

COSME DAMIÁN

DE CHURRUCA

EL sangriento combate de Trafalgar no tan sólo privó a la España de algunos de sus navíos, sino que ocasionó la muerte de distinguidos capitanes, entre los que ocupa lugar preferente el brigadier cuya vida vamos a narrar.

Los oradores y poetas contemporáneos a la batalla naval en que perdió la vida, hicieron particular mención de su nombre y hasta el Gobierno en 1813, a pesar de tener embebida su atención en otros cuidados, otras hazañas y otras glorias, determino que un buque de nuestra Armada se denominase *El Churruca*, y existió más tarde otro con este nombre en el apostadero de la Habana.

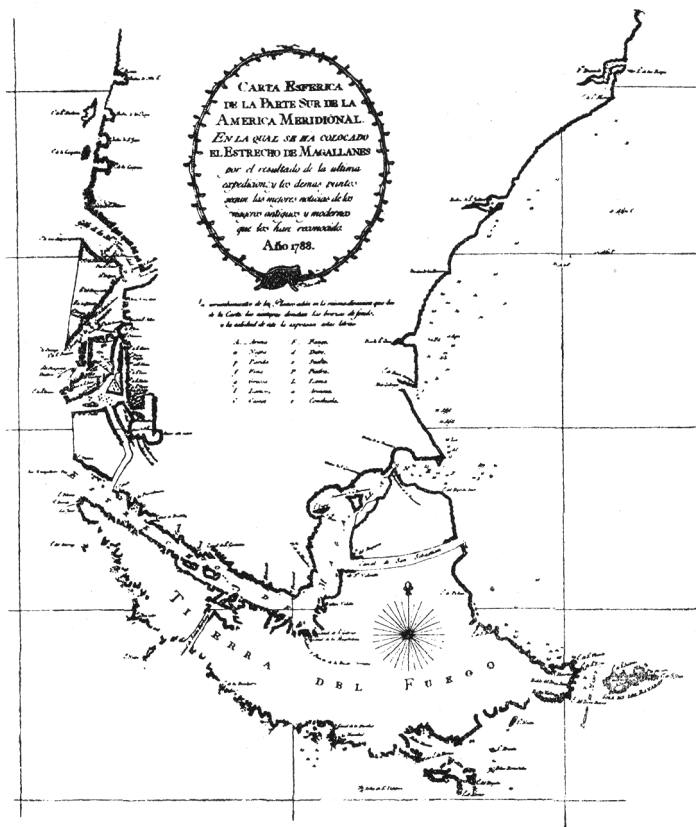
D. Cosme Damián de Churruca y Elorza, nació en Motrico, villa marítima de la provincia de Guipúzcoa, el 27 de Septiembre de 1761. Sus padres lo eran D. Francisco de Churruca y D.^a María Teresa de Elorza, nobles hacendados de dicha villa: le enviaron a la edad de once años al Seminario conciliar de Burgos, donde aplicado siempre al estudio y distinguiéndose por sus adelantamientos entre todos sus discípulos, se granjeó el cariño del señor Arzobispo Rodríguez de Arellano, que llevándolo a su palacio pretendió con empeño encargarse de su ulterior educación y carrera; pero habiendo tratado Churruca en el mismo palacio a un oficial de marina sobrino del propio prelado, se aficionó a su profesión, y así que concluidos los estudios de gramática y humanidades volvió a su casa, manifestó su deseo, y con la aprobación de su padre solicitó y obtuvo plaza de guardia marina.

En 15 de Junio de 1776 se alistó en esta clase en la compañía de

Cádiz, donde empezó sus estudios elementales, y en Marzo de 1777 tuvo que pasar al Ferrol a continuarlos en la compañía que se había establecido últimamente en aquel Departamento: a los dos años fueron tales sus progresos, que se le promovió al grado de Alférez de fragata, precedidos los exámenes correspondientes sin dispensa alguna.

En Octubre de 1778 se embarcó en el navío *San Vicente*, del mando del señor Baylío D. Francisco Gil y Lemos, perteneciendo a la escuadra del Teniente General D. Antonio de Arce, demostrando en esta primera campaña, que fué en extremo borrascosa, su afición a la manioobra, despreciando los riesgos y azares que cada día ofrece la carrera de la navegación. Desembarcado el Sr. Arce, mandó la escuadra el Teniente General Ponce de León y durante su mando estuvo de Ayudante suyo el joven Churruca, hasta que fué trasbordado en 13 de Diciembre de 1781 a la fragata *Santa Bárbara*, mandada por D. Ignacio de Álava, en la cual siguió hasta la paz. Durante aquella campaña ocurrió el incendio de las baterías flotantes que operaban contra Gibraltar, y don Cosme Damián de Churruca fué uno de los más diligentes e intrépidos en el socorro de los individuos que dotaban aquellos buques, pues acudiendo con el bote de su fragata, se metió bajo la lluvia de metralla que arrojaban las baterías enemigas, no menos que las minas flotantes que ya eran unos volcanes, y despreciando este inminente peligro salvó a cuantos pudo conducir su lancha. ¡Rasgo de humanidad y valor, acción magnánima que anunciaba ya lo que había de ser un día este famoso marino, honor de la nación española! A su regreso a Cádiz, que fué en Noviembre de 1783, hallábanse ya establecidas academias en los tres Departamentos para que determinado número de oficiales estudiasen matemáticas sublimes, y aunque estaban ya ocupadas todas las plazas, solicitó y alcanzó de la superioridad que se le destinase a la academia de Ferrol. Cuando llegó a este Departamento se le agregó el encargo de Ayudante de guardias marinas, y por Febrero del año siguiente sustituyó a los maestros de varias clases interinamente y enseñó la aritmética, distracciones que parecían incompatibles con las tareas de la academia, con especialidad para quien había entrado en ella con atraso de algunos meses. Sin embargo, lo superó todo la aplicación y constancia de Churruca, siendo tanta que en Febrero de 1787 se halló en estado de sostener con el mayor aplauso el examen público de matemáticas, mecánica y astronomía, y que por primera vez ofreció aquella academia. En 1788 volvió el capitán de navío D. Antonio Cór-

dova con los paquebots *Santa Casilda* y *Santa Eulalia* a continuar y concluir la comisión que había dejado empezada en 1785 de reconocer el Estrecho de Magallanes, formar cartas y planos de sus puertos y observar corrientes y mareas para informar al Rey las ventajas que aquel paso podría proporcionar al comercio y a la navegación de Lima.



