

MADRID 1.º DE ABRIL DE 1867.

TOMO XV.

NÚM. 7.º

Los botes salvavidas del puerto de Valencia.

El mes de marzo se ha inaugurado bien tristemente para el comercio y la navegacion. Numerosos naufragios ocurridos en el Mediterráneo durante el temporal del día 3, y entre ellos el de las fragatas fondeadas á la vista del puerto de Valencia, han motivado una discusion sobre la posibilidad de evitarlos y medios con que pudo conseguirse, dando origen á la publicacion de articulos en los periódicos locales de esta capital, en los cuales se afirman hechos y se hacen apreciaciones que debemos rectificar. Nadie deplora mas que nosotros las desgracias ocurridas; nadie abriga mas ardientes deseos de ver realizado un servicio de salvamento; pero debemos rechazar las censuras embozadas y los cargos directos que se han hecho con este motivo á los Ingenieros, esperando que los periódicos que con un tanto de ligereza han dirigido el ataque, den cabida en sus columnas á la defensa.

No necesitamos recordar á nuestros lectores los detalles de la catástrofe; no entraremos tampoco á examinar los motivos de hallarse los buques fondeados fuera del puerto, cuando resulta que existia en él suficiente calado, no solo por los sondeos practicados, sino tambien por el hecho de haber entrado en el puerto el día 4 la fragata de mayor calado, única que se salvó de los fondeados fuera del puerto. No averiguaremos si, como se ha dicho, los capitanes de los buques naufragos se encontraban en tierra en el momento de la catástrofe; vamos solo á rectificar hechos y á rebatir las ideas equivocadas que se sostienen en los periódicos. Principiaremos por aquellos para dejar el campo despejado y ocuparnos despues, entre estas, de las que mas importan al público, el mas interesado en conocer la verdad para aplicar el remedio.

Se ha dicho que el mal estado del bote salvavidas fué el motivo principal de no salir á la mar á prestar auxilio á los buques naufragos. Sin entrar á discutir si el caso actual es de aquellos en que el salvamento se hace por medio de los botes, diremos que no seria de extrañar que los botes no estuviesen dispuestos para salir á la mar despues de permanecer durante cinco años encerrados en el almacen sin prestar ningun servicio, pero el hecho no es cierto; el bote salvavidas de la estacion de Valencia se encontraba en perfecto estado de conservacion, provisto de todos los efectos necesarios al salvamento, y los empleados de obras públicas en el puesto que les señala el reglamento provisional para este servicio.

Tambien se dijo que el bote salvavidas no fué utilizado por la marina por hallarse á cargo de los Ingenieros de Caminos; lo cual es de todo punto inexacto; desde los primeros momentos, así el bote como los demás efectos de salvamento se pusieron á la disposicion del Capitan de puerto, á quien correspondia, segun el citado reglamento, dictar las disposiciones oportunas, y á dicho funcionario ó á sus encargados se entregaron cuantos efectos tuvo por conveniente reclamar.

Otro dicho mas grave es afirmar que los buques naufragos no pudieron entrar en el puerto de Valencia por falta de calado suficiente en la boca; ya hemos visto que el de mas calado entró al siguiente día sin la menor dificultad: tampoco la hubieran encontrado los buques naufragos á haberla intentado el día 2 cuando el temporal se anunciaba, y cuando dentro del puerto de Valencia se tomaban precauciones para resistirlo; pero el día 3, en medio de la furia del temporal, no era posible. El puerto de Valencia no es un puerto de refugio que se toma con todos los vientos y en todo tiempo: es un puerto de comercio en muy malas condiciones, en que el arte lo ha hecho todo y nada la naturaleza.

Rectificados los hechos inexactos que los periódicos antes citados han presentado como ciertos, queda por discutir la necesidad de llevar á cabo la reforma propuesta de encomendar á la marina este servicio, segun se ha indicado, añadiendo que ya por ella se habia reclamado le fuese encomendado el servicio de salvamento. Debemos suponer que tal noticia pertenece exclusivamente á los periódicos que la publicaron; las autoridades de marina saben que el servicio de salvamento les está encomendado sin intervencion ni trabado ningun género por parte de los Ingenieros, siendo por lo tanto sin objeto una reclamacion de lo que ya poseen.

En efecto, los botes salvavidas están á cargo del patron y proel (1). y estos obedecerán al Capitan de puerto en todo lo que se refiera al servicio (artículos 3.º, 4.º y 17); el Capitan de puerto determina los casos en que el bote debe salir á la mar, ya para socorrer buques naufragos, ó para los ejercicios prácticos; pasa revista mensual de los efectos de salvamento; fija las señales de naufragio y las operaciones que debe practicar el bote (arts. 17, 18, 19, 20 y 22); y por último, informa á la superioridad sobre la conducta observada por la tripulacion

(1) Reglamento provisional para el servicio de salvamento de buques.

del bote, y propone las recompensas y pensiones á que sus individuos se hayan hecho acreedores (arts. 22 y 26).

En todo esto para nada interviene el Ingeniero, cuya participacion es tan solo la que señala el art. 21, que copiamos literalmente:

«El Ingeniero cuidará de pedir en los presupuestos mensuales las cantidades necesarias para la perfecta conservacion del bote y sus defectos. El patron dará al Ingeniero, al dia siguiente de haberse usado el bote, nota de los desperfectos que haya sufrido, para que inmediatamente disponga su reparacion.»

