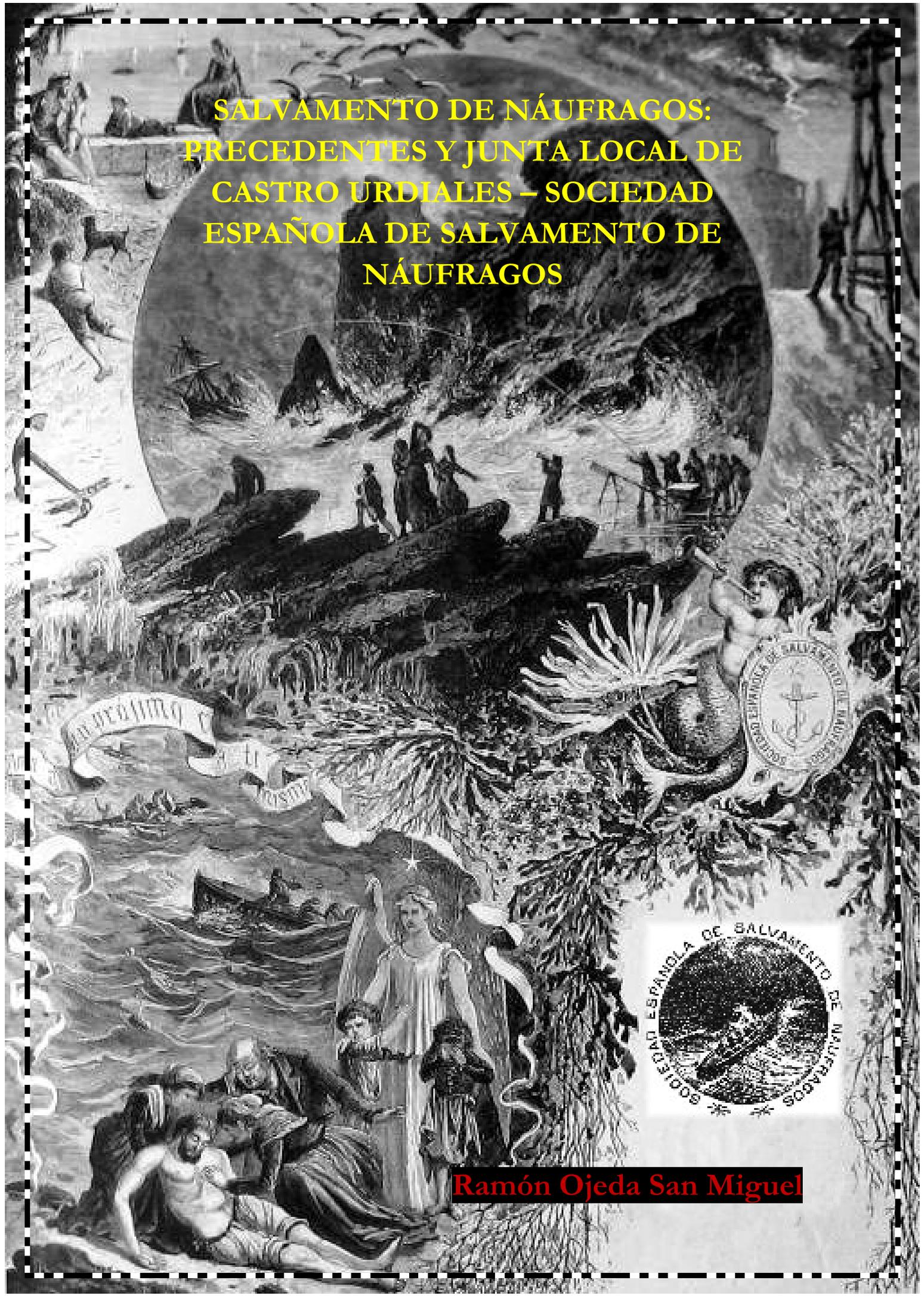


**SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS:
PRECEDENTES Y JUNTA LOCAL DE
CASTRO URDIALES – SOCIEDAD
ESPAÑOLA DE SALVAMENTO DE
NÁUFRAGOS**



Ramón Ojeda San Miguel



CASTRO URDIALES

2011



La caritativa costumbre de socorrer a los náufragos, podemos decir que es de nuestros días, pues antes, aun en las costas de los pueblos que se tenían por civilizados, los habitantes del litoral saqueaban los barcos náufragos, robando y desnudando a los tripulantes que con frecuencia eran asesinados; y tan horribles crímenes se tenían como cosa natural, pues se ejercía el llamado *Derecho de las playas*, que en vano ya de muy antiguo reprobaban las Leyes Rodias en su artículo XLVI, el artículo V de las Ordenanzas de Marina, promulgadas en 1258 por Jaime I de Aragón y en la 7ª ordenanza náutico-mercantil de Alfonso el Sabio (1266).

Increíble parece que los habitantes del litoral esperaban contentos en la playa, a que el barco que veían luchar con el temporal, se estrellase en las rocas, para echarse sobre él, como buitres; pero más increíble aún parece, que ocasionaran expresamente los naufragios por medio de engaños artificiosos, como poner luces en parajes peligrosos y ofrecerse de prácticos para llevar el barco a su perdición.

¡Qué mucho! Si todavía hoy, tenemos *naufragadores* y saqueadores de barcos náufragos! Desgraciado el barco, sobre todo si es velero, que embarranca en ciertos parajes: al momento se encuentra rodeado de una nube de salvadores por fuerza, que le roban y luego por la vía judicial le exigen una fabulosa cantidad por *sus servicios*. Los españoles damos el nombre de *raqueros* a estos piratas modernos; los ingleses les llaman *wreckers*. En los mares del Extremo Oriente abundan aún los raqueros, con la agravante que se deshacen de los náufragos asesinandolos, para que no quede rastro de su crimen”¹.

Dramáticas las sentencias hechas por José Ricart hace un siglo. Con ser ciertas, también es verdad que, especialmente en la costa cantábrica, el ordenamiento de las cofradías de mareantes y pescadores, los consulados, pilotos lamanes², e incluso la especialización preventiva de algunos puertos como el de Castro Urdiales, dulcificaban y humanizaban las prácticas del salvamento marítimo desde hacía siglos. La descripción realizada por Torres Goiri, aunque centrada en la ría de Bilbao, se puede hacer perfectamente extensible a otras zonas costeras y portuarias antes de mediados del siglo XIX: “Ante un naufragio con vidas en peligro y una vez corrida la voz por quienes se habían apercibido del hecho, se formaba un grupo de personas en las inmediaciones, integrado principalmente por la gente de mar

¹ Ricart Giralt, José, “La Galerna del 31 de Enero”, *Vida marítima*, 20 de mayo de 1911, año X, número 338, p. 218.

² Torres Goiri, Manuel, *Aproximación a la Historia del Salvamento de Náufragos en el Puerto de Bilbao*, 3ª edición, Bilbao, 2000.



disponible. Reunidos y provistos de un rudimentario material (cabos, anclas, perchas, bastones ferrados y más tarde arcaicos lanzacabos tipo fusil o cañón) tomaban las decisiones oportunas para el rescate. En caso de que no fuera factible el salvamento desde tierra, se intentaba el rescate con lanchas”³.

La improvisación en materia de salvamento marítimo no se comenzó a superar hasta casi acabar el siglo XVIII. Como era de esperar en la primera potencia naval del planeta y en el País con más cultura y sensibilidad marítima, los cambios comenzaron en Inglaterra. De allí, como benéfica contaminación pasó a otras zonas desarrolladas de Europa y América, y, aunque tarde, también acabó llegando a suelo hispano: “A Inglaterra le corresponde el honor de ser la iniciadora de las Sociedades de Salvamento de náufragos. En 1785 un constructor de coches de Londres, llamado Lionel Lukin, obtuvo del Rey patente de invención por un bote salvavidas. Desde aquella fecha hasta hoy la Sociedad de Salvamento de Náufragos de Inglaterra ha pasado por muchas contrariedades, como pasan generalmente todas las grandes instituciones; de manera que la actual “Royal National Life Boat Intitution”, sólo data de 1824, y desde esta fecha ha salvado la vida a más de 100.000 náufragos.

En Francia se instalaron varias estaciones de salvamento particulares en 1824; pero el actual “Sauvetage Maritime” data de 1864, en que el pintor de marinas, Gudín, y unos cuantos amigos proyectaron tan laudable Sociedad en fría noche de invierno, reunidos en el castillo de Beanjois.

Fue tan simpática la idea que en 17 de Noviembre de 1865 la nueva Sociedad fue declarada de utilidad pública, bajo el patronato de nuestra paisana la Emperatriz Eugenia y la presidencia del almirante de Genouilly.

En España el salvamento de náufragos y auxilio a los buques en peligro, estuvo a cargo de los gremios de mareantes, muy bien organizados en todas las poblaciones de nuestro litoral. El inolvidable almirante D. Miguel Lobo volvió a resucitar la idea del salvamento de náufragos, y consiguió que por el Ministerio de Fomento se comisionara al ingeniero D. Lucio del Valle para adquirir del constructor M. Torrest de Londres, diez botes iguales a los de la Sociedad de Salvamento de Inglaterra, los cuales se distribuyeron entre las principales Capitanías de Puerto en 1861.

Pero la cosa no pasó de aquí, hasta que levantó la voz para la nueva cruzada desde Madrid, *un marino honorario*, el Ilmo. Sr. D. Martín Ferreiro, a semejanza de lo que hizo el pintor Gudín en París. El 19 de Diciembre de 1880 quedó constituida la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, bajo el patronato de S. M. la Reina D^a María Cristina, y la

³ *Ibidem*, p. 17.



presidencia del almirante Rubalcaba, y siendo el socio número 1 el malogrado Rey D. Alfonso XII”⁴.

En el año 1880, siguiendo el ejemplo británico, existían estaciones de salvamento de náufragos en Francia, Bélgica, Holanda, Dinamarca, Suecia, Noruega, Alemania y Estados Unidos de América. En todas ellas equipos de voluntarios se mantenían preparados para el salvamento con botes salvavidas y aparatos lanzacabos.

La *Sociedad Española de Salvamento de Náufragos* se constituyó oficialmente en el mes de diciembre de 1880 con el respaldo de la reina María Cristina, pero bajo el modelo de voluntariado de la *Royal National lifeboat Institution* británica. Su principal mentor y organizador fue Martín Ferreiro: “Como oficial de la Dirección de Hidrografía, estaba a su cargo desde 1866 la elaboración de las estadísticas de naufragios acaecidos en España. La lectura de estos dramáticos acontecimientos le hizo trabajar sin desmayo a favor de la creación de una Sociedad de Salvamento a imitación de las ya existentes en Europa. Escribió innumerables artículos en la prensa aportando datos estadísticos y elaboró una memoria sobre el Salvamento marítimo... La Sociedad se fundó *a imitación de la inglesa y de otras muchas que hoy existen, libre y sostenida por la caridad nacional*, siendo su único objetivo salvar las vidas de los náufragos y adaptando el compromiso de fomentar el estudio de las causas de los naufragios y el modo de aminorar sus efectos. Según el artículo 7º de sus estatutos, los fondos provenían de los *socios de mérito, socios protectores, socios fundadores, suscriptores y donadores*, quedando establecida la distinción entre unos y otros en la cantidad aportada”⁵.

Comparada con Europa, la *Sociedad Española de Salvamento de Náufragos* surgió en una época bastante tardía. Y, a decir de muchos estudiosos, su operatividad posterior dejó bastante que desear. Pero no es este el objetivo de nuestro trabajo. Lo que podremos apreciar en las siguientes páginas es cómo en la segunda mitad del siglo XIX fue creándose en la opinión pública, a través de la prensa fundamentalmente, el caldo de cultivo que hizo posible al final el nacimiento de la *Sociedad Española de Salvamento de Náufragos*. Sin duda, los grandes propagandistas del Salvamento de Náufragos en España fueron Martín Ferreriro y Miguel Lobo.

El Consejo superior de la *Sociedad Española de Salvamento de Náufragos* y su sede central se establecieron en Madrid. “Desde allí, se fomentó la creación de Juntas Locales en los principales puertos del litoral, compuestas al menos por cinco miembros elegidos por los socios del lugar. Cada Junta debía recaudar sus propios fondos, administrarlos y presentar

⁴ Ricart Giralt, José, Vocal-secretario de la Junta de Salvamento de Náufragos, “¿El derecho de playas en 1919?”, *Vida Marítima*, 30 de octubre de 1919, año XVIII, número 642, p. 470.

⁵ Torres Goiri, ob. cit., pp. 47 y 48.



un balance anual a la central, entregando el sobrante o solicitando la cobertura del déficit si lo hubiera. Los gastos de cierta importancia debían contar con el visto bueno del Consejo superior. Las Juntas serían las encargadas de reclutar voluntarios que acudieran a los rescates, gratificándoles con una cantidad por asistir a ejercicios y realizar salvamentos. Para los que se distinguieran en los rescates, se establecían premios extraordinarios consistentes en medallas de oro, plata, bronce o dinero”⁶.



ILMO. SR. D. MARTIN FERREIRO Y PERALTA

FUNDADOR DE LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS

⁶ *Ibíd.*, p. 49.



La segunda parte de este pequeño trabajo está dedicada a analizar la forma en que se creó la *Junta de Sociedad Española de Salvamento de Náufragos de Castro Urdiales*, y a repasar su actividad en los primeros años. Tuvieron que pasar doce años desde el nacimiento de la *Sociedad Española de Salvamento de Náufragos* para que se creara una Junta en Castro Urdiales. Algo que resulta llamativo en una localidad ya famosa por su carácter de puerto de refugio y salvamento, y por los heroicos salvamentos realizados por sus marineros durante muchos siglos. Para cuando se creó la Junta de Salvamento castreña, ya existían estaciones y juntas, por citar las más cercanas, en Portugalete, Santurce y Santander, así como la *Sociedad de Salvamentos Marítimos de Vizcaya*.

PRECEDENTES
SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS





SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS

EL PORTA-AMARRA, O PORTA-CABLE, INVENCION ESPAÑOLA

1850¹

Según leemos en el *Coruñaés*, el día 17 del actual se había verificado un ensayo en la batería de Santa Bárbara, de la plaza de la Coruña, del *porta-cable* inventado, se dice, por M. Delavigne, presenciando el acto una numerosa concurrencia, distinguiéndose en ella algunos generales, jefes y oficiales del cuerpo de artillería y del estado mayor, con tan buen resultado, que se logró arrojarlo a la distancia de 399 varas sobre el mar. Los que comunican la noticia hablan de este admirable y útil procedimiento, digno de llevarse a la perfección por lo que en ello se interesa la humanidad, como de una invención nueva, o al menos muy reciente; y concluyen diciendo que creen ser el ensayo de que hablan, el primero hecho en España, etc.

Este ensayo debe tener justamente para sus promovedores el mérito de la novedad, pues ignoran sin duda de que no sólo hace muchos años que este método para socorrer los náufragos era conocido en Francia con el nombre de *bombe-amarre*, sino que además, el honor de esta invención, si corresponde de justicia a aquel que concibe y realiza la primera idea, es de derecho español.

En corroboración de lo que aquí decimos, vamos a reproducir lo que acerca de esto mismo publicó el que escribe estas líneas en la *España Marítima* (1839):

“El pensamiento de explotar la pólvora y los proyectiles para salvar los escollos y la mar embravecidas, y llevar el socorro y los medios de salvamento a los náufragos, es maravilloso. Si se medita la extraordinaria utilidad que al comercio marítimo debe producir este sistema de disparar la amarra a las embarcaciones encalladas o que se hallan en peligro de naufragar sobre las costas, no es posible dejar de admirarse del genio inventor del hombre que sujeta el más temible y poderoso de los agentes, el que es solo destinado a la destrucción y a la muerte, haciendo servir sus espantosa energía a favor de la humanidad.

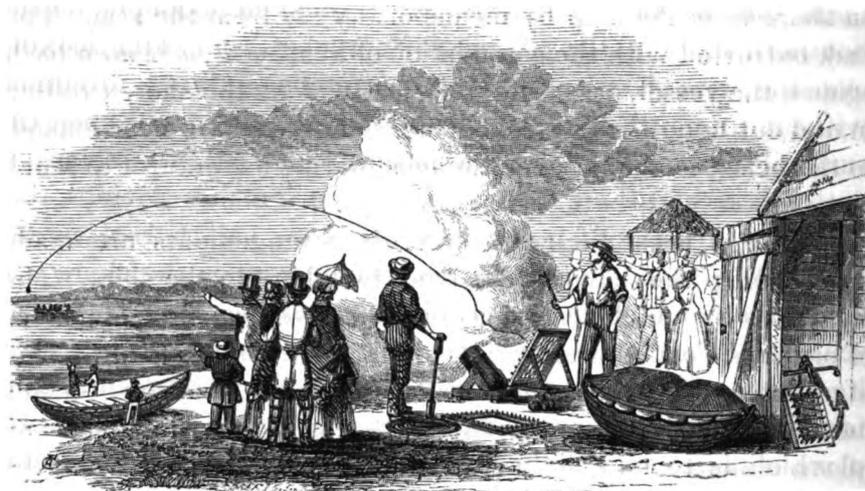
En el año 1791, Jhon Bell, sargento de artillería, concibió el modo de salvar la tripulación de un buque perdido, por medio de proyectiles arrojados desde el buque a tierra.

No tenemos noticia que a otro alguno le hubiese ocurrido antes la idea inversa de dirigir los cabos de tierra a los buques, ni entonces ni muchos años después, hasta que el capitán

¹ La España, domingo 28 de abril de 1850, año 3, número 630.



Mamby la propuso como suya; por consiguiente, no podemos menos de considerar como primer inventor de tan utilísimo sistema a nuestro general de marina don DIEGO CONTADOR, que lo imaginó y puso en práctica el año 1790.



No es posible citar documento justificativo más auténtico que un escrito de este general que tenemos a la vista, el cual entre otras cosas dice:

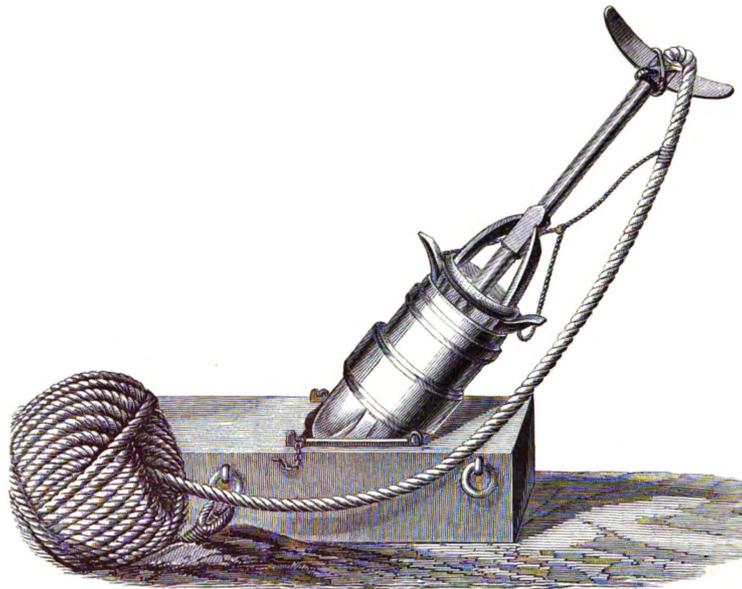
“En el año 1790, y por el mes de julio, estando yo comisionado a la reedificación de las murallas del Sur de Cádiz, sobrevino un furioso leste o levante con mar de leva y tres olas seguidas de mar sumamente agitada. Había en el mar del Sur de Cádiz muchos Barquillos de la Isla de León cargados de piedra quebrada de sus canteras que se llevaba para las obras. La mar aconchó todos estos barcos a la playa de Santa María, donde los repetidos y continuos golpes de mar los iban zozobrando, y de sus resultas se ahogaban los tres o cuatro hombres que en cada uno había. Estando yo en las obras fui avisado de este acaecido, y acudí al instante al remedio a la playa de Santa María. La marea empezaba a bajar, y estábamos a la voz y menos de cuarenta varas de distancia.

Traté, con buzos y perros de aguas, de remitir a los que naufragaban una guindaleza que, hecha firme en tierra y los caperoles de los barcos, les sirviese de andarivel a los hombres, y pudiesen tomar la tierra que casi tocaban con la mano; pero todos mis esfuerzos fueron entonces inútiles, pues ni los buzos ni los perros pudieron llegar a los barcos, ni vencer mas que la primera o segunda ola de mar y a la tercera tenían que retroceder o ser ellos mismos ahogados.



Era mucho mi conflicto al ver ahogarse algunos a mi vista a la voz y a mi presencia, sin poderlo evitar. Había un centinela en el sitio, y le mandé que sacase la baqueta de su fusil. Mandé a un albañil trajese una carretilla con un cordelillo delgado que llaman lienza, y sirve para tomar las medidas. Hice la extendieran en la playa y amarrara firmemente una de las puntas a la baqueta y la otra punta a una guindaleza, también extendida en la playa. Mandé al centinela tirar sobre los barcos por elevación; hízolo así, y cayendo la baqueta más adelante de los barcos, quedó sobre uno de ellos el cordelillo o lienza. Grité a los barcos que halasen de la lienza hasta coger la guindaleza. Hecho así, mandé asegurarla en el caperol, y hecha firme en tierra la guindaleza, les sirvió de andarivel y de tomar la tierra, y libertar la vida a los muchos que hasta aquel momento no habían naufragado. Esta feliz ocurrencia libértó la vida a muchos que estaban a pique de naufragar.

Aquí se descubre la invención en su origen. El noble candor e ingenuidad con que expresa este general el suceso, la época en que le ocurrió tan feliz idea en el mismo acto del peligro, aplicando con tanto acierto y oportunidad los únicos y cortos medios de que podía disponer; y últimamente, la gloria de haber salvado la vida de aquellos marineros, nos proporcionan el placer de hacer a su buena memoria la debida justicia, presentándolo como primer autor de un invento que tanto ocupa en el día a distinguidos marinos de naciones tan ilustradas como la Francia y la Inglaterra.







NATIONAL LIFE-BOAT INSTITUTION

1859²

De la institución nacional de botes-salvavidas (*National life-boat Institution*) establecida hace muchos años en Inglaterra para el salvamento de náufragos en las costas del Reino-Unido.

De todas las instituciones que la filantropía del pueblo inglés ha establecido, ninguna tan importante como aquella que tiene por objeto arrancar de las garras de una muerte horrible a los que, confiados en frágil leño, y desafinado el furor de las olas, vienen a dar con su nave en los arrecifes o en las playas, porque faltos de observaciones no han podido notar el efecto de las corrientes, o porque las nieblas, tan frecuentes en las islas británicas, les ha impedido descubrir una de las muchas farolas que se encuentran en todo el litoral inglés, y que son otros tantos invariables guías que indican al navegante la derrota más segura para alcanzar el deseado puerto.

La institución de que tratamos, al igual de todas las que existen en el insular reino, es debida a la iniciativa y esfuerzos de algunas personas: el gobierno nada ha hecho por ella, como tampoco ha prestado ni presta ayuda material ninguna otra. En esta tierra clásica de libertad, cada uno puede emprender o que quiera, ajustándose a las pragmáticas del Parlamento; y solo este puede dispensar ayuda, por excepción, a las empresas de carácter grandioso en cuanto a utilidad y gloria del país.

La institución de botes-salvavidas, que empezó en escala muy reducida, tuvo en 1858 un gasto de de ocho mil doscientas sesenta y cinco libras esterlinas (unos 793.44^o reales), empleadas en adquisición de nuevos botes, reparación de los existentes, casetas nuevas, trasportes, recompensas por salvamento de cuatrocientas veinte y siete personas, pertenecientes a sesenta y cuatro buques perdidos en las costas de de la Gran Bretaña, etc., etc. La cantidad empleada en estas recompensas ascendió a novecientas cincuenta y dos libras esterlinas (sobre 91.392 reales, calculando siempre la libra en 96 reales).

Pero al finalizar el año 1858 se encuentra la institución con un déficit de tres mil cuarenta y siete libras esterlinas unos 295.512 reales, por lo cual ha hecho un llamamiento a la filantropía del pueblo inglés, para ver de cubrirlo y de que no llegue a interrumpirse su humanitario objeto. No dudamos que los directores de la institución verán colmados sus deseos, sobre todo tratándose de cosa que atañe especialmente a marina, o sea al alma del poderío británico. La exposición que a fin del año actual presente la junta directiva, nos hará saber los copiosos recursos que le habrá proporcionado la filantropía de sus

² La España, viernes 18 de marzo de 1859, año XII, número 3.864.



conciudadanos. Ahora, presentaremos nosotros, ante el público español, el cuadro que manifiesta el número de personas que han debido sus vidas a la institución de que nos ocupamos:

<u>AÑOS</u>	<u>PERSONAS SALVADAS</u>
1824	124
1825	218
1826	175
1827	163
1828	307
1829	463
1830	372
1831	287
1832	310
1833	449
1834	214
1835	364
1836	226
1837	272
1838	456
1839	279
1840	353
1841	128
1842	276
1843	236



1844	193
1845	235
1846	134
1847	157
1848	123
1849	209
1850	470
1851	230
1852	773
1853	678
1954	355
1855	406
1856	473
1857	374
1858	428
<u>TOTAL</u>	<u>10904</u>

Estas cifras dicen muchísimo más de lo que nosotros pudiéramos decir sobre o conveniente que sería establecer en España una institución semejante a la que tan hermosos resultados está dando en Inglaterra. Raro es el año en que en nuestro dilatado litoral no es testigo de la muerte de muchos de nuestros compatriotas y de un crecido número de extranjeros, cuyas existencias hubieran sido salvadas, en muchos casos, a haberse contado con botes-salva-vidas y demás pertrechos semejantes a los que posee la institución inglesa de que tratamos.

¡Diez mil novecientas personas han sido rescatadas de una muerte cierta por los esfuerzos de unas cuantas almas benéficas y filantrópicas! ¡Cuántos padres, cuántos hijos, cuántas esposas, no dirigirán sus votos al cielo a favor de aquellos a quienes han sido deudores de volver a estrechar en sus brazos a los seres que les son más queridos! ¡Cuántas personas

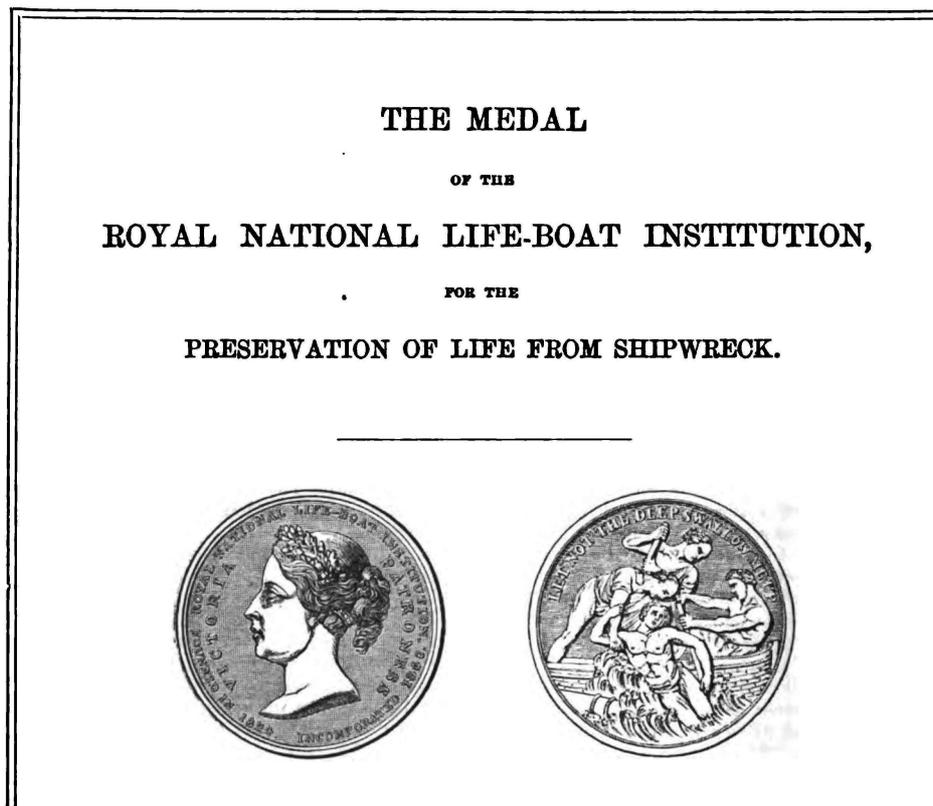


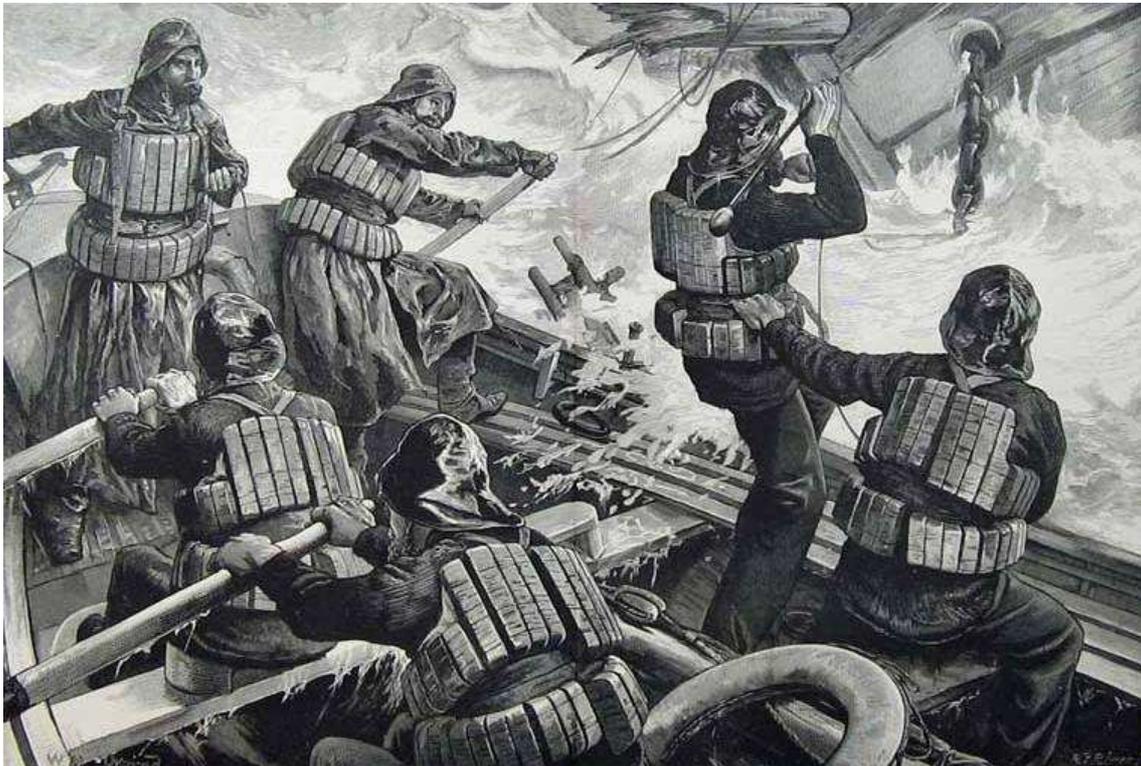
libertadas de la miseria y de la perdición, por haberse salvado los que les proporcionan el sustento!

No titubeamos, pues, un instante; y exhortamos a nuestras ciudades principales de comercio, a que invistiendo con su confianza a uno de sus más dignos hijos, celebre en una reunión en el puto que crean más a propósito, y fijen las bases para el establecimiento, en España, de una *institución nacional de salva-vidas*. Las bendiciones de infinitas familias no tardarán en indemnizarles del trabajo y molestias que pueda causarles la realización de tan hermoso proyecto.

Londres y marzo 10 de 1859.

Miguel Lobo.







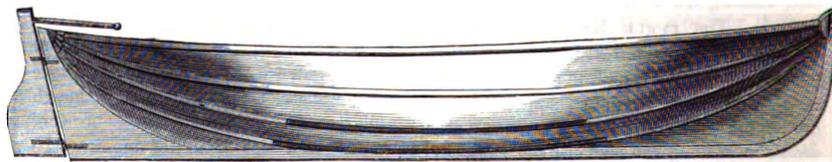
BOTES SALVA-VIDAS

SERVICIOS QUE PRESTAN A LA HUMANIDAD

1861³

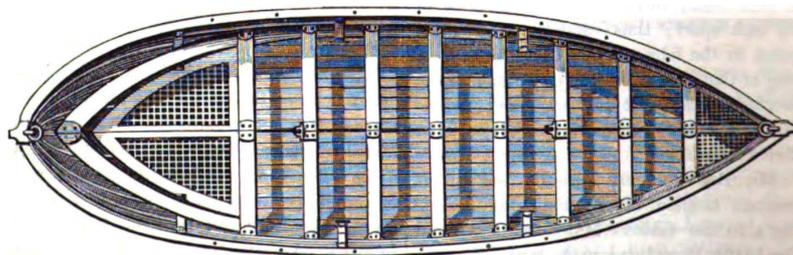
A Francia e Inglaterra se deben los primeros inventos de esta clase de embarcaciones, tan adecuadas para la caridad y la filantropía puedan ejercer su acción hasta en medio de las olas del más irritado mar. ¡Cuán dignos son de la humana gratitud los hombres que dieron las primeras ideas de unas máquinas que tantas víctimas habían de arrancar a la muerte; y a una muerte horrorosa! No se extrañe, pues, que demandemos tan merecida recompensa para el ingeniero francés Mr. Bermes, que en 1771 construyó el primer bote salva-vidas conocido en Europa, que lleno de agua hasta la borda, y con ocho hombres dentro lo llevaba con seguridad en el Sena; cuya exposición se hizo a presencia del rey de Francia. Su estabilidad era extraordinaria, pues colocándole un palo con un cabo amarrado en su extremo se le hizo tumbar, en cuyo estado se arrió de pronto el cabo en banda, y el bote inmediatamente se restableció a su posición natural; pero ignoramos los medios en que consistía dicha estabilidad⁴.

Fig. 1.



A Side-view of a Collapsible Life-Boat.

Fig. 2.



A Gunwale Plan of the same.

³ El Museo Universal, 22 de diciembre de 1861, año V, número 31, pp. 6 y 7.

