbre, aprovechando la lentitud en la marcha que imponía la ruda subida, luego sería completamente imposible y emprendieron la carrera con toda la celeridad que les permitían la fatiga de sus cuerpos y el calor sofocante de aquella tarde de verano. Gritaban para que se detuviese el coche, pero ni conductor ni postillón sintieron la menor compasión por ellos, ni les hicieron caso alguno. Indudablemente Mr. Sisasdiere había reclutado aquellos dos empleados entre los "patriotas" que siete años atrás atronaban las calles de París cantando el "ça ira" y la "carmagnole" y encontraban su mayor placer en asistir a los sangrientos espectáculos de Madame Guillotine, pues solamente un odio inhumano a cuanto significase selección y nobleza, puede explicar su conducta cruel con personas de las que no había recibido la menor ofensa.

Un alemán organizador y precavido, Herr Reichard, escribió y publicó, en tres volúmenes en octavo, una Guía de viajeros en Europa, dedicada a Alejandro I, Autócrata de todas las Rusias, y en el prefacio de tan útil obra "compendiosamente reducido a 228 páginas" —según dice el historiador francés G. Lenotre— expuso detenidamente todos los conocimientos que juzgaba indispensables para emprender un viaje. Precisaba que todo viajero, antes de ponerse en camino, estudiase a fondo "la historia natural, la mecánica, la geografía, la agricultura, las lenguas, el dibujo, la caligrafía, la taquigrafía, la natación, la medicina y la música, dando la preferencia en esta última a los instrumentos de viento que pueden desmontarse y meterse en el bolsillo".

Parece imposible mayor previsión, y sin embargo, todos aquellos utilísimos conocimientos no hubieran sido suficientes para los desdichados viajeros que corrían jadeantes tras de su propio coche, lo cual demuestra que el autor citado olvidó añadir a la lista de conocimientos variados indispensables para ponerse en camino, el entrenamiento en la carrera y la gimnástica.

Pero como aquellos no habían sido bastante precavidos para entrenarse en tales ejercicios, la falta de costumbre de ejecutarlos y el calor extraordinario del día, rindieron sus fuerzas. Lograron disminuir sensiblemente la distancia que les separaba del coche, mas éste se hallaba ya próximo al final de la cuesta, llegados a la cual los caballos podrían correr, y temiendo no conseguir alcanzarlo en tan corto espacio y quedar definitivamente abandonados en el camino, decidieron que el alumno de la Marina francesa, que por su juventud tenía mayores fuerzas físicas, se adelantase a los demás y lo detuviera.

Estaba entonces el coche a unas cincuenta toesas de sus seguidores y el joven alumno lo alcanzó en pocos momentos; pero sus solicitudes no fueron más eficaces que las anteriores de Moyúa, ni obtuvieron otro fruto que el de nuevos insultos e insolentes amenazas del postillón.

Los demás viajeros, en tanto, alcanzaron al conductor que delante de ellos corría y le requirieron ordenase al postillón se detuviera, pero aprobando aquél el proceder de éste, dijo que cumplía su deber y que hiciesen los viajeros lo que quisieran.

Realizaron un supremo esfuerzo Churruca y Pública y dejando al clérigo ocho o diez pasos atrás, consiguieron tocar con sus manos el coche y rogaron al postillón que lo detuviese. Contestó el bribón que habiéndole detenido los viajeros en Belle-Isle, les obligaría a subir la montaña a pie y agregó tales insultos, que Churruca, que estaba desarmado y temió un ataque de hecho del rufián "que sólo con su muerte hubiera podido lavar su honor"—según él mismo dijo después—y confiando en la justa severidad de las leyes de la República, le replicó que hiciera lo que gustase. Mas como en tales casos suele acontecer, la medida digna del caballero aumentó la insolencia del villano, que llevó su atrevimiento hasta amenazar a aquél con atravesarlo con su "bioche" si intentaba detener los caballos.

Llegaron por fin a la cumbre y el postillón, diciendo a los viajeros les hacía gran favor, pues podía obligarles a ir a pie hasta Morlaix, detuvo el coche y les permitió entrar en él.