El contenido del anterior artículo hace ver de una manera bien patente que al Ingeniero solo le corresponde, como funcionario dependiente del Ministerio de Fomento, la conservacion de los útiles de salvamento; el empleo de ellos y el servicio á que se destinan lo prestan los únicos competentes, esto es, los peritos en la marineria.

Y sin embargo, siempre ha habido por parte de las autoridades de marina cierta repugnancia á encargarse de este servicio. Recordamos que en 1862 llegaron á su destino los botes salvavidas, adquiridos por el Ministerio de Fomento; el Ingeniero Jefe de la provincia de Oviedo quiso hacer entrega del de aquella estacion al Capitan de puerto de Gijon, negándose aquel á recibirlo, limitándose á fijar los anuncios para las plazas de patron y proel, y á manifestar mas tarde no haber dado ningun resultado. El Ingeniero lo hizo presente á la Direccion general de Obras públicas, y en repetidas comunicaciones manifestó la imposibilidad de llenar el servicio de salvamento si no se contaba con otros medios que los propuestos en el reglamento aprobado.

Nos consta que iguales gestiones han practicado los demás Ingenieros que tienen á su cargo estaciones de botes salvavidas, sin exceptuar el de Valencia; pero todos sus esfuerzos se han estrellado ante los obstáculos mas poderosos de los que podia vencer su iniciativa particular.

Aqui debiéramos terminar este artículo si solo tuviese por objeto el poner á cubierto la personalidad de los Ingenieros de Caminos; pero cumple á nuestro propósito investigar las causas de hallarse paralizado tan importante servicio desde el año de 1862 en que se intentó plantearlo. La principal la encontramos en el reglamento mismo y en su espíritu: calcado en su parte formal de los reglamentos ingleses, sin poseer la base esencial de asegurar el porvenir de las familias de los tripulantes con una garantía tan sólida como la que presta la iniciativa particular, y aplicados á una nacion acostumbrada á ver en manos del Gobierno y desempeñados por él servicios análogos, los resultados han sido los que desde un principio debieran prometerse. El Gobierno invitó para contribuir á tan benéfico objeto á todas las corporaciones, sociedades y particulares animados de sentimientos filantrópicos en favor de sus semejantes. El Gobierno llamaba en su ayuda la cooperacion individual, pues recargado con crecidos gastos en servicios que no debia des-

atender, no podia por sí solo llevar á cabo una empresa en la que la caridad debia desempeñar el principal papel. ¿Qué resultado dieron estas excitaciones? ¡Tris e es decirlo! solo Barcelona contestó, suscribiéndose seis sociedades de crédito y de seguros por la cantidad fija de 11.000 reales: la Diputacion y Ayuntamiento respectivamente con la de 1.000 reales anuales, y la sociedad denominada la Salvadora con la mitad de lo que anualmente destina á premios y recompensas. Las demás provincias, *sin exceptuar la de Valencia*, guardaron el mas profundo silencio á la invitacion recibida.

Por otra parte, ningun marino se sentia atraído á inscribirse en el registro de salvamento, para aventurar su vida por la escasa recompensa que en el reglamento se le señala, y por una problemática pension á su familia. Mas aceptable y de mas seguro resultado consideramos la propuesta hecha por la Comision de Faros, de considerar una parte del tiempo servido en el bote salvavidas como servicio efectivo prestado en los buques de la armada.

Creemos ya llegado el momento de que se adopte por el Gobierno una resolucion; mientras tenga en su poder los botes salvavidas pesará sobre él la responsabilidad de no hacer uso de ellos en el momento de un naufragio. Le aconsejamos cuenta poco con el espíritu público, que entre nosotros se levanta en el momento de una catástrofe y suscribe entonces á los mayores sacrificios, pero pronto decae el entusiasmo y vuelve al sistema habitual y cómodo de reclamarlo todo del Gobierno. Si este cree no ser posible plantear el servicio de salvamentos; si se ha engañado confiando en la cooperacion individual, y por sí solo no puede llevar tan pesada carga, debe manifestarlo así al pais al deshacerse de los botes salvavidas.

Cualquiera que sea la determinacion que el Gobierno adopte, le aconsejamos encomiende este servicio en todas sus partes á las autoridades de marina: la parte que al Ingeniero pudiera caberle, segun el reglamento, es tan insignificante, que su intervencion aparece, si se nos permite la frase, un tanto ridicula. Las cuentas de gastos, único fundamento que encontramos para ella, no es indispensable sean rendidas por un funcionario dependiente del Ministerio de Fomento; todos los Ministerios utilizan, cuando los necesitan, los servicios de los emplea los de otros Ministerios, y así vemos á Marina servirse de Ingenieros de Caminos, y á Fomento servirse de Marinos. Hágase, pues, para este servicio lo que para los demás ramos de la Administracion; de otro modo la responsabilidad estará repartida, y sabido es que cuando son muchos los responsables aquella no es efectiva.

En otros números de esta REVISTA hemos destinado varios artículos á la descripcion y manejo de los botes salvavidas y á las operaciones de extraccion de buques sumergidos, y creemos útil completar estas noticias describiendo en un número próximo los demás medios de salvamento y las operaciones que en tales casos conviene practicar.