⁴ *Apéndice al Estado General de la Armada, año 1832.*

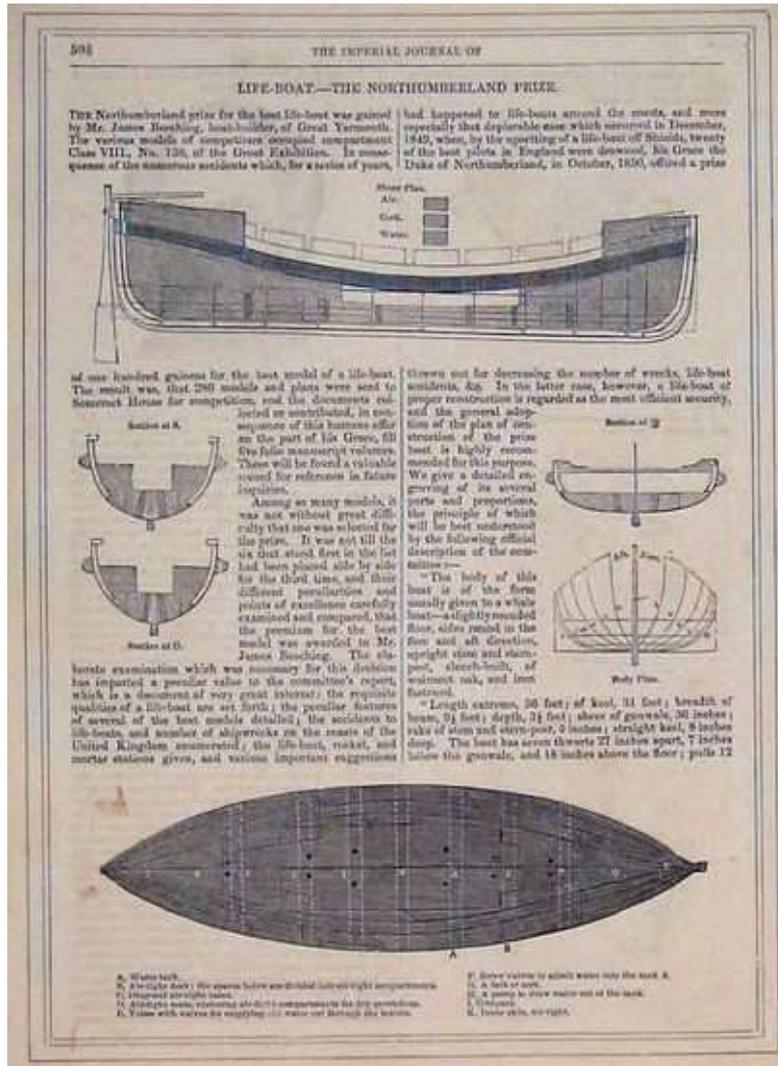


No pocos años pasaron desde el ensayo de Bermes, sin que nadie se ocupase de asunto tan interesante; pues en el de 1785, fue cuando un inglés, Mr. Lupin, maestro de coches en Londres, presentó un bote salvavidas insumergible y que no zozobraba. No aparece que ambos inventores recibiesen recompensa de ninguna clase; siendo en esto más afortunado Mr. Wilson, a quien la sociedad de las artes de aquella capital concedió una medalla de oro como premio de un salva-vidas que había inventado.

Pero la embarcación de esta especie que alcanzó mayor celebridad fue la ideada por Mr. Great Head, de Herdsand, condado de Northumberland, a fines del siglo último, y cuya construcción fue debida a la impresión terrible que causó en aquella comarca el naufragio de un buque, cerca de Tynnemouth, a cuyos tripulantes se vieron caer uo tras otro al agua y encontrar en ella la muerte. Deseando que en adelante no se repitiesen en sus orillas escenas tan desoladoras, reuniéronse los espectadores de la que acababa de acontecer, a fin de excogitar los medios aparentes al objeto; y de esta reunión, o mejor dicho, de uno de los individuos que la componían, que era el citado Mr. Great Head, salió la idea del nuevo salva-vidas; idea que debió a la observación que había hecho, de que si se dividía en cuatro partes una esferoide, cualquiera de esas partes flotaría sobre su curvatura sin zozobrar ni irse a pique en una mar reventada y crecida, y de ello dedujo, que un bote de figura algo análoga a la de aquel sólido poseería iguales propiedades y sería, por consiguiente, a propósito para el salvamento de náufragos. Ajustado a este principio hizo un modelo que mereció la preferencia entre todos los que se presentaron en aquel humanitario certamen; y con arreglo a ese modelo se construyó en seguida el salva-vidas, que quedó completamente acreditado en la primera ocasión que hubo para ello, y evitó después que millares de seres encontrasen una tumba en el seno de las olas. Muchas, aunque bien merecidas, fueron las recompensas de toda especie que por su feliz invento recibió de todas partes Mr. Great Head. El Parlamento le regaló 1200 libras esterlinas; la sociedad de las artes una medalla de oro; y la humana su propio medallón. A esta liberalidad nacional unieron los monarcas de Rusia y Prusia los testimonios del mayor aprecio. “apuntemos aquí solamente sus principales dimensiones (las del bote) tomadas de la obra ya citada de arquitectura naval de David Steel, y en la que se hallan los planos respectivos con una detallada descripción de los materiales, construcción, forma de remos, etc., etc., y el modo de manejarlo, pues su explicación nos llevaría a una difusa extensión. La eslora de este bote es de treinta pies ingleses; la manga de fuera a fuera de diez; el puntal exterior, desde la parte superior de la borda, al medio de ella, hasta el plano inferior de la quilla, tres pies y tres pulgadas, y en el interior, desde la misma medianía de la borda, hasta la plataforma o empañetado que tiene en el fondo, dos pies y cuatro pulgadas. La experiencia ha probado, que a pesar del crecido peso de este bote (pues solo de corcho lleva 700 libras), en las ocasiones de más riesgo



siempre ha sido feliz en sus empresas y desempeños; lo que prueba incontestablemente su utilidad”⁵.



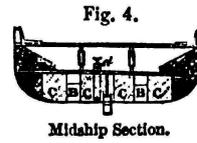
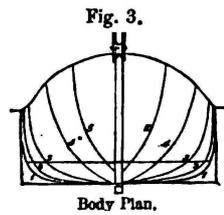
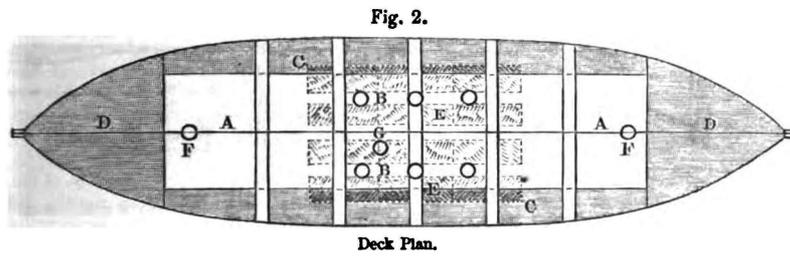
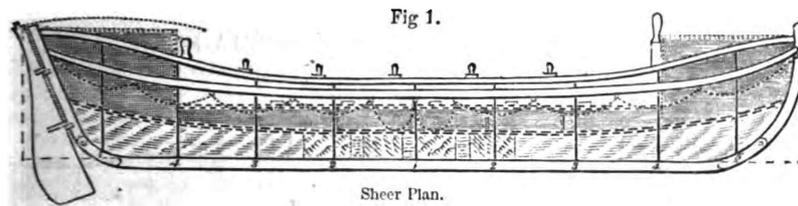
De entonces acá son muchos y de distintos sistemas los botes salva-vidas que se han construido; y entre ellos les ha habido de metal en vez de madera.

En el día son también muchos os sistemas con arreglo a los cuales se construyen esas embarcaciones; ero el adaptado por la Royal National Institution de botes salva-vidas de Inglaterra es el que sirve de norma al constructor de que esa institución se vale para hacer los suyos.

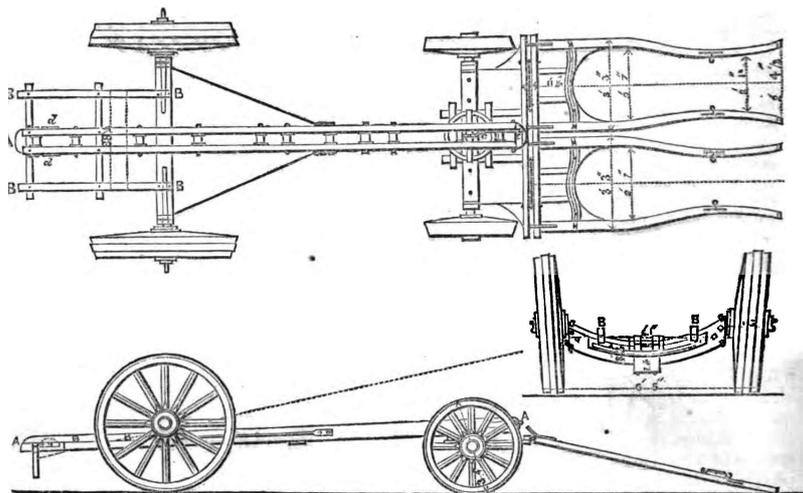
⁵ Apéndice al Estado general de la Armada, año 1832.



THE LIFE-BOAT OF THE ROYAL NATIONAL LIFE-BOAT INSTITUTION.



LIFE-BOAT TRANSPORTING-CARRIAGE.



La gran diferencia entre la gravedad específica del aire y la del agua es el principio fundamental de los botes salva-vidas, y de otros aparatos, que también con el nombre de



salva-vidas, sirven para el mismo objeto que esos botes. No se piense, sin embargo, que solo teniendo en cuenta la diferencia entre las gravedades específicas de ambos citados fluidos se consigue tener embarcaciones a propósito para desafiar las embravecidas olas. Pueblos no civilizados hay, que sin el más leve conocimiento del peso de los fluidos, se valen de medios eficaces para dar a sus toscos barquichuelos la estabilidad de que carecen. Desde luego, el cortísimo calado⁶ de estos barquichuelos y su escasísima manga⁷ les proporcionan gran ligereza y el poder conservarse en la espuma del agua; pero esa misma escasez de calado y manga les quita toda estabilidad; cuyo inconveniente vencen muy bien los isleños del mar del Sur y de los archipiélagos asiáticos, con unos cuadrilongos de caña⁸ que colocan sobre las bordas, y que salen bastante fuera de ellas. Este cuadrilongo, que en Filipinas llaman *batanga*, no está de firme, sino que puede ronzarse de un lado a otro, a fin de sacarlo todo lo que quiera, y sea necesario, por el de barlovento, cuando la embarcación va ciñendo⁹. De este modo consiguen aquellos isleños que sus barcos tengan gran ligereza y perfecta estabilidad, con poco calado; de suerte que pueden atravesar empinadas olas sin temor de zozobrar.

También los pueblos salvajes de las comarcas del Norte se valían y se valen de medios ingeniosos para que sus toscos leños posean aquellas propiedades.

Pero la cualidad preciosa, inapreciable, del bote salva-vidas, es la de recobrar espontáneamente su posición primitiva, si por un accidente llegase a zozobrar. Así es, que una vez trincados a sus bancadas¹⁰, o a otro sitio, los tripulantes y las personas libertadas del naufragio, puede decirse que la embarcación conducirá a la orilla su inestimable carga, después de haber proporcionado a los hombres la ocasión de llevar a cabo el hecho más laudable: cual es, salvar a no pocos de sus semejantes de una muerte segura y terrible; así como a la gente de mar la de demostrar, que para nada se necesita tanto valor y serenidad como para verificar ese acto en medio de la mayor furia de los desencadenados elementos. No bastarían muchísimas páginas si hubiésemos de enumerar hechos de esa naturaleza, y aun menos si hubiésemos de consignar sus detalles: a contar con los que se han menester para ello, presentaríamos a nuestros lectores una multitud de acciones que legítimamente, y refiriéndose al valor y a la abnegación que inspira al hombre el verdadero afecto hacia sus semejantes, pueden calificarse de homéricas.

⁶ *Los bancos en que se sientan los remeros.*

⁷ *La que los fondos del buque se sumergen en el mar.*

⁸ *El ancho del buque.*

⁹ *Las cañas en Filipinas son de muy grandes dimensiones; habiéndolas que las tienen fabulosas.*

¹⁰ *Esto es, cuando se navega formando con el viento el menor ángulo que permite la clase de vela del buque.*



Tal ha sido el origen de las incomparables embarcaciones a que nos referimos, y tales los principios en que se funda su construcción. Veamos ahora las principales dimensiones, y los detalles más interesantes de la adaptada por la Real y Nacional Institución de botes salva-vidas de Inglaterra:

Eslora ¹¹ total desde el canto de proa del codaste ¹² .	38 pies	3 pulgadas
Eslora de la quilla.	33 pies	4 pulgadas
Manga de fuera a fuera.	9 pies	1 pulgadas
Puntal ¹³ desde el canto bajo de la quilla de hierro hasta el alto de la regala ¹⁴ .	4 pies	3 pulgadas
Calado que debe tener estando cargado; es decir, cuando se hallen a bordo la gente y los pertrechos.	1 pie	5,5 pulgadas
Desplazamiento ¹⁵ cuando se halle en el calado de carga.	5,5 toneladas inglesas.	
Peso que debe tener el bote, estando en rosca ¹⁶ .	60 quintales ingleses.	
Número de remos, bogando dos en cada bancada ¹⁷ .	12	

¹¹ Largo.

¹² La pieza recta y vertical que termina la popa y que forma ángulo con la quilla.

¹³ La altura o profundidad del casco.

¹⁴ La pieza que termina la parte alta del casco y se extiende de popa a proa.

¹⁵ El peso del agua que contenía el espacio ocupado por el buque.

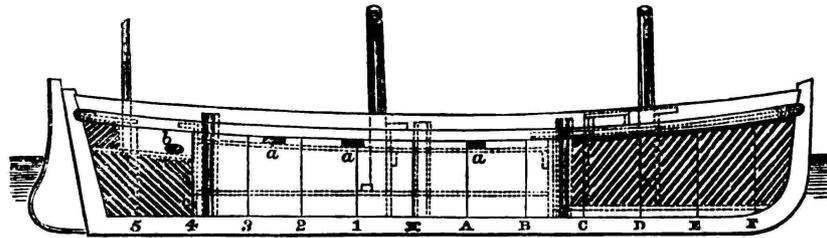
¹⁶ Estando vacío.

¹⁷ Los bancos en que se sientan los remeros.



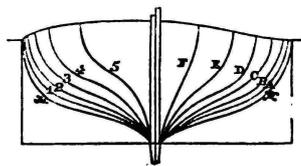
THE SAFETY FISHING-BOAT OF THE ROYAL NATIONAL
LIFE-BOAT INSTITUTION.

FIG. 1.



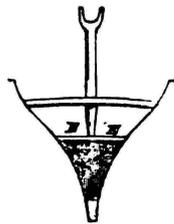
Sheer Plan.

FIG. 4.



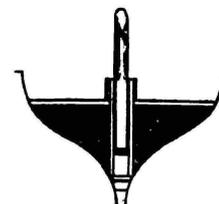
Body Plan.

FIG. 3.



Section at 5.

FIG. 5.



Section at n.

La construcción del bote es diagonal¹⁸, y la clavazón de cobre.

La quilla es de olmo, y de una sola pieza.

La falsa quilla¹⁹ es de hierro colado, y también de una sola pieza.

Tanto la roda como el codaste, son de roble inglés de buena calidad, con un agujero en su pie, por donde pasa el cabo²⁰ de que se ha de alar para vararlo.

¹⁸ Que la tabazón del aforro de dentro y fuera está en sentido oblicuo.

¹⁹ Una que se pone debajo de la verdadera.



Las ligazones son de fresno o de roble.

Las tablas de la cubierta son de pino bien curado y de una pulgada de grueso; y han de estar bien calafateadas las costuras²¹.

A popa y a proa lleva un compartimiento o caja de aire, y cuatro a cada banda a lo largo y por la parte adentro del costado.

Tanto la caja de proa como la de popa, están perfectamente resguardadas con varias capas de pintura, y con una de alquitrán de Jeffery, sobre la cual se pone un forro de lona. Este forro se plancha con un hierro caliente, a fin de que se quede bien pegado al alquitrán. Encima de la lona se coloca una tonga de corcho de una pulgada de grueso, echando antes sobre la lona una capa de alquitrán, para que aquel quede bien sentado. Esta tonga va clavada y apretada hacia abajo cuanto es posible. Los poros de corcho se cubren con dos capas de pintura. Cada caja tiene una válvula de tornillo.

Las cajas o compartimientos de aire que van por la parte del costado, son de pino de buena calidad, de tres y media pulgadas escasas de grueso, y sus extremos de olmo inglés, de unas seis líneas de espesor. Llevan encima una capa de alquitrán, y sobre ésta un forro de lona, que como el de las cajas de popa y proa, se plancha con un hierro bien caliente. Se aseguran en su sitio, por medio de unos barrotes o calzos de unas siete pulgadas de largo y unos tres cuartos de pulgada de grueso, y van tornilladas a la cubierta en la unión de cada dos, de suerte que pueden fácilmente quitarse.

Ocupémonos en seguida de los inmensos servicios que a la humanidad prestan estas embarcaciones.

Hace unos dos años y medio, al tratar por primera vez de los botes salva-vidas, dijimos:

“Estas cifras (las que representan el número de personas salvadas de los naufragios, por esos botes, durante treinta y cuatro años)²², dicen muchísimo más de lo que nosotros pudiéramos sobre lo conveniente que sería establecer en España una institución semejante a la que tan hermosos resultados está dando en Inglaterra. Raro es el año en que en nuestro dilatado litoral no es testigo de la muerte de muchos de nuestros compatriotas, y de crecido número de extranjeros, cuyas existencias hubieran sido salvadas, en muchos casos, a haberse contado con botes salva-vidas, y demás pertrechos necesarios.

²⁰ Con este nombre se designan las cuerdas de un buque.

²¹ Llamase así la junta de dos tablas o tablones.

²² El total es de 10.901.

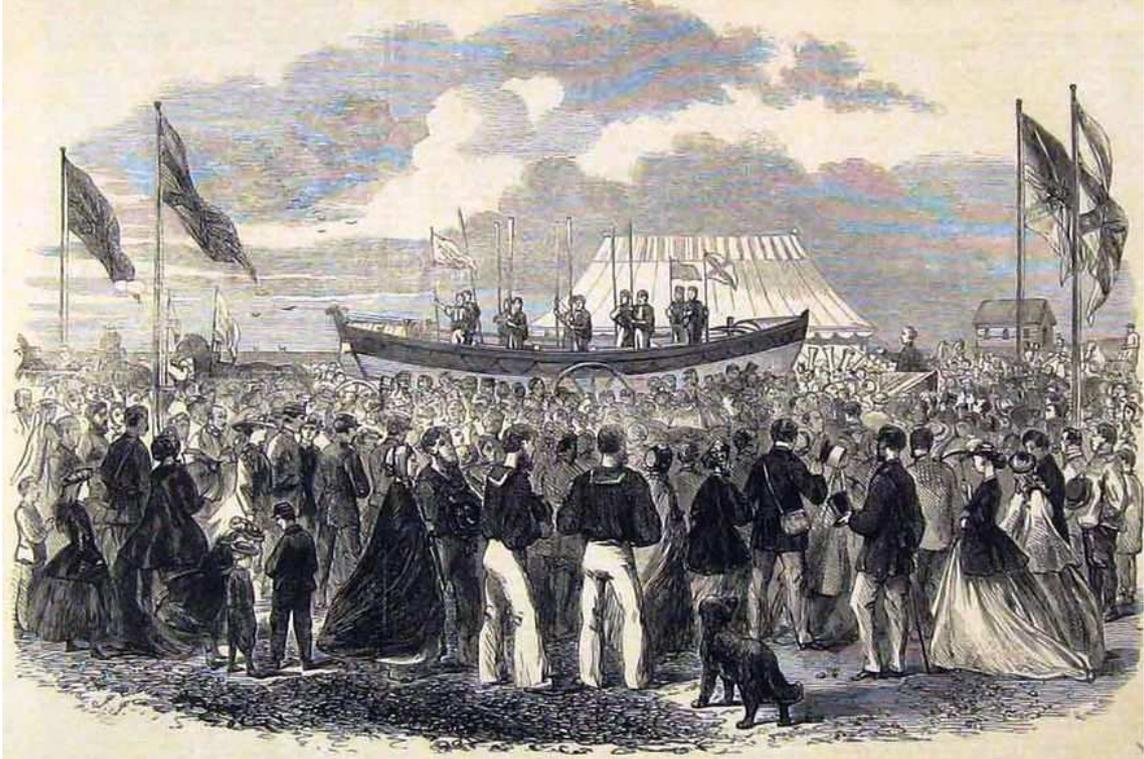


¡Diez mil nuevecientas personas han sido rescatadas de una muerte cierta, por los esfuerzos de unas cuantas almas benéficas y filantrópicas! ¡Cuántos padres, cuántos hijos, cuántas esposas, no dirigirán sus votos al cielo a favor de aquellos a quienes han sido deudores de volver a estrechar en sus brazos a los seres que son más queridos!

¡Cuántas personas libertadas de la miseria, de la perdición, por haberse salvado los que les proporcionan el sustento! No titubeamos, pues, un instante, y exhortamos a nuestras principales ciudades de comercio, a que, invistiendo de su confianza a uno de sus más dignos hijos, celebren una reunión en el punto que crean más a propósito, y fijen las bases para el establecimiento, en España, de una *Institución Nacional de salva-vidas*. Las bendiciones de infinitas familias no tardarán en indemnizarles del trabajo y molestias que pueda causarles la realización de tan hermoso objeto”.

Así nos expresábamos en 10 de marzo de 1859, y así excitábamos los sentimientos humanitarios de los navieros, y de todo el que saca su existencia y su bienestar del comercio marítimo. Y no nos contentamos con acudir a la prensa para iniciar en ella aquel pensamiento: a las palabras acompañaron las obras; y creyendo en el buen resultado de esas excitaciones, así como contando con el apoyo de la casa de comercio española, Zulueta y compañía de Londres, que sin más garantía que la nuestra personal, adelantó sin interés alguno la cantidad para ello necesaria, mandamos construir tres botes salva-vidas a Mr. Forrestl, de Limehouse, que es el mismo que los construye para la mencionada Real y Nacional Institución de botes salva-salvavidas de Inglaterra. Vinieron a poco estos botes a las playas españolas, y a pesar de bastantes súplicas y de nuevas excitaciones, no pudimos lograr interesar en tan humanitario asunto ni aun a los que lo tenían real y positivo en que se pudiese en práctica. Por fin, el ministerio de Fomento, que a los pocos meses de llegadas estas tres embarcaciones, resolvió establecer hasta diez, como ensayo, en el litoral español de la península, nos las compró, después de las más rigurosas formalidades. De modo que ellas constituyen el núcleo de las veinte que en el año próximo deben quedar establecidas en nuestras costas, y para cuyo servicio ha publicado aquel ministerio el oportuno reglamento. Por consiguiente, los navegantes encuentran ya en varios puntos de este litoral, y dentro de poco en todos los de más peligro de él, socorros que pongan en salvamento sus vidas, caso de naufragio. Mientras que se organiza tan importante servicio, y se presenta ocasión en que esas embarcaciones puedan ser útiles en nuestras costas a la humanidad, permítasenos dedicar bastantes líneas a la descripción de los que han prestado en Inglaterra, durante el año último, las que en gran número se hallan establecidas en sus extensísimas orillas.

Miguel Lobo.



BOTE SALVAVIDAS (DUNKERQUE)



SOCIEDAD FILANTRÓPICA DE SALVAMENTOS MARÍTIMOS

EN VALENCIA

1867²³

Uno de los servicios que de antiguo estaban encomendados a los gremios de mareantes, era el de salvamento marítimos a que atendían con parques de su propiedad, mediante un estipendio determinado en tarifas aprobadas por el gobierno. Constituía este uno de los ingresos de la asociación, que no era de los más productivos; pero a cambio de otros de privilegiada naturaleza, se exigía que en todos los puertos de importancia contase el comercio con la seguridad de disponer en momentos críticos de embarcaciones valientes y bien tripuladas, de anclas y cables, de toda especie de esos pertrechos que almacenados todo el año sirven un día para salvar la vida de los tripulantes de los buques y los intereses de sus armadores.

Los gremios, justo es decirlo, han prestado en este terreno servicios que la pasión ha desconocido, pero que el tiempo se ha encargado de realzar, ahora que se echan de menos. Cuando la opinión pública se pronunció contra la existencia de aquellas sociedades, denunciando sus abusos, clamando contra sus privilegios, el ministerio de Marina hubo de manifestar que ningún interés tenía en su existencia, como no lo tiene por otros servicios que penden de su jurisdicción, y que solo han servido para que la falta de ilustración en asuntos marítimos, que es uno de los males de este país, haya engendrado la errónea idea de que en este departamento, con tendencias de absorción se amalgama la antipatía a las innovaciones. Los gremios quedaron suprimidos en 1847, a condición de que la iniciativa particular idease el modo mejor de sustituir su servicio público: los gremios se restablecieron en 1850 porque la experiencia de este período demostró que la iniciativa particular no se ocupaba de semejante cosa, y esta experiencia fue confirmada con el luto de muchas familias.

No tardaron las juntas de comercio y otras corporaciones en clamar de nuevo contra los mareantes, por más que sus privilegios hubieran quedado reducidos a la posesión en los muelles de almacenes y embarcaciones pertrechadas para acudir al socorro de los buques, exponiendo que el interés privado organizaría aquel servicio de un modo más perfecto y eficaz, y como tal era la aspiración del ministerio de Marina, quedaron definitivamente extinguidas aquellas asociaciones por real decreto de 10 de julio de 1864, en que se dejaba a

²³ La Marina Española, Periódico de Ciencias e Intereses Marítimos, 12 de diciembre de 1867, año I, número 7, pp. 52 y 53.



las dichas juntas de comercio la iniciativa que habían solicitado, encareciéndoles la importancia de tomarla con toda brevedad.

El decreto fue muy aplaudido; la prensa de Madrid, más que la del litoral, precisamente porque estaba más lejos de poder apreciar las consecuencias, se mostró muy satisfecha de una concesión que desde luego suponía altamente beneficiosa para los intereses comerciales, como lo era la libertad de carga y descarga y otras disposiciones adoptadas en aquella época, que son realmente merecedoras de elogio; mas pasando a la historia con los gremios las obligaciones impuestas por sus estatutos, nadie volvió a acordarse de su objeto.

Decimos mal: en más de una playa se han acordado con lágrimas; porque van transcurridos más de tres años en los cuales los temporales del invierno han causado siniestros numerosos, presenciados con el dolor de la impotencia por los humanitarios habitantes de la costa. Aquella iniciativa, aquellos sentimientos filantrópicos que nos hicieran creer en la creación inmediata de sociedades parecidas a las que existen en Inglaterra y Francia, cuyos blasones consisten en publicar anualmente una lista de las vidas salvadas, quedaron encerrados en el archivo con los documentos en que se ensalzaban.

Entre muchos sucesos desgraciados citaremos tan solo el temporal de Marzo de este año en el puerto de Valencia, donde perecieron 36 personas, como nueva prueba de los efectos de la imprevisión y de la falta de espíritu marítimo de nuestro país. Por otro lado, a dicho siniestro y a las excitaciones que ha repetido el ministerio de Marina van a deberse los primeros pasos de reparación de tan grave falta, y elogiarlos y estimular su ejemplo es el objeto de estas líneas, que no abogan por los gremios, como pudiera creerse por las que anteceden.

La Sociedad económica de Amigos del País de Valencia, que se distingue por sus ilustrados esfuerzos para merecer el título que lleva, afectada por las desgracias que presencié, se ha propuesto evitar su posible repetición, estableciendo una asociación filantrópica para socorro y salvamento de náufragos. A este fin, sus comisionados en la Exposición universal de París recibieron encargo de examinar cuantos objetos presentase la industria dedicados al servicio de otras instituciones semejantes, mientras la Sociedad se ocupaba en discutir los estatutos que habrían de regir tan caritativa empresa, bajo las bases de contribución voluntaria; organización de brigadas de salvamento, cuyos trabajos dirigirán las autoridades de marina, acceso a cuantos deseen asociarse y elección y nombramiento de una junta directiva que forme los presupuestos, acuerde los gastos, organice el servicio e inspeccione el material.

Tales son las noticias que hemos recibido de la localidad. Tan luego como sean completas, daremos a conocer a nuestros lectores los estatutos de la Sociedad, sus adelantos en la organización y el inventario del parque de salvamento que reúna; pero mientras tanto anticipamos nuestro juicio, que interpreta todo hombre de mar.



El pensamiento de la Sociedad de Amigos del País de Valencia, es a todas luces útil, y altamente humanitario; su realización causará un gran adelanto en nuestras costumbres, pues confiando al interés individual, robustecido por la asociación, el planteamiento de las grandes mejoras, desterrará poco a poco esa preocupación arraigada hace tiempo en los pueblos acostumbrados a esperar todo del gobierno; ero para que este pensamiento sea todo lo beneficioso que debe desearse, conviene que los esfuerzos individuales vayan unidos a los que las autoridades de marina tienen el deber de prestar; esto es, debe procurarse que en la organización de brigadas de salvamento, se tengan presentes los conceptos de la legislación de marina en punto a naufragios: de este modo se armonizarán los elementos todos que han de concurrir a un mismo fin.

El art. 44, tit. VI, de las Ordenanzas de matrículas y la Real orden de 6 de Mayo de 1852, consignan que “con noticia de haber naufragado alguna embarcación en la costa, el Comandante de marina o ayudante del distrito más próximo al paraje del fracaso, se trasferirá a él, tomando las precauciones correspondientes, de acuerdo con los que tengan el encargo de sanidad, para dar sin dilación las disposiciones que permitan las circunstancias, en primer lugar, para el socorro de los náufragos, y después para el del buque, o bien para que se recojan y custodien los efectos que pudiesen salvarse, a cuyo fin solicitarán de las justicias ordinarias y cabos militares todos los auxilios necesarios, embargando por su parte los barcos y gente de mar que fuese menester.

El art. 35 del tit. X de las mismas Ordenanzas, faculta a las dichas autoridades de marina para multar conforme al grado de su culpa, “a los que, por omisión o mera voluntariedad, dejasen de concurrir al socorro de cualquier buque nacional o extranjero fondeado en el puerto, con los auxilios que necesitare y que todos deben prestar mutuamente en beneficio común”, así como también los faculta para premiar a los que se hayan hecho acreedores a recompensa.

Por último, si el buque náufrago es extranjero, según el Real decreto de 17 de Noviembre de 1852, deben proceder las autoridades de marina en todo de acuerdo con el Capitán del buque y el cónsul de la nación respectiva.

De aquí se deduce, que estas autoridades son por naturaleza las llamadas a dirigir los trabajos de las brigadas de salvamento, y que por tanto, ellas y un individuo al menos de la junta de sanidad, deben formar parte de la junta directiva de la Sociedad, en concepto de vocales natos, consignándolo en los estatutos, así como también el respeto de los derechos que la ley concede a los cónsules extranjeros.

Perfeccionado de este modo el pensamiento, que es digno, repetimos, de los mayores elogios, vendrá a llenar el vacío que existía desde la supresión de los gremios de mar, pero siendo mucho más extensa la esfera de acción, mayores han de ser los resultados de una



empresa, cuya sola iniciativa es ya un título altamente honroso para los Amigos del País de Valencia.

Recomendamos también a ésta el estudio del material que emplea la ROYAL NATIONAL LIFE-BOAT INSTITUTION, de esa corporación tan digna de servir de modelo en todo, sin excepción del lema “dios proteja a nuestros marinos” (*God help our Men at sea*), y mayor será la satisfacción que experimentemos, cuando siguiendo tan noble ejemplo otras localidades, que estimen como la de Valencia la real orden de 23 de Marzo, veamos extenderse por nuestra costa estas asociaciones bendecidas por os navegantes y por sus familias.

Sirva también para su estímulo la siguiente excitación publicada por la dicha Sociedad inglesa en Abril último:

Institución real y nacional de botes salva-vidas.- presidida por S. M. la Reina.- Sostenida con donativos voluntarios

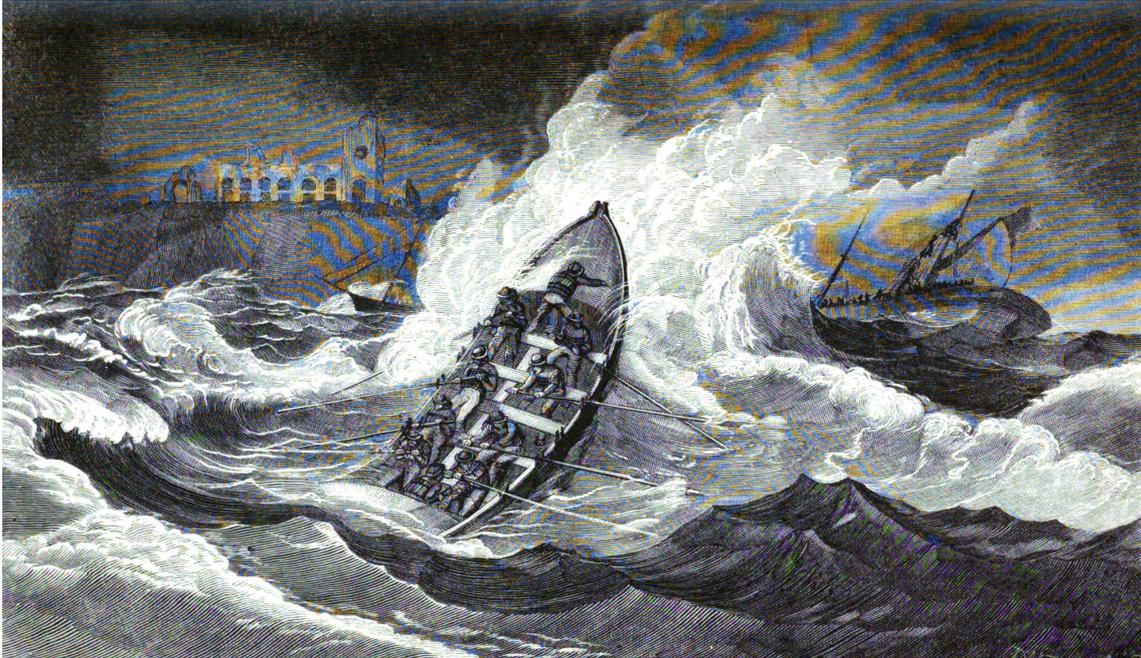
EXCITACIÓN

La junta directiva desea hacer constar su gratitud al generoso apoyo que ha encontrado en el público inglés, mediante el cual ha podido en cinco años establecer en las costas su gran flotilla de 174 botes salva-vidas. La responsabilidad que sobre ella pesa la obliga al mismo tiempo a solicitar de sus conciudadanos que continúen viniendo en su ayuda para continuar y perpetuar esta grande obra nacional, contribuyendo a cubrir los gastos permanentes que ocasiona mantener en buen estado la dicha escuadrilla, y en instrucción práctica sus tripulaciones.

17 buques y 921 vidas se han salvado en el año pasado de 1866, por cuyos servicios se han distribuido 16 medallas de plata, 25 menciones honoríficas, y recompensas pecuniarias que ascienden a 2.172 libras esterlinas.

El número total de vidas salvadas por los botes de la Sociedad, desde su formación, es de 15.901, habiendo concedido por ellas 83 medallas de oro, 773 de plata y 24.573 libras esterlinas en premios pecuniarios.

La institución ha empleado 167.570 libras en la adquisición de sus 174 estaciones de botes salva-vidas.





SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS

1872²⁴

Si la historia se encarga de perpetuar el nombre de los guerreros que perecen en las batallas, y la humanidad cubre sus tumbas con laureles, habiendo en la tierra un resto de justicia, ¿cómo deberíamos honrar la memoria del náufrago infeliz, cuyo sacrificio no por más ignorado es menos sublime, que paga con la vida el contingente reclamado con harta frecuencia al comercio y a la civilización por las irritadas olas del Océano? Tal es la injusticia, sin embargo; tan dominados están los hombres por el demonio de la guerra, esa culpa de los condenados por la cristiana doctrina, que al uno se le tributan toda suerte de homenajes, venerando como semi-Dios a aquel cuyas proezas más víctimas hayan costado, a aquel cuya gloria flote sobre más extensos lagos de sangre humana, mientras que se reserva para el otro el olvido y la fría indiferencia; y su delito consiste en proporcionarnos, por módico lucro pero con rudo trabajo y peligros sin cuento, todo o que reclaman las múltiples necesidades de nuestra civilizada generación, desde las más necesarias materias, si de ellas carecemos, hasta los exóticos productos que el refinamiento del lujo y del sibaritismo exigen.

