

¡IN LORICATA NAVIS!

CON motivo de terminarse las obras del puerto exterior que forma el Abra de Bilbao, reunióse en sus aguas una escuadra española cuyas andanzas seguí, en aquel entonces, como corresponsal del *Diario de la Marina*; de aquella Armada, mezcla informe del material flotante que en aquel entonces España poseía, formaba parte una vieja fragata en cuya redondeada popa se leía el nombre: histórico por ella redivivo de *Numancia*; ¡a su escala ordené dirigieran el bote que, amabilidades y atenciones para mí inolvidables, pusieron a mi disposición!; ¡su nombre y su historia!, ¡la suya propia y la que rememoraba!, constituían para todo amante del pasado y del recuerdo glorioso, imán atrayente.

Era la primera nave acorazada que lanzó a los mares la marina española, esa marina de tan grande cuanto ignorada historia; la primera que, siguiendo rutas españolas, aunque no sea sino por la estela que cadáveres españoles dejaron antes y después, son un canto a España, rodeó el mundo como primer blindado, renovando la gloria de Elcano (1), que, en nave de madera, fué el precursor primero que tal hiciera: que a tres mil leguas de la Patria, el 2 de Mayo de 1866, sin barco de aprovisionamiento, con órdenes de retirada, por honor y dignidad, a las doce del día iniciaba combate, al grito de su Patria y de su Reina y a la voz de su comandante y oficiales, entre los que no faltaron vasconavarros (2), varada en el fango y con su hélice enredada

(1) Elcano, es sabido era de Guetaria (Guipúzcoa).

(2) Entre otros D. Joaquín Larrañaga, conde de Antol, marqués de Reinosa, de alguno de cuyos apuntes hemos tratado. (Véase EUSKAL-ERRIA, núm. 943. 30 Agosto 1907.)

en líneas de torpedos, avanzando ebria de valor por acercarse al enemigo de tierra y reivindicar entre otras ofensas las sufridas por vascongados (bajo el título de «Sucesos de Talambó», por mí están publicados en esta Revista); la misma que en días luctuosos para la Patria que en pedazos saltaba ante los muros de Cartagena, salía del mediterráneo puerto con rumbo a playas extranjeras, buscando salvación para los mayores comprometidos en trágica aventura, y al tener que romper el círculo que bloqueadora escuadra ponía a su salida, ésta dejaba efectuarla, prefiriéndolo con todas las consecuencias que sobrevenir pudieran, a cañonear y lanzar al fondo de los mares la nave gallarda en que Antequera y Méndez Núñez pasearon el nombre de España por el globo.

Y en esto termina la gloriosa historia de la nave salida de los astilleros de Tolón; después, los adelantos de la marina, las exigencias de la nueva artillería, hicieron necesaria la transformación de la histórica nave, que ésta sufrió sumisa y doliente mientras en su popa flameó el estandarte de la nación que cobijó dos mundos, que marchó a Oriente, que en sus pliegues acunaba las glorias de Aragón y Castilla, ¡las de Lauria y Bonifaz! ¡así, transformada en crucero acorazado (¡protegido! y gracias!), pisé su cubierta!; en ella, lo primero que se contemplaba era la inscripción «in loricata navis primus circumdant terram»: ¡éste, el primer blindado que rodeó el mundo! y después, el puente en que D. Casto Méndez Núñez, frío y sereno, cayó herido en el Callao, el cuarto de derrota en que tantas veces la dirigiera al paso por el tenebroso cabo de Hornos; la cámara, en que herido, preguntaba a Garralda ¿cómo seguía el fuego? y ¿si la gente estaba satisfecha?, y ante su respuesta satisfactoria ordenaba se dieran los vivas de ordenanza y cesara el fuego, como si en vez de un combate a cientos de millas de puerto amigo y sin víveres, se hallaran en ejercicios de cañón, como los que horas después a las de mi visita yo presenciaba en la nave gloriosa, a la vista del puerto de Bilbao, que en aquellos días consagraba para la Historia el nombre de su creador, Evaristo Churruca, sobrino nieto de aquel gran marino guipuzcoano, de la madera de los marinos que en aguas de Trafalgar no sabía rendir su buque, que antes de entrar en combate sabía escribir «si oyes que mi navío ha sido hecho prisionero, di que he muerto».

Bien distinto el sino de ambos navíos; aquel *San Juan Nepomuceno* que rendido a siete enemigos fué conducido a Gibraltar, conservóse en

la rada del Peñón como muestra de la bravura española mientras sus tablas estuvieron a flote, rindiendo así sus contrarios el tributo debido a la memoria de los bravos que lo tripularon; éste, después de haber sufrido transformaciones más económicas que tácticas, cuando su valor guerrero era nulo por triste desaparición que los años imponen, a pesar de su gloriosa historia, olvidándola, por decir estoy que escarneciéndola, se piensa en acordar su venta y no es, no, que contra tal idea (¡supuesto cosa tal sea idea!) no se levantarán voces asiadas y doloridas: Julián de Salazar en *La Voz de Guipúzcoa* recuerdo fué el primero; el senador D. Francisco Lastres le siguió; mi voz humilde, que no en todos lados tuvo acogida en aquel entonces, siguió la ruta (1), poniendo en duda pudiese ser verdad tal dislate; pero ¡lo era! la fragata se vendió y entonces, en los últimos momentos, a la desesperada, un marino, poeta, culto, académico de la Historia, el narrador más excelso de la primera hazaña de la gloriosa fragata, D. Pedro de Novo y Colson (2), alzó su voz autorizada en un vibrante artículo publicado por *La Correspondencia de España*, Alarido desesperado de última hora, postrer grito de abordaje que recogió, con energías del Ebro, Mariano de Cavia en *El Imparcial*; pero todo inútil ¡la nave gloriosa estaba vendida y su remolque acordado de Cádiz!, del mismo puerto donde zarpó gallarda para el Pacífico al puerto del Cantábrico, ante el que luciera sus postrimeras andanzas; mas la histórica nave se rebeló con la misma gallardía que en el Callao y Cartagena, se rebeló a ser víctima de la burla o de la incuria y prefirió, en su tercer remolque, después de hacer fracasar dos y volver a Cádiz para que con ello *entendiese quien entender debió*, estrellarse en las costas lusitanas y dar sobre ellas de través antes de soportar entre sus baos el peso de patatas y bacalao, a que avocada estaba (3) la misma nave, que soportó la carga de sus héroes y sus mártires en aquella epopeya marítimo-guerrera que constituye la campaña del Pacífico con sus dos broches de ¡Abtao y el Callao!

¡Salve Numancia!

ANGEL DE GOROSTIDI

(1) *La Voz de Guipúzcoa* de 13 Julio 1913.

(2) Autor de «Historia de la campaña del Pacífico».

(3) Y así lo dijo con baturra valentia el Sr. Cavia.