

SALVAMENTO DE NAÚFRAGOS.

(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 menos 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 raíz 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 márgen 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 31 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 300 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 habia 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 hacia 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, áun 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 habian 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 hacia 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 habia 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 varias 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 habia realizado dicho pensamiento, le parecia al Ministerio de Marina oportuna aquella ocasion para promoverlo con vigor, ya que las sensibles desgracias mencionadas habian 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 contribuiria 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 habia transmitido al Capitán general del departamento de Cartagena.

Confesábase, en primer lugar, en dicho relato que ántes del siniestro, y con ocasion de él, habian 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 habian 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 importe 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 salva-vidas; 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 dieron 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 luego que seria 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 corespone 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 aún 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 entónces 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 aún más propio.

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

aquel ensayo de dicho aparato, 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 aparato 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 aún cuando el Comandante de Marina de Valencia hubiera tenido á su disposicion el aparato 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 además 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, además 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.