Siglos y siglos han transcurrido, sin que las naciones en donde más se cultivó la inteligencia, aun aquellas que más blasonaron de cristiandad, hayan pensado siquiera en aliviar de un modo eficaz y directo la suerte del navegante, en proporcionarle medios de salvar su vida, o en evitar el mayor número posible de riesgos, entre los infinitos que rodean tan azarosa profesión.

Hace algún tiempo dijimos, y nos parece conveniente repetirlo ahora, que la obra piadosa del salvamento de náufragos, duro es confesarlo, no la ha alcanzado la ardiente caridad del católico, sino la humana y positiva filantropía del protestante, no la han ejercido primero las católicas naciones de la raza latina, sino las herejes anglo-sajonas.

Inglaterra, la verdadera Inglaterra, es decir, no el gobierno, sino el pueblo inglés, formó su institución nacional de salva-vidas, honra de aquel país, contribuyendo todos con generosas dádivas a la creación de una numerosa flotilla; verdadero ejército de paz y de caridad, que ha salvado de una muerte cierta a unas 20.000 personas en los 47 años que lleva de existencia.

Holanda en primer lugar, Dinamarca y otras naciones marítimas han seguido sus pasos más o menos perezosamente, y España... sí, también España, con algunos años de excitaciones

²⁴ La Época, lunes 26 de febrero de 1872, año XXIV, número 7.108, p 1.



tiene una lancha de auxilio y un aparato de cohetes, pertenecientes ambos a la Sociedad de Amigos del País, de Valencia; no olvidemos que también posee algunos botes salva-vidas, destrozados algunos sin haberlos utilizado nunca, a cargo de los ingenieros de caminos, canales y puertos. Estos botes están perfectamente almacenados, sin duda para que perezcan de muerte natural o que, preservados de la intemperie, puedan ser útiles dentro de quince o veinte siglos.

Con tan eficaces elementos y tomadas tan hábiles disposiciones, podemos los españoles dormir tranquilos en este punto, y sin que la conciencia nos acuse de apatía, encomendando a los gobiernos que fijen, si quieren y de ello se acuerdan, una cantidad en el presupuesto, para aquel servicio, mientras nosotros nos ocupamos de las más útiles y productivas luchas políticas, que seguramente hacen prever días de gloria y de bienandanza a nuestra próspera nación.

España, el país de las vice-versas como decía un antiguo escritor público, es ciertamente el país de las antítesis, tiene buen suelo; con trabajo e industria pudiera bastarse a sí misma y florecer según sus naturales elementos lo permiten; pero sabiendo que podría ser rica, se da por hecho, y con vociferarlo mucho se pierden en la mar sus no muy abundantes aguas, mientras que la suerte de las cosechas y la templanza de los abrasados campos se fían a las lluvias estacionales, que vienen o no, según lo consientan las condiciones meteorológicas; mientras se evapora y aniquila aquella poderosa fuerza motriz, que utilizada, sería capaz de mover miles de máquinas productoras del bienestar nacional. España tiene dilatadas y limpias costas, buenos puertos naturales y hombres de mar que rivalizan en arrojo y pericia con los primeros del mundo; debiera ser con tan excelentes medios nación marítima de primer orden; así se cree y se divulga, pero es más anti-marinera de lo que se imagina: su capital está muchas leguas tierra adentro, y es muy común entre sus hombres de gobierno no saber distinguir un bergantín de una goleta, una polacra de un laúd. Lo que ni se ve ni se entiende, por milagro lo apreciaremos en sus verdaderas proporciones; siempre llega al entendimiento exagerado en más o menos: la España del año 16 deja morir de hambre en los hospitales y en las calles de los departamentos a los oficiales de marina; la España del 60 pide una suscripción nacional para aumentar nuestra escuadra con tantas fragatas de primera clase como provincias hay en el reino: ignorancia más que incuria en un caso, buen deseo pero nulo conocimiento del asunto en el otro.

No tenemos ciertamente nosotros la pretensión de llevar las cosas por mejor camino, pero se ven tan de relieve los hechos, que es por demás sencillo deducir las consecuencias, y muy difícil contener el deseo de manifestar la verdad por amarga que sea.

El mal es antiguo, la nación la que sufre por de pronto sus desastrosos efectos; ignoramos si algún día se podrá exigir la responsabilidad efectiva a alguno de los culpables. Entretanto, cada cual debe señalar lo que se le ocurra y mejor entienda; nosotros nos hemos impuesto la tarea, fácil en esta nación generosa, de llamar la atención del público sobre los siniestros



marítimos que ocurren en nuestras costas, publicando cuanto a nuestra noticia llegue de o puesto en ejercicio por las demás naciones para evitarlos o remediarlos, a fin de que personas más caracterizadas y entendidas, palpando la importancia del asunto, o tomen por su cuenta y promuevan la creación de una Sociedad nacional de salvamento de náufragos, a imitación de las formadas en otros países, copiando algo útil, ya que tanto superfluo y aun pernicioso copiamos del extranjero.



Seis años ha que venos anotando tan escrupulosamente como nos es posible la estadística de los naufragios acaecidos en las costas de España y en cada año hallamos más necesario el remedio; como verán nuestros lectores, las mejores pruebas de nuestras reflexiones son los datos que presentamos, de origen oficial, como arreglados y publicados en el curioso Anuario del depósito hidrográfico.

A 61 ascienden los siniestros que hubo en todo el año pasado; de ellos resultan 47 pérdidas totales de buque y cargamento, y la muerte de 28 personas, además de seis tripulaciones enteras que desaparecieron, y que pueden suponerse en otras 48; es decir, 76 desgracias personales.

Clasificados los barcos náufragos por sus nacionalidades, correspondieron 28 a España; 8 a Francia; 4 a Italia; 4 a Inglaterra, 6 a Alemania; 2 a Bélgica; 2 a Noruega, y 1 a cada una de las naciones de Portugal, Suecia y Estados-Unidos, ignorándose a cuál pertenecían los cuatro restantes.



Por categorías o clase de embarcaciones, eran: dos fragatas; ocho brick-barcas; nueve bergantines; seis goletas; una polacra; otra de tres palos; ocho polacras-goletas; un bergantín-goleta; dos balandras; cuatro faluchos; un quechemarín; nueve laudes; un galcón; un patache; un diate, y una lancha, no constando cuál era la clase de los otros cinco.

Tuvieron lugar 21 naufragios a causa de la fuerza de mar y viento; por varada 10; nueve por hacer agua; dos por incendio; uno por choque o abordaje; dos por faltar las amarras; uno arrastrado por las corrientes; y 15 no se saben los motivos.

Recibían auxilio inmediato 23 buques náufragos; no lo obtuvieron o no se les puso prestar a cuatro, y se ignora esta noticia respecto a los demás.

Tocante a las localidades en cuyas cercanías sucedieron los siniestros, adoptaremos, para mejor inteligencia, la división de la costa española en seis trozos, como indica el Anuario del depósito hidrográfico, es a saber: Mediterráneo, costa oriental desde la frontera francesa al cabo de la Nao; del Sudeste entre cabo de la Nao y el de Palos; litoral de las Baleares; costa Sur, desde cabo de Palos a Tarifa; Océano, costa Sur desde Tarifa hasta la embocadura del Guadiana; costa Oeste, desde el Miño al cabo Ortegal, y por último, desde el citado cabo hasta el río Bidasoa. En el primer trozo hubo 12 naufragios; 12 en el segundo; tres en el tercero; 24 en el cuarto; seis en el quinto; siete en el sexto, y tres en el último.

Corresponden 16 fracasos a Enero; dos a febrero; tres a marzo; cuatro a mayo; cuatro a junio; tres a julio; dos a agosto; cuatro a setiembre; cuatro a octubre; seis a noviembre, y 13 a diciembre.

Completaremos estas noticias dando un resumen de los naufragios ocurridos en los últimos cinco años, con objeto de apreciar con más exactitud toda la extensión e importancia del asunto que nos ocupa:

AÑOS	SINIESTROS	PÉRDIDA TOTAL	MUERTES
1867	91	76	91
1868	129	87	92
1869	122	93	74
1870	81	72	80
1871	61	47	76



TOTALES	484	375	413
---------	-----	-----	-----

Estas cantidades arrojan los siguientes promedios anuales: 96,8 siniestros; de ellos han resultado 75 pérdidas totales de buque y cargamento; y tocante a las desgracias personales, la cifra sube a 82,6 en cada año.

Árido es por demás el método estadístico, pero tiene la indisputable ventaja de la concisión y de la claridad; más prueba un número que cien argumentos, y aunque el ..., el positivismo la realza y prefiere con verdadero espíritu comercial apuntar los resultados en el gran libro de la cuenta humana, y en su capítulo de pérdidas y ganancias.

Siguiendo, pues, este método, nos parece conveniente establecer la comparación de las cifras que acabamos de estampar con las que arrojan los datos recogidos en los últimos catorce años acerca de los naufragios ocurridos alrededor de las islas británicas. Vienen a suceder 1.890 casos por término medio en cada año; 510 buques se pierden totalmente y las muertes ascienden a 840. A primera vista estremecen tan espantosas cifras, pero si se reflexiona que todos los años entran y salen de los puertos de la Gran-Bretaña más de 400.000 embarcaciones, que sus cargamentos montan a 70 u 80 millones de toneladas y que el valor de tan inmensas mercancías iguala, si no excede, al de toda la enorme deuda inglesa, ya no nos asombrará este gran número de desgracias, por sensibles que sean, porque todo es relativo en el mundo. Y para comprender mejor esta relación, establezcamos comparaciones entre los resultados obtenidos para España y para Inglaterra teniendo presente que en nuestros puertos entran y salen cada año unos 15.000 buques solamente.

Las pérdidas totales son en España 0,3 por 100 y las personas muertas 0,55, ambas cifras según el citado número de embarcaciones: en las costas británicas solo ascienden a 0,12 y 0,21 por 100 respectivamente. Dejamos a la consideración de nuestros lectores la consecuencia.

II

MEDIOS DE SALVAMENTO

El poder de la prensa, lo que más ha contribuido a su fabuloso desarrollo, es el repetir cien y cien veces una idea, publicarla bajo mil diversos aspectos, y entonces, a la manera que el martillo manejado por robusto brazo consigue a impulsos de redoblados golpes amoldar el duro hierro a la forma deseada, así también el libro y el periódico ablandan y dirigen fácilmente la opinión pública, que ya justa, ya injusta o inconsciente, es siempre la verdad la reina en las sociedades modernas. Por eso nosotros, convencidos de que la materia no es



baladí, que su importancia está evidentemente demostrada con la sencilla exposición de los hechos, insistimos en lo que una y otra vez hemos publicado, agradeciendo de antemano el que otros nos imiten y hagan cundir la idea que nos mueve a escribir estas líneas. Por eso también repetiremos, siquiera sea en resumen aunque con aumento de datos, lo que antes de ahora explicamos acerca de la institución nacional salva-vidas en Inglaterra, y de otras análogas que existen en diferentes países marítimos.

La Sociedad inglesa se fundó en 1824; alcanzó pequeño aumento en los primeros años de su creación, en los cuales eran menores los ingresos y reclamaba mayores gastos, siendo preciso crearlo todo; nada, sin embargo, descuidaba, y paulatinamente, con perseverancia y con el más desinteresado auxilio de todo el país ha logrado edificar esta obra de paz, que hoy cuenta con 206 estaciones de salva-vidas, perfectamente acondicionados y servidos, y 265 estaciones de morteros y cohetes para enviar cuerdas a los buques y salvar así sus tripulaciones: 17 millones de reales ha costado su instalación y conservación hasta el año presente, y otros 4 millones se han invertido en premios a los intrépidos y bienhechores marineros que más se distinguieron. Los gastos de todo género; incluso las indemnizaciones del numeroso personal, que no tiene sueldo alguno, suben a cerca de 4 millones anualmente, cantidad que ingresa en el mismo tiempo, recaudada en toda la nación por limosnas y suscripciones: tiene la institución un fondo de reserva de 10 millones de reales para atender a los casos extraordinarios.

Las empresas de ferro-carriles transportan gratis los efectos de la Sociedad; las de telégrafos transmiten lo mismo los partes relativos a naufragios, y todos los banqueros del Reino Unido reciben limosnas y remiten íntegro su importe a la oficina central.

Pertenecientes al Estado hay 150 estaciones de guardacostas que auxilian eficazmente a los naufragos, y además existen en diferentes ciudades asociaciones filantrópicas cuyo objeto es el mismo que el de la institución nacional; si bien su campo de acción está reducido a determinadas localidades. No pasaremos en silencio un hecho que prueba hasta qué punto se ha extendido en Inglaterra el amor y la gratitud hacia el navegante y cuán general es el profundo conocimiento que en aquel país se tiene de sus eminentes servicios: treinta y tantos años hace que en una pequeña isla de las costas de Northumberland, vivía una joven, llamada Gracia Darling, hija de un humilde torrero de faros; era muy pobre y tenía que ganar el sustento con su trabajo; pero en las noches tempestuosas, que en el mar del Norte son harto frecuentes, en vez de descansar de sus cotidianas tareas, las pasaba en vela, ponía una luz en la ventana de su casita, que estaba situada en una altura, y encaminándose a la playa, miraba al mar esperando ver algún buque en peligro; si lo había, se lanzaba en un pequeño bote, sola, confiando en Dios y en su acendrada caridad, consiguiendo, con abnegación tan sublime y casi por milagro, salvar a muchos infelices, hasta que al cabo pereció víctima de su ardiente celo; en vida, recibió medallas y premios de algunas asociaciones, y en muerte, recogido su cadáver, se depositó en un monumento construido



en el mismo sitio donde tuvo su casa; y hoy todavía sirve de marcación al navegante que pasa a la vista de las islas de Farn.



Hemos indicado los medios directos que en Inglaterra se emplean para el salvamento de los náufragos; los indirectos, pero tan eficaces y útiles como aquellos, consisten en el completo alumbrado de sus costas, iluminadas por más de 500 faros de diversas clases; en millares de boyas y balizas que denuncian los sitios peligrosos y marcan los pasos convenientes; y en las estaciones meteorológicas o de previsión de tiempo que hacen señales de alarma cuando se aproxima algún temporal, evitando de este modo que los buques salgan a la mar o por lo menos que les sorprenda desprevenidos.

El servicio de las costas con los adelantos de la meteorología, ramo de las ciencias físicas, hoy bastante adelantado, y cuya explicación no puede tener cabida en los estrechos límites de este escrito, pero cuya importancia resalta en el momento de saber que por medio de las observaciones hechas en el barómetro, termómetro, psicómetro y aguja magnética, es posible predecir una mudanza atmosférica, una aproximación de malos tiempos.



El sabio e inolvidable teniente Maury, que así se le llama por el grado que tenía cuando dio a conocer su elevada inteligencia, echó los cimientos de esta importante obra, y la Inglaterra fue, como en todo lo marítimo acontece, la primera que tuvo la gloria de plantear, mejorándolo, el pensamiento de aquel ilustre marino norte-americano. Del año 1850 data este adelanto y desde aquel tiempo se ha ido estableciendo y funciona el servicio meteorológico en todas las naciones marítimas de Europa, excepto España y Turquía; es verdad que fueron también las únicas que no enviaron representantes a la conferencia internacional convocada por Maury en 1853 y que se celebró en Bruselas.

Aunque con pena, más debiendo hacer justicia, diremos que Turquía, si no tiene planteado el servicio meteorológico, ha establecido y funcionan en provecho de los navegantes salvavidas y otros auxilios, que detallamos en otro lugar.

Aunque no en todos los Estados marítimos poseemos la copia de datos que de Inglaterra en lo tocante al salvamento de náufragos, expondremos cuanto pudimos recoger esparcidos en diferentes publicaciones, siendo los más completos e importantes los que a Francia se refieren. En 1865 y bajo la protección de la emperatriz, se creó una Sociedad, muy semejante a la inglesa en su organización, y como aquella, fiando su existencia a la caridad privada: los esfuerzos de sus ilustres fundadores se vieron coronados por el éxito más brillante, pues en cinco años los fondos recaudados pasaron de cuatro millones y medio de reales, siendo su ingreso anual unos 500.000, lo bastante para conservar el servicio que hoy existe, aunque no para ampliarlo cuanto sería necesario. Las recompensas extraordinarias desde la creación de la Sociedad hasta el 1º de mayo de 180 fueron cuatro medallas de oro, 31 de plata, 9 de bronce, 130 diplomas honoríficos y 230.000 reales en metálico.

En resumen, las costas de Francia cuentan con 48 estaciones de botes salva-vidas y 139 de diversos aparatos de salvamento. Los resultados, contados a imitación de la escuela *utilitaria*, que hace abstracción del interés moral, han devuelto a la Francia 700 *unidades de vida humana*, que se hubieran perdido sin aquellos auxilios.

El gobierno francés protege también esta benéfica institución, corriendo por cuenta del ministerio de Obras públicas la construcción de las estaciones de lanza-cabos, el de Hacienda impone al personal subalterno de aduanas la obligación de servir dichos aparatos y el de Marina les da, como indemnización al suplemento de trabajo, fuego, luz y 100 francos anuales a cada individuo. Los semáforos están encargados de hacer las señales de previsión de tiempo, según los partes telegráficos que diariamente reciben de la oficina meteorológica de Londres.

La guerra franco-prusiana tiene a su cargo doscientas víctimas lo menos sobre los millares que ha inmolado bárbaramente; los botes salva-vidas y las estaciones de morteros y cohetes no han tenido servidores, porque la patria reclamaba todos los brazos útiles para defenderla, quedando desvalidos de todo apoyo humano los náufragos. Hoy suponemos que se habrá



reorganizado activamente el servicio y que funcionará con entera regularidad, lo mismo que otras asociaciones locales que antes existían con idéntico humanitario objeto.

Holanda, que equivocadamente dijimos iba después de Inglaterra, empezó a la par con ella el mismo año 1824, solo que a causa de su reducida costa no tiene más que 20 estaciones de botes y porta-amarras, siendo menor, como es natural, el sacrificio que sus necesidades marítimas exige a la nación; sin embargo, no se le puede pedir más respecto al número y clase de sus faros, y al servicio meteorológico.

Estados- Unidos. De aquella nación sólo tenemos noticias referentes al Estado de Massachussets, cuya Sociedad filantrópica, fundada en 1791, tenía por objeto socorrer a las víctimas de accidente desgraciado que produjese las apariencias de muerte y buscar todos los medios adecuados para disminuir los sufrimientos del hombre y prolongar sus días; el artículo 8º de sus estatutos dice: “Toda persona que formando parte de la Sociedad o habitando en la costa haya salvado a otra con riesgo de su vida, recibirá una recompensa que podrá ascender a 20 dólares; pero al propio tiempo tendrá derecho a reclamar una certificación o diploma por actos de salvamento”. Algo contribuyó desde su creación a favor de los navegantes; pero hasta el año 1840 no comenzó a dedicar casi exclusivamente sus esfuerzos hacia este fin. Hoy posee 65 botes salva-vidas, 10 estaciones de morteros y 11 casetas de refugio en las costas más despobladas, y en donde hay por lo regular lo necesario para hacer y alimentar el fuego.



Estos medios han contribuido a la salvación de gran número de personas; pero los recursos de la Asociación son algo escasos, puesto que su capital solo ascendía en abril de 1870 a 61.428 dólares, y no bastando sus intereses para sufragar todos os gastos, ha recibido unas



veces del gobierno general y otras del particular algunas subvenciones, así como una limosna de 12.000 dólares enviada por las señoras inglesas.

Alemania tiene solo en las costas del mar del Norte 28 estaciones de botes desde el año 1861, en que se construyó el primero, y además funcionan muchas sociedades locales que contribuyen en gran manera al fin apetecido.

En Dinamarca el Estado tomó a su cargo este servicio, que se creó en 1850; posee 21 excelentes botes y 35 estaciones de porta-amarras; con estos elementos se salvaron de la muerte 1.387 personas en los últimos 13 años.

De Rusia y de Noruega únicamente sabemos que funcionan botes e ingenios diversos, pero ignoramos su número y detalles, y de Suecia solo tenemos una noticia exacta, y es que en el año 1868 se establecieron sobre la costa del Báltico.

En Turquía se establecieron en el año 1867, con objeto de facilitar la entrada del Bósforo por el lado del mar Negro, ocho balizas en la costa de Anatolia (Asia), y otras tantas en la costa de Rumelia (Europa) y próximo a ellas, estaciones de botes, de cohetes porta-amarras y casas de refugio provistas de aquellos primeros y más necesarios recursos para el náufrago.

No terminaremos esta reseña sin decir que en las naciones que se interesan por la suerte de los navegantes se hacen continuamente ensayos sobre todo lo que tiende a mejorarla; adaptado el cinto salva-vidas inventado por el capitán inglés Ward, Francia reparte a muy corto precio en cinco años 3.114 de estos útiles aparatos, e Inglaterra hace su uso obligatorio por ley del parlamento en 180: en ambos países se intenta y busca el medio de hacer insumergibles las colchonetas que los marineros tienen para el descanso, y conseguido que sea, se economizarán muchas víctimas en los naufragios repentinos, que suelen ocurrir por abordajes, vías de agua u otras causas graves e imprevistas. Y por último, en todas se experimentan nuevos aparatos con el fin de escoger los más eficaces, sin reparar que sean los menos costosos.



España.- De propósito hemos dejado a España el último lugar, no solo porque en la cuestión que vamos tratando, con profunda pena lo decimos, es el sitio que le corresponde, como también para examinar con más detalle lo referente a ella, punto que debiera ser, aunque no siempre sea, el más interesante para los españoles.

Si la memoria no nos es infiel, recordamos haber oído que Inglaterra, o lo que es lo mismo para el caso, su institución de salva-vidas, regaló a España dos o más botes perfectamente equipados y listos para hacer servicio. A principios de 1861, y quizá a consecuencia de aquel donativo, debió comprar el Estado, por mediación del ministerio de Fomento, otras varias embarcaciones de la misma índole, como se desprende de las noticias insertas en el octavo Anuario del depósito hidrográfico, y cuyo extracto ponemos a continuación, incluyendo en él la relación de otros aparatos de salvamento de procedencia ignorada.

Barcelona.- en aquel hay un bote salva-vidas y un mortero para lanzar balas porta-amarras.

Tarragona.- Hay un bote salva-vidas.

Grao de Valencia.- Bote salva-vidas perteneciente al ministerio de Fomento; además una lancha de auxilio y un aparato de cohetes, propios ambos de la Sociedad de Amigos del País de Valencia

Málaga.- Bote salva-vidas en una caseta en el andén del muelle viejo al Sur de la cuarentena.

Cádiz.- Un bote salva-vidas completamente destrozado.



Huelva.- Bote salva-vidas a cargo de los ingenieros civiles, pero está sin uso por no hallarse organizado su servicio.

Coruña.- Hay un bote salva-vidas, almacenado, a cargo de la Dirección general de obras públicas, y no ha llegado a usarse ni a ponerse en estado de prestar servicio.

Gijón.- Bote salva-vidas, almacenado, a cargo de la Dirección general de obras públicas, aunque sin uso hasta ahora.

Bilbao.- Existe en Portugalete un bote salva-vidas, pero del todo averiado, y un lanza-cabos en un estado mediano.

San Sebastián.- Bote salva-vidas que no ha podido usarse por no haber conseguido tripulantes para él. Aparato de cohetes, sistema Dennett.

Hasta aquí los recursos cuya existencia consta de un modo indudable: además, según parte dado en diciembre último desde Algeciras, fue socorrido un buque entre Torrenueva y la Tunara por un bote salva-vidas; aunque nada más se dice, sospechamos que el tal bote pertenece a la plaza de Gibraltar, ocupada por los ingleses, puesto que no figura en la anterior relación.

De todo lo expuesto, que hemos procurado trasladar escrupulosamente de documentos fidedignos, no queremos hacer ninguna clase de comentarios, tarea que, muy opuesta a nuestro deseo y harto peligrosa para la imparcialidad del escritor, encomendamos a nuestros lectores: no creemos, sin embargo, en la obligación de decir cuanto sepamos, a fin de que se procure el remedio, señalando con vigor el mal.

Tenemos entendido que hace algunos meses indicó el ministerio de Marina al de Fomento la conveniencia de que se le entregasen los botes salva-vidas y demás accesorios, petición, si es cierta, en extremo lógica y a la que nunca se debió dar lugar, por ser aquel natural centro lo que a navegación se refiere, y disponer de todo lo necesario para utilizarlos: si ha obtenido contestación, júzguese al saber que los tales medios de salvamento siguen en el mismo ser y estado que la anterior lista expresa.

Resuélvase pronto y de una vez lo que tanto importa a la navegación; sirvan de núcleo a sucesivos esfuerzos los botes y aparatos que indebidamente yacen inútiles; esto reclamamos en nombre de la caridad y con nosotros lo pedirá todo el que de humano se precie.

Escusado es decir, que aparte de los faros, en España buenos y numerosos, con los recursos mencionados terminan los que son en provecho y alivio del navegante: no falta la voluntad, ni el valor, hasta el heroísmo individual desplegado en todas las provincias del litoral indistintamente, cuando se trata de salvar a los infelices náufragos; pueblos y autoridades rivalizan en celo, pero el valor y la caridad tienen más positivos resultados si cuentan con los medios indispensables para alcanzar un éxito completo; sin ellos solo se



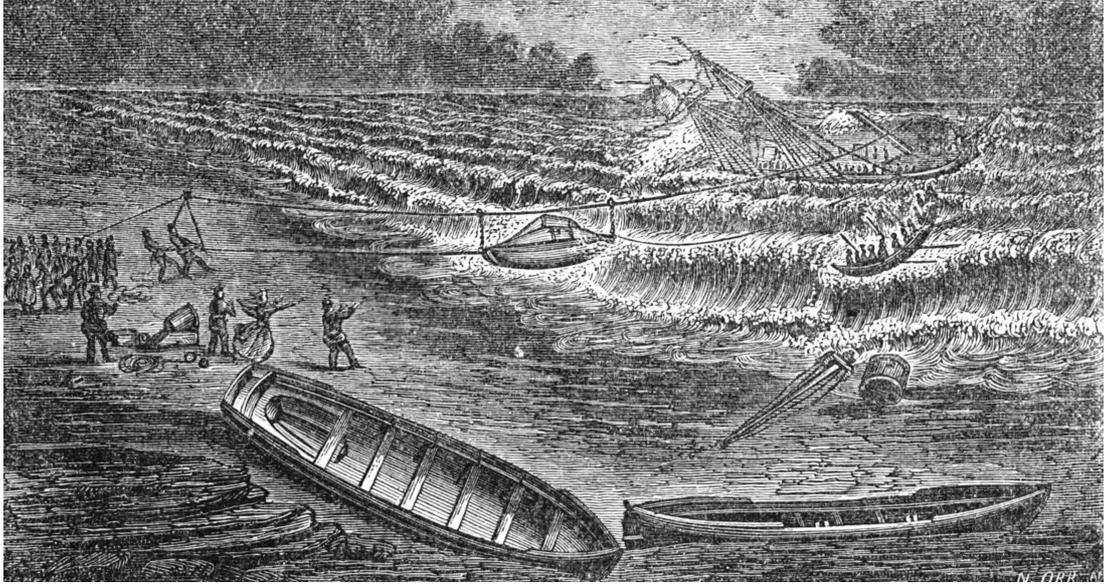
consigue aumentar el número de las víctimas, convirtiéndose en náufragos los mismos auxiliares, como por desgracia ha sucedido más de una vez.

Hecha la relación del mal, no es difícil señalar el remedio, siguiendo el curso de los siniestros marítimos y anotando las circunstancias de motivos que los causaron y paraje en que sucedieron. El verdadero remedio es el establecimiento de muchos y buenos botes y demás aparatos allá donde se estime conveniente, sean costeados y dispuestos por sociedades particulares o siquiera por los gobiernos, ya que nos empeñamos en ser siempre menores de edad y en fiarlo todo a la administración pública; pero hágase como se pueda, el airadamente a la zaga de importante cuestión, no quedar detrás entre las marítimas, el barómetro (...) porque ella sirve a los pueblos de lazo y principal intermedio para estimarse y conocerse mutuamente. Se debe por lo mismo entrar en el concierto europeo y establecer, de acuerdo con Inglaterra y Francia, el servicio meteorológico, sin demorar tampoco un momento más la construcción y planteamiento de los semáforos, cuya carencia hace punto menos que inútil el Código internacional de señales, adoptado por España con verdadero interés y publicada su edición oficial a mediados del año anterior.

Antes de concluir, séanos permitido tributar el homenaje de nuestro respeto a las dignas personas y corporaciones que se han ocupado o se ocupan hoy en la interesante cuestión del salvamento de náufragos: la Sociedad de Amigos del País de Valencia, en primer lugar, por haber planteado ya a sus expensas tan benéfico servicio; el depósito hidrográfico, que excita anualmente el interés público con sus estadísticas oficiales de naufragios; el entendido señor contra-almirante D. Miguel Lobo, el cual imprimió a su costa y repartió gratis una larga edición de sus *Instrucciones para manejar botes de remo sin cubierta*, con otras muchas noticias útiles para el objeto, y por último, el ilustrado oficial de nuestra marina, nuestro amigo D. Cesáreo Fernández Duro, quien en el Ateneo militar y con merecido aplauso de su auditorio, hace ver sus profundos conocimientos al explicar los diversos ingenios de salvamento, que llama discretamente *Armas humanitarias*.

Abrigamos la esperanza de que no ha de ser infructuoso el empeño de tan autorizadas personas, y que puesto en breve eficaz remedio, pronto habrán de ser innecesarias las excitaciones que al público hace nuestra humilde pluma.

MARTÍN FERREIRO.





AÑO XX
DE LA PUBLICACION.

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

AÑO X
DE LA SEGUNDA SÉRIE.

MADRID, 15 DE ABRIL DE 1872.

TOMO XX.

NÚM. 7.

SUMARIO.

Salvamento de náufragos, por F. L.— Del anteojo analítico para medir distancias (conclusion), por E. Boix.— Nota acerca de la marcha y estado de los trabajos en las obras del puerto de Cartagena.— Longitud total de los ferro-carriles del globo.— Parte oficial.— Subastas.— Noticias varias.— Anuncio.

SALVAMENTO DE NAUFRAGOS.

I.

Con este título insertó *La Epoca* de 26 de Febrero último un largo artículo suscrito por don Martin Ferreiro, y á él nos referimos en el número de nuestro periódico correspondiente al 29 del mismo mes, en un suelto en que prometimos insertar y rebatir de paso algunas de sus apreciaciones acerca de la parte que al Cuerpo de Ingenieros de Caminos ha tocado desempeñar en aquellos puertos de la Península donde se ha pretendido establecer este servicio.

Mientras reuniamos las noticias necesarias para este fin, un distinguido marino, el coronel, capitán de fragata, D. Cesáreo Fernandez Duro, se ha ocupado del mismo asunto en varias conferencias dadas en el Ateneo militar; y en ellas, al hacer una erudita historia de tan interesante materia y la descripción de los principales medios de salvamento conocidos, así como la organización de su servicio en los países en que se ha planteado, ha consignado datos y observaciones cuya importancia hacen semejante trabajo digno de la lisonjera reputación que, por otros de no menos valía, se tenía ya conquistada este distinguido escritor.

Esta circunstancia y la de haberse publicado las indicadas conferencias en el periódico *El Argos*, con la noticia de que también se imprimirán en folleto separado, nos ha hecho variar nuestro primer propósito, limitándonos por ahora á rectificar el erróneo concepto que se desprende de las apreciaciones hechas por el Sr. Ferreiro en el artículo de *La Epoca*, á que primero nos referimos,

en lo que atañe á la participación que en este servicio ha tenido el Ministerio de Fomento y los ingenieros de caminos.— Esto sin perjuicio de condensar despues en breve espacio las noticias que mejor puedan contribuir á poner de relieve la inmensa importancia de este asunto, como base de la propaganda que nos proponemos hacer para despertar la atención pública y contribuir, en cuanto nuestras fuerzas lo consientan, á que en él se fije; secundando así los esfuerzos que ántes de ahora ha hecho el Gobierno en pro de la realización de tan humanitaria idea, y correspondiendo á las nobles aspiraciones que en sus conferencias ha manifestado el Sr. Fernandez Duro.

El Sr. Ferreiro, al trazar la historia de lo que cada país ha hecho para el salvamento de náufragos, llega á España, y en un primer párrafo dice: «también España, con algunos años de excitaciones, tiene una lancha de auxilio y un aparato de cohetes, pertenecientes ambos á la sociedad de Amigos del País, de Valencia: no olvidemos que también posee algunos botes salva-vidas, destrozados algunos sin haberlos utilizado nunca, á cargo de los ingenieros de caminos, canales y puertos. Estos botes están perfectamente almacenados, sin duda para que perezcan de muerte natural ó que, preservados de la intemperie, puedan ser útiles dentro de quince ó veinte siglos.»

Más adelante, despues de enumerar las estaciones de salvamento establecidas y lamentar el escaso ó ningun resultado que hasta ahora han producido, añade: «Tenemos entendido que hace algunos meses indicó el Ministerio de Marina al de Fomento la conveniencia de que se le entregasen los botes salva-vidas y demas accesorios; petición, si es cierta, en extremo lógica y á la que nunca se debió dar lugar, por ser aquél natural centro de lo que á navegacion se refiere, y disponer de todo lo necesario para utilizarlos: si ha obtenido contestación, júzguese al saber que los tales medios de salvamento siguen en el mismo sér y estado que la anterior lista expresa.»

Parece deducirse del primer párrafo que, en opinion del Sr. Ferreiro, si los botes salva-vidas no han producido resultado alguno, debido es



á los ingenieros de caminos que los tienen á su cargo; y por esto sin duda en el segundo párrafo de los copiados, aboga por que se haga de ellos entrega al Ministerio de Marina.

Debemos ante todo declarar que, á juzgar por el tono general del artículo del Sr. Ferreiro, creémosle inspirado, más bien que por el deseo de hacer cargo alguno concreto, por el de herir vivamente la atención pública; porque todo él es una amarga queja del abandono con que cree ver mirado en España lo que, sin duda por error, ha juzgado un servicio público mal organizado. Pero es el hecho que no señalando las causas de la falta de éxito de lo que no ha sido más que un ensayo, no por culpa de los ingenieros fracasado, resulta formulada la inmerecida acusación que implica el deseo que manifiesta de que se entregue al Ministerio de Marina lo que equivocadamente cree dicho señor que ha solicitado.

Pues bien: ya que de vindicar tratamos al departamento de la Administración á que esa acusación resulta dirigida; hemos de aprovechar la ocasión de hacerlo de la manera más útil posible; porque nada lo es más en nuestro concepto que poner de manifiesto los inconvenientes con que en la práctica tropieza un buen pensamiento, puesto que de ese modo se allana y facilita el camino para que personas entendidas y con el buen deseo que anima al Sr. Ferreiro puedan contribuir á removerlos.

Creemos lo más conveniente para lograr nuestro objeto, hacer una breve historia del curso que ha llevado este asunto desde que de él se ocupó por primera vez la Administración de Obras Públicas, sin extraña excitación y movida sólo del celo por los intereses de la civilización y del comercio que la inspiró el establecimiento del magnífico sistema de alumbrado de nuestras costas, y el no ménos interesante de boyas y valizas, de los cuales son realmente complemento los medios necesarios para el salvamento de naufragos.