PLANO DEL ESTRECHO DE MAGALLANES
levantado por la Comisión Hidrográfica dirigida por Churruca.

Aquel Comandante quiso que además de D. Ciriaco Ceballos, Teniente de fragata, le acompañase D. Cosme Churruca, que era ya Teniente de navío, con el encargo de la parte astronómica y geográfica de la expedición, y el Gobierno accedió a esta solicitud. Zarpó de Cádiz la expedición en 5 de Octubre de 1788 y sin accidente notable llegó al

puente Galante o de San Juan, donde ancló el 7 de Enero. Dieron, pues, principio los dos astrónomos al reconocimiento del Estrecho hasta el mar Pacífico. Los trabajos y peligros que corrieron en aquellos tempestuosos mares las lanchas en que iban Churruca y su compañero Ceballos, la constancia con que la superaron y la perfección a que llevaron en medio de tanta contradicción la obra que se les había encomendado, sólo pueden apreciarse leyendo el excelente diario de Churruca, el cual está escrito con tal naturalidad, que no se sabe qué admirar más, si al hábil marino, o al filósofo escritor: copiaremos algunos fragmentos de aquel Diario para dar una idea de ello. Hallándose las lanchas al duodécimo día de su expedición en una cala, próxima al puerto llamado de Santa Mónica, se expresaba en los términos siguientes :

«Aquí nos detuvieron aún los vientos hasta el 26, pues desde que llegamos empezaron a tomar tal incremento por el NO., que dentro de pocas horas ya teníamos un temporal. El 27 todo fué en aumento: el viento más recio, más gruesa la mar, y la lluvia siempre copiosa y permanente; con la noche aun creció más la furia del viento; venía comúnmente a ráfagas violentas, que en el profundo seno, formado por las montañas, hacía un ruido espantoso, de que cada una era un eco particular: el bramido del mar y el estruendo de las olas que rompían en las rocas inmediatas, le formaban no menos horroroso; y el todo constituía la noche más terrible que se puede concebir; ciertamente no cabía en la imaginación de Horacio una tempestad semejante cuando escribía sus obras. En fin, parecía que el viento y las aguas habían puesto en acción todas sus fuerzas y conspiraban a abatir las soberbias moles de piedras que nos defendían de su furia, para sepultarnos bajo sus ruinas.»

El día 18 se explicaba así:

«No podemos abandonar al silencio la singularidad de este día, que fué el segundo de nuestra navegación en que nos iluminó el sol con toda su claridad por algunas horas seguidas: este accidente, que aquí es tan raro, parecerá tal vez de poca entidad; pero es inexplicable cuánto influyó en nuestros ánimos: diez y ocho días de una perpetua lluvia, de dormir siempre mojados, unas veces en la estrechez de nuestras lanchas y otras sobre una playa de piedras, poco menos que a cielo raso; los cuidados de una comisión que prolongaba la contrariedad de los vientos, y, finalmente, la frugalidad a que nos había reducido la pérdida de una gran parte de nuestras provisiones, formaban una combinación de circunstancias tales, que bastaba cualesquiera de ellas

para abatir el ánimo más esforzado y debilitar aún la constitución más robusta; pero este día templado y de serenidad que nos condujo a los límites de nuestro cargo, permitió también enjugar las ropas, y dió nuevos resortes a nuestros espíritus con el placer de haber vencido obstáculos que creimos superiores a los mayores esfuerzos.»

Continuando el Diario da cuenta de que llegaron a la cabeza del cabo Pilar, límite occidental del Estrecho en la costa del Fuego, y determinaron regresar para el E. mientras duraba la calma; desembarcaron, aunque con dificultad, en la mayor de las tres islas que hay sobre la punta occidental del puerto de la Misericordia, con la esperanza de ver los Evangelistas y marcarlos, como también los cabos del Pilar y la Victoria: el éxito correspondió a las esperanzas de Churruca, pues marcaron dichos puntos y todos los demás que debían entrar en la cadena de los triángulos; concluido lo cual dejaron en esta isla, para memoria de la posteridad, una botella cerrada con un papel dentro, cuyo tenor es el siguiente: «En el augusto reinado de Carlos III, Rey de España y de las Indias. Por orden de S. M. salieron del puerto de Cádiz, en el mes de Octubre de 1788, dos bajeles de su Armada naval, con el objeto de reconocer todos los surgideros, radas, puertos y bajos del Estrecho de Magallanes, formando una exactísima carta en beneficio de la navegación y del comercio. Detenidos estos buques en el puerto de San José o cabo de Galante por la contrariedad de los vientos, destinaron dos pequeñas embarcaciones de remos con dos oficiales para la conclusión de esta obra importante, y habiéndola desempeñado en todas sus partes, dejaron a la posteridad este monumento para eterna memoria. A 29 de Enero de 1789». A continuación seguían los nombres y apellidos de todos los oficiales y pilotos de ambas lanchas.