Había pasado una hora desde que paró el coche ante la posada de Belle-Isle y en este tiempo se preparó la comida a los viajeros,

comieron éstos y subieron a pie hasta la cima de la montaña, resultando por tanto evidente que no produjeron retraso de consideración en la partida.

\* \* \*

El viaje continuó hasta Brest sin más incidentes, pero los marinos españoles no podían dejar impunes tales insolencias y denunciaron lo sucedido al General don Federico Gravina, segundo Jefe de la Escuadra, a quien dió parte por escrito don Cosme de Churruca.

Gravina se quejó al Director de las Mensagerías, en Brest, el cual dió toda clase de explicaciones satisfactorias y pasó la queja al empresario Mr. Sisasdiere, que repitió las excusas y despidió a los culpables. Pero no satisfecho con ello Gravina y deseando se impusiera a aquellos bribones un castigo mayor, escribió a París al Almirante Mazarredo, Jefe de la Escuadra española, para que reclamase ante el Ministro del Interior. Mazarredo hizo la reclamación, pero no he podido averiguar el resultado de ella.

## II.—LOS PAPELES DEL CAMAROTE

Cinco años después se encontraban también juntos don Cosme de Churruca y don Francisco de Moyúa, a bordo del navío San Juan Nepomuceno, como primero y segundo Comandante de él respectivamente, formando parte de la escuadra que, unida a la francesa, se hallaba anclada en la bahía de Cádiz. Churruca era ya brigadier. Moyúa seguía en el empleo de Capitán de Fragata; la historia de su vida durante este tiempo había sido triste.

Mandó en Brest la Fragata "La Perla" hasta diciembre de 1801, en que pasó a mandar el navío "San Telmo", que se le ordenó llevar al Ferrol para repararlo, pero por el mal estado del buque fué trasladado al "San Fulgencio", en el cual conservó el mando de navío que era superior a su empleo. Mas por entonces fué nombrado Ministro de Marina el Teniente General don Domingo Grandallana, cuya enemistad con Moyúa resulta manifiesta, aunque se ignoren sus causas, el cual ordenó desarmar el "San Fulgencio".

Poco después llegó al Ferrol la fragata "Clara", cuyo Capitán desembarcó enfermo y se dió a Moyúa el mando de ella para cruzar el cabo de San Vicente. Tenía don Francisco preparado el memorial, pidiendo la primera licencia cuatrimestral después de veinticinco años de constante servicio, con objeto de ver a sus ancianos padres los Marqueses de Rocaverde, pero no obstante hallarse

fatigado y enfermo desde un ataque de reuma articular que tuvo en Brest, aceptó el mando de la fragata, renunciando por entonces a todo descanso, y se preparaba a darse a la vela, cuando llegó orden del Ministro de desarmar también aquel buque. Entonces Moyúa pidió y obtuvo su licencia y partió para San Sebastián.

En la parte vieja de la ciudad, a la falda del Monte Urgull, puede verse todavía en la calle que hoy se llama del Treinta y uno de Agosto, una antigua casa con coronas de marqués en las verjas de su portal. A ella llegó don Francisco un día del año 1802: por aquel portal había salido veinticinco años antes, cuando sólo contaba trece de edad, para entrar en el servicio de la Real Armada.

Fácilmente forja la imaginación el recibimiento de la numerosa familia al marino que volvía al hogar tras una ausencia tan larga y luego las largas veladas, las descripciones interesantísimas de países desconocidos, los relatos emocionantes de peligros y batallas. Con menos motivos hubieran podido enorgullecerse justamente sus padres: la historia marina y militar de su hijo era verdaderamente brillante.