Con esto esperamos que el articulista de *La Época* rectifique sus ideas, porque también hemos de añadir las razones que vienen en apoyo de la opinión que explícitamente tiene, en más de un caso, consignada al Ministerio de Marina, y es: que no le corresponde ocuparse de este servicio en la parte que se pretende, ni es conveniente que de él se haga cargo (1).

(1) Tomamos lo que sigue textualmente de un interesan-

II.

El pensamiento de establecer en las costas y puertos de España botes salva-vidas, tuvo su origen á consecuencia de los naufragios ocurridos en el puerto de San Sebastian, á principios de Febrero de 1850.—Impresionada vivamente la Dirección general de Obras Públicas por el relato que puso en su conocimiento el celoso Ingeniero jefe encargado de las obras de aquel puerto, de las escenas de llanto y desolación que habian presenciado los habitantes de dicha ciudad viendo perecer varios naufragos que pudieron haber sido socorridos y salvados, si se hubieran tenido disponibles los medios al efecto necesarios; y con el deseo de precaver y evitar en lo posible la repetición de tan dolorosos como irreparables siniestros, que solian tener lugar con sobrada frecuencia, no sólo en aquella parte, sino también en otras varias de nuestra borrascosa y temible costa del Océano Cantábrico, ordenó en 15 de Abril del año citado la formación de unas Memorias y los presupuestos correspondientes á las necesidades de dicha especie, que en nuestros puertos pudieran satisfacerse.

En cumplimiento de esta superior disposición, el precitado ingeniero del puerto de San Sebastian, D. Manuel Peironcelly, propuso é incluyó en su Memoria y presupuesto de 28 de Mayo siguiente la adquisición de un bote de salvamento, del modelo de *James Beeching de Yarmouth* en Inglaterra, que habia sido premiado, entre más de otros 200, en un concurso promovido por el Duque de Northumberland. Mediante la superior autorización, se hizo así, habiendo costado, puestos en San Sebastian dicho bote y adherentes, 14.600 reales, segun consta de su aprobación; y de igual modo aparece que en 2 de Diciembre de 1852 ofició el mencionado Ingeniero al comandante de Marina de aquella provincia, que habia llegado el bote salva-vidas, y lo ponía desde luego á su disposición para cuando se necesitase hacer uso de él, indicándole la conveniencia de que fuera esquivado con marineros instruidos.—Se contestó por dicha autoridad que no sólo habia necesidad de que los marineros se ejercitasen en el uso del bote mencionado, sino que al efecto era necesario también el señalamiento de cierta cantidad para pagarlos; y en con-

te trabajo acerca del establecimiento de los botes salva-vidas en España, debido al Inspector general de Caminos, don Toribio de Areitio, ya difunto.



secuencia la Dirección general autorizó inmediatamente el gasto de dichos ejercicios, señalando por aquella vez 2.000 reales, de lo cual se dió conocimiento al mismo comandante de Marina.

Por último, el indicado Ingeniero remitió también á la Dirección general una descripción del bote de salvamento, la cual se dió á luz con una lámina de figuras correspondiente, en la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS de 1855, para dar á conocer y generalizar su uso en otros puertos de las costas de España.

Establecido así en el puerto de San Sebastian el primer bote salva-vidas adquirido por cuenta del Estado, y adoptados los demas medios que se juzgaron más indispensables para ensayar prácticamente su uso, la Marina, llamada naturalmente á encargarse de esto último, tropezó con algunas dificultades que no pudo vencer; y por tanto, comisionó dicho comandante al capitán del puerto para que de todo enterase al Ingeniero precitado. Éste, en vista del tiempo trascurrido sin que se hubiese obtenido el menor resultado, y creyendo que las causas de esto debían constar de oficio, se dirigió con la pregunta oportuna al mencionado comandante; quien le contestó diciéndole que podía retirar el bote salva-vidas, porque los hombres de mar no se prestaban á suscribirse para tripularlo en los casos de necesidad, y porque tampoco habían querido aceptar aquéllos la gratificación ofrecida por los días de trabajo; pues pretendían se les señalase un haber diario ó jornal constante, no sólo mientras se instruyeran, sino también durante todo el año, considerándolos como empleados, segun ellos decían que se hacia en Inglaterra, Suecia y Noruega; y que sólo de ese modo se obligarían á salir al mar cuando y como se les mandara.

Consta, sin embargo, de un modo auténtico que, así de parte de los jefes de Marina como de los ingenieros, se fué tratando en varias entrevistas y conferencias posteriores sobre los medios que pudieran adoptarse para salvar aquellas dificultades; pero que, segun decían los primeros, la organización del servicio de salva-vidas en San Sebastian tropezaba con el sistema foral que rige en las provincias vascongadas, donde, por no haber matriculados de la Marina, las autoridades de este ramo no tienen mando sobre los hombres de mar; y que los ingenieros á su vez repugnaban admitir, como base del mismo servicio, por lo costoso que resultaría para el Estado, la condicion de que los tripu-

lantes de los botes salva-vidas fueran pagados con un sueldo ó jornal fijo.

Inútiles fueron, por tanto, la actividad y celo desplegados en aquella primera época por la Dirección general de Obras Públicas y por el Ingeniero encargado de las del puerto de San Sebastian, sin que pueda decirse que faltó el concurso necesario de los jefes locales de Marina, ni tampoco del Gobernador de la provincia; pues también consta que con motivo de otro naufragio ocurrido en el mismo puerto hácia mediados de Enero de 1860, manifestó al Ingeniero dicha autoridad su propósito de tripular en la primera ocasion el bote salva-vidas con la marinería de los guarda costas; pero lo cierto es que por las causas indicadas quedó aquella tentativa sin que diera el menor resultado entónces ni mucho despues, si bien consta que en el almacén de efectos de aquel puerto se ha conservado el bote mencionado en disposicion de servir cuando fuera necesario.

(Se continuará.)

F. L.

DEL ANTEOJO ANALÍTICO PARA MEDIR DISTANCIAS.

(Conclusion.)

Con un anteojo de un tamaño aproximado al que hemos considerado en el caso práctico anterior, podrémos determinar las distancias con suficiente exactitud, siempre que no sean muy considerables; pues se concibe que cuanto más léjos se encuentre la mira, más pequeñas nos parecerán las divisiones, y más dificultad tendrémos en poder apreciar sus fracciones.

Para hallar la mayor distancia que podemos determinar con una aproximacion dada, téngase presente que siempre que un intervalo limitado por dos trazos se nos presenta á la vista bajo un ángulo que no baja de 15 minutos, será fácil con alguna práctica apreciar los décimos de este intervalo; pero si el ángulo disminuye, la fraccion será proporcionalmente mayor; es decir, que si el ángulo se reduce á $7\frac{1}{2}$ minutos, sólo apreciaremos los quintos de division, á 3 minutos, las medias divisiones, y así sucesivamente.





vos reglamentos hay dos reformas que hacer, reclamada la una por el espíritu de la legislación ya vigente y la tendencia que á la misma imprimen las ideas modernas, y derivada la otra de la distinción que hemos ya apuntado, y creemos que debe hacerse entre lo que es puramente mercantil y lo que acaso convenga segregar de este ramo, caracterizándolo como de orden público, cuando no haya de considerarse como de la exclusiva incumbencia de la autoridad judicial.

Mas esto requiere una ampliacion harto extensa para que ya quepa en el presente artículo, por cuya razon lo harémos objeto del siguiente.

F. L.

SALVAMENTO DE NAUFRAGOS.

III.

En tal estado de cosas es cuando resolvió el Ministerio de Fomento escogitar los medios más eficaces de llevar á cabo el laudable pensamiento intentado realizar en el puerto de San Sebastian, para hacerlo extensivo á los demas de nuestras costas; y con este propósito dispuso en 27 de Setiembre de 1859 que el inspector general D. Lucio del Valle pasase á Inglaterra para estudiar, entre otras cosas, todo lo relativo á los botes salva-vidas y demas medios de auxilio de que conviene estén dotados los puertos; y desde aquel punto tuvo comienzo otro periodo, ó la segunda época de este interesante, y hasta ahora poco afortunado asunto.

Desempeñó cumplidamente su cometido dicho inspector, puesto que en 14 de Marzo de 1860 ya remitió desde Lóndres al Ministerio de Fomento una memoria descriptiva de los botes salva-vidas y de la organizacion de su sostenimiento y servicio, como se hallaba establecido desde el año de 1824 en Inglaterra, acompañando tambien un ejemplar en inglés de las *instrucciones para manejar botes de remos sin cubierta en grandes resacas y rompientes*, con la traduccion de las mismas, hecha por el entonces capitán de fragata de la armada D. Miguel Lobo. Poco despues acudió tambien este último al Ministerio de Fomento, exponiendo: que habiendo permanecido algun tiempo en Inglaterra y observado los excelentes resultados que producian en aquellas costas dichos botes salva-vidas,

encargó la construccion de tres, con sus casas de madera para guardarlos y carros para echarlos y vararlos, los cuales fueron conducidos á los puertos de San Sebastian, Bilbao y Cádiz, donde se hallaban custodiados; añadía que dichos botes los habia construido el mismo fabricante Mr. W. Forrest, que hace los que usa la Real y Nacional Institucion de botes salva-vidas de Inglaterra, siendo su precio el mismo, á pesar de ser mayores sus dimensiones, por haberlos encargado él así para mejorar sus propiedades, cuya variacion habia admitido dicho Instituto inglés; y manifestaba, por último, que si bien habia tratado por todos los medios á su alcance, de encontrar fondos con que cubrir el coste de dichos botes á fin de introducir y dar á conocer su uso en España, no lo habia conseguido, por lo que suplicaba le fuesen recibidos por dicho Ministerio de Fomento.

Entre tanto, habiáanse pasado las noticias y documentos presentados por el citado señor inspector Valle á la Comision de Faros, para que en su vista y de las ideas que por la Direccion general de Obras públicas se le indicaron sobre un ensayo que se trataba de hacer en cada uno de nuestros principales puertos, informase acerca de dicho pensamiento, designando el número y clase de los botes de salvamento que inmediatamente podrian adquirirse, y los puntos adonde deberian destinarse, sin perjuicio de extender un reglamento provisional para el plan definitivo, que más adelante podria completarse en virtud de los estudios y experimentos que se hicieren con tal objeto, así por los marinos como por los ingenieros de los puertos.

Evacuó su cometido la Comision de Faros en 18 de Noviembre de aquel año, presentando á la misma Direccion general las bases de un reglamento para el servicio de los botes salva-vidas, extendidas aquéllas con tanta amplitud, que se presentaban explicadas y desenvueltas en 42 artículos. Hecha la designacion de los puertos principales como estaciones de los botes de salvamento, especificábase el número y clase de sus tripulantes, así como sus obligaciones respectivas, poniéndolos bajo las órdenes y dependencia inmediata de los capitanes de puerto, las gratificaciones ó premios, las recompensas honoríficas y demas ventajas que disfrutarían los marineros inscritos para el servicio de dichos botes, y en su caso, los inutilizados y las viudas y huérfanos de los que pudiesen prestando auxilio á los naufragos, los ejercicios prácticos que periódicamente habian de tener lugar, y



el régimen general que así en lo económico como en lo facultativo de este servicio especial se había de observar; todo en el supuesto de que la organización de este ramo y su sostenimiento quedará á cargo del Estado, bajo la dependencia del Ministerio de Fomento y al cuidado de una junta ó comision central y de las locales ó de los puertos respectivos en el modo y forma que proponía la citada Comision de Faros.

Ni esta organizacion se propuso como definitiva, ni tampoco al decir que se realizase bajo la dependencia del Gobierno se juzgaba éste el único ni el mejor sistema para plantear semejante servicio, sin indicar cuán conveniente fuera que nuestros hábitos y mayor desarrollo en el espíritu de asociación consintiera hacerlo con independencia de la Administracion como existe en Inglaterra. Pero no siendo esto inmediatamente asequible en España, donde es muy difícil plantear mejoras públicas que no inicie y sostiene el Estado, era necesario partir de esta base para el ensayo que se trataba de hacer; pero sin que esto significase que se debiera prescindir del concurso de cuantos elementos pudieran contribuir á su realizacion, debiéndose contar entre otros con el resultado de la excitacion á los particulares que quisieran contribuir con donativos que ayudasen á cubrir las pensiones á marineros inutilizados ó á las familias de los que perecieron en el servicio de salvamento.

Designó tambien la Comision el número, clase y magnitud de los botes salva-vidas que debian adquirirse, y no omitió tratar con la extension que merece la cuestion de los tripulantes para ellos y la forma en que debian remunerarse sus servicios, dando á este punto toda la importancia que despues ha venido la experiencia á consagrar. No opinaba que debieran ser asalariados, atendiendo al considerable coste que esto ocasionaria desde el momento en que tomasen algun desarrollo las estaciones de salvamento; y creia que esto no era absolutamente indispensable, cuando en Inglaterra eran marineros y pescadores libres los que se alistaban, obligándose á prestar su servicio en los casos de naufragio, mediante el salario marcado sólo para cada dia y cada noche de trabajo, y los demas derechos á las recompensas honoríficas y pecuniarias establecidas en el reglamento de su especial institucion; si bien, atendidas nuestras diversas circunstancias, creia indispensable adoptar un sistema, aunque semejante, variado con las modificaciones oportunas. Entre ellas, se reducía la

principal á admitir marineros matriculados para tripular los botes de salvamento, asegurándoles por via de estímulo el abono de una cuarta parte del tiempo que sirvieran en ellos, como de campaña á que están obligados en buques de guerra y de guarda-costas. Además, señalando como dotacion de la marinería de cada bote un patron, un proel ó sota-patron, y tantos hombres como remos boguen, más la cuarta parte de éstos, propuso que se señaláran 100 reales mensuales al primero y 60 al segundo, con la obligacion de tener á su cuidado el bote; que cuando éste se emplease para prestar auxilio en los naufragios, todos sus tripulantes, sin distincion, recibirían 60 reales cada uno si el servicio que prestasen fuese de dia, y 120 si fuere de noche; y por cada dia empleado en el ejercicio práctico del bote, 20 reales á cada uno si tuviese lugar con mar bonancible, y 50 si estuviese borrascosa.

(Se continuará.)

F. L.

APROVECHAMIENTO DE LAS AGUAS DE LOS RIOS DE LA PROVINCIA DE MADRID.

Poca importancia tiene esta provincia, relativamente á los cursos de agua que la cruzan, y sin embargo, por su situacion geográfica, por sus condiciones climatológicas é hidrológicas, y por la excelencia de su suelo vegetativo, se siente en ella la necesidad de utilizar las aguas que se aglomeran y corren por los cauces de los rios, arroyos y ramblas que tienen su origen dentro de sus límites provinciales, ó bien la surcan, atravesando en parte su territorio.

La legislacion vigente sobre aprovechamientos de agua como motor y como elemento para la vegetacion, ha fijado las bases y reglas á que el genio é iniciativa particular debe someterse para utilizar convenientemente tan poderoso agente, al paso que concreta cuáles serán las que la Administracion impone á los usuarios para garantir el usufructo que otorga al ciudadano. Con haberse legislado modernamente sobre el dominio y aprovechamiento de las aguas, sobre su clasificacion y deslinde de derechos y obligaciones, se ha dado un importante paso por la Administracion, concentrando en un cuerpo de



AÑO XX
DE LA PUBLICACION.

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

AÑO X
DE LA SEGUNDA SÉRIE.

MADRID, 15 DE MAYO DE 1872.

TOMO XX.

NÚM. 9.

SUMARIO.

Salvamento de naufragos (continuacion), por F. L.—Extracto del examen de los informes anuales de los señores Inspectores generales de la vigilancia de la explotacion de los ferro-carriles para el ejercicio de 1868, por F. L.—El túnel de los Alpes.—Ferro-carriles españoles; ingresos del primer trimestre de 1872.—Suelto.—Noticias varias.—Advertencia.

SALVAMENTO DE NAUFRAGOS.

IV.

La Direccion general de Obras públicas, en vista de lo propuesto por la Comision de Faros, hubo de juzgar sin duda que se habia dado mayor fijez y extension de lo que por entónces convenia á las bases orgánicas del servicio de botes de salvamento. No le parecieron aceptables, por de pronto, las juntas ó comisiones locales, indicando que lo serian tal vez más adelante; y en cuanto á la central, tampoco la juzgó admisible con otro carácter y atribuciones que las meramente consultivas. Opinó la misma Direccion, finalmente, que era ocasionada á dilaciones embarazosas la rebaja del tiempo de su empeño á los matriculados; la cual, en todo caso, tendria que ser concedida por el Ministerio de Marina; y tratándose de un ensayo que se hacia en cierta escala para conocer bien la índole de un servicio nuevo, la experiencia demostraria si era ó no indispensable ofrecer semejante abono como estímulo á la gente de mar.

El resultado fué que con tan notables supresiones se adoptaron por el Gobierno 31 artículos, ó sean todas las restantes disposiciones orgánicas de las que propuso la Comision de Faros, para plantear en nuestros puertos principales, como un ensayo general, el importantísimo y humanitario servicio de los botes salvavidas, dictándose en 29 de Diciembre de 1860, por el Ministerio de Fomento, la Real orden en que, recordando las importantes obras y mejoras emprendidas, y en gran parte llevadas á cabo en nuestras costas y puertos en beneficio del comercio y de la navegacion, se anun-

ciaba el propósito de iniciar por cuenta del Estado el planteamiento del servicio de botes salvavidas; á cuyo efecto se aprobaba el reglamento en los términos indicados y se adoptaban las disposiciones convenientes para que se establecieran los botes en los puertos de San Sebastian, Bilbao (en San Turce), Santander, Gijon, Coruña, Huelva, Cádiz, Málaga, Valencia, Tarragona y Barcelona, disponiéndose al propio tiempo que se imprimieran y circularan con el reglamento las instrucciones para el manejo de dichos botes, traducidas por el entonces capitán de fragata D. Miguel Lobo.

Cumplióronse estas disposiciones por la Direccion general de Obras públicas, se contrató con el constructor W. Forrestt la adquisicion de los siete botes salvavidas que eran necesarios, además de los cuatro que ya existian en España, el primitivo de San Sebastian y los tres que por fin compró el Gobierno al capitán Sr. Lobo; y autorizada legalmente la compra en el extranjero é introduccion, libres de derechos, de los efectos mencionados, fuéronse recibiendo en los puertos de su destino en el discurso de los años 1861 y primeros meses de 1862, quedando en 1863 completamente instalado y disponible el material necesario para que, llegada la necesidad, pudiesen utilizarse los botes salvavidas en socorro de los naufragos, constando que en ninguno de los años posteriores ha dejado de proveerse á cuanto ha exigido la conservacion del mismo material.

Sábese, por lo tanto, que hace más de nueve años se hallan corrientes y disponibles en los puertos designados como estaciones de botes salvavidas, estos medios de socorro y sus accesorios más indispensables; siendo muy de tener presente que al tenor de lo dispuesto en el reglamento, el cargo de los Ingenieros y subalternos de Obras públicas en este servicio se limita á cuidar de que se practique cuanto sea necesario para la conservacion del material, conforme á propuesta del patron del bote, fundado en las órdenes que reciba del Capitán de puerto, bajo cuyo mando ha de hallarse para todo lo referente al servicio de salvamento. De modo que la Administracion de Obras públicas, que inició, costeó y llevó á cabo su establecimiento,





sólo se reservó, al organizarlo, el derecho de continuar suministrando los fondos necesarios para sostenerlo, quedando los botes y demas efectos del material, así como el servicio, á cargo de la marina, hasta tal punto que el artículo 4.º del reglamento establece lo siguiente :

« Los botes salvavidas estarán al cuidado y bajo la custodia de sus respectivos patrones y proeles sota-patrones, los cuales firmarán por duplicado sus correspondientes pliegos de cargo, haciéndose responsables mancomunadamente de sus cascos, remos, palos, velas, aparejos, amarras y demas pertrechos y utensilios, así como de los carros donde los hubiere. Todos estos efectos se guardarán dentro de la casilla bajo dos llaves, que conservarán el patron y el proel sota-patron, quienes responden igualmente de la limpieza y buen estado del bote y de la casilla, etc. »

Y como el mismo reglamento encomienda á los capitanes de puerto la direccion del servicio, tanto en los naufragios, como en los ejercicios prácticos que prescribe, poniendo á sus órdenes al patrón y proel, cuyo nombramiento le confiere, encargándoles ademas las revistas mensuales de todos los efectos, con facultades para comunicar al patron las órdenes sobre recomposiciones que crea convenientes, dicho está que en realidad los botes salvavidas no están á cargo de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos; y que por lo tanto no cabe hacerles cargo alguno; ni tampoco hay razon para pedir que se encomiende á la marina un servicio que ya es de su incumbencia por disposicion del reglamento que lo rige. Por consiguiente, bueno será que el Sr. Ferreiro, y los que como él piensan, se enteren de lo que hay para no exponerse á que los cargos que han pretendido dirigir á la Administracion de Obras públicas y á los Ingenieros, vayan derechos á donde por lo visto no es su intencion dirigirlos. Pero apresurémonos á decir que no entra en nuestro ánimo de modo alguno la idea de que aun así pueda concederse fundamento á unas acusaciones que sólo ha podido sugerir la falta de conocimiento de las vicisitudes de este asunto, y acaso las inspiraciones de un buen deseo, como en un principio indicamos. Y con esto damos punto por ahora en la defensa que nos proponiamos hacer del departamento de la Administracion y del cuerpo citados, para continuar la historia comenzada, ya que es uno de los principales objetos de este escrito contribuir en lo posible á que el humanitario servicio de salvamento llegue á ser efec-

tivo, siquiera sea sólo poniendo de manifiesto los inconvenientes con que ha tropezado en la práctica su actual organizacion.

Pero conviene ántes de esto manifestar cuáles han sido, en el periodo que dió principio en el año de 1861, los resultados obtenidos en cuanto á la suscripcion y donativos de particulares para sostenimiento y recompensa de la marinería que debia hacer el servicio de los botes salva-vidas.

Todos los gobernadores de nuestras provincias litorales dieron publicidad á la Real orden y reglamento citados; pero en cuanto á la manera especial con que habrá procurado cada una de dichas autoridades reunir el mayor número de suscripciones y donativos de corporaciones y particulares, no consta más resultado sino el obtenido en Barcelona por el digno Gobernador que fué de dicha provincia durante los años 1862, 63 y 64.

Desde luégo participó que estaban ya recaudados hasta unos 41.000 rs. por las cuotas que la Diputacion provincial, el Ayuntamiento y Sociedad Económica de aquella capital, y las mercantiles, industriales y de seguros marítimos, y algunas otras compañías habian entregado respetivamente por una vez; acordando ademas la Diputacion contribuir en lo sucesivo con la suscripcion anual de 1.000 rs., y la sociedad llamada *La Salvadora* con una parte de beneficios tambien anual. El Ayuntamiento se reservó continuar asimismo con la suscripcion anual de 1.000 rs. luégo que se conocieran los resultados del nuevo establecimiento de los botes salva-vidas.

Los fondos procedentes de estas suscripciones, que en 1864 llegaban á 18.685 rs. y 9 cénts., ingresaron en la tesorería de la provincia como depósito necesario á disposicion de la Direccion general de Obras públicas, la cual determinó se diese á dichos fondos el destino señalado en el reglamento.

Esto es lo único que consta en cuanto á la mencionada clase de suscripciones y donativos de corporaciones y particulares, sin que despues de tanto tiempo trascurrido pueda juzgarse con fundamento de la disposicion, en que se encontráran para prestar su concurso poblaciones de tanta significacion é importancia como son San Sebastian, Bilbao, Santander, Gijon, Coruña, Huelva, Málaga y Tarragona. En Valencia, con motivo de los naufragios ocurridos en Marzo de 1868, se sobreexcitó la opinion pública, dando por resultado una suscripcion bajo los auspicios de la *Sociedad de Amigos del país*; pero en vez de dedicar su producto á promover y



fomentar el servicio del bote salva-vidas, se destinó á la adquisicion de una lancha de auxilio y algunos otros pertrechos. Pero ántes de un año se concluyó el entusiasmo y tambien los fondos de la suscripcion, y la lancha que se habia entregado al capitán del puerto yace olvidada en el barracon del bote.

Tampoco fué en Cádiz mejor el resultado de los donativos que en las demas capitales mencionadas; pero los naufragios ocurridos durante el invierno último han despertado la idea de formar una asociacion particular de salvamentos, para cuya organizacion hay una comision nombrada, cuyas gestiones deseamos vivamente, y esperamos que encuentren en el Gobierno el apoyo que merecen.

(Se continuará.)

F. L.

EXTRACTO DEL EXÁMEN

De los informes anuales de los Sres. Inspectores generales de la vigilancia de la explotacion de los ferro-carriles para el ejercicio de 1868 en lo que especialmente concierne al servicio de puentes y calzadas.

Con este título se ha publicado en el número de los *Anales de Puentes y Calzadas* correspondiente á Enero de este año (que es el penúltimo dado á luz) un dictámen redactado por el Inspector general, secretario del Consejo de puentes y calzadas de Francia, MR. MANIEL (1).

Es un trabajo éste que ofrece sumo interes, porque en él se resume el resultado de la explotacion bajo el punto de vista facultativo; y viene á ser, por consiguiente, la última palabra, hasta la fecha en que se escribió, de lo que la experiencia ha enseñado en materia tan importante.

Esto nos ha decidido á dar cuenta del dictámen, que tambien es útil bajo algun otro concepto, como luégo veremos.

Empieza su autor dando á conocer el motivo que ha ocasionado su trabajo, y no creemos fuera de lugar exponerlo tambien aqui.

Por decreto de 15 de Febrero de 1868 se en-

(1) En nota al título de este escrito se lamenta la prematura muerte del autor, que deja un gran vacío, dice, en el Cuerpo á que pertenecía.

comendó la inspeccion y vigilancia de los ferro-carriles á Inspectores generales de Ingenieros del Estado, quedando á sus órdenes los Ingenieros Jefes y subalternos, hasta entónces encargados de este servicio en su parte facultativa, así como los empleados en la inspeccion administrativa ó mercantil.

Se encargó en dicho decreto á los Inspectores la redaccion de informes anuales dirigidos á dar cuenta de la situacion del servicio, y sobre todo en lo tocante á los puntos siguientes:

«Estado de la via;

» Estado del material fijo y móvil;

» Número de agentes empleados en el servicio de la via, del movimiento y de la traccion, así como lo referente á la práctica de los reglamentos del personal;

» Causas y circunstancias de los accidentes ocurridos durante el año;

» Progresos de la explotacion en su parte técnica.»

Se determinó, ademas, que estos informes se sometieran al exámen de los Consejos de puentes y calzadas y de minas, y tambien de la Comision superior consultiva de ferro-carriles que allí existe, para que estas Corporaciones emitieran su dictámen acerca de ellos.

El extracto que ahora se publica es el primer resultado de esta determinacion; pero ademas de hacerse en él un análisis de los informes de los Inspectores, reúne una circunstancia que le presta mayor utilidad, como ántes indicamos.

Al remitir dichos informes al Consejo de puentes y calzadas, llamó el Ministro la atencion de este Cuerpo acerca de la falta de uniformidad que se observa en su redaccion, que en cada uno obedece á las miras personales de su autor; indicando que acaso conviniera nombrar una comision especial de individuos del Consejo mismo que se encargase de estudiar, de acuerdo con los Inspectores informantes, las bases del programa á que en lo sucesivo hubiera de ajustarse la redaccion de estos documentos. — Con este motivo, pues, al resumir el resultado del análisis de los informes en lo tocante á cada una de las materias que en ellos se tratan, se consignan las observaciones que este análisis ha sugerido,



REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS.

(Continuacion).

V.

Si la historia que dejamos hecha del curso que en España llevó el establecimiento de los botes salva-vidas nos ha suministrado materia para los artículos que llevamos publicados, no sucede, por desgracia, otro tanto con el resultado obtenido, ó sea los servicios prestados por dichos botes; ántes aparece que en la mayor parte de los puertos donde se establecieron fueron completamente nulos; habiendo ocurrido en algunos de dichos puertos, ó sus inmediaciones, repetidos y muy lamentables siniestros, con pérdida de hombres, sin que se salvára algun náufrago con el auxilio de los botes salva-vidas, durante los años trascurridos, desde que se encuentran habilitados con todos sus pertrechos para llenar su humanitario objeto.

Entre los siniestros ocurridos fué el más notable por su importancia el acaecido en Valencia el 5 de Marzo de 1868, en cuyo día se perdieron á la vista del puerto tres fragatas inglesas y norte-americanas, que no pudiendo tomarlo, se estrellaron en la costa, pereciendo multitud de tripulantes, sin que se utilizára en su auxilio el bote salva-vidas allí existente. Esto que, como era natural, conmovió hondamente la opinion pública, dió lugar á vivas reclamaciones, y apreciaciones más ó ménos apasionadas respecto á la conducta de los funcionarios encargados en casos semejantes de intervenir en las operaciones de salvamento; produciéndose, por último, como primera manifestacion de la opinion pública, una exposicion dirigida al Gobierno por la seccion de Comercio de la Junta de Agricultura de aquella provincia, que á raiz de los hechos practicó las investigaciones necesarias para poner en claro las causas que directa ó indirectamente los ocasionaron, y las que pudieron haber influido en la falta de prestacion de auxilios.

Mas no fué la exposicion citada la única gestion que tan lamentable suceso ocasionára. Dió tambien lugar á dos comunicaciones que por el Ministerio de Marina se pasaron al de Fomento, y tanto estos documentos como el arriba mencionado ocasionaron extensos informes de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, á la cual se pasó el expediente íntegro de este asunto, para que emitiera su dictámen acerca de la organizacion de este

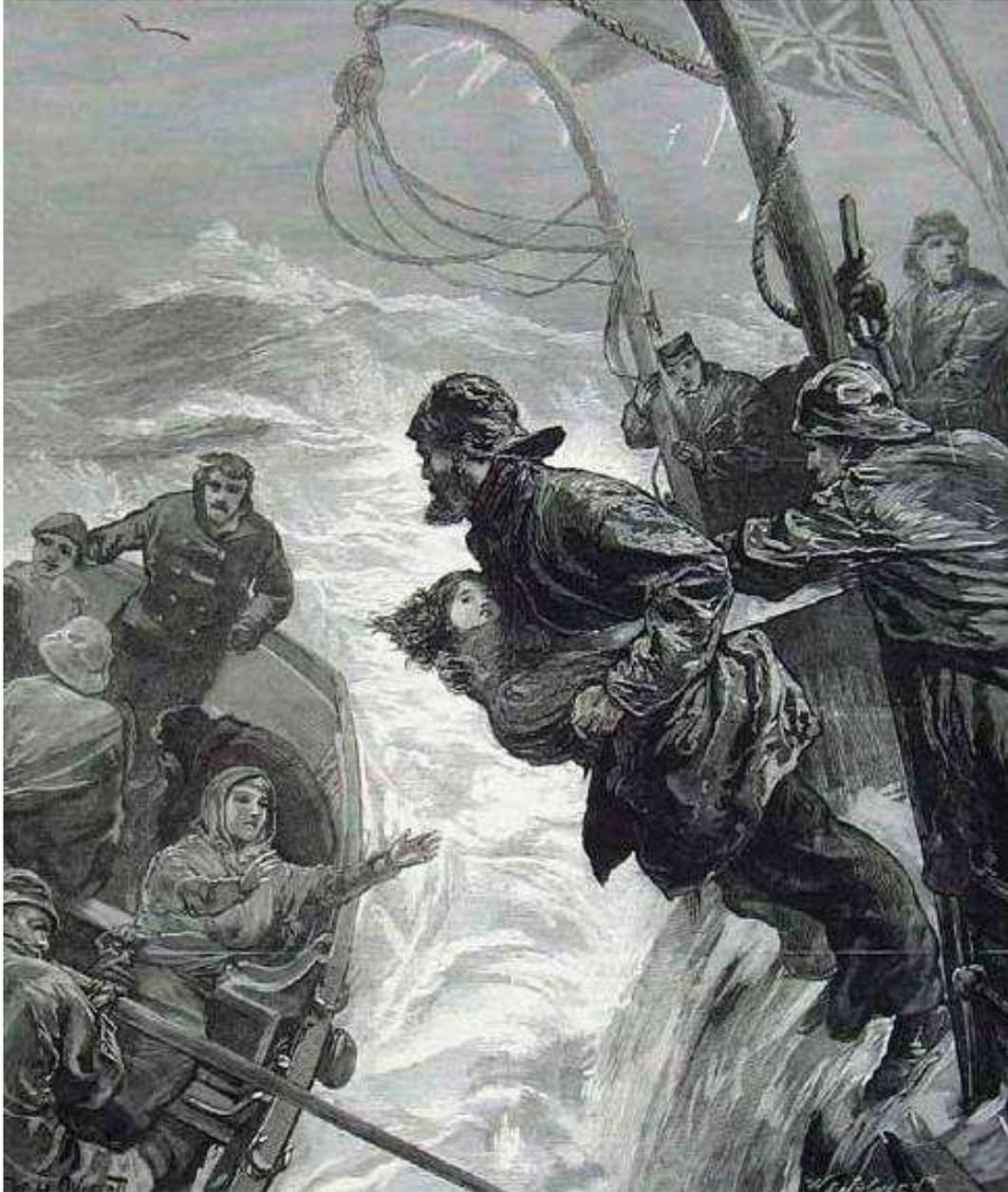
servicio, y de los medios de obtener los resultados que de él deben esperarse.

Con ocasion de estos siniestros y de las gestiones á que ellos dieron lugar, nació la idea de entregar á la Marina el cuidado de los botes salva-vidas; idea que cundió y se acreditó entre el vulgo, en el concepto de que se pusiera á cargo de este ramo el servicio de dichos botes, ignorando que lo que se pedia era un hecho desde su establecimiento, como ya anteriormente dejamos demostrado al exponer las bases de su organizacion. Pero no bastó que entónces tambien se pusiera esto mismo en evidencia para evitar que posteriormente se haya insistido en igual empeño por muchos, que por lo visto sólo tienen noticia de la existencia de los botes salva-vidas, y desconocen completamente aquella organizacion y las razones que la sirvieron de fundamento.

Y es que la segunda de las comunicaciones del Ministerio de Marina, á que nos hemos referido, dió margen á que por el de Fomento se encargase á la Junta consultiva de Caminos, al remitirla el expediente, que en el amplio informe que se la pedia, expusiera cuanto juzgase oportuno sobre la conveniencia de entregar á Marina el cuidado de los botes y demas material de auxilio. No es, pues, extraño que tergiversada esta idea haya cundido; pero sí harto lamentable que ella haya sido el origen de cargos y acusaciones, cuya falta de fundamento queda precisamente más y mejor que nunca demostrada, con motivo de los mismos lamentables hechos de donde aquella idea surgió.

Para evidenciarlo así, y porque tambien es conveniente para que puedan apreciarse las razones por la Junta consultiva expuestas en su dictámen, de que nos proponemos dar conocimiento, daremos ántes cuenta de la comunicacion citada de la Junta de Comercio y de las dirigidas á Fomento por el Ministerio de Marina.