Al día siguiente quedó determinado el reconocimiento de la tierra del Fuego desde el cabo Dunes hasta el Océano Pacífico, sin que quedase por examinar el rincón más despreciable. De este modo pudo ya cualesquier viajero arrostrar con aquellas riberas hasta entonces nunca bien conocidas, sin recelo de encontrar en ellas cosa que no tenga su verdadera posición en nuestra carta. Terminada la comisión, resolvieron Churruca y su compañero el regreso, y después de verse en inminente peligro de naufragar a causa de las terribles tempestades que sufrieron, sin tener siquiera el recurso de un islote adonde abrigarse, y ofreciendo la costa solamente rocas funestas, lograron por fin acogerse a una rada que fué la seguridad de la vida de aquellos intrépidos y há

biles marinos, y por esta razón la denominaron rada de la Fortuna. Tantos y tan extraordinarios trabajos y fatigas quebrantaron la salud de todos los que se hallaron en aquella valerosa cuanto útil expedición; y alcanzando esta desgracia a Churruca, cayó gravemente enfermo, y finalmente, cerca del Ecuador sintió amagos de escorbuto, que felizmente no hicieron grande progreso. A pesar de esto, continuó trabajando hasta arribar a Cádiz. En tal situación, escribió aquel célebre Diario de que se compiló el apéndice al primer viaje de Magallanes, que se publicó en Madrid en 1793, insertando literalmente todo lo respectivo a las ocurrencias del Estrecho, que eran el objeto esencial de la expedición, y algunos otros fragmentos que parecieron oportunos para la instrucción del público. Y aunque desde luego mereció la aprobación de S. M. y los aplausos de los Jefes y sabios de la Armada, que lo vieron originalmente, no satisfecho el joven argonauta de este su primer ensayo, a que hubiera querido y podía dar mayor perfección, puso al fin para excusarse la nota siguiente: «Si se atiende a las circunstancias en que se escribió este Diario, no se extrañarán los yerros o equivocaciones que se encuentran en el». En efecto, se advierte todavía en el original que conserva la familia, algunos yerros de pluma que acreditan la justicia de la nota y hacen resaltar más el mérito de la obra, cuando demuestran con evidencia la rapidez con que se escribió, y la imposibilidad en que estaba el autor de volver sobre lo que había estampado. Si se lo hubiera permitido el estado de su salud cuando arribó a Cádiz, hubiera enmendado sin duda algunos de los primitivos yerros de pluma que aun se conservan en el original; pero entonces no tendríamos este testimonio irrefragable de las apuradas circunstancias en que se escribieron; circunstancias que son de tanta importancia para apreciar el mérito de nuestro joven marino, comparando lo que otros navegantes extranjeros a quienes la fama celebra y ensalza, nos han dado con tiempo a su placer, y edad muy experimentada y madura. En Junio de 1789, fué agregado D. Cosme Damián de Churruca al Observatorio de Cádiz, en el que se ocupó asiduamente aun no convalecido, y al año volvió a embarcarse de Ayudante del Mayor General en la escuadra del mando del señor Marqués del Socorro; y hecha la campaña siguió en el mismo Observatorio, hasta que por el mal estado de su salud solicitó y obtuvo licencia para trasladarse a su patria; allí logró reponerse para emprender luego mayores tareas que ya se le preparaban.

Tratábase entonces de disponer otra expedición de la mayor importancia, con el fin de formar el atlas marítimo de la América septentrional, objeto del deseo e interés de todas las naciones marítimas; pero que sólo la española podía ejecutar con la extensión y exactitud que pedía el bien de la Humanidad, por ser la señora de aquellas costas. Debía trabajar en dos divisiones, encargándose la primera de las islas y costas del seno mejicano, y la segunda del resto de la del continente hasta los confines limítrofes con los portugueses. En este caso y cualesquiera otro de reunión, debía mandar el más graduado, cuya comisión, como se deja ver, era, si bien honorífica, de suma delicadeza, y el Ministro se veía solicitado de oficiales de mérito y graduación; pero detenido para la elección por las grandes consecuencias que de ella habían de resultar, y deseando el acierto, consultó con el Sr. D. José de Mazarredo, y su voto fué que se debía encargar la empresa a D. Cosme de Churruca. Ni la corta edad de 30 años, ni la graduación de Capitán de fragata, detuvieron al Sr. Mazarredo, que conocía bien las superiores disposiciones del joven que proponía. Se le dió, pues, el mando en Jefe por Real orden de 10 de Noviembre de 1791, y el éxito manifestó el acierto de la elección; pues si se presentan viajes más variados y pintorescos que el de nuestro joven héroe, y más propios para el entretenimiento de los ociosos, no sabemos que hasta ahora se haya publicado alguno de igual exactitud y utilidad para los navegantes. A consecuencia de su nombramiento pasó a Madrid, donde fué obsequiado del Ministro de Marina; y durante su permanencia en la corte trabajó diariamente con el Sr. Mazarredo. Marchó luego a Cádiz, y en 17 de Junio de 1792 dió la vela con su división, compuesta de los bergantines *Descubridor* y *Vigilante*; la segunda al mando del Capitán de fragata D. Joaquín Francisco Fidalgo, había zarpado el 4 para reunirse ambas en la Trinidad y empezar desde allí sus trabajos. Fondeó en Puerto-España el 21 de Julio inmediato; arribó luego a la Trinidad, y aquí estableció su observatorio y el primer meridiano de la América en el fuerte de San Andrés. Cuando después de tomadas muchas disposiciones sabias y vencidos los primeros obstáculos se preparaba a reconocer las demás islas, tuvo que suspender la salida a causa de la declaración de guerra con la Francia; y viendo trastornado por esta novedad todo el plan, resolvió limitarse al reconocimiento de la Granada, y salió el 28 de Enero de 1793 a emprender sus trabajos por este punto. Pasó después a la Granada en socorro de los aliados, que le pidieron

