

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 ménos 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 después 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, destruidos 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, después de enumerar las estaciones de salvamento establecidas y lamentar el escaso ó ningún 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 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.»

Parece deducirse del primer párrafo que, en opinión 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 náufragos.

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 el 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 náufragos 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 Direccion 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 tambien á la Direccion general una descripcion 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. Este, en vista del tiempo transcurrido sin que se hubiese obtenido el menor resultado, y creyendo que las causas de esto debian constar de oficio, se dirigió con la pregunta oportuna al mencionado comandante; quien le contestó diciéndole que podia 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 habian querido aceptar aquéllos la gratificacion ofrecida por los dias de trabajo; pues pretendian se les señalase un haber diario ó jornal constante, no sólo mientras se instruyeran, sino tambien durante todo el año, considerándolos como empleados, segun ellos decian que se hacia en Inglaterra, Suecia y Noruega; y que sólo de ese modo se obligarian 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 decian los primeros, la organizacion 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 resultaria 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 Direccion 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 tambien consta que con motivo de otro naufragio ocurrido en el mismo puerto hacia mediados de Enero de 1860, manifestó al Ingeniero dicha autoridad su propósito de tripular en la primera ocasion el bote salva-vidas con la marineria 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.