Aquella corporacion, como resultado de las investigaciones que habia practicado, decia: Que en virtud de las noticias adquiridas, y con el plano á la vista, en el que estaba señalado el sondeo practicado el día anterior, se habia convencido de que la pérdida de los buques fué debida á la impericia de los que los gobernaban: Que en la entrada del E. habia 25 piés de fondo; el cual iba aumentando por el canal hasta 50 y 51 piés, y por lo tanto, pudieron evitar su pérdida las fragatas, toda vez que otras de mucho más calado y con mayor cargamento llegaron á tomar puerto, habiendo desar-





bolado ántes, guareciéndose dentro de él en medio de la tempestad, logrando fondear á 500 metros de la embocadura y con 25 piés de agua: Que en cuanto al almacén de pertrechos de auxilio, resultaba por un inventario que eran suficientes los que existían, y así lo había declarado con anterioridad el capitán del puerto; pero que, sin embargo, faltaba completar dicho material con varias piezas de hierro, pedidas por el Ingeniero al Gobierno en 22 de Octubre del año anterior: Que hacía también suma falta un obús ó aparato para arrojar andariveles en los momentos críticos de naufragio; y, por último, que no era ménos necesario que se organizase el servicio del bote salva-vidas. Añadía la misma Junta que por su parte quedaba altamente satisfecha del celo de la Autoridad superior de la provincia y del Ingeniero jefe de la misma, pues veía por sus propios ojos el estado en que ya se encontraba el puerto del Grao, de dar abrigo á los buques de comercio dentro de él, aun en medio de un temporal tan deshecho y extraordinario como el que reinó en los días 2 y 3 de Marzo, y porque también se hallaba dotado de lo más necesario para auxiliar á las naves en peligro, si bien terminaba suplicando que se aumentasen dichos auxilios con los objetos indicados, y removieran los obstáculos que se habían experimentado para dotar con tripulantes y establecer el servicio de los botes salva-vidas.

El Ministerio de Marina, en la primera de sus dos comunicaciones, que es una Real orden del 25 del mismo mes de Marzo en que ocurrieron los naufragios, creyéndose en el deber de llamar la atención del de Fomento sobre el citado deplorable suceso, lo hacía manifestando el mayor interés por que se dictáran las providencias oportunas, á fin de evitar, si no por completo, al ménos en parte, la reproduccion de tan lamentables siniestros; con este propósito se recordaba el ejemplo de lo que al efecto se practicaba en el extranjero, donde los esfuerzos aunados de los gobiernos y las sociedades particulares han dado tan buenos resultados; indicaba, además, cuál había sido en España en tiempos pasados la organizacion de los almacenes de efectos de auxilios, sostenidos por los consulados y gremios de mareantes en los respectivos puertos, con sujecion á las ordenanzas de la Armada; pero reconociendo al mismo tiempo que no cabe en la actualidad volver á dicho sistema, porque ni se ajusta á la índole de los elementos comerciales, ni podrá satisfacer, segun

lo permiten los adelantos de la ciencia, las variadas necesidades que la industria y las necesidades de la civilizacion han creado; por lo cual, y toda vez que el Ministerio de Fomento se encontraba directamente encargado de los intereses del comercio, así como de las obras, mejoras y conservacion de los puertos, del alumbrado y valizamiento de nuestras costas, etc., la accion de la marina se halla hoy tan limitada en esta parte, que no es más que un cuerpo consultivo en los asuntos que al mismo atañen ó con él se relacionan. Por lo tanto, y refiriéndose á la Real orden de 29 de Diciembre de 1860, por la cual trató el Ministerio de Fomento de establecer los botes salva-vidas, y dando por sentado que á pesar de tan buenos deseos, no se había realizado dicho pensamiento, le parecia al Ministerio de Marina oportuna aquella ocasion para promoverlo con vigor, ya que las sensibles desgracias mencionadas habían patentizado una vez más la urgente necesidad de plantear tan indispensable como humanitario servicio. Añadía, por último, que en la imposibilidad de que el Erario público ocurra por sí solo á los gastos consiguientes, podria hacerse un llamamiento al comercio de las poblaciones marítimas, tan interesado en el asunto, invitándole á que organice compañías de salvamento, adquiriendo el material necesario, cuya idea recomendaba al Ministerio de Fomento, convencido de la necesidad urgente de realizarlo, asegurando al mismo tiempo que el cuerpo de la Armada contribuiría á dicho fin dentro de sus atribuciones, hasta donde alcanzasen sus conocimientos, práctica é inteligencia en la facultad.

A los dos dias siguientes de la anterior, es decir, en 25 de Marzo, se comunicó por el propio Ministerio de Marina al de Fomento otra Real orden, en la cual se insertaba un relato del siniestro mencionado, que el comandante de Marina del tercio y provincia de Valencia había transmitido al Capitán general del departamento de Cartagena.

Confesábase, en primer lugar, en dicho relato que ántes del siniestro, y con ocasion de él, habían mediado oficios atentos entre el Ingeniero Jefe de obras públicas de Valencia y el mismo Comandante. Además, haciéndose cargo este último de que existía allí el bote salva-vidas, al que sólo faltaban tripulantes, y confesando que así dicho bote como los demas efectos del almacén de auxilios habían sido oportunamente puestos á su disposicion, ó del capitán del puerto, se lamentaba de que á



su misma vista y de infinidad de marineros, se hubieran ahogado hasta 40 hombres, cuyas vidas, ó las de la mayor parte se habrían salvado si se hubiese tenido disponible un aparato para echar un cabo delgado por encima de los buques en peligro.

En consecuencia, decía el mismo Comandante, que para que no volvieran á ocurrir tan lamentables sucesos, debía dotarse aquel puerto á la brevedad posible con el aparato indicado; y añadía que el bote y todo el material de auxilio debían depender de un solo centro directivo; que sería ilógico el dualismo, porque no produciría el efecto propuesto para el objeto, por más unidad de miras que se suponga, y por más que haya habido la mayor atención y armonía entre los respectivos funcionarios de Obras públicas y de Marina; y sentaba por conclusión: que si las autoridades de este último ramo son las que tienen el deber de acudir en los primeros instantes al sitio del naufragio, si á ellas únicamente compete la dirección de los trabajos facultativos que exigen ciertas faenas marineras, y aplicar oportuna y eficazmente los auxilios con que cuentan las respectivas localidades, deben todos ellos quedar en adelante al inmediato y exclusivo cargo de los respectivos capitanes de puerto.

Y habiéndose transmitido estas ideas por el expresado Capitan general, manifestando su conformidad, al Ministerio de Marina, por éste se pasó traslado al de Fomento en la citada fecha de 25 de Marzo como continuación á lo manifestado en la otra comunicación del 25, para los efectos que se estimáran oportunos, advirtiendo que en el caso de encontrar el propio Ministerio de Fomento aceptable la idea de que los aparatos de salvamento que existen en los puertos se pongan á cargo y bajo la inmediata dependencia de las autoridades de Marina, sería preciso acordar la manera y forma de hacer el reintegro de los gastos que importé el sostenimiento del servicio mencionado, por no haber consignado cantidad alguna para el mismo en el presupuesto del ramo de Marina.

Adviertése desde luego en la primera de las comunicaciones del Ministerio de Marina, que si bien invoca la Real orden de 29 de Diciembre de 1860, que estableció la organización del servicio de los botes salva-vidas, adoptada con su acuerdo, parece ignorar que este pensamiento se hubiera realizado, olvidando sin duda que por su conducto se habían remitido á los capitanes de

puerto y jefes de Marina, así el reglamento como las instrucciones todas para plantear aquel servicio.

Mas, sea de esto lo que quiera, es muy de notar que en dicha comunicación, debida á la espontánea y propia iniciativa de aquel Ministerio, no se manifestó en sentido opuesto á la organización adoptada; es decir, á la dependencia en que el material de auxilios se encuentra del Ministerio de Fomento en virtud de nuestra general organización administrativa vigente; ántes al contrario, aceptando sin reserva alguna este estado de cosas, cuyo fundamento reconoce, confirma la bondad de este pensamiento, y, tal como se trató de plantearlo, excita á que se complete y lleve á cabo con vigor, ofreciendo al efecto toda la cooperación del Cuerpo de la armada que quepa dentro de sus atribuciones.

Pero ya en Real orden de 25 de Diciembre de 1860 ofreció dicho Ministerio al de Fomento igual cooperación; con ella se contó en todas partes; y en el puerto de San Sebastian y algunos otros, donde los jefes de Marina prestaron su concurso con el mejor celo, ni esto bastó para conseguir que no faltáran tripulantes á los botes salvavidas; pues en todas partes se tropezó con la misma dificultad: la del gasto enorme que ocasionaría tenerlos á sueldo fijo, como pretendió siempre la marinería, y la negativa de ésta á inscribirse para el servicio en los términos y mediante las recompensas señaladas en el reglamento. — Y tal ha sido en muchos puntos esta dificultad, que aun cuando dotadas con haber permanente las plazas de patron y proel, no se ha presentado aspirante alguno á pretenderlas, en muchos puertos, á pesar de repetidos anuncios y de las gestiones practicadas, así por los Ingenieros como por las Autoridades de Marina, no habiéndose podido realizar en otros ni los ejercicios prácticos prevenidos en el reglamento, por falta de tripulantes, debida en el mayor número de casos á la repugnancia que manifiestan los marineros á enterarse del manejo de una embarcación á que no están acostumbrados.

Ésta, y no otra, ha sido la causa verdadera de que este servicio, para cuyo planteamiento hizo el Gobierno cuanto le era dable, haya sido hasta ahora de tan escasos resultados para el salvamento de los naufragos. Sin embargo, en el mismo puerto de Valencia es donde, sin duda alguna, más se ha utilizado el bote salva-vidas, si no precisamente en este concepto, como auxilio preventivo;



y así empleado, lleva ya prestados servicios importantes. Pero dejando este punto para tratarlo en su propio lugar, volvamos al exámen de las comunicaciones que ántes nos ocuparon.

Si, como ya hemos dicho, cuando el Ministerio de Marina habló por su propia iniciativa en la Real orden de 25 de Marzo, léjos de manifestar oposicion alguna á la organizacion vigente, la aceptaba sin reserva, no sucedia otro tanto en la de 25 del propio mes al dar á Fomento traslado de lo expuesto por el comandante de Marina de la provincia de Valencia; puesto que en cierto modo parecian secundarse las gestiones y propuesta de esta autoridad para que los botes, aparatos y pertrechos de salvamento existentes en los puertos se pusieran bajo la inmediata dependencia de los Ministerios y Autoridades de este ramo.

Punto es éste que merece una atencion muy detenida; y como quiera que la Junta Consultiva de Caminos, en su ya citado informe, lo examinó bajo todos sus aspectos, nada nos parece más acertado que dar aquí cuenta de su dictámen acerca del particular.

Despues de hecha la historia de este asunto, y llegado á hacerse cargo de la exposicion de la Junta de Agricultura de Valencia en su seccion de Comercio, y de las dos comunicaciones del Ministerio de Marina, hace notar muy oportunamente que una y otra se limitan á excitaciones promovidas por el laudable deseo de que en cuanto sea posible se eviten ó aminoren desastres tan lamentables como los que á ellas diegon motivo; y que si bien sirvieron en cierto modo á su objeto, que era llamar fuertemente la atencion del Ministerio de Fomento sobre la necesidad urgente de completar el material de los auxilios de salvamento en nuestros puertos y de proveer á la organizacion de este humanitario servicio, es muy poco ó nada lo que prestan para vencer las grandes dificultades que ha encontrado su planteamiento en España. Señala, como nosotros lo hemos hecho, el carácter de la opinion propia y peculiar del Ministerio de Marina, consignada en la Real orden de 25 de Marzo, y pasa á ocuparse de la propuesta del Comandante de dicho ramo en la provincia de Valencia, acerca de la cual se expresa como sigue:

«La Junta ha examinado con calma y reflexion este pensamiento bajo todos sus aspectos, no tanto porque lo recomiende el menor motivo ó circunstancia del momento, sino porque habiendo sido trasmitido al Ministerio de Fomento para que

resuelva sobre su adopcion definitiva, los antecedentes del asunto hacian entrever desde luégo que sería completamente inútil é innecesaria semejante idea para al fin propuesto. Pero á medida que su atento estudio ha robustecido este convencimiento, la luz que sobre ella se ha arrojado no ha podido ménos de manifestar algunos inconvenientes de no escasa gravedad, que tambien podrian seguirse, si en efecto se llegára á plantear. Así, pues, no se puede prescindir de consignar lo que baste para la completa demostracion de lo que se acaba de indicar; y al efecto procede que primero se ponga en evidencia la innecesidad de la misma idea ó pensamiento.

Presentado ha sido sin que le acompañe el menor apoyo ni consideracion alguna que le sirva de fundamento; tampoco ha nacido de la propia iniciativa del Ministerio de Marina, y es evidentemente contraria á los principios en que está basada nuestra organizacion administrativa, reconocidos por el mismo Ministerio en la Real orden á que se acaba de hacer referencia. Pero sobre todo esto, que tan claro aparece ya, es preciso añadir que ademas falta por su base la argumentacion que ha empleado para formular por conclusion aquella idea, su autor el Comandante de Marina de Valencia.

En los oficios referentes al siniestro ocurrido en el puerto del Grao, inserta en la segunda de las citadas comunicaciones del Ministerio de Marina, se expresa dicho Comandante acerca de los botes salva-vidas y de todo el material de auxilios, como si hasta aquel momento hubiera ignorado absolutamente cuál era el verdadero estado en que se encontraban y cuáles las disposiciones superiores vigentes, en cuya virtud los mismos útiles están á completa disposicion del Capitan del puerto; y que, segun aquéllas, tampoco incumbe á los ingenieros sino el tener á su cargo el repuesto y las reparaciones y conservacion de dicho material.

En efecto, el Reglamento de los botes salva-vidas, que, en cuanto á la separacion de estas incumbencias, se halla basado en la que siempre se ha guardado en los puertos, en razon á que el Capitan respectivo, á quien corresponde la direccion de las operaciones y faenas marineras en que haya de utilizarse aquel material, llegado el caso de su necesidad, le impone la obligacion terminante de pasar revista mensual al bote y sus pertrechos, y de dar por escrito las prevenciones y advertencias que sobre recomposiciones y demas juzgue convenientes.





Por eso importa consignar ahora que el material existente estuvo en aquella ocasion, y aun antes, á disposicion del Capitan del puerto, no por la mera atencion de los ingenieros, como el Comandante de Marina suponía erróneamente, sino porque así se hallaba establecido por todas las disposiciones vigentes sobre el particular, y que él mismo ignoraba ó afectaba desconocer. Y una vez sentado eso no se puede ménos de observar que si fué en aquella ocasion crítica cuando se echó de ver que entre los efectos de auxilio existentes no existía el aparato de cuya falta se lamentaba entonces dicho Comandante, éste omitió decir en su comunicacion citada si oportunamente se habia reclamado, ó indicado siquiera la necesidad ó conveniencia de su adquisicion, como debió hacerlo el Capitan del puerto en cumplimiento de sus mencionadas atribuciones; y léjos de constar que así se hubiese hecho, puede recordarse que la Junta de Comercio de Valencia en su exposicion mencionada aseguraba que dicho Capitan habia declarado ántes del siniestro *que era suficiente el material de auxilio existente*.

No aduce la Junta como cargo esta última observacion; el aparato á que, sin darle nombre, se referia el Comandante de Marina de Valencia, debe ser el lanza-amarra (1), que la Junta de Comercio designa llamándolo *obus*, apénas conocido entre nosotros, y que sirve hace tiempo en otras naciones más adelantadas para prestar eficaz socorro á los tripulantes de los buques en peligro inminente, salvando las vidas de algunos náufragos que sin él hubieran perecido. El único de esa especie que existe en los puertos mercantes de España es el de San Sebastian, adquirido por el ramo de Obras públicas para completar el material de auxilios de aquella localidad; y cuya primera aplicacion tuvo lugar bajo la direccion del Comandante de Marina, con ocasion de un naufragio, habiéndose consumido en los disparos la provision de los cohetes especiales, que el Ingeniero de aquel puerto cuidó luégo de reponer. Despues han trascurrido cuatro años (2) sin que nada más conste sobre este particular en el expediente pasado á esta Junta; pero algunos vocales de ella mucho ántes de ahora tenian noticia de que tampoco dió resultado.

(1) Conservamos aquí este nombre por llamarse así en el informe; mas por nuestra parte adoptaremos con preferencia el de *lanza-cabos*, propuesto por el Sr. Fernandez Duro, y que nos parece aun más propio.

(2) El informe en que esto se dice es de 7 de Enero de 1868.

aquel ensayo de dicho aparató, el cual se conserva en el puerto de San Sebastian sin que se utilice, por la misma causa que el bote salva-vidas (3).

Si para éstos se necesitan tripulantes instruidos, tambien requiere aquel aparató ser manejado por gente práctica y certera en los disparos; y ya se ha visto que han sido inútiles las diligencias hechas para encontrar hombres que se prestarán á hacer ninguno de esos servicios, sino asegurándoles un salario fijo. Hay, por lo tanto, bastante motivo para decir que aun cuando el Comandante de Marina de Valencia hubiera tenido á su disposicion el aparató de cuya falta se ha lamentado, es probable que de poco ó nada hubiera servido para salvar la vida de los náufragos que allí perecieron á su vista, porque tampoco habia hombres instruidos de antemano en la práctica de su manejo.

Y así resulta aclarado de todas maneras que, en el caso concreto del puerto del Grao, nada de cuanto ha dicho sobre material de auxilios aquel Comandante de Marina puede servir de apoyo á la idea que ha formulado de que el material y servicio juntamente deben correr á cargo del ramo de Marina.

(Se continuará.)

La Francia republicana, que no se ha creído, por serlo, en el deber de trastornar las bases de su organizacion administrativa, no olvida cuanto puede contribuir al fomento de su riqueza, allí nunca abandonada por el Gobierno, que sabe bien por experiencia que éste es el mejor camino para restaurar las fuerzas que han de devolver á aquel país toda la importancia que sus recientes desgracias le hicieron perder. — Una prueba de esta verdad se encuentra en las noticias que á continuacion insertamos.

Por la ley de 11 de Julio de 1868 se concedieron 100 millones de francos para terminar los caminos vecinales ordinarios, y 15 millones para los de interes comun, pagaderos en diez años; se autorizó ademas á los ayuntamientos para tomar á préstamo de una caja especial 200 millones, pagando en treinta años 4 por 100 de intereses y amortizacion. — Se han repartido tres anualidades, con fecha 15 de Marzo de 1872 la cuarta; habiéndolo sido las tres primeras en 1868, 69 y 70.

La guerra, ademas de las degradaciones generales en los departamentos invadidos, ha sido causa de la destruccion de doscientas treinta y cinco obras, cuya reconstruccion se ha calculado en 6 millones, que se pagarán de la subvencion de la ley de 1868

(3) Posteriormente á la fecha de este informe se empleó con buen éxito, como despues se dirá.



AÑO XX
DE LA PUBLICACION.

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

AÑO X
DE LA SEGUNDA SÉRIE.

MADRID, 15 DE JULIO DE 1872.

TOMO XX.

NÚM. 13.

SUMARIO.

Salvamento de náufragos (continuacion), por F. L.—Notas sobre el empleo de la tacheometría en el levantamiento de planos y nivelaciones (continuacion).—Noticias varias.—Advertencia.

SALVAMENTO DE NAUFRAGOS.

(Continuacion).

Sin embargo, él mismo presenta al efecto una argumentacion en que se contradice de una manera palmaria. Despues de asegurar que habia mediado la mayor armonía y unidad de miras entre el Ingeniero jefe, á cuyas órdenes están los encargados de la conservacion de dicho material y el mismo Comandante, éste á renglon seguido, partiendo de la falsa premisa de que tan celoso concurso fué debido á la mera atencion de los ingenieros, deducia que semejante dualismo sería, además de ilógico, contrario al objeto propuesto, y que el bote salva-vidas y todo el material de auxilios debia depender de un solo centro directivo, ó sea del Capitan del puerto. Lo que se desprende de esta manera de razonar es que el dualismo, en el sentido propio de esta palabra, no ha existido en el puerto de Valencia, resultando que semejante argumento, por contestacion propia del que lo ha imaginado, queda enteramente destruido; y debe añadirse que está bastante precavido semejante dualismo mediante el deslinde de atribuciones establecido con maduro acuerdo de ambos Ministerios de Marina y Fomento, segun lo requiere por una parte el especial objeto de que se trata, y por otra la diversa especie y naturaleza de los cargos respectivos.

El mismo Comandante presenta una argumentacion en que se contradice de una manera palmaria. Despues de asegurar que habia me-

diado la mejor armonía y unidad de miras entre el Ingeniero jefe, á cuyas órdenes están los encargados de la conservacion de dicho material, y dicha autoridad, á renglon seguido, y partiendo de la falsa premisa de que tan celoso concurso fué debido á la mera atencion de los ingenieros, deducia que semejante dualismo sería, á más de ilógico, contrario al objeto propuesto, y que el bote salva-vidas y todo el material de auxilios debia depender de un solo centro directivo, ó sea del Capitan del puerto. — Lo que se desprende de tan extraña manera de razonar es: que el dualismo, en el sentido propio de esta palabra, no ha existido en el puerto de Valencia. No es más que un pretexto fútil y especioso, invocado sin motivo alguno, y que, por contestacion propia del que se lo ha imaginado, queda enteramente destruido, y debe añadirse que está bastante precavido semejante dualismo mediante el deslinde de atribuciones ya establecido con maduro acuerdo de ambos Ministerios de Marina y Fomento, segun lo requiere, por una parte el especial objeto de que se trata, tan enlazado con el servicio y mejoras que el comercio marítimo reclama en los puertos, y por otra, la diversa especie y naturaleza propia de los cargos respectivos. — Sin aducir otros ejemplos, bastan los ya recordados del puerto de San Sebastian, y otros que constan en este mismo expediente, como prueba de que, generalmente hablando, no han dejado de ser fáciles y armoniosas las relaciones oficiales que deben mantener entre sí los jefes y funcionarios de ambos ramos. Las colisiones sistemáticas no son de temer, y si llegarán á serlo en los puertos, hay un medio sencillísimo de cortarlas de raíz sin perjudicar á nadie, y mucho ménos á ninguno de los servicios públicos, como se verá despues.

Queda, pues, demostrado que lo mismo que pretende el Comandante de Marina de Valencia, en cuanto al material de auxilio de los puertos,



se halla en esencia y más convenientemente establecido, si bien queda en pié la principal dificultad con que se ha tropezado para organizar en España el servicio de los botes salva-vidas. Mas como tampoco ha demostrado aquél que para eso cuenta con más medios ó recursos efectivos el Ministerio de Marina que el de Fomento, desde luégo puede concluirse racionalmente que es innecesaria y completamente inútil la idea ó pensamiento formulado por dicho Comandante, ni para eso, ni para mejorar el material de auxilios en nuestros puertos.

Para disipar, no obstante, alguna duda, si es que ha podido ocurrir en alguna parte, acerca de la inconveniencia de que el material y servicio de los botes salva-vidas y demas auxilios de los puertos pasen de la dependencia del Ministerio de Fomento á ser cargo exclusivo del de Marina, necesario es añadir algo más para poner en completa evidencia que no es aceptable para el Estado semejante idea, bajo ninguno de los diferentes puntos de vista que debe ser considerado el asunto de que se trata.

VI.

En España es incuestionable que dicho material, así como el destinado á la seguridad y comodidad de las faenas y servicio de los puertos, estuvo siempre á cargo de las respectivas localidades; es decir, de los consulados en tiempos antiguos, y luégo de las juntas de Comercio, por cuya razon lo está ahora, desde la creacion del Ministerio de Fomento, bajo su dependencia, formando una de las atenciones de la Direccion general de Obras Públicas. Nadie ignora tampoco que en esta última época, y de ese modo, es como se ha llegado á completar en nuestros puertos principales el material ordinario de los útiles y pertrechos de auxilio, los cuales se encuentran ahora en todos ellos mejores, y en más abundancia que lo estuvieron nunca, y que tampoco se ha descuidado ocasion alguna de importar y dar á conocer los medios más perfeccionados y que mejor éxito tienen para el objeto en los países más adelantados, de lo cual dan testimonio los botes salva-vidas, cuyo primer ejemplar, así como el único aparato *lanza-amarra*,

fueron traídos á España, mientras ha ejercido su eficaz iniciativa el mismo centro en una materia que de lleno se encuentra dentro de sus propias atribuciones. Y esto último, no sólo se halla reconocido, sin pretensiones en contrario, por parte del Ministerio de Marina en el trascurso de tantos años, sino que en el presente acaba de consignár en su citada Real órden de 23 de Marzo, « que la Marina no es la directamente encargada de dotar á los puertos de los elementos necesarios para salvar las vidas y los intereses en peligro del comercio marítimo. » — De manera que, én vez de reclamar para sí semejante incumbencia, ha excitado al de Fomento á que promueva con vigor la organizacion posible del servicio de los botes salva-vidas en el modo y forma que habia resuelto el mismo hace unos ocho años, de acuerdo con el propio Ministerio de Marina.

Sentado todo eso, naturalmente ocurre preguntar : ¿qué razones de necesidad ó conveniencia para el Estado se han invocado (pocos dias despues de pasada á Fomento la precitada Real órden) en apoyo de la radical variacion indicada en opuesto sentido? Ya se ha visto ántes que absolutamente ninguna, y ademas se ha notado que realmente el Ministerio de Marina no ha hecho más que transmitir simplemente un *desideratum* formulado por un Comandante de aquel ramo.

No es en las naciones que mayor marina tienen donde se pueden citar ejemplos que induzcan á la adopcion de un pensamiento tan infundado como inaudito. En Francia, acerca de la materia de que se trata, así como para todo lo relativo á los puertos, existe un órden de cosas más oportuno y claramente determinado que el de España. — Allí, en virtud del principio confesado por nuestro Ministerio de Marina, de que no es este ramo el encargado de dotar á los puertos de los elementos necesarios para salvar las vidas y los intereses en peligro del comercio marítimo, para nada interviene tampoco en las mejoras ni en el régimen interior de los mismos puertos, y para eso los capitanes de puerto del vecino imperio (1) no son oficiales activos de la

(1) Hay que recordar que este informe es de 7 de Enero



If there be no success, lose not a moment, but instantly
To **IMITATE BREATHING**—Replace the Patient on the face, raising and supporting the chest well on a folded coat or other article of dress.

1.—*Inspiration.*



Turn the body very gently on the side and a little beyond, and then briskly on the face, back again; repeating these measures cautiously, efficiently, and perseveringly about fifteen times in the minute, or once every four or five seconds, occasionally varying the side.

[*By placing the Patient on the chest, the weight of the body forces the air out; when turned on the side, this pressure is removed, and air enters the chest.*]

On each occasion that the body is replaced on the face, make uniform but efficient pressure with brisk movement, on the back between and below the shoulder-blades or bones on each side, removing the pressure immediately before turning the body on the side. During the whole of the operations let one person attend solely to the movements of the head, and of the arm placed under it.

[*The first measure increases the Expiration, the second commences Inspiration.*]

. The result is *Respiration* or *Natural Breathing*;—and if not too late, *Life*.

Whilst the above operations are being proceeded with, dry the hands and feet; and as soon as dry clothing or blankets can be procured, strip the body and cover, or gradually reclothe it, but taking care not to interfere with the efforts to restore breathing.

2.—*Expiration.*



The foregoing two Illustrations show the position of the Body during the employment of Dr. Marshall Hall's Method of Inducing Respiration.



marina de guerra, ni tienen dependencia alguna del Ministerio de este último ramo, sino del de Fomento, que allí se titula de Comercio y Obras Públicas. — No es ménos sabido que en Inglaterra, ni su Almirantazgo ni su marina militar tienen ingerencia en los puertos de Comercio, y sin embargo, en ellos y en las costas de aquellas islas es precisamente en donde mejor servicio de salvamento se ha conseguido plantear; aunque á esto último han contribuido también poderosísimamente otros elementos que no posee en igual grado nacion alguna de Europa, y que también están en proporcion y consonancia con la mayor necesidad que en aquellas costas se experimenta de los auxilios de salvamento.

Y es además bien notorio que en estas naciones no tiene el Estado á su cargo semejante servicio de salvamento; sobre lo cual importa no desconocer que en España con ménos razon se puede aspirar á eso, y que por lo mismo falta el motivo principal ó la causa única que podria justificar el traspaso de que se trata.

Ahora bien, en nuestro caso se ha visto que se encuentran sin aplicacion los botes salvavidas por la única causa de no haberse podido encontrar tripulantes, á pesar de las diligencias y llamamientos que se han hecho para lograrlo. ¿Se resolverá esta dificultad, ó bastará para ello que se encargue la marina exclusivamente de ese material y servicio? En manera alguna; léjos de adelantar algo para vencerla, lo que realmente se conseguiría con dicha entrega ó traspaso sería añadir nuevos embarazos al fin propuesto, que es dar á conocer y nacionalizar en nuestras costas y puertos, de la manera que sea posible, el interesante servicio de los botes salvavidas.

De la marina no se puede esperar que provea de tripulantes á dichos botes, aunque se prescinda de la consideracion ántes indicada: ella necesita siempre de toda la marinería que concentra en los depósitos de sus arsenales ó departamentos, lo mismo en los tiempos de paz como

de 1868. — Pero debe advertirse que el régimen de éste, como de otros ramos de la Administracion, no ha variado, á pesar del cambio radical de la constitucion política del país.

en los de guerra; y no teniendo atenciones propias que llenar en los puertos de comercio, áun dado que pudiera destinar alguna gente para esquivar los botes de salvamento, con razon repugnaria hacerlo, porque tendria que mantenerse aquélla en completa ociosidad la mayor parte del tiempo.

Por otra parte, el mismo ramo de Marina, á pesar de la autoridad que ejerce, con una jurisdiccion privativa sobre la gente de mar inscrita en la matrícula, no podria obligar á los individuos de ella, ni en los puertos de su residencia, á prestar el servicio de los botes salvavidas, si voluntariamente no se comprometen para eso. En el expediente de este asunto se encuentran opiniones respetables de muy celosos comandantes de Marina, que discurriendo sobre la manera de estimular la aficion al servicio de dichos botes, en vista de la inutilidad de los llamamientos hechos repetidas veces, ni el abono de la mitad del tiempo que sirvan los matriculados en ellos como de campaña, y segun se hizo en algun tiempo á los que dotaban los buques guardacostas, les ha parecido que sería suficiente para dicho fin: verdad es que en algunos puntos ni para las plazas de patron y proel se han presentado pretendientes, aunque por reglamento están dotadas.

Por último, el traspaso al Ministerio de Marina del crédito que en el de Fomento existe para estas atenciones, ni sería fácil, ni serviría de gran auxilio al primero en dicho empeño; ya porque no se halla determinada la parte de fondos efectivos con que el Estado haya de promover el planteamiento de ese nuevo servicio, por cuanto se hallan comprendidos en los afectos á otros de análoga especie y no de menor importancia que no podrian ménos de seguir á cargo de este último ramo, ya por lo exiguo de la cantidad consignada en el presupuesto del Ministerio de Fomento para el indicado objeto.

Tendria, pues, necesidad de apelar el de Marina al sentimiento humanitario y á los intereses mercantiles de las localidades para promover la formacion de sociedades que se encargáran de reunir fondos con el mismo fin; es decir, que insistiria en la misma idea que ya entró en el plan iniciado por el Ministerio de Fomento, co-



mo un medio de subvenir en parte á los gastos del servicio de los botes salva-vidas. Se ignora todavía el resultado que así podrá conseguirse, por no haber apurado las diligencias y gestiones que habria convenido hacer al efecto; pero en vano sería esperar, ni creer siquiera, que habrían de ser más eficaces y positivas para el objeto las que pudiera practicar por sí y por medio de sus dependencias el Ministerio de Marina; lo cual basta para comprender que el traspaso al mismo del material y servicio de salvamento, léjos de facilitar, sería un embarazo mayor para organizarlo sobre la base acabada de mencionar.

Hay más que observar: cuando el Ministerio de Fomento se propuso y resolvió iniciar por via de ensayo este servicio, desconocido en España, la idea de contar con la cooperacion de las localidades envolvia naturalmente otra: la de entregarlo á las mismas en todo punto donde se fueran presentando algunas probabilidades de buen éxito; y en tal sentido, que parece el más juicioso, en que debe perseverar el Gobierno para que no se pudran los botes salva-vidas ántes que den algun resultado en nuestras costas, bien se puede decir, sin ofensa de la Marina, que por su propia naturaleza no reúne ni tendrá nunca condiciones adecuadas para marchar hácia ese atinado fin. Áun prescindiendo de que no tiene atenciones propias dicho ramo en los puertos, le faltan los hábitos ó prácticas de la administracion de Fomento, la cual, sin olvidar los intereses públicos y los del Estado, tiene que valerse del concurso de las compañías y empresas particulares y de todas las industrias privadas; y hasta las promueve y estimula á que le sirvan de auxiliares, sin tomar el empeño de hacer por sí misma lo que en buenas condiciones y bajo su inspeccion pueden realizar ó facilitarle aquéllas.

Y esto conduce naturalmente á examinar el asunto bajo el punto de vista de las atribuciones que corresponden al Ministerio de Fomento.

(Se continuará.)

NOTAS

SOBRE EL EMPLEO DE LA TACHEOMETRÍA EN EL LEVANTAMIENTO DE PLANOS Y NIVELACIONES.

CAPÍTULO II.

Descripcion del tacheómetro y sus correcciones: trabajos de campo.

22. El tacheómetro, segun ántes hemos manifestado, se compone de los mismos elementos que un teodolito inglés. Consta de un platillo circular horizontal P (figuras. 40 y 41), que lleva el limbo graduado; de otro platillo embutido dentro de éste y concéntrico con él, que lleva el nonius enrasando perfectamente con el plano del limbo; estos dos platillos pueden girar al rededor del eje general de rotacion del instrumento, ya independientemente uno de otro, ya reunidos por medio de un tornillo de presion, que, ó les deja en libertad ó les aprieta entre sí; la graduacion del limbo está hecha con arreglo al sistema centesimal y va marcada en un solo sentido.

23. Al platillo que lleva el limbo va unido inferiormente el aparato que hemos llamado en el capítulo anterior *orientador* (0,0), y es simplemente una caja rectangular de 0",10 de longitud por 0",02 de ancho y 0",01 de altura (fig. 12); dentro de esta caja se mueve una aguja magnética M, M', apoyada en un pivote fijo al fondo de ella; en los costados que corresponden á los lados menores hay dos porciones de limbo graduado (a, b), (a', b'), cuyos dos ceros están en línea recta con el punto de apoyo de la aguja; estos dos ceros llenan el objeto de los trazos ó señales fijas, que segun se ha dicho (núm. 5), sirven para *orientar* el limbo horizontal del tacheómetro.

El *orientador* no va unido invariablemente al platillo del limbo horizontal (como para simplificar dijimos en el capítulo anterior), sino que puede moverse paralelamente al plano de dicho limbo por medio de un tornillo sin cabeza, que sólo puede jugar con el auxilio de una llave; con este movimiento cambia la posicion relativa entre el diámetro 0°..... 200° del limbo horizontal y la línea de ceros del *orientador*, cuyo cambio tiene un objeto, de que más adelante hablaremos.

24. Al platillo que llevó el nonius van invariablemente sujetos dos montantes s, s, que rematan en cojinetes c, c, destinados á recibir el anteojo, el cual descansa en ellos por medio de dos muño-



AÑO XX
DE LA PUBLICACION.

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

AÑO X
DE LA SEGUNDA SÉRIE.

MADRID, 31 DE JULIO DE 1872.

TOMO XX.

NÚM. 14.

SUMARIO.

Salvamento de náufragos (continuacion), por F. L.—Aprovechamiento de las aguas de los rios de la provincia de Madrid (conclusion).—Notas sobre el empleo de la tachemetría en el levantamiento de planos y nivelaciones (continuacion).—Parte oficial.—Noticias várias.

SALVAMENTO DE NAUFRAGOS.

(Continuacion.)

VII.