auxilio, y últimamente se estacionó en Trinidad para defender aquella posesión y cruzar sobre sus costas, malogrando muchos meses por estas causas inevitables; hizo tantos y tan admirables trabajos, que él mismo se llegó a pasmar cuando los vió concluidos tan feliz y exactamente; por esto, cuando a su arribo a Cádiz dió parte al Ministro del resultado de sus operaciones, por un extracto histórico de todos los acontecimientos de la división: «Es casi seguro (decía en oficio de 12 de Abril de 1794) concebir la enorme diferencia que hay de hacer esta clase de operaciones en España a hacerlas en los climas ardientes y enfermizos de la zona tórrida, y la constitución más robusta no deja de padecer aquí; aun en medio del ocio y descanso, no puede ocultarse a la penetración de V. E. lo que sufrirá el marinero, condenado en estos buques a un trabajo más activo y continuo que en otro alguno cuando está en la mar y en los puertos a un remo perpetuo, preciso para las sondas y demás operaciones que exige la construcción de sus planos».

Omitimos referir por menor las observaciones utilísimas que hizo, los planos y cartas que levantó con suma exactitud, todo en medio de los obstáculos de la guerra para operar con dos bergantines, casi inermes y mal tripulados, en unos mares cruzados de corsarios y piratas y de los inconvenientes y peligros que presentaban las revoluciones de las islas que se debían reconocer. Tales inconvenientes hubieran desesperado del suceso a otro que no fuera Churruca; pero este Comandante infatigable era incapaz de parar en su camino mientras hubiese el menor resquicio de posibilidad. Todo lo venció con su actividad y constancia, de manera que al cabo de dos años y cuatro meses tuvo situadas a toda su satisfacción las Antillas menores de Barlovento, Sotavento y muchos puntos principales de las costas septentrionales de Cuba y Santo Domingo y la isla de Puerto Rico. Hallándose en ésta el 21 de Octubre de 1793, observó la entrada y salida de Aldebarán por el disco de la Luna; y por esta observación la que en 2 de Junio había hecho en Trinidad de la emersión del tercer satélite de Júpiter, y otra del primer satélite que verificó después en la Habana, rectificó las longitudes absolutas de dichas islas; siendo la de Aldebarán la que por su excelencia le dió la seguridad conveniente para establecer la verdadera de Puerto Rico y ligar sus trabajos con el antiguo mundo, enviándola a los observatorios célebres de Europa para el debido cotejo de las que se hubiesen hecho en ellos. En Julio de 1802 publicó sobre esta magnífica observación la Memoria científica que se insertó en el Almana-

que náutico para el año de 1804, y con esto dió a toda su obra el mayor realce y celebridad que se puede desear en las de su clase. Habiendo tocado el mismo Churruca, en fin, ciertos inconvenientes insuperables, y viendo muy debilitadas sus fuerzas a causa de dos gravísimas enfermedades que había padecido, hubo de regresar a España para repararse, y embarcándose por último en la Habana en el navío Conquistador, de segundo Comandante, arribó a Cádiz en 18 de Octubre siguiente, dejando llenas de la gloria de su nombre todas las partes de aquel mundo que había recorrido en sus campañas. Durante ellas tuvo que recorrer las diversas islas que pertenecen a otras naciones, trató por consiguiente, casi de continuo, con extranjeros, cuya amistad y estimación se granjeó excitando la admiración de todos, y particularmente de los ingleses, que siendo entonces nuestros aliados, tuvieron también ocasión de ver los bergantines junto a sus escuadras, trazando a éstas las derrotas que debían hacer y los escollos que debían evitar en todo el vasto Archipiélago de las Antillas. Un Comandante español de edad de 30 años, que por su aspecto no lo representaba, y que en tan corta edad presidía tan sublimes trabajos, siendo el Director de todo, que juntando la severidad de la disciplina a la suavidad del trato más franco y amistoso con sus subalternos, sabía hacerse amar y respetar, sin necesidad de aislarse, era objeto de estimación y aprecio para extranjeros y nacionales, que todos elogiaban los resultados de esta expedición encomiando a su joven Comandante Churruca.

Llegado, por fin, este a la corte, el Príncipe de la Paz, entonces Generalísimo, le recibió con la mayor distinción; fué nombrado Capitán de navío con una fecha atrasada, casi de dos años, para restituirlo a la antigüedad que le correspondía; todos los Ministros se le manifestaron muy afectos, le ocuparon en sus respectivas dependencias y todo esto le dió gran consideración en la corte. Sus muchas ocupaciones y el mal estado de su salud, no sólo le imposibilitaron de concluir la historia que quería dar al público de su último viaje, sino que las mismas y otras causas retardaron la publicación de las treinta y cuatro Cartas esféricas y mapas geométricos de que sólo se ha visto ahora una muy pequeña parte. Dió a luz en 1802 la Carta esférica de las Antillas; después la particular geométrica de Puerto Rico, y últimamente en 1804 la Carta esférica de las islas Caribes, de Sotavento. En la noticia de las obras pertenecientes a la dirección de los trabajos hidrográficos que se publicó en el suplemento a la *Gaceta de Madrid* de 29 de Abril