Pero las dulzuras de la vida de familia, que por primera vez desde su niñez gozaba el noble segundón, fueron amargadas por la persecución de su poderoso enemigo. Estaba en casa de sus padres cuando se publicó la promoción de octubre de 1802, en la que él era excluido después de ocho años de mando, y eran ascendidos doce oficiales más modernos a Capitanes de Navío. Grande fué la sorpresa de don Francisco y profunda la pena de su familia. Reclamó legalmente el marino contra aquella disposición que le postergaba; pero la paz de su conciencia, la seguridad consiguiente de que no podía existir ninguna nota justa contra él, el concepto con que le honraba la Armada, el empeño que había manifestado el Ministro de quitarle los mandos que se le conferían, ordenando desarmar los buques y otros antecedentes de enemistad personal harto notorios, hubieran salvado enteramente su honor en la opinión, si algunos meses después no se le hubiera mandado, por la misma vía reservada por la que se ordenó desarmar la fragata "Clara", que pidiese su retiro para evitarle la nota de que se lo diesen; sin decirle por qué y sin que jamás le hicieran la menor reconvencción ni cargo de ninguna especie.

Rehusó Moyúa pedir el retiro y solicitó se el oyera en justicia, mas ni se le oyó ni se le retiró, como se le amenazaba, prueba evidente de la injusticia y mala fe de que era víctima aquel oficial, que mandando "La Perla" en el desgraciado combate del 14 de febrero de 1797, que costó el relevo al General don José de Córdova y valió al Almirante Jervis el título de Lord San Vicente, fué el

único de los que mandaban fragata, exento de todo cargo y eso que, no dándolo contra él el proceso que se instruyó, se practicaron nuevas informaciones expresas, cual si hubiera ánimo de hallarlo, sin que estas informaciones lo dieran tampoco. Es patente la persecución que se hacía a un marino cuyos mandos se distinguieron siempre por la organización, disciplina y buen manejo en las escuadras de los buques puestos a sus órdenes y a quien Mazarredo, al que todos reconocían extraordinaria habilidad y acierto en la elección de sus subordinados, sin que para nada influyera en él parentesco ni amistad, al ser llamado por el Gobierno, del destierro en que estaba por decir la verdad, para encargarle el mando de la escuadra, precisamente después del citado desastre del Cabo de San Vicente, al mismo tiempo que designó a Escaño para Mayor de la Escuadra y a Churruca y Espinosa como ayudantes de éste, reclamó a Moyúa para Comandante de la fragata de su insignia, coadyuvando así al glorioso salvamento de Cádiz.

Por fin, sin que se le diera el retiro ni el merecido ascenso, fué nombrado segundo Comandante de un navío que mandaba Churruca.

Entonces Moyúa, a bordo del "San Juan Nepomuceno", en la bahía del Ferrol, escribió una instancia al Generalísimo de Mar y Tierra, Príncipe de la Paz, fechada en 22 de marzo de 1805. Churruca, que conocía tanto sus méritos como la enemistad del Ministro Grandallana —que como pública y notoria muestran los papeles del perseguido marino, pero cuyas causas e incidencias son difíciles de averiguar después de siglo y medio—, cursó la instancia, manifestando en el informe con que la acompañaba, que le hacía en el concepto de ser un acto de justicia, "...pues en el tiempo que ha servido a mis órdenes —escribió Churruca— tanto en el navío "Príncipe de Asturias" como en el que mando actualmente, veo confirmado el distinguido concepto que me habían inspirado su actividad y tino en el mando y maniobra de la fragata "Perla" durante la última guerra, por el celo e inteligencia con que desempeña sus funciones de segundo Capitán y por el conocimiento y espíritu de orden que advierto en todas sus providencias".

Los borradores de la instancia y del informe de Churruca, los guardó Moyúa en su camarote, juntamente con otros documentos referentes al mismo asunto, con un oficio de don Félix de Texada, Comandante General del Departamento de Cádiz, fechado en julio de 1803, en que le comunicaba haber recibido un par de pistolas, un sable y un cinturón de terciopelo negro con trofeos de marina bordados en oro, que el Cónsul Bonaparte regalaba a Moyúa, como a los demás Generales y Comandantes de buques de la escuadra que estuvo en Brest y con algunos otros papeles sin importancia.



Es de suponer que la noche del 20 de octubre de 1805, a bordo del "San Juan Nepomuceno", anclado en la bahía de Cádiz, en la soledad de su camarote don Francisco de Moyúa revisara aquellos papeles y pensara no sólo en las incidencias que recordaban, sino en su vida entera, como suele pensar todo hombre que sabe ha de morir al día siguiente.