Para procurar eficazmente el mejoramiento del servicio y material de auxilios que los intereses de la navegacion, del comercio nacional, y hasta la humanidad reclaman en nuestros puertos y costas, es indudable que se encuentra en mejores condiciones que el Ministerio de Marina el de Fomento. Éste es el que tiene á su cuidado los intereses del comercio marítimo, así como las obras de abrigo, limpia y demas mejoras de los puertos; y éstos, juntamente con la marina mercante, que les da vida, demandan de la autoridad pública una atencion vigilante, expansiva, propia de los elementos civiles que los constituyen y en consonancia con la proteccion tutelar que el Estado les debe; la cual, segun la experiencia de largos tiempos ha enseñado, en vano esperarían alcanzar en su justa medida aquéllos, sino dependiendo de dicho Ministerio de Fomento, que para eso precisamente fué instituido.

Los cuerpos militares en general son los ménos á propósito para fomentar instituciones esencialmente civiles. Por otra parte, es inherente y forzoso á los jefes y oficiales de la Armada el que consideren, en donde quiera que sea, predominante siempre el objeto de su peculiar instituto, y hasta natural, por consiguiente, en todas la dependencias de Marina, la propension á seguir en todo caso, y áun respecto de ra-

mos que ménos lo necesitan ni consienten, el espíritu y los métodos de rigidez que vigorizan y perfeccionan la disciplina y el severo régimen interior de los buques de guerra, al que tanto se asimilan tambien los trabajos y servicios propios de los puertos y arsenales militares.

Pero los puertos de comercio difieren tanto por su esencia y objeto de estos otros, que se engañaría grandemente el que quisiera asimilarlos. Lo que ménos puede tener lugar en aquéllos es precisamente lo que en los últimos hay que procurar á toda costa y sin perjuicio del buen orden la mayor libertad posible juntamente con la más desembarazada, segura y cómoda ejecucion de todas las faenas y operaciones, bien sean marineras, bien de carga y descarga en los muelles, de transporte de mercancías á los depósitos y almacenes, y sobre todo, la más ámplia circulacion de personas, y en su caso, hasta de los animales. Por eso en algunos casos autoriza el Ministerio de Fomento que los particulares ejecuten ó construyan en los puertos, con carácter transitorio ó permanente, muelles embarcaderos y aparatos especiales de transporte, de carga y descarga, que establezcan tambien dentro de los mismos recintos almacenes de efectos navales, depósitos de carbon, etc., y que construyan varaderos, diques de carena y otros establecimientos útiles, necesarios á la navegacion, y que pueden ser debidos á la iniciativa de la industria privada. Y en nada de esto se mezcla ni ha tenido ingerencia realmente el ramo de Marina, como no la tuvo tampoco en el tiempo de los consulados en las obras, limpia y demas mejoras que proporcionan el abrigo y defensa, la fácil entrada y salida, el conveniente tenedero y atraque de los buques; en suma, sobre nada de lo que concierne, y ménos de lo que verdaderamente constituye un puerto de comercio.

Esa diferencia ha existido siempre y está reconocida por nuestra marina, digámoslo así,



JULY 1, 1864.]

THE LIFE-BOAT.

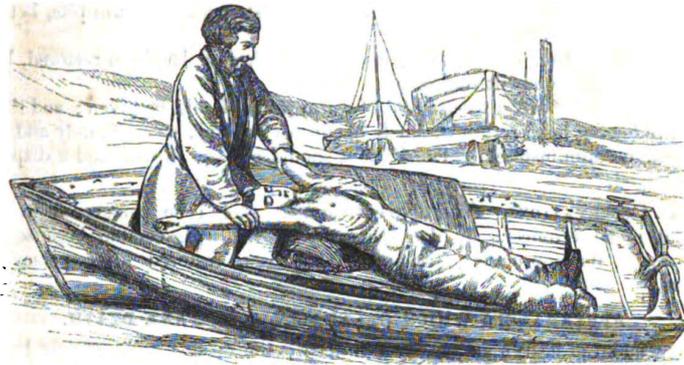
497

III.

Should these efforts not prove successful in the course of from two to five minutes, proceed to imitate breathing by Dr. SILVESTER'S method, as follows—

Place the Patient on the back on a flat surface, inclined a little upwards from the feet; raise and support the head and shoulders on a small firm cushion or folded article of dress placed under the shoulder-blades.

1.—Inspiration.



Draw forward the Patient's tongue, and keep it projecting beyond the lips: an elastic band over the tongue and under the chin will answer this purpose, or a piece of string or tape may be tied round them, or by raising the lower jaw, the teeth may be made to retain the tongue in that position. Remove all tight clothing from about the neck and chest, especially the braces.

TO IMITATE THE MOVEMENTS OF BREATHING.—Standing at the Patient's head, grasp the arms just above the elbows, and draw the arms gently and steadily upwards above the head, and keep them stretched upwards for two seconds. (*By this means air is drawn into the lungs.*) Then turn down the Patient's arms, and press them gently and firmly for two seconds against the sides of the chest. (*By this means air is pressed out of the lungs.*)

Repeat these measures alternately, deliberately, and perseveringly, about fifteen times in a minute, until a spontaneous effort to respire is perceived, immediately upon which cease to imitate the movements of breathing, and proceed to INDUCE CIRCULATION AND WARMTH.

2.—Expiration.



The foregoing two Illustrations show the position of the Body during the employment of Dr. Silvester's Method of Inducing Respiration.



hasta dentro de su propia casa, ó sea en las mismas capitales de sus departamentos. Lo mismo en la ría del Ferrol como en el puerto de Cartagena, se hallan tocándose, pero separados, el puerto militar al lado del de comercio, sin que por eso haya dejado de tener cada uno de estos últimos su respectivo capitán de puerto, por ser su cargo ajeno enteramente á cuanto constituye el puerto y arsenal militar, de cuyos jefes ó autoridades tampoco depende aquél sino meramente por razón de la jerarquía de la armada, lo cual sucede también en todos los demás puertos, porque no dejan de pertenecer en España dichos capitanes á su cargo militar mientras ejercen aquel destino enteramente civil. No obstante, dichos dos puertos de comercio se hallan, como corresponde, á cargo del Ministerio de Fomento, que ya ha ejecutado mejoras de consideración en el primero y promovido en el segundo obras de primera magnitud de importancia, que están en curso de ejecución. Mas, en cuanto á los capitanes de puerto, que siempre han formado, como ahora, un cuadro especial entre los jefes y oficiales de los tercios navales en las provincias marítimas, sucede lo que ya se ha indicado; también siguen subordinados á sus superiores jerárquicos de las últimas, aún para lo que no interesa directamente á la Marina sino al comercio en los puertos; siendo así que por esta razón el edificio de la capitanía y hasta la bandera de ella, como todo el material que constituye el puerto, son de cargo del presupuesto de Fomento.

Existe, pues, no sólo de hecho, sino conforme también al deslinde vigente de las atribuciones de los dos Ministerios de Marina y Fomento, una diferencia marcada de antemano en las cosas por la naturaleza de las mismas; al par que se ha dejado subsistir la anomalía chocante de que los capitanes de puerto, por lo ménos como tales, no dependen directamente del Ministerio de Fomento, como todo lo dicho persuade y aconseja, y la pública conveniencia á la vez que la de la Administración lo reclaman. Y es esto tanto más practicable y hacedero, cuanto que desprendiéndose el ramo de Marina (como sucede en las dos grandes naciones ya citadas y en otras muchas)

de la ingerencia, injustificable en el día, que tiene por la mera circunstancia acabada de indicar, sobre objetos que, por confesión propia, no la afectan directamente, nada perderá, como no perderán tampoco los dignos oficiales de nuestra armada; porque sólo á los que en ella hayan servido y obtenido la calificación suficiente deberán conferirse siempre los nombramientos para dichos cargos por el Ministerio de Fomento, como no podrá ménos, cuando llegue el día en que se declaren segregados de la Marina, ya que, si bien de índole especial facultativa, todas las funciones de aquel destino son esencialmente de carácter civil y comercial, ó sólo afectan á la marina mercante por el régimen de policía y buen orden que la misma y las faenas del comercio tienen que guardar en el puerto ó en sus inmediaciones á que se extiende la misma vigilancia entre los cabos ó puntas que limitan las conchas ó abras respectivas. Por lo demás, es óbvio también que nada de esto podrá perjudicar á la armonía y mutuo acuerdo, que procurarán sin duda los dos Ministerios citados en cualquier caso que eso convenga á los objetos de que respectivamente están encargados, como lo ha hecho hasta aquí el de Fomento al preparar los decretos, órdenes y disposiciones reglamentarias que ha dictado sobre las materias marítimas propias de su ramo, y particularmente acerca de los botes de salvamento.

Y volviendo ahora á la cuestión concreta, cuyo exámen ha motivado la digresión precedente, inútil parece prolongarlo más. Después de los importantes puntos que ya quedan ampliamente dilucidados, los más secundarios ya se pueden recordar, porque anotados quedan en la reseña que al principiar se ha hecho del expediente, ó en el análisis del inserto de la comunicación última del Ministerio de Marina.

Sin embargo, importa no olvidar que, según se ha podido advertir desde un principio, hasta ha debido considerarse que era ociosa esa cuestión, una vez demostrada, aún ántes de entrar en ella, la completa innecesidad de la variación de que se trata, y que consistiría en que los botes salvavidas y su servicio estén bajo la dirección inmediata del respectivo capitán de puerto,



lo cual ya lo tiene dispuesto el reglamento de los mismos.

Resulta, pues, de todos modos, y en cuanto á la cuestion ya examinada, de si conviene que el ramo de Marina se haga cargo del material y servicio de los botes salvavidas: Que en España el material de auxilio de los puertos ha estado siempre á cargo de las localidades, y que por eso se halla al presente bajo la dependencia de Fomento, al que se debe su mejora, así como la importacion de los botes salva-vidas, si bien éstos no han servido todavía por falta de tripulantes: Que en las naciones más adelantadas y de mayor marina, la de guerra no tiene á su cargo semejante servicio, pues lo sostienen las localidades mediante los recursos que proporcionan asociaciones particulares: Que tampoco en esas naciones se halla este servicio á cargo del Estado: Que entregando los botes salva-vidas al ramo de Marina, para que teniéndolos á su cargo exclusivo organice su servicio, no se resuelve la dificultad, porque tampoco podrá tripularlos con la marinería destinada al servicio de buques y arsenales de guerra, ni obligar á los matriculados que residen en sus puertos á que hagan dicho servicio, si voluntariamente no se comprometen á ello: Que no se han encontrado hasta ahora medios de estímulo suficientes para decidir á los matriculados á que se inscriban para el servicio de dichos botes, sino los pecuniarios de salario constante. Que no hay partida especial consignada en el presupuesto de Fomento para el servicio de los mismos botes; y sobre ser muy exigua la del material de auxilios, está además destinada al de servicio de los mismos puertos: Que, por lo tanto, la Marina tendria que apelar al sentimiento humanitario de las localidades; pero que esta idea entró en el pensamiento del Ministerio de Fomento, y no es de esperar que sean más eficaces las diligencias de aquel ramo, ni de igual resultado, sino al contrario: Que ya entró en las miras de Fomento, la de ir entregando á las localidades, llegado el caso, dichos botes y su servicio; pero que el ramo de Marina tampoco reúne condiciones adecuadas para marchar hácia ese fin, que es en el que el Gobierno debe perseverar. Y por último, que examinada tambien

la cuestion bajo el punto de vista del deslinde que existe y debe haber necesariamente entre los objetos y atenciones que determinan claramente los respectivos cargos y atribuciones de ambos Ministerios, ninguna razon persuade que convenga entregar al ramo de Marina el material y servicio de que se trata.

(Se continuará.)

APROVECHAMIENTO DE LAS AGUAS DE LOS RIOS DE LA PROVINCIA DE MADRID.

(Conclusion.)

RIO HENÁRES.

Nace este rio en la cordillera denominada Orna, divisoria de los dos grandes rios el Ebro y el Tajo, que vierten sus aguas, el primero en el mar Mediterráneo, y el segundo en el Océano. Corre por las provincias de Guadalajara y Madrid, uniéndose en esta última al rio Jarama, cerca de San Fernando, y perdiendo, por lo tanto, su denominacion. El rio Henáres tiene dentro de esta provincia un curso de 25 á 30 kilómetros. En toda esta longitud sus aguas son susceptibles de aprovechamiento, tanto en los riegos como en los diversos artefactos, empleándolas como fuerza motriz. Los terrenos de sus márgenes son de excelente calidad, especialmente en la localidad conocida con el nombre de la *Campaña de Alcalá*.

Los aprovechamientos de las aguas de este rio legalmente establecidos, son de importancia, y merecen llamar la atencion de la Administracion, no tanto para respetar los derechos adquiridos por los actuales usuarios, cuanto para evitar nuevas concesiones fundadas en cálculos erróneos respecto al caudal y volúmen de las que lleva el referido rio Henáres. La experiencia adquirida de resultas de cuestiones promovidas no há mucho tiempo acerca de la preferencia del uso de las aguas de aquél, nos hace llamar la atencion sobre este asunto tan capital para la produccion agrícola.

Una de las concesiones de las aguas de este rio, y que tiene gran importancia, es la que se otorgó en el año de 1859 á los señores D. José



1751 Gr. Salons de Paris. — Un Sauvage à Dieppe, par P.-M. Beyle



ROYAL NATIONAL LIFE-BOAT INSTITUTION.
Founded 1834. Supported entirely by Voluntary Contributions.
60,000 Lives Rescued from Shipwreck.



SALVAMENTOS MARÍTIMOS

1880²⁵

Por orden y en nombre del Almirante de la Armada, Excmo. Señor marqués de Rubalcaba, el Sr. D. Martín Ferreiro, secretario de la Sociedad de Geografía de Madrid, nos ha dirigido una invitación para asistir a una Junta que debe celebrarse algunas horas después del reparto del presente número, y cuyo objeto es tratar de la creación en España de una Sociedad nacional de Salvamentos.

La importancia y la ineludible necesidad de una institución semejante no hay necesidad de encarecerla: venimos lamentando, hace mucho tiempo, la incuria de España en la materia, y son muchos y antiguos nuestros modestos trabajos en este sentido; trabajos que no habían producido hasta ahora más que felicitaciones a nuestra GACETA, por parte de algunos periódicos de Santander, de tres o cuatro cónsules extranjeros y de una docena de filántropos particulares.

Con la invitación, hemos recibido un excelente libro; una extensa *Memoria sobre el Salvamento marítimo.- Conveniencia de establecer una Sociedad española de Salvamento de náufragos*, escrita por el mencionado Sr. Ferreiro, de más de 200 páginas en 4º de aprovechadísimo texto y numerosas láminas para su mejor comprensión. Este libro, riquísimo en datos estadísticos, contiene además noticias de todas las Sociedades de Salvamento en las demás naciones, organización de este servicio, ejemplos que imitar, y todo en fin cuanto pueda apetecerse para interesar al público español a que emprenda una obra que reclaman la humanidad, los progresos de la civilización, y el deber en que estamos de devolver en nuestras playas, a los demás pueblos del mundo, los servicios de salvamento que nos prestan en las suyas.

Los datos y noticias que contiene el libro del Sr. Ferreiro, nos servirán, unidos a los que poseemos, para ayudarle en sus propósitos y trabajos de propaganda humanitaria; más, por hoy, habremos de limitarnos a reproducir una parte de lo que dice la carta de invitación a la Junta, en apoyo de la necesidad y del deber de crear una Sociedad española de Salvamento.

“España, dice, nación marítima que ha llamado al mundo con su nombre glorioso, surcando sus bajeles, antes que los de otra laguna, todos los mares del orbe; que hoy mismo, aun abatida, pugna por conservar algo de su antiguo esplendor, y cuenta con más de tres mil buques de altura, ocupando el sétimo lugar entre todas las potencias marítimas, es la única de su importancia que no tiene una Sociedad nacional de Salvamento de

²⁵ Gaceta de los Caminos de Hierro, 19 de diciembre de 1880, año XXV, número 51, pp. 310 y 311.



náufragos, a pesar de que se suceden en sus costas cada año 97 naufragios, con 70 pérdidas totales, y perecen en el mismo período por término medio 120 hombres.

Inglaterra, Holanda, Dinamarca, Suecia y Noruega, Francia, Bélgica, Alemania, Rusia, Austria, los Estados Unidos, Italia, todas han gastado gruesas sumas y organizado el servicio de salvamento marítimo, con verdadera y paternal solicitud. España sólo tiene una buena Sociedad local, creada en 1878, que es la de Guipúzcoa, y dos modernas estaciones, no muy prósperas, en Barcelona y Santander.

Cuestión de decoro nacional y de caridad cristiana, así como de gratitud a las demás naciones, en cuyas costas pueden encontrar amparo los náufragos españoles, es la pronta, la inmediata creación de esta Sociedad, signo cierto de civilización, y con ella, de respeto a la vida humana.

En nombre, pues, de estos principios, esperamos ver congregados en Junta solemne a los que, escuchando la voz de la caridad y del patriotismo, nos ayuden en la humanitaria empresa.

A imitación de las demás y sostenida sólo por caridad nacional; el sacrificio que exige es muy corto, una limosna; el objeto no puede ser más santo, salvar la vida de los infelices náufragos.

En los demás países coadyuva eficazmente la mujer a la bienhechora obra de estas Sociedades, en las que tiene legítimo puesto, y no apelaremos en vano a la mujer española, dechado insigne de ternura y de sentimientos patrióticos.

Ya se cuenta, como base y fundamento de la futura sociedad, con el patronato de S. M. la reina y la protección de S. A. la señora infanta Doña María Isabel, que se le han ofrecido al iniciador del pensamiento.

La Sociedad económica Matritense, siempre dispuesta, en el largo período de su gloriosa existencia, a proteger toda idea noble y generosa, accedió a lo solicitado, ofreciendo también su apoyo moral y material, y hasta su misma casa para celebrar las juntas, mientras la de Salvamento no tenga local propio”.

Con tan felices auspicios no es dudoso el éxito, así como creemos segura la cooperación de las personas a quienes nos dirigimos.





SOCIEDAD ESPAÑOLA DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS

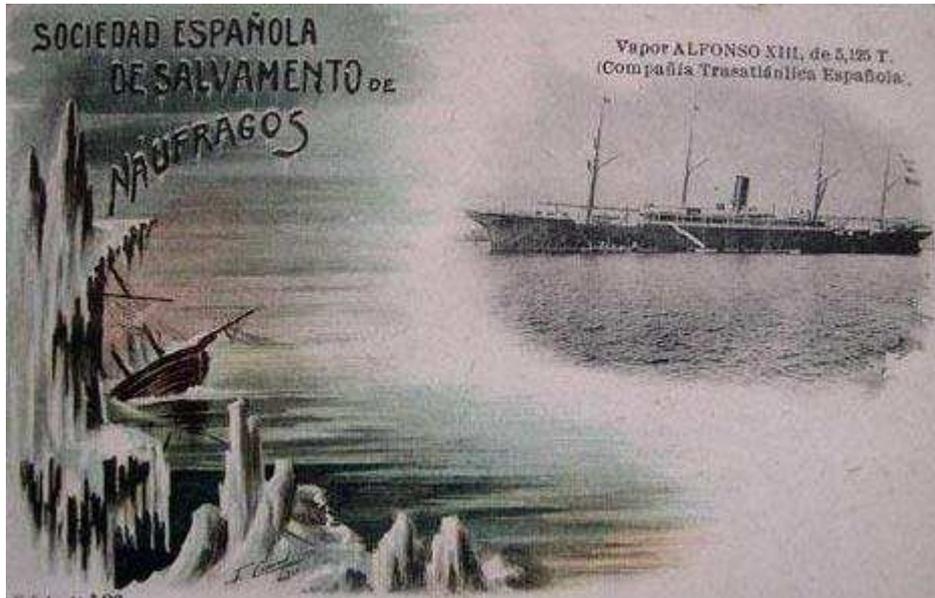
NACIMIENTO

1880²⁶

Teniendo por base la caridad nacional, y si se obtienen también, los auxilios oficiales, se ha constituido en Madrid una *Sociedad española de salvamento de náufragos*, que se propone instalar en todos los puertos españoles, a medida que sus recursos lo permitan, aparatos de salvamento, tales como botes salva-vidas, lanza-cabos y demás objetos que se inventen para salvar náufragos, que tantas veces perecen sin auxilio por falta de elementos para ello. Los periódicos han reseñado el acto de la constitución de aquella Sociedad, que preside el almirante de la Armada Sr. Rubalcava; los discursos de los Sres. Ferreiro y Fernández Duro, muy pertinentes, discretos y bien hablados, explicaron a la concurrencia el objeto de la reunión; el Sr. Novo y Colson, marino y poeta a la vez, concluyó el suyo con un recuerdo conmovedor...



²⁶ La Ilustración Española y Americana, 22 de diciembre de 1880, año XXIV, número XLVII, p. 370.





SOCIEDAD ESPAÑOLA DE SALVAMENTOS MARÍTIMOS

1881²⁷

Como oportunamente lo habíamos anunciado, en los últimos días del año último, se ha constituido solemnemente, en Madrid, la *Sociedad española de Salvamentos marítimos*.

La conveniencia, o mejor dicho, la absoluta necesidad de la institución se comprenderá teniendo presente que, según la estadística de naufragios llevada en la Dirección de Hidrografía desde 1866, ocurren por término medio anual 97 siniestros marítimos en las costas españolas, y de ellos resultan sobre 70 pérdidas totales de buques y cargamento y perecen 119 a 120 personas. En los 2.446 Kilómetros de costa española, únicamente existen estaciones de salvamentos creadas en Barcelona, San Sebastián y Santander, mientras que Inglaterra tiene guarnecido su litoral con 310 botes salva-vidas y 274 de aparatos lanza-cabos, habiendo salvado su Institución nacional 26.688 personas desde su fundación en 1824. En las costas francesas hay 54 estaciones de botes y 90 lanza-cabos; Bélgica posee ocho de las primeras y siete de las segundas; Holanda 20 y 10 respectivamente; Dinamarca 26 y 39; Suecia y Noruega 16 y 10; Alemania 60 y 36; Estados- Unidos 66 y 10; Rusia, Italia y hasta Turquía y China crean estaciones.

Volviendo a la Sociedad, diremos que, correspondiendo a la invitación hecha por el almirante Rubalcava, el salón de la Academia de la Historia se hallaba ocupado por numerosa concurrencia, de la que formaban parte distinguidas damas. Ocupada la presidencia por el Sr. Rubalcava, acompañado de los Sres. Pezuela (D. Jacobo), Fernández Duro, Novo y Ferreiro (D. Martín), explicó éste el objeto de la reunión y la importancia de la Sociedad. Entusiastas aplausos acogieron las palabras del Sr. Ferreiro, a cuya laudable iniciativa y constantes trabajos, desde 1866, deberá España la existencia de una institución tan necesaria. El Sr. Fernández Duro leyó un discurso alusivo, y el Sr. Novo se dirigió a las damas españolas solicitando su protección para la nueva Sociedad, que cuenta ya con el patronato de S. M. la reina y de la infanta doña Isabel, terminando su discurso con el relato de un heroico salvamento llevado a cabo por el almirante Rubalcava, cuando era capitán del puerto de la Habana. El veterano marino, entre los aplausos de la concurrencia y visiblemente afectado, expresó su agradecimiento a las personas congregadas.

El Sr. Cañamaque, que con el Sr. Cubas representaba la Sociedad Económica Matritense, propuso como socio de mérito al Sr. Ferreiro, cuya proposición fue aprobada por aclamación. De igual modo fueron aprobados los estatutos de la Sociedad, que se repartieron a los invitados, y el nombramiento de la siguiente Junta directiva:

²⁷ Gaceta de los Caminos de Hierro, 16 de enero de 1881, año XXVI, número 3, p. 35.



Presidentes honorarios: Excmos. Señores ministros de Marina y Fomento.

Presidente efectivo: El Excmo. Señor marqués de Rubalcava, almirante de la Armada.

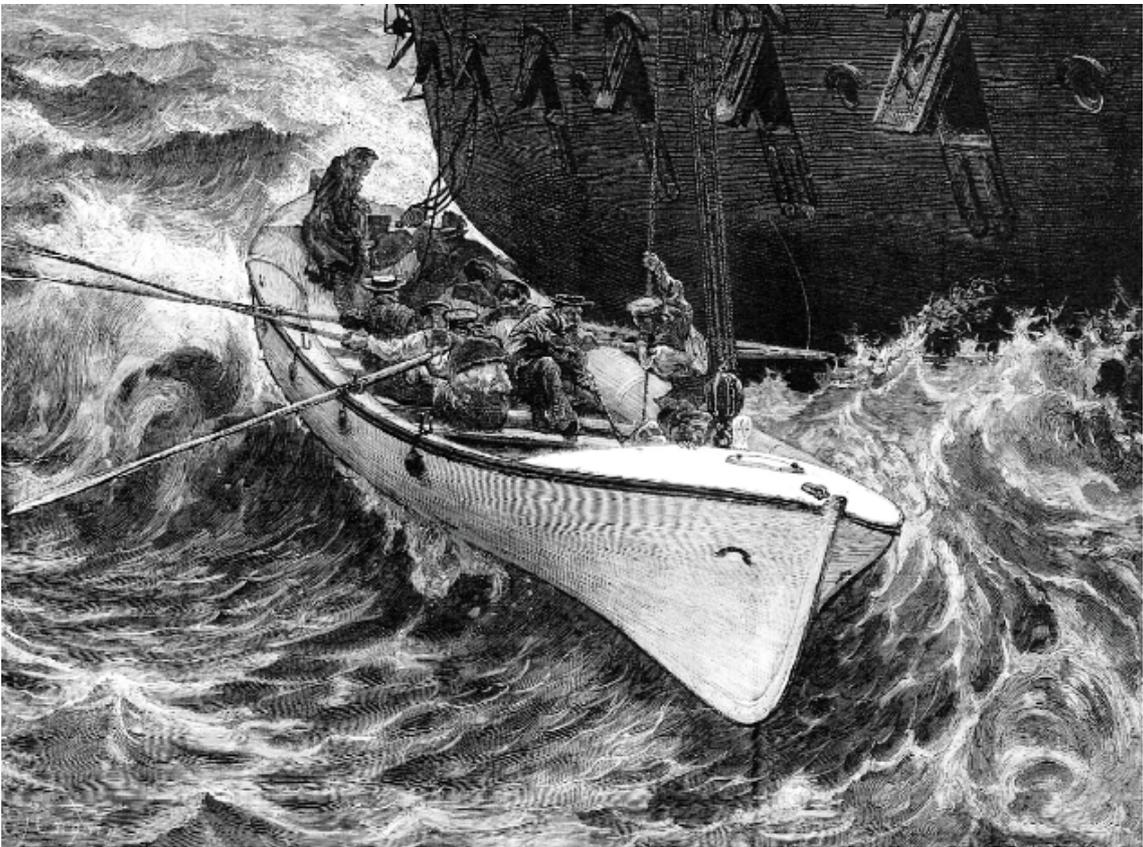
Vicepresidente honorario: el presidente de la Sociedad Económica Matritense.

Vicepresidentes efectivos: Los Sres. D. Juan Romero y D. Eliseo Sanchiz.

Vocales: Los Sres. Duque de Almódovar, condes de Luna y de Torrependo, marqueses del Viso, de Vinent y de Villanueva, y los Sres. Nava y Caveda, Colón (D. Fernando), Gorostidi (D. Francisco), León y Castillo (D. Fernando), Vivar (D. Antonio), García Martín, Navarrete, Zavala (D. Martín), Saavedra (D. Eduardo), Fernández Duro, Salas, Zuloaga (D. Enrique), Urcullo, Fernández (D. Aristides) y Ferreiro.

Secretario general: D. Antonio Novo y Colson.

El Sr. Rubalcava declaró constituida la Sociedad y levantó la sesión.





MARTÍN FERREIRO

FUNDADOR DE LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE SALVAMENTO

1898²⁸

¿Quién no conoce en España el nombre de Martín Ferreiro? No sólo figura entre los de aquellos que se han distinguido como hombres de vastísima ilustración, sólida ciencia e infatigable laboriosidad, sino que también y lo que es aún más noble y hermoso, entre los que han legado a la historia un recuerdo impercedero como bienhechores de la humanidad.

Hubiérale bastado seguramente al ilustre Ferreiro su título de iniciador de la *Sociedad Española de Salvamento de Náufragos* (de la cual hablaremos más adelante) para merecer bien de la patria y la estimación y respeto de los hombres honrados.

Nacido en Madrid el 10 de marzo de 1830, y después de recibir esmerada educación y el título de bachiller, dedicóse al estudio de aquellas ciencias y artes que más se avenían con su temperamento y aficiones, las matemáticas, idiomas, geografía y dibujo, acariciando la idea de seguir la carrera de ingeniero, propósito que a causa de las especiales circunstancias por que atravesó entonces su familia no pudo realizar.

Dedicado a trabajos especiales, no tardó en demostrar su valía tomando parte en los del *Atlas de España*, empresa encomendada a don Francisco Coello, actual Presidente de la comisión ejecutiva de la Sociedad de Salvamento de Náufragos, y con este motivo izo multitud de itinerarios y recorrió durante once años muchas provincias de España, entre ellas las de Castellón, Tarragona, Barcelona, Zaragoza, Teruel, Huesca, Avila, León, Oviedo, Ciudad Real, Badajoz, Cáceres, Córdoba, Jaén, Granada y Almería; hizo asimismo una triangulación desde las costas de Granada hasta Madrid, y al Oeste de dicho meridiano hasta Llerena, Medellín y el puerto de Minarete, y levantó planos de varias poblaciones, tales como Vera, Motril, Castropol, Luarca, Cangas de Tineo, Infiesto, Covadonga, etc.

Obtuvo luego, mediante oposición la plaza de delineador constructor de cartas en la Dirección de Hidrografía, y en este centro prestó su valioso concurso a la redacción de la edición oficial española del *Código internacional de señales*, trabajando primero con el Capitán de navío D. Salvador Moreno y luego con el Teniente de Navío D. Pelayo Alcalá Galiano.

Tradujo esta obra de la edición inglesa de Larkins. Tanto por este servicio como por otros especiales que realizó con singular pericia, se le concedieron los honores de Teniente de

²⁸ El Mundo Naval Ilustrado, 1º de febrero de 1898, año II, número 19, pp. 58 y 59.



Navío de primera clase, y fue además condecorado con una cruz del Mérito Naval de primera clase y dos de segunda.



Al instituirse en Madrid la Sociedad Geográfica se le confirió el cargo de Secretario, y más adelante fue elegido Secretario general perpetuo, explicando en aquella época durante cinco años la clase de geografía de España en la Asociación para la Enseñanza de la Mujer.

Además de las *Memorias sobre progresos de la geografía*, que por entonces redactaba semestralmente, publicó muchos y notables artículos y trabajos relativos a Marina y geografía, las obras *Diccionario Marítimo español* y *Anuario de Mareas* en colaboración con los señores d. José de Lorenzo y D. Gonzalo de Murga, y prestó también su ayuda al Sr. Coello para la traducción de la magnífica obra de Reclus titulada *Nueva geografía universal. La tierra y los hombres*. Por la publicación de su *Mapa histórico de España en el siglo XVI* fue nombrado individuo correspondiente de la Real Academia de la Historia (1872).

Era el inolvidable D. Martín Ferreiro corresponsal de la Sociedad de Geografía de Lisboa, poseía el diploma y la condecoración de Oficial de Instrucción pública de Francia y de Oficial de la Corona de Italia, medalla de plata de primera clase de la Sociedad francesa de Topografía, medallas de las Exposiciones marítimas de Nápoles y del Havre, diploma de la



Exposición universal de Viena, medalla de oro de la universal de Barcelona, atc., etc., y por Real decreto de 4 de Agosto de 1888 se le concedieron los honores de jefe superior de Administración civil, premiando su incansable laboriosidad el Ministerio de Marina con un sobresueldo.

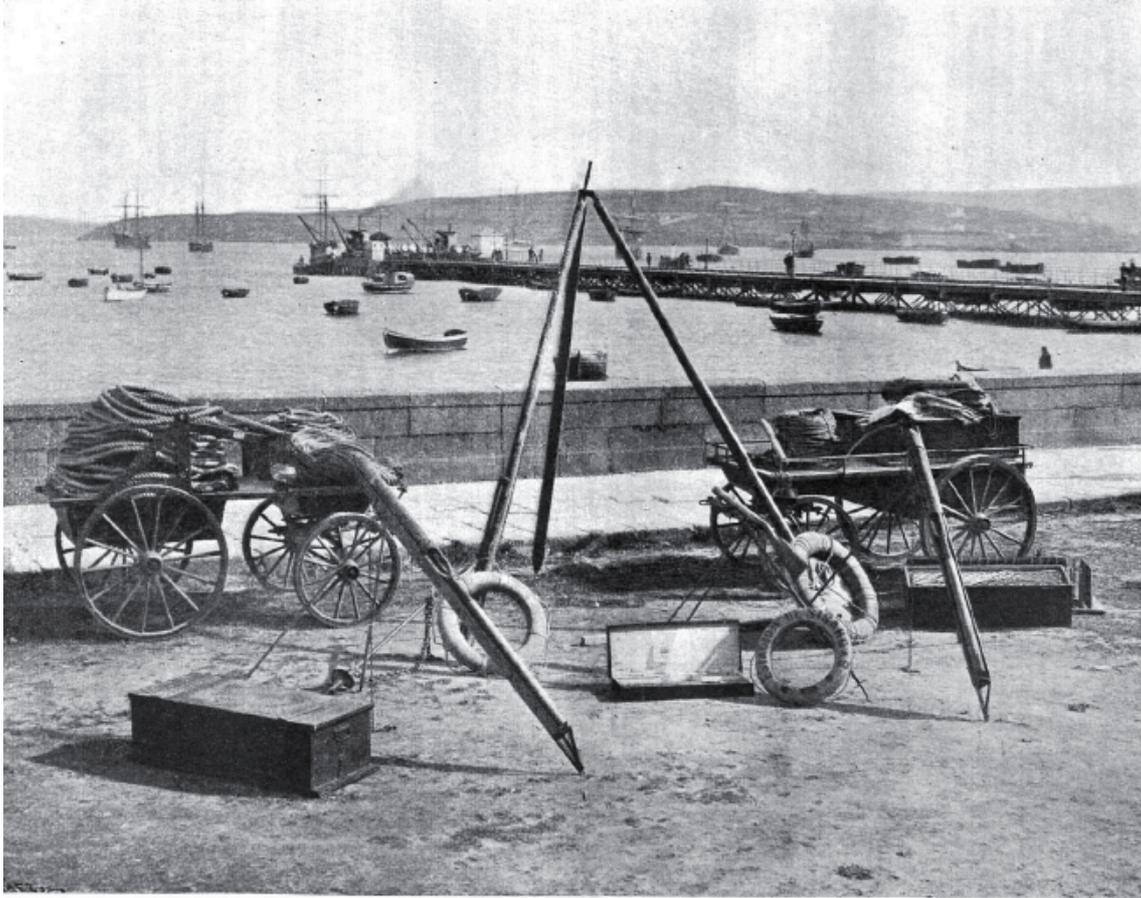
Se le había encomendado a Ferreiro (en 1866) la formación de la estadística que anualmente publica la Dirección de Hidrografía de los naufragios ocurridos en las costas de la Península y Baleares.

La lectura de los partes que detallan estos dramas le conmovía; vio con dolor profundo que los resúmenes por él formados arrojan en un período de quince años la espantosa cifra de 1.00 personas ahogadas, y grabándose en su alma las imágenes de estas víctimas de las tempestades, concibió la realización de su pensamiento, tan grande como noble y humanitario, trabajar a favor del salvamento de náufragos.