de 1803, después de enumerarse una gran porción de cartas, planos y otras obras de los más célebres navegantes y sabios, al anunciar la Carta esférica de las Antillas que va expresada, se añade la nota de que la exactitud de los métodos observados en sus trabajos, obligan a mirar dicha Carta como una de las mejores producciones hidrográficas que puede ofrecerse a los navegantes. El gran número de cartas particulares, planos de puertos, canales, vistas y demás que comprende la exquisita y copiosa colección que presentó Churruca, demuestran hasta la evidencia, que no hubo viaje que en tan corto tiempo diese tan óptimos frutos para la Humanidad, la navegación y el comercio. Omittimos hacer mención circunstanciada de otros varios, arduos y honrosísimos encargos que le dió el Gobierno; bastando a decir, que en Febrero de 1797 le confió el Sr. Mazarredo, Comandante General de la escuadra, la Mayoría general de ella interinamente para valerse de su pericia y denuedo en el golpe que premeditaba contra la escuadra inglesa que bloqueaba a Cádiz, y después pasó a tomar el mando del navío *Conquistador*, por Real orden de 25 de Diciembre de 1798. Así se le presentó un nuevo campo en que era necesario desplegase sus talentos militares y marineros de una manera digna de las altas esperanzas que la Armada tenía concebidas de él. Hallaron aquel navío en un estado el más deplorable, tanto acerca de su armamento, como con respecto a la gente de mar de su dotación, que era acaso la peor de toda la Armada. Mas nada de esto arredró a Churruca; su destino era vencer grandes dificultades, y estaba ya acostumbrado a encontrarlas por todas partes. Con el ejemplo, la paciencia y el tesón consiguió restablecer y sostener la disciplina.

Desterró el robo con el castigo severo del primer delincuente. Mediante esta y otras disposiciones puso pronto su navío en el mejor estado. La escuadra dió la vela de Cádiz para Brest, donde ancló en 9 de Agosto de 1799, y los pocos ratos de ocio que aquella estación le proporcionaba, quiso aprovecharlos en instruir su gente. Con este objeto escribió aquella Instrucción militar que, impresa en el mismo año, la repartió a los oficiales, y sirvió tan bien a su intento.

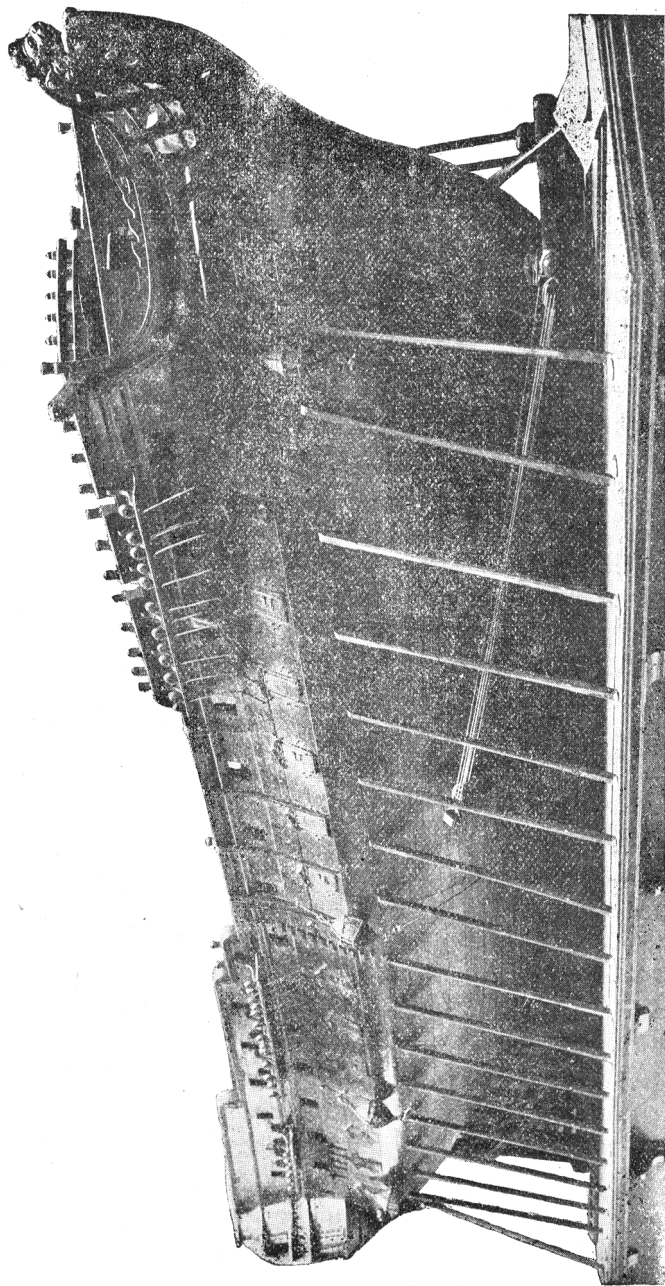
La disciplina del *Conquistador* y el primor con que su tripulación hacia la maniobra, llegaron a ser asunto de la admiración general. Cogióle el invierno en ocupaciones utilísimas para mejorar y simplificar las maniobras de la marina, y siéndole sumamente nocivo el clima de Brest, apenas se sintió algo mejorado, recibió por Junio una Real or-