Porque indudablemente sabía por su Jefe Churruca, además de la orden de hacerse las escuadras a la mar, las discusiones del Consejo de aquel día.

El Almirante Villeneuve, Jefe de la escuadra francesa, cuya indecisión no habían podido vencer hasta entonces ni Lauriston, ni Gravina, ni el propio Napoleón, que en sus arrebatos decía de él era inepto, cobarde y traidor, con uno de esos bruscos cambios tan frecuentes como peligrosos de los débiles, al comprender que su relevo era un hecho y saber que el Almirante Rossilly, que había de sustituirle, se hallaba ya en Madrid, pasó al extremo de una temeridad irreflexiva para lavar su nota de cobardía y se propuso salir a la mar, contra la opinión de los marinos españoles, que veían la catástrofe cierta. Hubo sobre ello una discusión viva y fuerte entre el Contralmirante francés Magon y el brigadier español Alcalá-Galiano, mediaron contestaciones entre Villeneuve y Gravina, y el brigadier Churruca fué quien hizo la más abierta oposición al desatentado proyecto del Almirante francés. Pero todo había sido inútil.

Quizás pensara Moyúa en el silencio de la noche lo que tal vez antes comentara con Churruca: que si Mazarredo hubiera seguido en el mando de la escuadra, aquello que inexorablemente iba a ocurrir al día siguiente, no habría podido suceder.

Porque el prestigio del saber de aquel hombre era enorme entre los marinos franceses. Hacía ya entonces muchos años, fué el 14 de septiembre de 1782, que en una conversación que el Almirante francés Conde de Guichen y Mazarredo sostuvieron con el Conde de Artois, Guichen hizo al Príncipe para que lo trasmitiese a su hermano el Rey Luis XVI el más elevado elogio del marino español, en el que intercaló esta noble confesión, referente al episodio de las Sorlingas: "Yo, mi señor, hubiera perdido una Armada que Mr. de Mazarredo salvó". Y desde entonces el íntimo contacto mantenido durante las navegaciones de las escuadras combinadas y sus aciertos constantes en las situaciones difíciles, habían acrecentado aquel prestigio entre los marinos franceses, que lo consideraban "como una verdadera autoridad en la organización, maniobra, táctica y señales", según dice su biógrafo, el Capitán de Fragata don Enrique Barbudo Duarte.

Era, por consiguiente, de suponer que su energía y tesón apoya-

dos por tal prestigio y autoridad hubieran logrado calmar los alacados ímpetus de Villeneuve, a quien en último término habría negado la cooperación de la escuadra española, como cuando ésta se hallaba en Brest había hecho repetidas veces con el propio Napoleón, entonces Primer Cónsul. Pero precisamente por ello ya hacía cuatro años que no mandaba la escuadra, porque cuando Bonaparte perdió toda esperanza de doblegarlo, coadyuvó a la caída del Ministro Urquijo y a continuación obtuvo de la debilidad del Gobierno español su separación del mando. Y desde ese momento aquella misma debilidad sometió completamente la escuadra española a la francesa y Mazarredo fué perseguido. A la sazón se hallaba desterrado por el enorme crimen de haber salvado, juntamente con Urquijo, las vidas del Corregidor de Bilbao y de los Diputados Generales sacándolos de las manos del pueblo amotinado.

Los marinos españoles habían hecho cuanto era posible para disuadir a Villeneuve de su locura, pero sus esfuerzos fueron ineficaces porque el Generalísimo de Mar y Tierra, Príncipe de la Paz, los había entregado y sometido al mando francés. Y en la catástrofe prevista por ellos sólo les quedaba el recurso supremo de morir con honra.

\* \* \*

Eran las primeras horas de la mañana del 21 de octubre de 1805 y Churruca y Moyúa se ocupaban de los últimos preparativos. El "San Juan Nepomuceno" estuvo ya listo para darse a la vela y preparado para el combate.

La escuadra aliada salió de la bahía de Cádiz con rumbo a Gibraltar: al doblar el Cabo de Trafalgar avistó a la inglesa mandada por Nelson. El temor de encontrarse con él había paralizado siempre los movimientos de Villeneuve.