Solo y sin recursos de ningún género, en la creencia de que pocos esfuerzos serían bastantes a despertar las simpatías generales a favor de su ideal, acudió a la prensa periódica, moviendo la opinión pública, primero desde las columnas de *La Época*, y luego en la *Revista de Marina*, a que se estableciera una Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. Con el apoyo del Almirante Rubalcava, pudo cimentar las bases de institución tan humanitaria como patriótica.

Publicados sus estatutos, la Sociedad mereció desde luego el concurso de la Real Familia: fue puesta bajo el patronato de S. M. la Reina D^a María Cristina y protección de la Infanta Isabel; nuestro malogrado Monarca D. Alfonso XII honró las listas de socios siendo el primero de sus protectores, y de todas partes del litoral, como de las poblaciones del interior, se recibían adhesiones, viendo así recompensados Ferreiro sus sacrificios e infatigable propaganda; y prueba de modo elocuente su fe y constancia en procurar auxilios para la Sociedad, haber obtenido en su principio que extranjeros generosos contribuyeran, unos con valioso material, y otros con donativos y premios al engrandecimiento de la obra debida a su iniciativa.

Los interesantes progresos alcanzados, hijos son de sus trabajos. Avivado el estímulo de nuestra población de mar, se han creado 64 Juntas de salvamento, que llevan salvadas directamente 802 personas y premiado el de otras 4.005. ¡Cuántas de éstas al oír el nombre de la Sociedad derramarán lágrimas de gratitud recordando que a ella deben la vida, y cuántas familias salvadas del luto y la miseria merced a sus auxilios bendecirán tan noble institución y harán votos por su prosperidad!

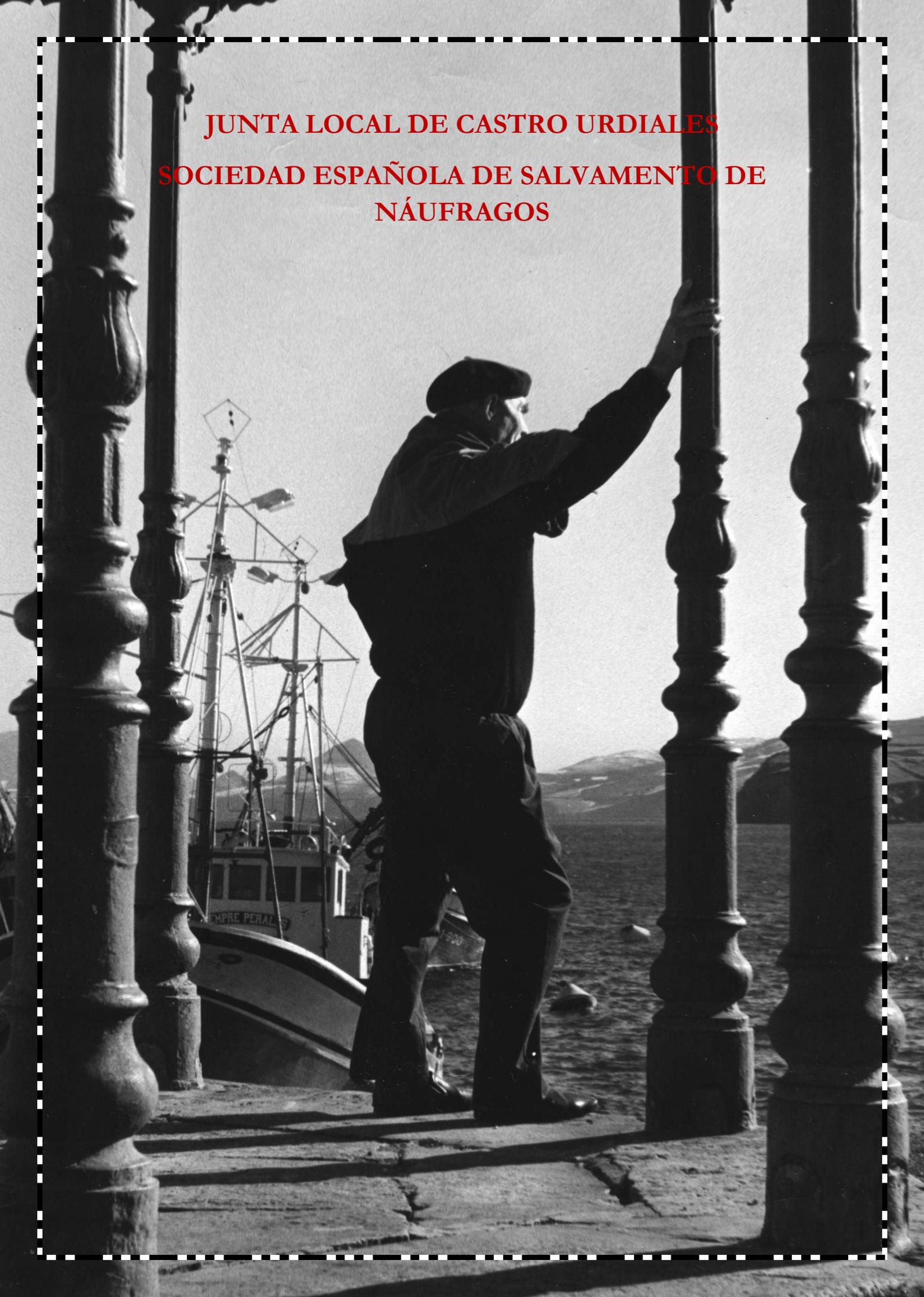


CORUÑA.—APARATO SPANDAU Y FUSIL CORDÉS, DE LA JUNTA LOCAL DE SALVAMENTO DE NAUFRAGOS



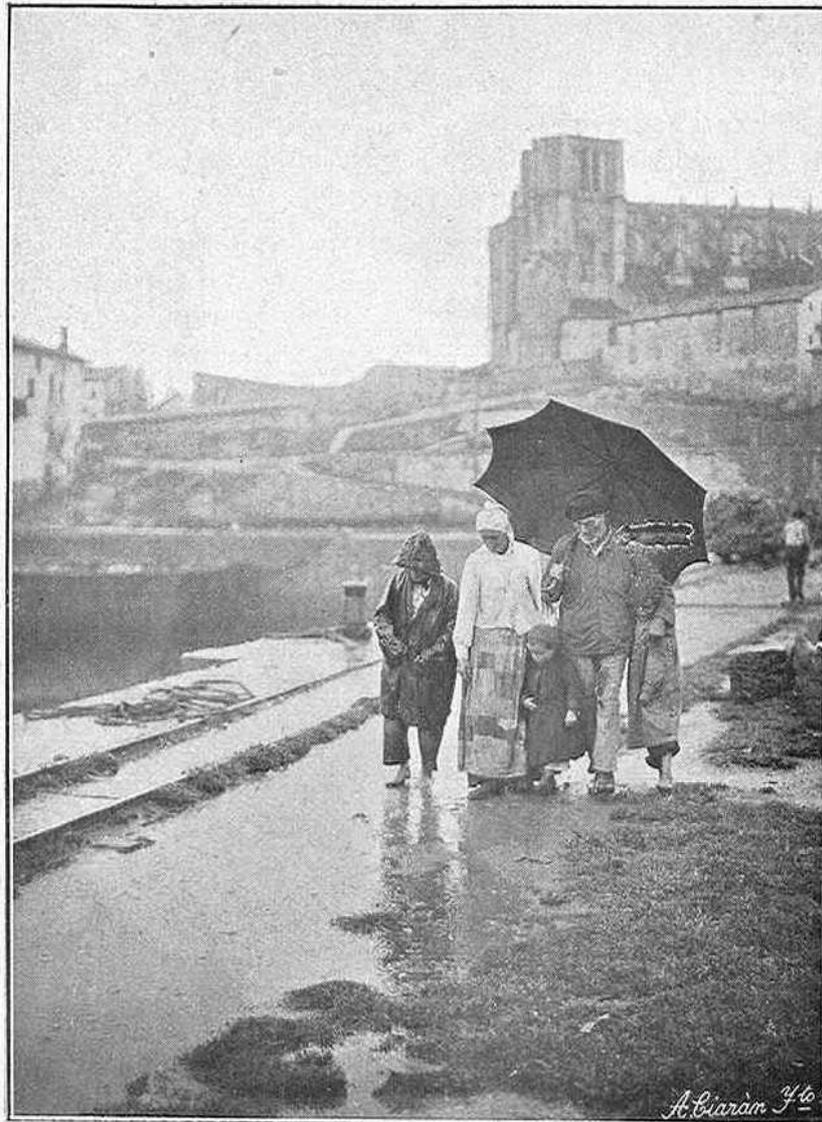
UN CAÑÓN LANZA-CABOS

JUNTA LOCAL DE CASTRO URDIALES
SOCIEDAD ESPAÑOLA DE SALVAMENTO DE
NÁUFRAGOS





JUNTA LOCAL DE CASTRO URDIALES
SOCIEDAD ESPAÑOLA DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS
(1892 – 1939)



PARAGUAS DE FAMILIA.

I., Ocháran



Con constancia documental amplia, desde el siglo XVI hasta mediar el XIX, si hubo un puerto en el Cantábrico célebre y famoso por las numerosas operaciones de salvamento marítimo en el efectuadas, sin duda, ese fue el de Castro Urdiales. Por ello, de entrada, sorprende que la Juta local de Salvamento de Náufragos no apareciese aquí hasta el año 1892.

¡A Castro o al cielo! Con esta popular frase se referían los marinos al puerto de Castro Urdiales. En caso de apuro, de arribada forzosa por malos tiempos, Castro era el último eslabón al que agarrarse para salvar barcos y vidas. De fácil entrada, la *concha* castreña era el abrigo de muchísimos navíos en apuros. Además, los pescadores de nuestra entonces villa, se especializaron profesionalmente con sus lanchas en el rescate de barcos a punto de zozobrar, sobre todo de aquellos que fracasaban al intentar cruzar la peligrosa barra de Portugalete en la entrada de la ría de Bilbao¹.

Acreditados y seculares precedentes en el salvamento marítimo. Pero tampoco faltaron, ya en la segunda mitad del siglo XIX, otros antecedentes técnicos y filantrópicos. Bernabé Rucabado, tal como claramente dibujan documentos oficiales y periódicos, alcanzó cierta celebridad por su preocupación en la seguridad de los barcos y rescate de náufragos. Rucabado era un indiano² establecido en Castro como industrial del hierro y materiales de construcción en la década de 1860. Muy preocupado por los temas de seguridad, probablemente a raíz de sus viajes transoceánicos, nuestro personaje diseñó, e incluso patentó, un nuevo modelo de lancha pesquera con el que evitar desastres tan tremendos como los de la Galerna del Sábado de Gloria del año 1878. Con gran clarividencia, ayudado por el también castreño Mateo Llantada, don Bernabé ideó una lancha mayor de pesca con más metros de eslora que las entonces existentes; introdujo la cubierta; la compartimentación de la embarcación para facilitar el achique de agua; y otras muchas mejoras técnicas en cuestiones de estanqueidad y estabilidad³.

¹ Ojeda San Miguel, Ramón, Castro Urdiales, Puerto de Salvamento. Documentos para la Historia de la navegación, Castro Urdiales, 2003.

² Sabemos que Bernabé Rucabado viajó, para controlar sus negocios cubanos, de Cádiz a La Habana en el año 1863, La Correspondencia de España, 22 de mayo de 1863, año XVI, número 1.782.

³ Ojeda San Miguel, Ramón, Apuntes para el estudio de las Lanchas Mayores, Castro Urdiales, 2007.



El altruismo de Rucabado alcanzó mucha más notoriedad con los aparatos que montó en el puerto castreño: “Nos escriben de Castro-Urdiales haciendo grandes y merecidos elogios del filantrópico pensamiento del señor D. Bernabé Rucabado, vecino de aquel puerto, de haber hecho construir a su costa seis cables o guindaleras tan largas, que llegan desde el puerto a la Concha, que es el sitio donde fondean las embarcaciones, hasta que se las socorre... Con este motivo se nos hace observar la circunstancia de que cuando en Gijón, Santander, Santoña, Bilbao y San Sebastián, a pesar de las obras hechas en sus puertos, no se podía dar auxilio eficaz a las embarcaciones que en estos últimos temporales le han demandado, el puerto de Castro-Urdiales, de todos olvidado sin más recurso que la bravura de sus hijos y el que proporciona un simple particular, ha ofrecido abrigo seguro a dos buques, español uno y francés otro, ambos de un porte más que regular. Esta debiera ser una razón más sobre otras varias para que a poca costa se viese convertido en uno de los principales puertos de refugio de la costa de Cantabria, según proyectó ya D. José María Maté en el reinado de D. Fernando VII”⁴.

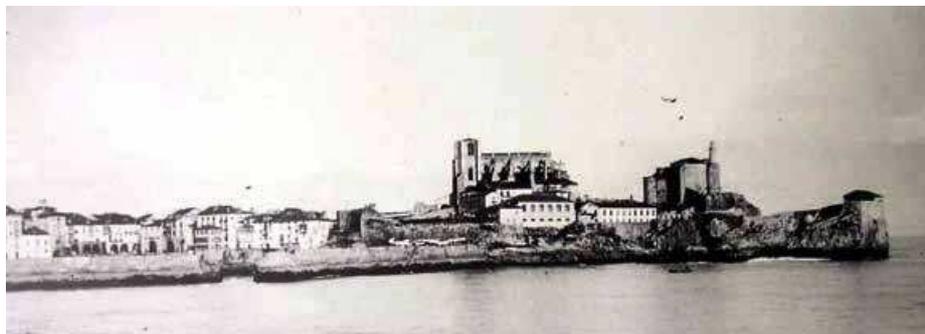
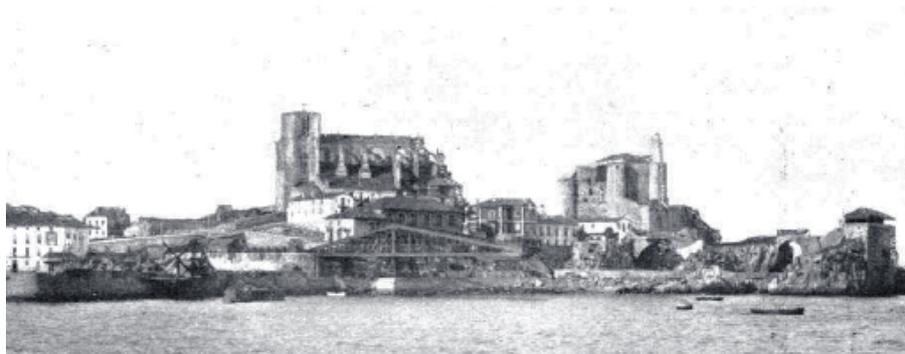
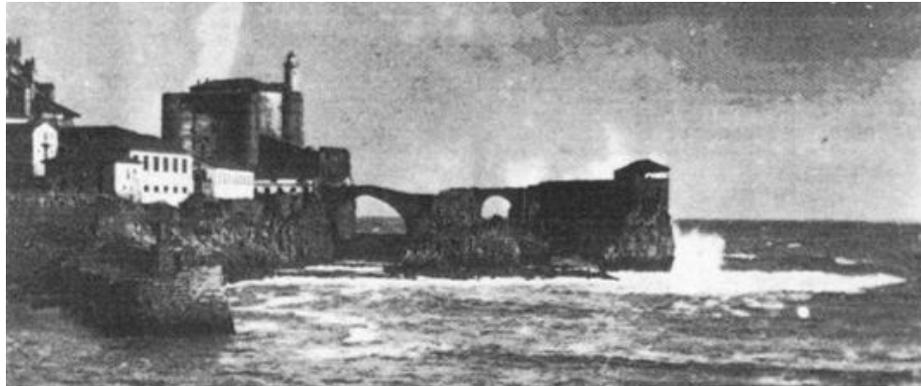
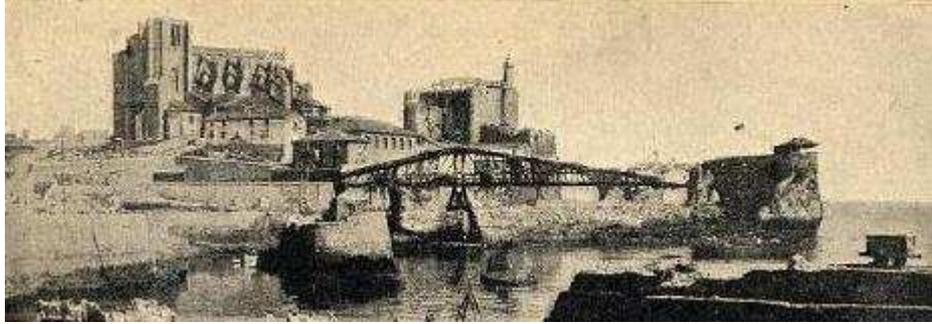
“Nos escriben de Castro Urdiales que el día 20 del mes último estuvo a punto de naufragar a la vista de aquel puerto la corbeta Manila, que procedente de Liverpool y con carga para la Habana fue arrollada por horrosos temporales sin poder tomar ninguno de los puertos intentados. Penetró por fortuna en la concha de Castro Urdiales, y allí se salvó toda la tripulación, merced a seis cables o guindalezas que para el servicio del puerto ha hecho construir por su cuenta el Sr. D. Bernabé Rucabado. Estas guindalezas son muy fuertes, y sobre todo bastante largas para llegar desde el puerto a la concha. El puerto de Castro Urdiales es un gran puerto de refugio, según se ha demostrado en diferentes ocasiones. Apenas la corbeta Manila se presentó a la vista, los bravos marineros de Castro Urdiales en las lanchas de pescar se lanzaron al mar, llevando a su bordo, después de haberlas amarrado al muelle, cinco guindalezas con las que trincaron al buque, quedando tan asegurado que desde aquel momento no ofreció el menor peligro, cesando en su consecuencia la situación angustiosa de su tripulación que al dirigirse a dicho puerto no se proponía ya más que salvar sus vidas. Este hecho nos enseña la utilidad de estos cables y la conveniencia de que se generalicen en todos los puertos”⁵.

Bernabé Rucabado murió en 1881⁶, un año más tarde del nacimiento de la *Sociedad Española de Salvamento de Náufragos*. Sus obras no tuvieron continuidad; pero demuestran claramente que en Castro Urdiales todo lo que tenía que ver con el Salvamento de náufragos, seguía teniendo gran trascendencia en todas las esferas.

⁴ La Época, jueves 13 de febrero de 1868, año XX, número 6.197.

⁵ La Correspondencia de España, 13 de febrero de 1868.

⁶ La Correspondencia de España, 12 de noviembre de 1881, año XXXII, número 8.635.





En el año 1892, tal como ya se ha apuntado, la Sociedad de Salvamento llegó finalmente a Castro Urdiales. Todo parece indicar que el inspirador de la Junta castreña fue el señor Luis Aguilar, entonces titular de la Ayudantía militar de Marina del puerto⁷. Reunidas todas las personas citadas por el Ayudante de Marina en el local de la “*Venta del pescado*”, “*expuso el Sr. Aguilar que había hecho la convocatoria con objeto de dar a conocer los trabajos hechos y resultado obtenido para la constitución en este puerto de una Sociedad local de Salvamento de náufragos*”⁸. Era el día 3 de abril de 1892. Quedó constituida oficialmente la Junta local de Salvamento de Castro Urdiales, y nombrada la primera Junta directiva.

PRIMERA JUNTA DIRECTIVA DE LA JUNTA LOCAL DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS DE CASTRO URDIALES

Luis Aguilar	Carmelo Helguera
Enrique Ocharan	Samuel Carranza
Telesforo Santa Marina	Marcial Lavín
José Antonio Padienne	José María Gutiérrez
Lorenzo Pastor	Daniel Otero

La junta echó a andar con 33 socios fundadores y 37 socios suscriptores. Una semana después de la constitución fueron elegidos los cargos rectores. Al Ayudante de Marina, Luis Aguilar, correspondió ocupar la primera presidencia; Samuel Carranza ocupó la vicepresidencia, Telesforo Santa Marina se hizo cargo de la tesorería y José Antonio Padienne de la secretaría⁹.

No tuvo, curiosamente, mucho tiempo para trabajar el Presidente: el 22 de abril de aquel mismo año de 1892, Luis Aguilar comunicaba que había sido trasladado por sus Superiores

⁷ *Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. Junta local de Castro Urdiales. Libro de Actas, 1892 – 1961* (en adelante J. L. C. U. L. A.), documentación cedida a la Asociación Cantu Santa Ana por Juan Ogando. En el año 1985 aparecieron publicados en *La Ilustración de Castro* (13 y 20 de enero) dos pequeños artículos con el título “El Castro de antaño: la Sociedad de Náufragos”, firmados por J. E. S., ciertamente muy sencillos y superficiales, pero que prueban el conocimiento del autor de esta documentación.

⁸ J. L. C. U. L. A., acta del 3 de abril de 1892.

⁹ *Ibidem*, acta del 7 de abril de 1892



militares, y que iba a ser sustituido por Francisco Gálvez y Rodríguez de Arias. Sin otro remedio, la Junta local nombró como presidente al nuevo Ayudante de Marina y “*presidente honorario*” al saliente y verdadero fundador Don Luis Aguilar¹⁰.

Los primeros meses de andadura estuvieron íntegramente dedicados a la organización y a recaudar fondos para empezar a actuar. Así, a comienzos del mes de mayo la Junta directiva acordó publicar en imprenta una circular con la que pedir donativos al vecindario castreño. A la vez se dirigieron a las empresas mineras de Dícido y Salta Caballo y al ferrocarril Castro-Alen pidiendo dinero y distintos enseres para poder adquirir el material de la futura estación de salvamento¹¹. Peticiones que enseguida se extendieron al Ayuntamiento de Castro Urdiales y Diputación provincial de Santander¹².

Poco sabemos de detalles y pormenores, pero los primeros años de andadura de esta Junta local de Salvamento resultaron muy poco productivos a efectos prácticos. Hubo que esperar al año 1897 para que un nuevo presidente, Evaristo Díaz Casariego, revitalizara la actividad. En el mes de abril de 1897 los nuevos dirigentes subieron las cuatas de los socios a 5 reales y elaboraron el *Reglamento de gobierno interno*¹³. Y, lo que era más importante, enseguida se buscó contar con un pequeño edificio que sirviera de sede a la Junta y de estación de salvamento: se aprobaron los planos y presupuesto para levantar una caseta, “*para que la Sociedad pueda depositar los aparatos que tiene y otros que pueda ir adquiriendo*”. De acuerdo con el Ingeniero-Jefe de las obras del puerto, determinaron colocar la caseta en la punta del muelle Norte de la antigua Dársena¹⁴.

Un año después, en 1898, la Junta castreña “apadrinó” el salvamento del bergantín Arango. En dos lanchas de pesca, 18 marineros patroneados por los prácticos del puerto, rescataron en la noche del dos al tres de enero al apurado bergantín. La Junta de Salvamento gratificó con 1 peseta a cada marinero y con 10 a los armadores de las lanchas¹⁵. A los patrones se honró con la entrega de medallas de bronce y diplomas conmemorativos¹⁶.

¹⁰ Ibídem, acta del 22 de abril de 1892.

¹¹ Ibídem, acta del 8 de mayo de 1892.

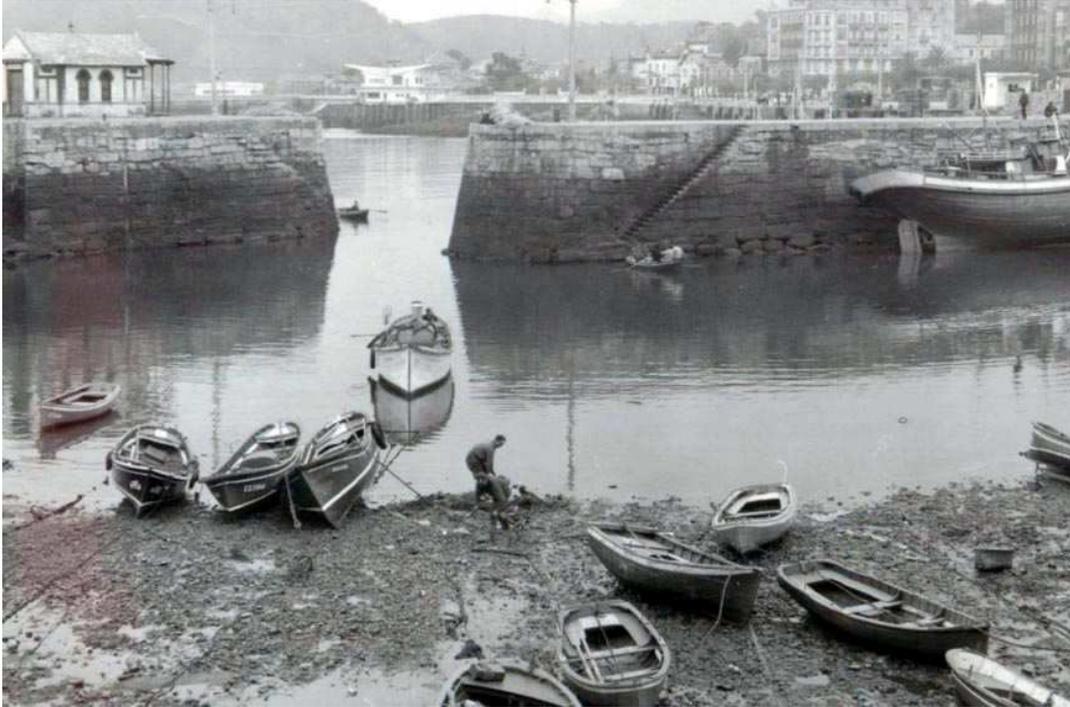
¹² Ibídem, acta del 22 de mayo de 1892.

¹³ Ibídem, acta de 8 de abril de 1897.

¹⁴ Ibídem, acta del 28 de mayo de 1897.

¹⁵ Ibídem, acta del 18 de enero de 1898.

¹⁶ Ibídem, acta del 22 de mayo de 1898,





La gran rémora, el problema más serio, estaba en que la Junta no contaba todavía con botes salva-vidas propios; verdaderas enseñas de todas las sociedades de Salvamento. En el mes de mayo de 1892 los socios castreños intentaron comprar un bote homologado, pero ante la falta de fondos económicos tuvieron muy pronto que abandonar la empresa. La solución pasaba por construir en los mismos astilleros artesanales de Castro un bote salva-vidas y colocar el mismo sobre pescantes en el puerto¹⁷.

Seis años más tarde, algo que parece indicar que el primer proyecto fracasó, se retomó el propósito de contar con un bote salva-vidas de garantías. El Sr. Uribarri, práctico del puerto, salió comisionado hacia Portugalete con el objetivo de estudiar la posibilidad de comprar un bote salva-vidas que vendía la Junta de Salvamento de aquella vecina localidad vizcaína¹⁸.

Tampoco nada se consiguió en esta ocasión. Es por ello que en 1901 los dirigentes de Salvamento de Castro Urdiales se decantaron por utilizar un sistema de salvamento basado en el uso de traineras.

“Y para la mejor organización de los Servicios se acordaron los siguientes nombramientos:”

Nicolás Ulibarri	Práctico del puerto	A las órdenes del Capitán del puerto
Juan Gustavo Rivera	Práctico del puerto	Jefe de la sección de Mar
Diego Albeniz	Práctico del puerto	Guarda almacén
Ambrosio Bedialauneta	Patrón 1º	Patrón de la trainera de salvamento los días impares; sección de tierra los pares.
Miguel Goitia	Patrón 2º	Patrón de la trainera de salvamento los días pares, sección de tierra los impares.
Francisco Portillo	Patrón 3º	En la trainera de salvamento los días impares encargado del material, sección de tierra los pares.
Mateo Castillo	Patrón 4º	En la trainera de salvamento los días pares encargado del material, sección de tierra los impares.

¹⁷ Ibídem, acta del 22 de mayo de 1892.

¹⁸ Ibídem, acta del 22 de mayo de 1898.



Eustaquio Cuesta	Patrón 5º	Trainera de salvamento los días impares, encargado del material, sección de tierra los pares.
José Arinaga	Patrón 6º	Trainera de salvamento los días pares, material, en la sección de tierra los impares.
José Sanchoyarto	Patrón 7º	Patrón de la trainera de reserva los días impares, de la sección de tierra los pares.
Félix Pradera	Patrón 8º	Patrón de la trainera de reserva los días pares, de la sección de tierra los impares.
Julián Hierro	Patrón 9º	En la trainera de reserva los días impares material, sección de tierra los pares.
Salvador Ureta	Patrón 10º	En la trainera de reserva los días pares material sección de tierra los impares.

“Tripulantes de la trainera de Salvamento. 1º Daniel Bastarrica= 2º Jesús Mensuarez= 3º Manuel Urculo= 4º Bonifacio Cuelva= 5º Julio Zaballa= 6º Ricardo Mar= 7º Felipe Rego= 8º Tomás Salazar= 9º José Gimeno= 10º Miguel Hierro= 11º José María Salgado= 12º Severino Laza= 13º José Aqueche.

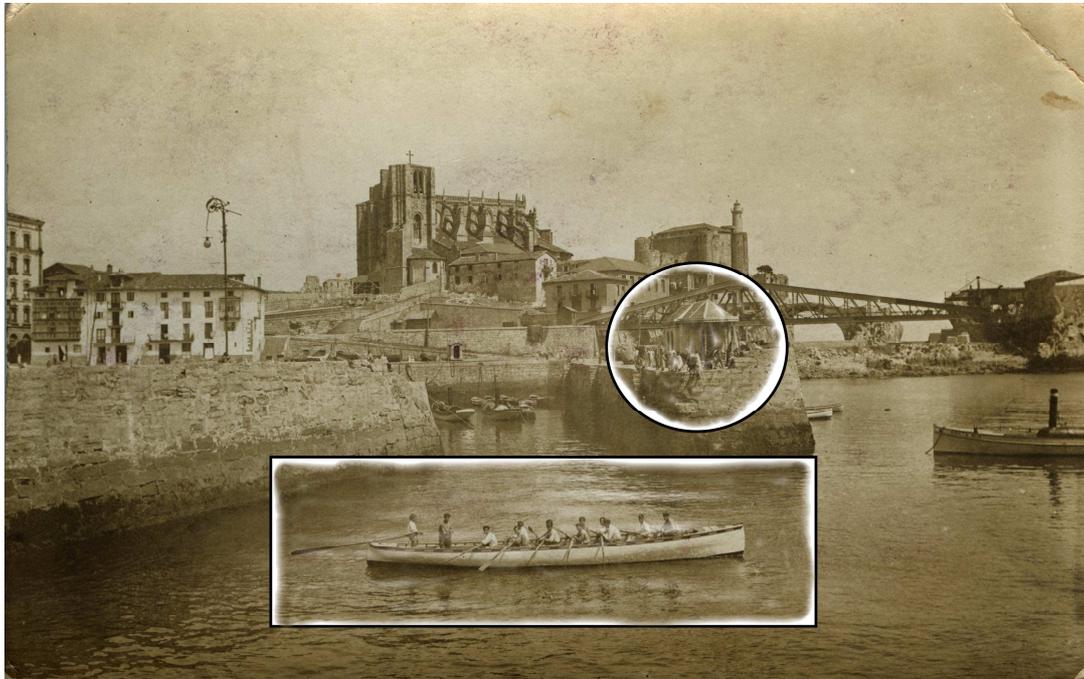
De los cuales el nº 1 proel y correlativamente cada dos formarán en cada una de las bancadas, empezando por la de popa los números impares a estribor y los pares a babor.

Ídem de la trainera de Reserva. Voluntarios.

Cuyo personal constituirá la brigada de Salvamento, dividida en secciones de mar y tierra excepción hecha de la tripulación de marinería de la trainera de Salvamento que esa será fija, alternando los demás en ambos servicios según que las fechas del día sean pares o impares, en armonía con el número de orden que se les ha dado.

La lancha de Reserva que estará encargada exclusivamente de seguir os movimientos de la de Salvamento estará encargada de la custodia del personal de aquella, que es la que verdaderamente ha de arriesgarse en caso de naufragios.

El Capitán de Puerto auxiliado por los tres Señeros antes citados encargados de la propaganda determinarán los días en que deben verificarse simulacros de salvamento para la instrucción del personal, cuyas operaciones se verificarán periódicamente y con la mayor frecuencia, para que los servicios resulten más exactos.

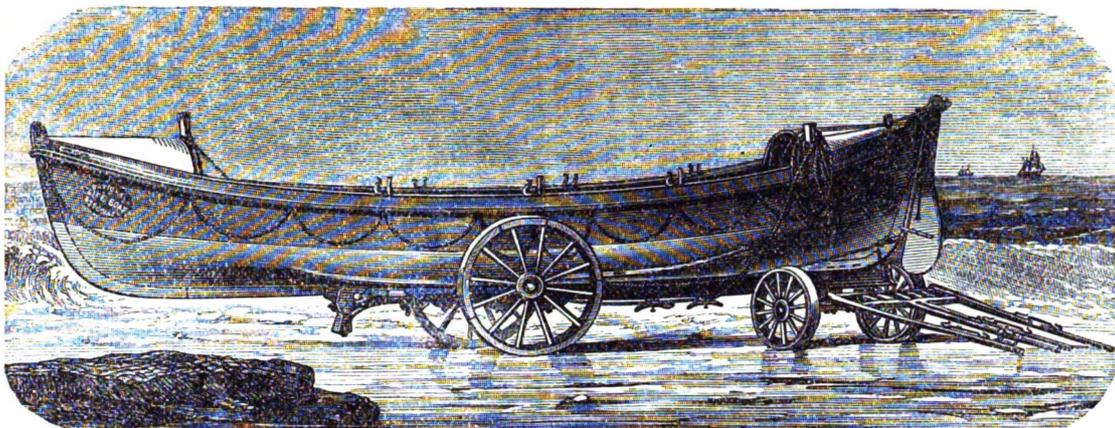




Sociedad Humanitaria de Salvamentos Marítimos de Guipúzcoa.
FUNDADA EN EL AÑO 1879.



Bote salva-vidas «Guipúzcoa» en el momento de dar auxilio á una lancha de pesca.





Así mismo la Junta acuerda que para el estímulo de los tripulantes y patronos se les obsequie de vez e cuando con alguna gratificación.

Se acordó así mismo hacer los ejercicios y prácticas necesarios para que por la Brigada se celebre un simulacro de salvamento el día treinta de Junio próximo, procurando desde luego uniformar con un jersey y boina azules a la brigada de Salvamento y practicar las gestiones necesarias para la más pronta adquisición de una trainera insumergible”¹⁹.

Curiosa y preciosa relación, en la que vemos a lo mejor de los patronos y remeros de traineras de Castro Urdiales en aquella época. Baste citar la pericia del viejo y mítico patrón Ambrosio Bedialauneta. Poco sabemos de las actividades de nuestra Junta a principios del siglo XX; pero todo hace indicar que fueron casi nulas. Tanto es así que, reunidos algunos socios en la Comandancia de Marina, la Junta de Salvamento prácticamente se volvió a refundar a comienzos del mes de febrero de 1905. En esta ocasión iba a ser don Patricio Zarandona el encargado de revitalizar todas las actividades de la sección castreña de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos²⁰. Algo que pasaba por publicitar muy bien algunas de las operaciones por ella apadrinadas: “*Se hizo cargo del salvamento realizado el día ocho del corriente mes en la playa denominada “Castro Verde” a diez millas de este puerto, por el balandro langostero propiedad de José Bilbao y patroneado por Miguel Perales, recogió del agua y libró de una muerte segura al pescador de este puerto conocido con el sobrenombre de Cascarillas, dos hijos y otro tripulante más que en el bote propiedad del primero tumbaron por la violencia del N. E. y el oletón”²¹.*

“La Junta local de Salvamento de náufragos de Castro Urdiales, en su última reunión, ha acordado, entre otras cosas, conceder un premio en metálico al joven marinero Alfredo Ruiz Recondo, que se tiró al agua y puso en salvo al niño José Carasa.