den mandándole pasar a París a examinar el Observatorio astronómico, el Depósito Hidrográfico y otros establecimientos de aquella capital para el mejor desempeño de las comisiones que pudiesen cometérsese en la paz. Ronaparte, entonces primer Cónsul de la Francia, deseando conocer personalmente a Churruca, le dió audiencia luego que llegó a París, y lo recibió con extremadas muestras de aprecio y consideración. Cumplidos los fines de su misión en el término de dos meses, regresó a Brest. Este viaje le proporcionó la oportunidad de conocer y tratar a los sabios más acreditados de aquella inmensa capital, de quienes recibió los testimonios más distinguidos por las brillantes prendas que le adornaban, mediante las cuales daba honor a, su Nación y al cuerpo a que pertenecía. Por esto el Sr. Gravina, que en ausencia del señor Mazarredo mandaba la escuadra en Brest, salió a recibirle fuera de la ciudad, acreditando públicamente con demostración tan halagüeña el aprecio que le profesaba. Aun se hallaba estacionada la escuadra en Brest, cuando se publicó en Madrid la Carta esférica de las Antillas; y habiendo el ministerio de Francia adoptado en las dos que igualmente publicó, los trabajos de los españoles en aquella parte del mundo, se hizo a Churruca el honor de regalárselas por medio del prefecto marítimo M. Cafarelti, manifestándole el gusto con que hacía este homenaje a sus trabajos, que vería adoptados por la nación francesa en las Cartas que le presentaba; a cuya expresión singular se agregó luego la que le hizo el primer Cónsul Bonaparte de un sable de honor. Durante su estancia en Brest escribió aquella científica instrucción titulada: «Método geométrico para determinar todas las inflexiones de la quilla de un buque quebrantado», igualmente que la cantidad de su arrufo en caso de que le hubiese, escrito que por su mérito y conocidas ventajas sobre los demás métodos practicados hasta entonces en los arsenales, se mandó publicar y se insertó de Real orden en el *Almanaque Náutico* de 1804. Pero cuando hecha la paz se preparaba la escuadra a regresar al puerto de su salida, tuvo Churruca un nuevo sentimiento que le agrió todas las satisfacciones referidas. En virtud de su tratado, se debían dar seis navíos a los franceses, y liabiendo manifestado éstos que deseaban se incluyese el Conquistador, se dió orden al Comandante para que lo entregase. Excusado es ponderar el dolor que experimentó Churruca cuando se procedió a la entrega de su navío, en que había empleado tres años de meditación y ensayos, para formar un modelo de bajel de guerra. Embarcóse de transporte en el navío *Con-*

cepción y llegó a Cádiz en 25 de Mayo de 1802. Allí recibió del Gobierno nuevos testimonios de aprecio por sus laboriosos y útiles trabajos: logró licencia para pasar a su patria, dispensándole la concesión del sueldo por entero, y por Julio se embarcó para Marsella, con el fin de aprovechar aún esta ocasión en reconocer aquella parte de la Francia.

En efecto, viajó por ella llevando su curioso Diario como acostumbra, y se fué a Motrico a descansar por algún tiempo de tantas fatigas en el seno de su familia y amigos. Aun allí no gozó de un verdadero descanso, pues la Dirección de la Real Armada le pidió su dictamen sobre algunos asuntos de la misma, que él evacuó cual podía apetecerse, sirviendo al mismo tiempo las funciones de aquella villa. De regreso a su Departamento por Noviembre de 1803 se presentó en la corte, y S. M. le confirió el mando de navío *Príncipe de Asturias*, único de tres puentes que había entonces en Ferrol. Luego que llegó a este destino, fueron sus primeras tareas las de poner su navío en tan buen estado como el *Conquistador* y en revisar un diccionario de marina con el Sr. Escaño, de orden de la superioridad. Mas sobre todo le vino el arduo encargo de hacer experiencias sobre el descenso o abatimiento de las municiones y formar en consecuencia una instrucción sobre punterías para el servicio de la Armada: cuya comisión desempeñó escribiendo aquel tratado original y nuevo, útil e importante para la marina, titulado: «Instrucción sobre punterías para el uso de los bajeles de S. M.», que se imprimió y circuló después. Tanta tarea apenas le dejaba tiempo para respirar, y parecía imposible sobrellevarla. Mas como una aplicación constante al fin todo lo vence, Churruca arribó al término con la felicidad que deseaba. Luchaba todavía en Febrero de 1805 con el armamento del Príncipe y se prometía ponerlo en mejor estado que los demás navíos; mas no conviniendo a sus ideas aquel mando, pidió y obtuvo del Gobierno el del San Juan, que acababa de carenarse y estaba aún sin los repartimientos interiores. En efecto, se le dió la facultad de arreglar su repartimiento y disponer que se armase a continuación sin sujeción a reglamento alguno; privilegio que admiró a algunos en el Departamento; pero que bien mirado, antes fué una providencia dirigida a mejorar el servicio, que una gracia a la capacidad del Comandante, si bien éste la recibió como tal, por lo que se honraba su persona con una confianza tan nueva. A la sazón que trataba estas cosas, pensó tomar estado; y buscando la virtud y prendas en la que había de ser su compañera en los cuidados domésti-