Se oyó el estampido del cañón. La batalla comenzaba.

No he de describirla: es conocida de todos. Fué el 21 de octubre de 1805 uno de los días más tristes de nuestra historia. Fué el ocaso sangriento de nuestro poderío en el mar.

El "San Juan Nepomuceno" combatió cual correspondía a la fama de sus Jefes, que realizaron prodigios de pericia y de valor. Cuando don Cosme de Churruca se sintió herido de muerte, llamó a su segundo para entregarle el mando del buque antes de morir; pero Moyúa, como aquella tarde en Belle-Isle, había partido unos minutos antes. Acababa de morir.

Churruca, ahora como entonces, tenía que seguirle por la aspera subida hasta la cumbre de la muerte. Y al llegar a ella alcanzó la gloria que Dios en su Infinita Misericordia sin duda otorgó al alma

del caballero cristiano que VIVIO PARA LA HUMANIDAD y la gloria con que la posteridad elevó a la categoría suprema de símbolo el nombre del héroe que MURIO POR LA PATRIA.

\* \* \*

Inglaterra, en su victoria, tuvo que lamentar la muerte de Nelson. Al entrar en combate, el gran marino escribió en su Diario una invocación a Dios Todopoderoso en la que se hallan las siguientes palabras: "...y haga que después del combate no haya un inglés que se olvide de los deberes sagrados de la Humanidad".

Sería un estudio histórico interesante el de los rasgos recíprocos de caballeridad entre ingleses y españoles en las diversas guerras sostenidas entre ellos a través de los siglos, desde el Príncipe Negro salvando después de la batalla de Nájera vidas de prisioneros del furor sanguinario del Rey Don Pedro, hasta los marinos de Trafalgar.

Los oficiales ingleses que se hicieron cargo del "San Juan Nepomuceno" eran unos caballeros: Sabían practicar algo más difícil que el valor en el combate: el respeto al enemigo. Y cuando éste era triplemente sagrado por vencido, por héroe y por muerto, sabían honrarlo.

Aquellos oficiales encontraron en el camarote de don Francisco de Moyúa los papeles que éste había guardado, y recogiénolos cuidadosamente cual reliquias del héroe, los llevaron a Inglaterra entregándolos al Almirantazgo. Es estos papeles, según queda dicho, se advierte claramente la persecución que padeció Moyúa de la enemistad del Ministro, y sin duda para evitar su posible destrucción y salvar del olvido la memoria del héroe, la caballería inglesa los envió, no al Gobierno español, sino al Almirante Mazarredo, hermano de la madre de don Francisco y marido de la hermana de éste, doña Antonia de Moyúa y Mazarredo. Y en su archivo, que hoy pertenece a su cuarto nieto don Antonio de Mazarredo y de la Rica, se conservan envueltos en la misma faja que pusieron los ingleses, en la que en tinta debilitada por el tiempo se leen estas palabras:

Papers belonging or addressed  
to  
Capitán Don Francisco Moyúa.

El Gobierno concedió a Moyúa después de muerto el ascenso que injustamente le negó en vida y el gran Quintana honró su memoria con unos versos que han sido su única glorificación.

Como si el odio que le persiguió los últimos años de su vida no se hubiera extinguido con su muerte heroica, la Historia que desgraciadamente suele ser demasiado oficial, resintiéndose a veces por ello de la parcialidad de los Ministerios, le negó el brillo que merecía, dejando su nombre en el olvido.

Pero ha pasado cerca de siglo y medio; aquellos odios han desaparecido y ha llegado la hora del juicio de los muertos, imparcial y sereno. Los papeles del camarote, salvados por la caballerosidad inglesa y conservados en el Archivo de Mazarredo, encierran la verdad y el publicarla es acto de justicia. Pues no es justo el olvido del segundo de Churruca que si a la muerte de su Jefe no se hizo cargo del mando del "San Juan Nepomuceno" para morir con él, fué porque en el cumplimiento de su deber había perdido la vida unos minutos antes.