También se hizo cargo la misma Junta del salvamento realizado el día 8 del actual en la playa de Castro-Verde, a diez millas de aquel puerto, por el balandro langostero propiedad de José Bilbao y patroneado por Miguel Perales, recogió del agua y libró de una muerte segura al pescador de este puerto conocido con el sobrenombre de Cascarillas, dos hijos y otro tripulante más que en el bote del primero tumbaron por la violencia del N. E. y el oletón”²².

Durante Muchos años, la actividad de la Junta prácticamente se dirigió a reconocer las acciones humanitarias del vecindario. Pongamos un ejemplo; así decía el acta de la reunión

¹⁹ Ibídem, actas del 11 de mayo de 1901.

²⁰ Ibídem, acta de 7 de febrero de 1905.

²¹ Ibídem, acta del 12 de octubre de 1905.

²² Vida Marítima, 30 de octubre de 1905, año IV, número 138, p. 593.



de 1908: “Haber gratificado con ocho pesetas al marinero José Gimeno, que a las tres de la tarde del primero de Agosto último, se tiró al agua en la dársena sin despojarse de su vestuario y logró sacar de ella al niño de diez años Jesús Alonso que cayó del muelle de la plazuela y que empezaba a sumergirse.

Que el día diez y nueve del mismo mes, se gratificó con igual cantidad al carretonero Juan Quintana, por salvamento del niño de seis años Eusebio Quintana; hecho en la boca del puerto y en idénticas circunstancias que el anterior.

Así mismo haber otorgado al marinero Fidel Quintana el premio de cinco pesetas por salvamento del niño de cinco años Ángel Aguinaga, que el día quince de Octubre cayó al agua desde el muelle de la plaza a más de media marea y a quien logró poner en salvo en la rampa inmediata”²³.

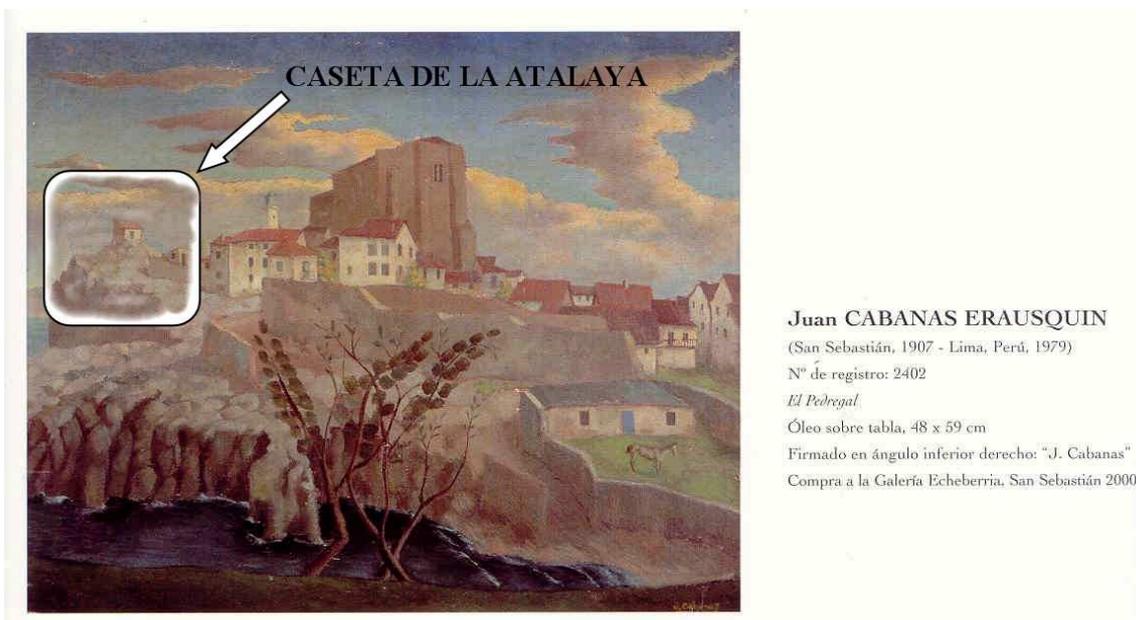


SALVAMENTO DE NAUFRAGOS.
FOTOGRAFÍA DEL SR. D. LUIS DE OCHARAN.

²³ J. L. C. U. L. A., acta del 14 de octubre de 1908.



Probablemente una de las acciones más meritorias llevadas a cabo por los directivos del salvamento castreño fue el hacerse cargo de la caseta de la atalaya. Lugar muy importante a la hora de colocar las señales de navegación. Un acta del año 1905 dice: “*Se acordó también sustituir el estay y obenques del palo de señales de la Atalaya que actualmente son de cáñamo, por otros de jarca de alambre*”²⁴.



Juan CABANAS ERAUSQUIN
 (San Sebastián, 1907 - Lima, Perú, 1979)
 N° de registro: 2402
El Pedregal
 Óleo sobre tabla, 48 x 59 cm
 Firmado en ángulo inferior derecho: "J. Cabanas"
 Compra a la Galería Echeberria, San Sebastián 2000

La desintegración de la Cofradía de pescadores, tal como se entendía desde hacía muchos siglos, provocó el abandono de la señalización de los *talayeros* en la Atalaya. Pero allí estaba la Junta de salvamento. En el año 1911: “*Por el Presidente se expuso la necesidad de proceder a la reparación de la Caseta de la atalaya, que a consecuencia del reciente temporal, había sufrido desperfectos en el tejado, cuyo remedio no costaría gran cantidad de dinero, toda vez que la mayor parte de las tejas lanzadas o movidas por el viento, podían en su mayor parte utilizarse*”²⁵.

En definitiva, poca fue la actividad de la Junta castreña. Los sistemas y organizaciones de salvamento existentes en la ría de Bilbao, durante siglos el área de las acciones de los castreños, restaron el posible protagonismo. Aunque, quizá, como podemos observar en el siguiente cuadro, la tremenda exigüidad de instrumentos nuestra sección de Salvamento marítimo explique buena parte de la poca actividad de la misma.

²⁴ Ibídem, acta del 12 de octubre de 1905.

²⁵ Ibídem, acta del 31 de diciembre de 1911.



INVENTARIO DEL MATERIAL EXISTENTE EN LA CASETA DEL MUELLE SUR²⁶

JUNTA DE SALVAMENTO DE CASTRO URDIALES

OBJETO	NÚMERO	OBJETO	NÚMERO
Cabría grande, con sus herrajes	1	Trípode de hierro	1
Ancla de tornillos	1	Cajas, con siete cohetes, y dos descargas	3
Varillas, con sus caderas	17	Cajas, con la cuerda de aduja	3
Cuadernales, con su tira	2	Estrobos meollar, con guarda cabos	2
Faroles de señales; tres blancos y uno rojo	4	Cararista, con 27 fulmirantes	1
Tenacilla para disparos	1	Cabo de hestequén, de 180 brazas	1
Cabo andarivel de 360 brazas	1	Banderas de señales	2
Chalecos salvavidas	24	Lanza-cabos con sus bolas	3
Rollos cabo para lanzamientos	2	Salvavidas, forro de lona	2
Salvavidas, canasta-pantalón	1	Motón pequeño, con su rabiza	1
Bocinas de hierro	2	Aceiteras	2
Cuadros de instrucciones	3	Tablillas de instrucciones	8

²⁶ *Ibíd*em, acta del 31 de diciembre de 1932.



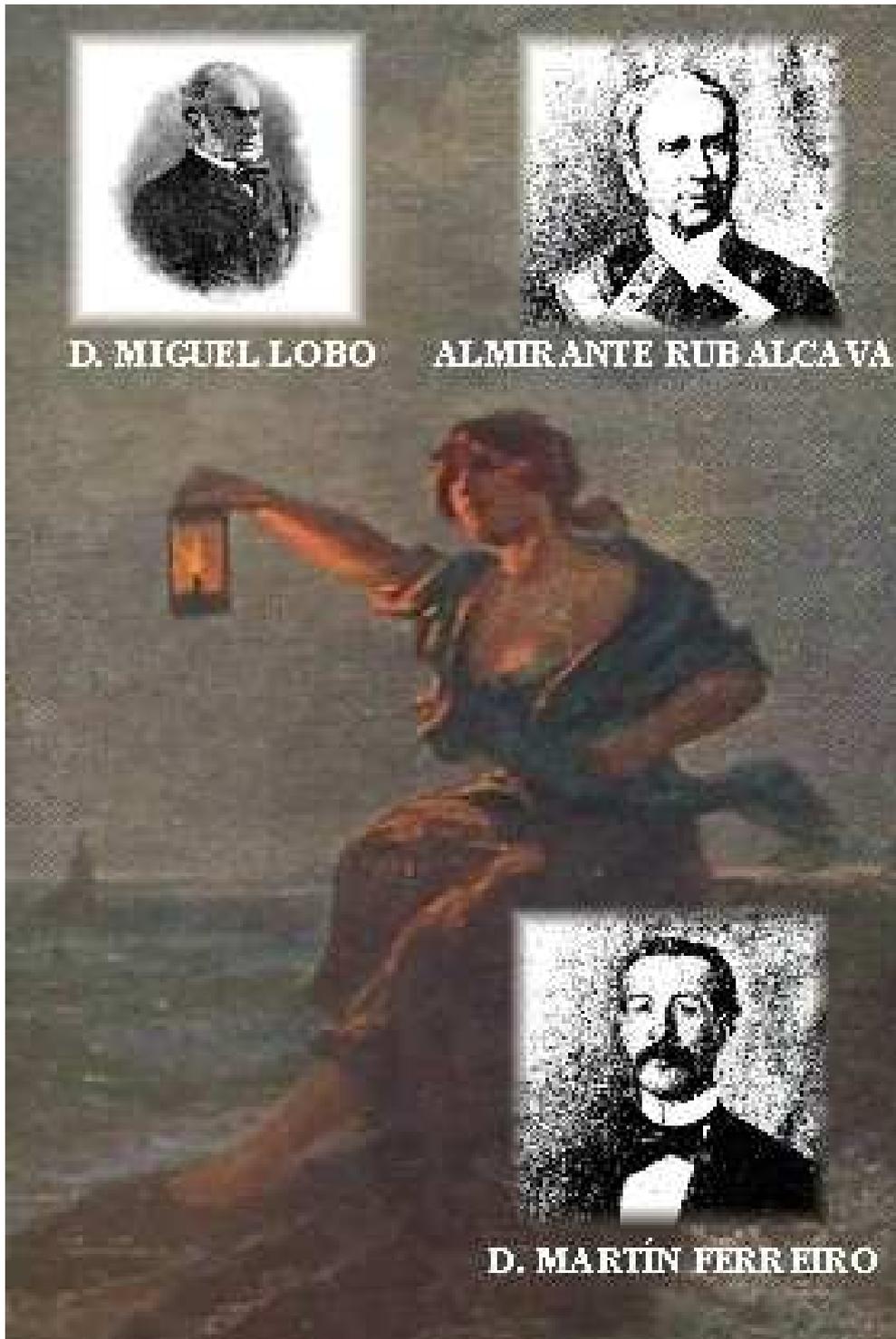
Banderas con su asta y driza	2	Libro Código de señales, con su telégrafo de banderas	1
Mesa-escritorio y una silla	1	Escala de gato	1
Cable de alambre	1	Gemelos de Marina	1
Barómetro, colocado en el portal de la Casa-Ayuntamiento	1	Cubos de hierro, pintados	3



D. MIGUEL LOBO



ALMIRANTE RUBALCAVA



D. MARTÍN FERRERO



AÑO III. Núm. 526 Precio: 5 céntos Domingo, 10 de Abril de 1892.

EL HERALDO DE MADRID

DIARIO INDEPENDIENTE

Teléfono 581	SUSCRIPCIONES (POR AVANTAJA) Madrid: 10 pesetas, 6 meses; 18 pesetas, 1 año. Anuncio particular: 2 céntimos por línea y día. Anuncio de fin de año: 10 céntimos por línea y día. Anuncio de fin de año: 10 céntimos por línea y día.	ADMINISTRADOR DON MARIANO DUEÑAS GOMEZ	ANUNCIOS (PRECIOS CONVENCIONALES) Madrid: 10 céntimos por línea y día. Anuncio particular: 2 céntimos por línea y día. Anuncio de fin de año: 10 céntimos por línea y día.	2.ª Edición
--------------	--	--	--	-------------

Administración: Toledo, 20 y 22

Salvamento de náufragos.

En Castrourdiales, lindísima villa de la provincia de Santander, acaba de darse un buen ejemplo de civismo.

Viene siendo uno de los pueblos más trabajados y desgraciados á la vez por las rivalidades de la política local, que embota á veces hasta los sentimientos más nobles.

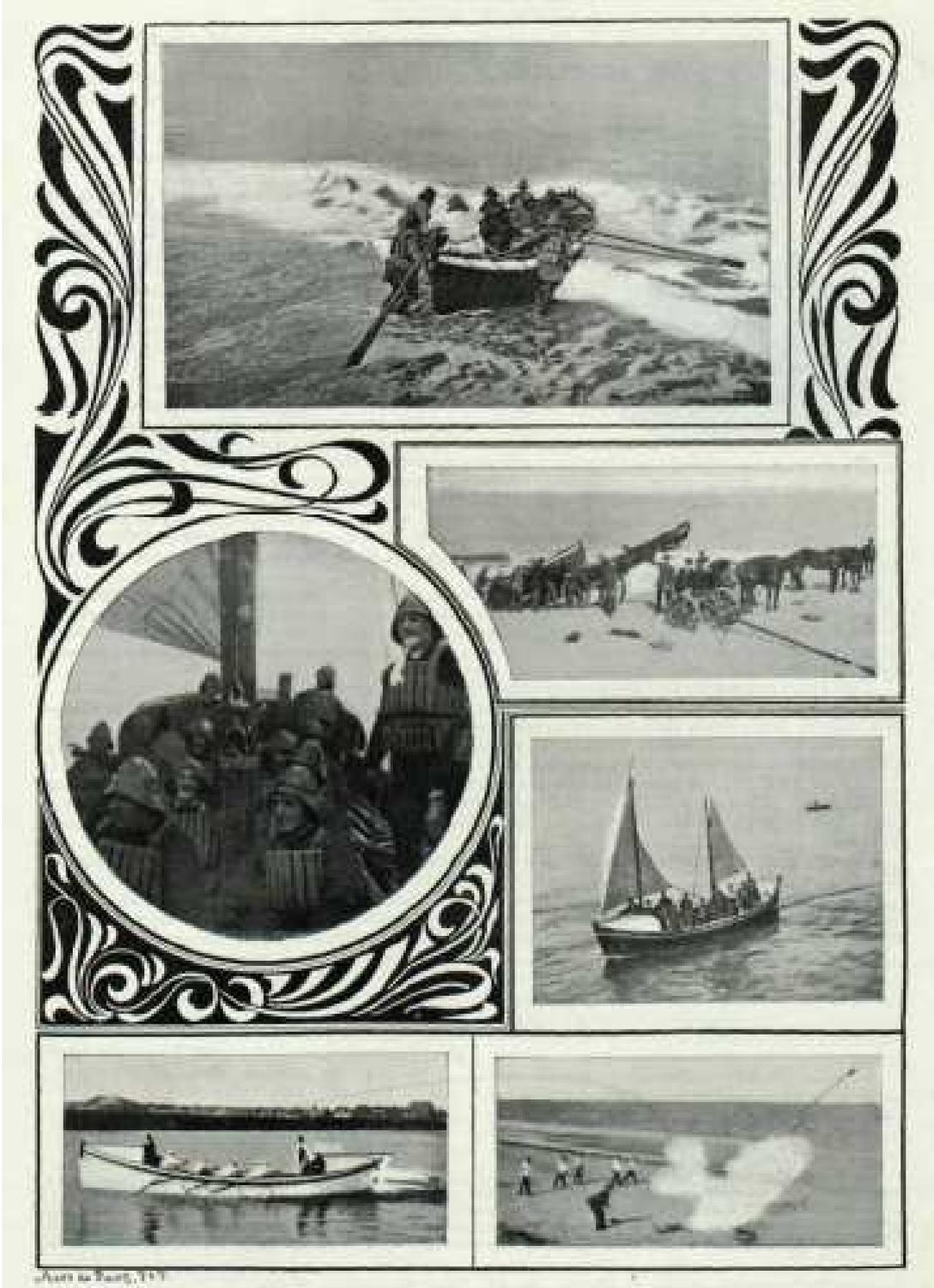
Sin embargo, apenas se inició la idea de constituir una Junta local para salvamento de náufragos, para adquirir fondos al objeto de establecer estación dotada con necesarios aparatos para salvar á los náufragos que reclaman auxilio en los frecuentes temporales de mar, han prescindido todos de la política, de los resentimientos personales mutuos y de toda clase de idea egoísta para inscribirse, como lo han hecho, como socios de aquella benéfica Sociedad, y constituyendo su Junta directiva así:

- Presidente, D. Luis Aguilar.
- Vicepresidente, D. Samuel Carranza.
- Tesorero, D. Telesforo Santa Marina.
- Secretario, D. José Antonio Padierne.
- Vocales: D. Daniel Otero, D. Lorenzo Pastor, D. Enrique Ocharan, D. Carmelo Helguara, don José M. Gutiérrez y D. Marcial Lavín.



LISTA DE SEÑORES SOCIOS FUNDADORES – AÑO 1892

Álvaro Villota	Lucio Carranza
Manuel Carranza	Gerónimo Mateo
José Iturbe	Gregorio de Otañes
Eloy Gutiérrez	Telesforo Santa Marina
Luis Carranza	Marcial Lavín
Luis Aguilar	José María Gutiérrez
Juan José Naveda	José Cerro
Julio del Arco	Enrique Ocharan
José M. Pedianne	Manuel Díaz Somonte
Daniel Otero	Pedro Estebanot
Francisco Urquijo	Lucas Iñigo
Mario Corcuera	Vicente Plaza
Carmelo Helguera	José Barquín
Manuel Fernández Carrera	Francisco Gálvez
Casto Pérez	Mauricio del Cueto
Compañía minera de Setares	María Luisa Arce
Ferrocarril	



Art Deco style, 1930



LISTA DE SEÑORES SOCIOS SUSCRIPTORES – AÑO 1892

Severino Dúo	Melitón Bodega
Marcos Merino	Venancio Rivero
Julián Fernández	José Costales
Roque Cerro	Francisco Díez
Manuel Cobo	Gil Margañón
Venancio Fernández	Lorenzo Pastor
Daniel Grijalva	Eugenio Blanco
Juan José Naveda	Vicente Blanco
Lesmes Gutiérrez	Luciano Urriticoechea
Manuel Fernández Cueva	Eusebio Berris
Agustín Fernández	Señora de Artaza
Lorenza Llacuri	Eusebio Ornóas
Lorenzo Camus	Vicente Ayala
Antonio Zarandona	Francisco Aramburu
José Garmendia (presbítero)	Ramón de Celis (presbítero)
José Ibáñez	César Premadía
Ignacio Cobarrubias	Ignacio Pico
Evaristo Artaza	Fernando Carranza
Alejandro del Cerro	José Herrán
Hilario Ruíz	Abilio Ulíbarri
Juan de Ocariz	Hermenegildo Lavín
Sofía Montojo	Agustín Rodríguez
Eladio Laredo	Simón Fernández



Felipe Baranda	Paula Gauna
Manuela Arechabala	Domingo Fernández (presbítero)
León Orbea	Eusebio Villa
Aurora Goicurúa	





LISTA DE SEÑORES SOCIOS DONADORES – AÑO 1892

Lucas Acebal	Carmen de Ondovilla
María Agüero	Luisa Thomas
Francisca Lizamiturri	Eulalia Castellanos
Ramona Castusa	Antonia Arechavala
Cenón del Campo	Trinidad Balsiseneta
Josefa Carranza	José Perión
Guadalupe Llano	Sofía Dorronsoro
Lorenza Gil	Sebastián Carasa
Valentín Urculo	Salustiana Ocharan
Antonio Maza	Ramona del Cerro
Restituta Ugarte	María Peñarredonda
Joaquín Fernández Cueva	Compañía minera de Setares
Compañía del ferrocarril Castro-Alen	Venancio Rivero
Julián Fernández	Roque Cerro
Daniel Grijalva	Vicente Blanco
Lesmes Gutiérrez	Luciano Urruticoechea
Eusebio Berris	Hermenegildo Sainz
Lorenzo Camus Presilla	Vicente Ayala
Antonio Zarandona	Francisco Aramburu
José Garmendia	Cesar Remacha
Ignacio Pico	Hilario Ruíz
Agapito Rodríguez	Eladio Laredo
Simón Fernández	León Orbea



Cenón del Campo	Manuel Álvarez
Pedro Hoz	Cesar Lotés
Manuel Elortegui	Saturnino Sainz
Emeterio Echavarría	Nicolás Ulibarri
Victorino Villasante	Diego Albeniz
Juan Rivera	Luis Olaeta
Francisco Durán	Andrés Torre





LISTA DE SOCIOS FUNDADORES – AÑO 1897

Lucio Carranza	Gregorio Otañes
Eloy Gutiérrez	Telesforo Santamarina
José María Gutiérrez	Julio del Arco
Enrique Ocharan	José María Padierno
Manuel Díez	Daniel Otero
Manuel Fernández	Mario Corcuera
Juan José Naveda	Carmelo Helguera
Casto Pérez Gutiérrez	Luisa Andrade
Mauricio del Cueto	José bores
Luis Corcuera	



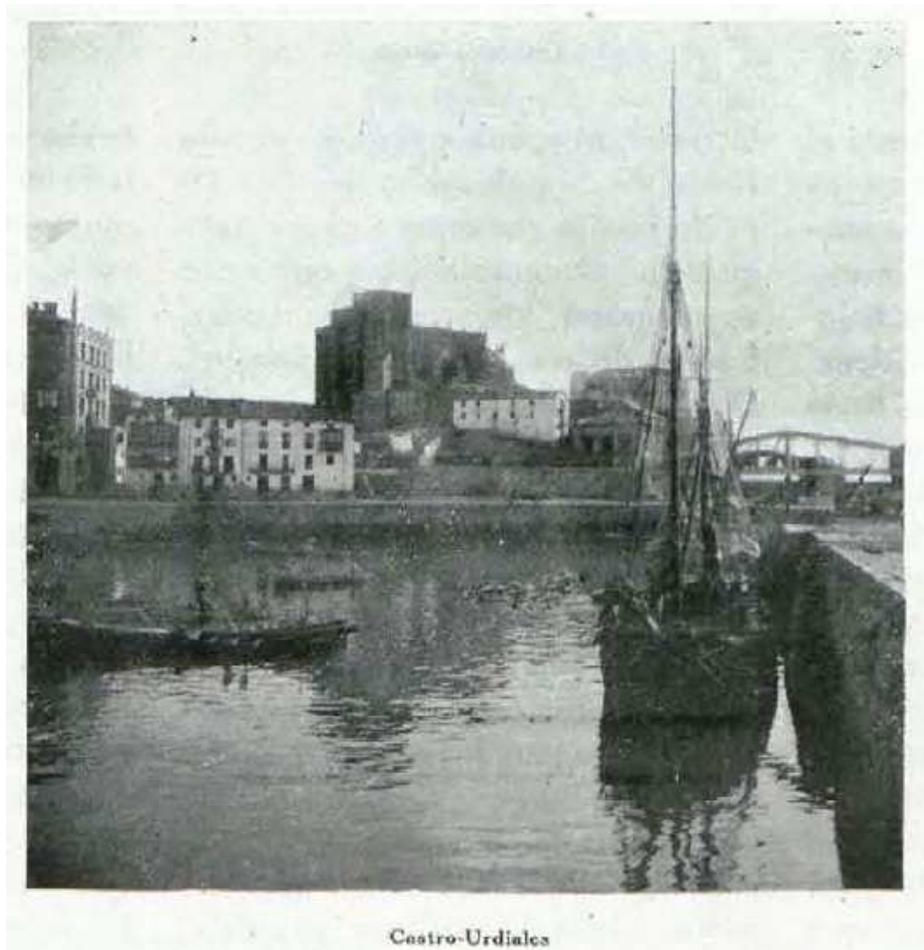


LISTA DE SOCIOS SUSCRIPTORES – AÑO 1897

Severino Dúo	Evaristo Díez Casariego
Melitón Bodegas	Marcos Merino
Eugenio Olabarrieta	Juan Carriedo
Valero López	Federico Ondarreta
Amancio Cernuda	Estanislao Herrán
Francisco Sarasola	Francisco del Portillo
Federico C. Otero	Paulino Ruíz
Ildefonso Díaz	Gregorio Barrio
Ángel Flores	Pedro Rivero
Ricardo Pérez	Gabriel Gorriarán
José Mena	Florentino López
Salvador Ureta	José Pacheco
José Ortiz Ojas	Ángel Tueros
Simón Villanueva	Antonio Bedialauneta
Rufina Uruburu	José Barquín
Ángel Muñoz del Castillo	Julio Oberti
Rogelio Rodríguez	Juan Gómez Moncalian
Alberto Olarte	Antonio López Zamora
Rafael Ibáñez	Pascual Fernández
Gregorio Chopitea	Braulio Villasante
Francisco de Susausti	Antonio Ibáñez
Lorenzo Marcos	José J. Bolívar
Carlos Schuman	Samuel Carranza



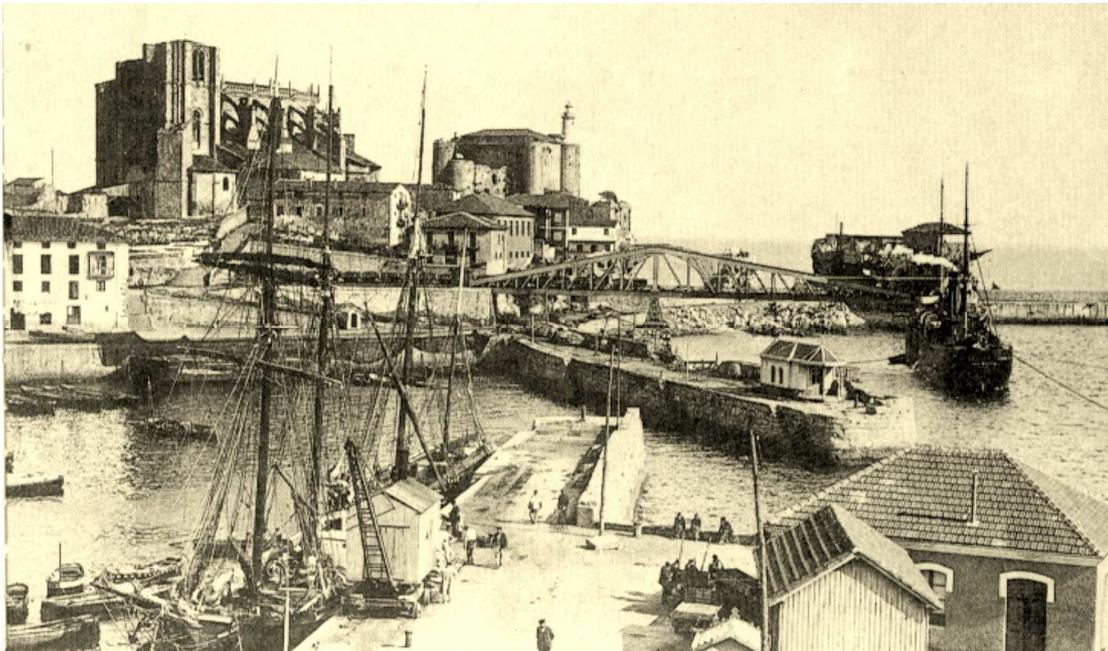
Leocadio Quintana	Martín de Garteiz
Luis Ocharan	Álvaro Aguado
Vicente de la Plaza	Agapito Lizarralde
Roberto Dale	Florentino Helguera
Luis Aguilar	Constantino Helguera
Joaquín Sánchez	Anacleto Gutiérrez
Gustavo Castellanos	Juan José Ulacia
Antonio Llorens	Miguel Portero
Miguel Armentia	





LISTA DE SOCIOS DONADORES – AÑO 1897

Eusebio Hornas	Ignacio Covarrubias
José Herrán Llave	Abilio Ulibarri
Vicente Rodríguez	Fidel Gutiérrez
Simón Villanueva	Benjamín Torre
Delfín Martínez	Pedro Hoz
Nicolás Arichiguerra	Francisco Cicuo
Antonio Ulibarri	José María Helguera
Miguel Goitia	Evaristo Julián Hierro
Daniel Villanueva	Manuel Corro
José Sanchoyarto	Andrés Amor
Manuel Ruíz	Eugenio Aqueche
Saturnino Muñoz	Pedro Ochoa
Gregorio Barquín	Eustaquio Cuesta
Víctor Lara	Valentín Cuesta
Manuel Burgaz	José María Pacheco
José Pando	Teodoro Rivas
Florentino Torre	Lucio Bermedo
Miguel Manzaneda	Manuel Sevilla



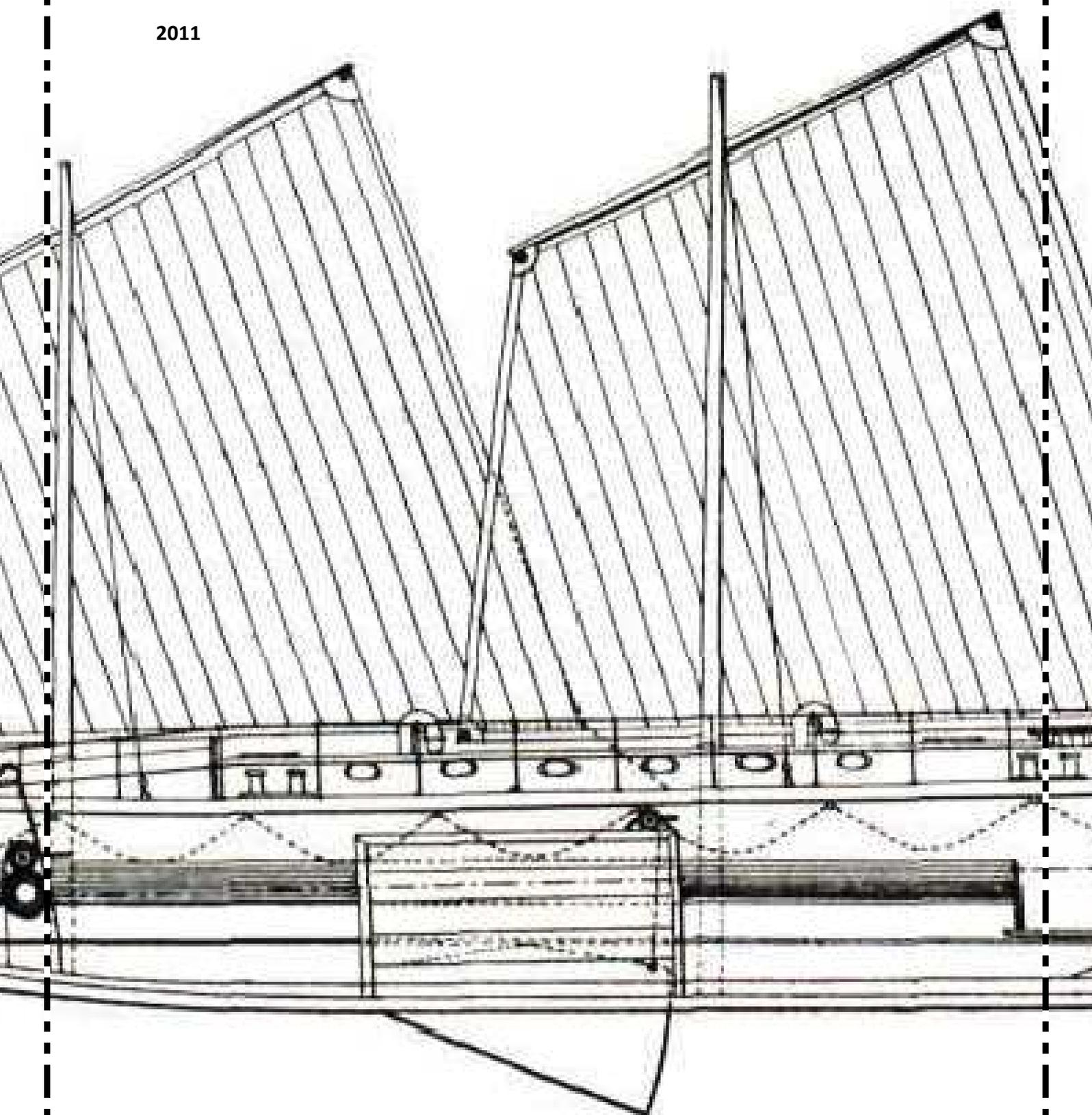


IMÁGENES

Alrededor del Mundo
Caras y Caretas
El Instructor
Gran Vida
Illustrated Weekly Newspaper
La Chasse Illustrée
La Ilustración Artística
La Ilustración Española y Americana
La Ilustración Ibérica
La Marina Española
Le Monde Illustré
L'Univers Illustré
Mundo Gráfico
Mundo Naval Ilustrado
Museo de las Familias
Nuevo Mundo
People All Nations
The Art Journal
The British Workman a Monthly y Magazine
The Country Magazine
The Graphic
The Graphic an Illustrated Magazine
The Illustrated London news
Victorian Social History

CASTRO URDIALES

2011



BOTE DE SALVAMENTO (SECCIÓN)

e de 1904

tamente por la So-
n el concurso de la
entos ha otorgado

NA

MARIA CRISTINA



Número

Medallas concedidas
mentos: de oro, 8;
bronce, 1 245.—E
pesetas 28.778.

Se publica el día 1 de
parte gratis á la

PRIMER SOCI

S. M. EL REY DO

BOLETÍN

ario de la Sociedad: Excmo. se-
bín.

Sociedad: Excmo. Sr. Marqués de
or del Reino.

ente: Excmo. Sr. D. Francisco Go-
or.

idente: Excmo. Sr. D. Martín Za-

ente: Excmo. Sr. D. José Cousillas
nts de Marina.

Cuarto Vicepresidente: Excmo. Sr.
y Abella, General de Ejército.

Presidente de la Comisión Ejec
ñor D. Francisco Gorostidi, ex-Ser

Fundador de la Sociedad: † Ilmo. Sr.

Vocales delegados: 1.º, Excmo. Sr.
rostidi; 2.º, Sr. D. Luis G. Bayo.

Secretario general: Excmo. Sr. D.
Colson, ex-Diputado á Cortes.

Salvadores premiados con MEDALLA DE ORO

t Sentí, concedida en 17 de Mayo de 1883, por salvamento realizado en F
zan, en 17 de Diciembre de 1883, por ídem en **Portugalete**.—3.º, D. Eug
s, en 16 de Mayo de 1885, por ídem en **Filipinas**.—4.º, D. Francisco Iglesia
1887, por ídem en **Cedeira** (Coruña).—5.º y 6.º, D. Quirico Riberas y Pom
Enero de 1889, por ídem en **Cadaqués**.—7.º, D. Juan Martínez, en 5 de M
ente Mayorga (Algeciras).—8.º, D. Manuel Villalonga y Pérez, en 10 de M
de Mallorca.