cos y penalidades de esta vida, recayó su elección en D.^a María Dolores Ruiz de Apodaca, hija de D. Vicente, Brigadier que fué de la Armada y sobrina carnal de D. Juan Ruiz de Apodaca, Conde de Venadito, Virrey que fué de Méjico y Navarra, Consejero de Estado, y, por último, Capitán General y Director de la Real Armada. Pasó Churrucá con el *San Juan* a Cádiz, zarparon de este puerto el 20 de Octubre de 1805 las escuadras combinadas francesa y española, al mando la primera del Almirante Villeneuve y la segunda del Teniente General don Federico Gravina, y al día siguiente 21, en las aguas del cabo Trafalgar, se verificó el encuentro que se esperaba con la escuadra inglesa que bloqueaba a Cádiz a cargodel Almirante Nelson. Formada la Armada combinada en línea de batalla y en orden inverso, según el cual, el navío San Juan quedaba último de retaguardia, se trabó el obstinado, sangriento y memorable combate de aquel día. Nuestro propósito nos dispensará de entrar en una explicación difusa de los diversos trances, hazañas y sucesos de las escuadras, pues no hacen al objeto de esta biografía que, ceñido a las acciones propias y peculiares del Comandante del *San Juan*, sólo debe presentar lo que es privativamente suyo; pero es necesario detenerse en referir con alguna particularidad su extraordinario combate y valiente defensa, porque siendo última acción con que terminó la brillante carrera que llevamos historiada, conviene que no se pierda para la posteridad algo de lo que en tan crítica y decisiva ocasión ejecutó este admirable marino. Cinco navíos enemigos, uno de ellos de tres puentes, cayeron sobre el *San Juan*, que rompió el fuego cerca de las doce y inedia, recibiendo sucesivamente el de todos ellos por la mura de babor; dos de éstos pasaron adelante, los otros tres quedaron batiéndose; a saber, dos por babor y el *Dreadnought*, de tres puentes, por la mura de estribor. El fuego de estos tres navíos continuó hasta las dos, aproximándose según lo permitía la flojedad del viento; pero a dicha hora estaba ya el *Dreadnought* al costado del *San Juan* a medio tiro de pistola por la aleta y popa, habiendo vuelto a agregarse para entonces los dos navíos que al principio del combate se habían adelantado, como si los primeros no fuesen bastantes para decidir la acción contra un solo navío sencillo. Mas ni aun esto bastó: todavía hubo otro que quiso participar de la gloria de esta desigual batalla, y así se verificó que el *San Juan* tuviese que batirse con seis navíos de una vez. El valeroso Comandante que dirigía una defensa tan heroica, desplegando sus talentos y denuedo a proporción de los ries-



Navío SAN JUAN NEPOMUCENO, EN EL CUAL PERECIÓ HEROICAMENTE EL INSIGNE CHURRUCA

gos, velaba sobre todo; y con una serenidad y firmeza que causaban asombro, hacia las punterías por sí mismo y mandaba las maniobras con la bocina de combate. Ni la incesante lluvia de metralla que cubría el navío, ni el fracaso espantoso que hacia en él la poderosa artillería de tantos y tan fuertes enemigos reunidos para su perdición, ni la imposibilidad del socorro, movían su ánimo intrépido y superior a los reveses de la fortuna. Su providencia contenía y castigaba todavía a sus enemigos; precisado a compartir sus fuegos, no podía batir a cada uno con todo el peso que quisiera; pero con una sabia economía y una actividad proporcionada, y sobre todo, haciendo el uso más acertado de sus altos conocimientos, tuvo siempre en respeto a fuerzas enormemente superiores, sin que hubiesen los ingleses intentado el abordaje. Así se sostenía Churruca, cuando al volver de proa donde acababa de apuntar un cañón, con cuyo tiro desarboló a un navío enemigo que lo batió por aquel punto, casi impunemente le alcanzó una bala de cañón, que llevándole la pierna derecha hasta más arriba del muslo le derribó. Cayó, pues, porque no era superior a la naturaleza, mirando con desprecio las pequeñeces de una fortuna pasajera. Había cumplido todos los deberes que el Rey y la patria podían exigir de él; pero todavía debía ofrecer a su Criador con una resignación cristiana el cáliz que se le presentaba. Sin esto, ni hubiera sido heroico, ni grande el sacrificio; porque la necesidad de la condición humana subyuga a la ley invariable del sufrimiento y de la muerte. Dió hasta el último momento verdaderas pruebas de cristiano católico; dijo que quedaba satisfecho de todos los oficiales y gente de su guarnición y tripulación; y hechas estas cosas con la misma serenidad y grandeza de alma que había manifestado en el combate, y habiendo prevenido que se clavara la bandera y no se rindiera el navío mientras él viviese, cedió a la naturaleza y expiró como los grandes héroes, casi a las tres horas de haber recibido el balazo, a los 44 años de su edad y 29 y cuatro meses de servicio.

Antes de su salida del puerto de Cádiz para el combate de Trafalgar, escribió a un amigo suyo en carta familiar estas memoiables palabras: «Si tú oyes decir que mi navío es prisionero, cree firmemente que yo he muerto», expresión sublime de heroísmo que se realizó exactamente, y que sirve ahora para darnos a conocer el carácter extraordinario de este virtuoso, valiente y sabio marino. Excusado es de tenernos más en referir otras particularidades. Cualquiera puede cono-

cer que en tan terrible y desigual combate debía resultar casi pulverizado el buque con cuanto contenía; así es, que murieron 154 hombres y resultaron 243 heridos con más de 90 contusos. Se dijo entonces, y aun parece haberse confirmado después, que el *Dreadnought* en este empeño, para él tan desproporcionado, había perdido tanta o más gente que el *San Juan*, que fué llevado a remolque como éste, y últimamente quedó en Gibraltar por inservible con setenta y nueve balazos a flor de agua. Los ingleses, aunque acostumbrados a los trances sangrientos de los combates navales, quedaron asombrados de la defensa de aquel navío, según se explicaron los oficiales parlamentarios; y en el campo de San Roque se supo por Gibraltar que se había batido de una manera extraordinaria.

De este modo y siempre semejante a sí mismo, el Brigadier don Cosme Damián de Churruca coronó su brillante e inimitable carrera con la acción más grande que han visto los mares, asegurándole un nombre inmortal en los fastos de la marina. A sus vastos y profundos conocimientos como marino reunió también con grande aprovechamiento el estudio de las bellas letras; conocía los autores clásicos latinos, las lenguas inglesa e italiana, hablando la francesa con la misma perfección que los franceses. En sus privadas tareas se encuentran ensayos que indican designios de grande importancia; se conservan borradores muy extensos de observaciones y cálculos, sobre todo la célebre obra de D. Jorge Juan y de su comentador M. L'Enegue, notas sobre M. la Caille y otros célebres escritores, y fragmentos de discusiones sobre la Historia Natural. Se sabe que en sus últimos años había trabajado muy cuidadosamente sobre la táctica que se observa en las marinas de España y Francia, y tenía escritas sus observaciones para presentarlas al Gobierno y contribuir a la mejora y adelantamientos que le parecían convenientes; pero se ignora el paradero de un escrito de tanta importancia e interés. También se sabe que tenía muy adelantada la historia de su expedición a las Antillas, y que trabajaba en ella en sus últimos días con ánimo de publicarla luego, adornada de todo género de erudición científica y literaria que la hiciese interesante y agradable. Este escrito, y algunos otros que reservaba con el mismo cuidado, han pasado a poder de los ingleses, pues el oficial que marinó el *San Juan*, luego que oyó el nombre del Comandante, corrió a los papeles de su cámara y se los apropió con el mayor interés, exigiendo del sirviente que asistía junto a su persona este tesoro, que por tal lo

tuvo luego que se hizo con él, y dispuso que del resto del equipaje nada se perdiese. Los ingleses honraron por muchos años la memoria de Churruca con singulares demostraciones de consideración y aprecio, a pesar de lo avaros que son en reconocer el mérito de los hombres más célebres, cuando éstos no pertenecen a su nación.

El casco del navío *San Juan* se conservó por algunos años en la bahía de Gibraltar, con su cámara cerrada, y una lápida sobre la puerta con el nombre de Churruca en letras de oro. Si alguna vez se abría aquella cámara para satisfacer la curiosidad de alguna persona de distinción, se advertía entrase en ella descubierto con el mayor respeto y compostura, como si se hallase presente el mismo Comandante que con tanta gloria defendió el navío. ¡Distinción asombrosa que publica el mérito eminente que los ingleses reconocían en nuestro héroe y marino! En sus costumbres fué siempre austero y sobradamente arreglado. Conocía perfectamente el estado de las ciencias en los diversos países de la Europa y las causas de sus verdaderos progresos, y así ninguna era objeto de su admiración ni desprecio. Fué muy celoso de su honor y nada había que le moviese a ceder en este punto. Nunca hizo uso de su opinión con el Soberano, ni del favor de los Ministros, ni del mérito extraordinario de sus muchos y útiles trabajos para hacer la menor insinuación en solicitud de algún premio; así nunca tuvo más que los grados que le correspondían por su ascenso regular, bien que siempre fué atendido sin esperar el orden de su antigüedad. Cuando tenía el mando, daba ejemplo para que su inobservancia no diese pie a los subalternos para salir del orden; fué exactísimo en la disciplina, y sin aspereza ni severidad excesiva, era constante en que la observaran todos; mandaba, en fin, con el ejemplo y las precauciones para evitar los delitos y excusar los castigos, que le repugnaban. Cuando llegaba el inevitable caso de imponerlos, buscaba todos los medios de templar el rigor sin frustrar los fines de la ordenanza. Merece no omitirse el caso que en sus últimos días le ocurrió en Cádiz, así por su gravedad como por el éxito que tuvo, y porque acredita la blandura y belleza de su corazón. Sublevada parte de la tropa de infantería de marina que guarnecía el *San Juan*, habían incurrido en la pena capital, y se remitió la causa a la Superioridad por el General de la escuadra; la ordenanza condenaba a muerte a aquellos soldados, y no habiendo sido provocado su delito por la severidad del Comandante, sino por su propia insubordinación y el influjo de algunos malvados, parecía que no debía in-

quietarle el suceso; pero eran de su navío, y no podía prescindir de la suerte de unos hombres que habían delinquido bajo su mando. Pidió, pues, por ellos, y obtuvo que se les perdonase la vida, haciendo Su Majestad mención en aquel acto de clemencia de la intercesión de su Comandante D. Cosme Damián de Churruca, de que tuvo éste tanto gozo, que en carta de 1.º de Octubre de 1805 se explicaba así con su hermano: «Te remito adjunta una copia de la orden publicada ayer en la escuadra, para que veas por ella la doble satisfacción que tengo de haber salvado la vida de cuarenta desgraciados que se me amotinaron a bordo, y que tanto el Rey como el Generalísimo hayan apreciado mi mediación; así constará a la posteridad que no pude provocar yo con un rigor excesivo un atentado que no tiene ejemplo en nuestras tropas de marina, etc.» En fin, los que quisieren tener una idea exacta de la vida, las costumbres, los méritos y el genio del benemérito español D. Cosme Damián de Churruca, lean su elogio histórico, publicado en Madrid en 1806 por Repullés, que llevaba este lema: *Vivió para la Humanidad; murió por la patria*. Cuando falleció le declaró S. M. Teniente General, y su esposa gozó de esta viudedad. Hicieron magníficas exequias en Ferrol a expensas del Real cuerpo de marina de aquel Departamento, en 23 de Diciembre de 1805, por las almas de todos los valerosos que dieron su vida por el Rey y la patria en el combate de Trafalgar: pronunció la oración fúnebre el Dr. D. Manuel Fernández Varela, digna de la elocuencia de este orador. No bastando tanto testimonio para perpetuar la memoria de D. Cosme Damián de Churruca, en el año de 1812, siendo Capitán General de Galicia el Teniente General D. Francisco Javier Abadía, se erigió una magnífica fuente en forma piramidal y elevada con una urna encima, en eterno recuerdo de nuestro héroe, en el centro de la plaza nueva del Ferrol, a expensas de la ciudad y del citado Capitán General. En las cuatro caras de la pirámide que sostiene el vaso cinerario, se leen inscripciones alusivas a las virtudes y gloria inmortal de Churruca, y desde entonces aquella plaza y fuente llevan el nombre de nuestro marino, como un público testimonio que honra a la Armada española, que lo contó en el número de sus más ilustres ornamentos.