

La zozobra é inquietud de tantas pasiones como se agitan en las ciudades no pueden franquear el umbral de la pobre morada del leñador, en la que la vida se desliza como las estaciones en que solo á Dios es dado disponer cuándo han de ser buenos y malos los días.

No llegan á la choza las terribles emociones del alza y de la baja, ni hay que luchar contra las mil tentaciones del lujo, de la vanidad y de la envidia, y el buen sentido, el hábito del trabajo y una sincera y mutua afección más que el alejamiento de los pueblos, es lo que proteje la felicidad del humilde hogar del leñador.

La falta de prudencia y moderación lo mismo en el campo que en la ciudad pueden ser causa de ruina. La mísera taberna como el ostentoso hôte! se levantan ó caen según quien los dirige.

ALFREDO DE LAFFITTE.

LAS VIDAS DE NUESTROS PESCADORES

Contrista el ánimo ver la frecuencia con que se repiten en nuestro litoral los naufragios de embarcaciones de pesca, y las innumerables víctimas que ocasionan, siendo esto tanto más doloroso cuanto que en la mayoría de los casos, con poco esfuerzo, pudieran evitarse.

Dos tristísimos hechos recientemente ocurridos en costas diametralmente opuestas de nuestra Península, y de distintas condiciones, vienen á comprobar nuestro aserto.

En la madrugada del 19 del corriente, una trainera de San Sebastian, tripulada por uno de los mejores patrones de aquel punto, Luis Carril, muy conocido por haber triunfado en varias regatas, y doce de los bravos marineros del Cantábrico, se hizo á la mar para emprender las faenas de la pesca; al regresar al puerto como á la una de la tarde y á distancia de nueve ó diez millas, una racha de viento hizo zozobrar á la trainera, y aquellos intrépidos marineros, luchando con las olas, fueron perdiendo fuerzas y uno á uno desaparecieron del mun-

do de los vivos hasta el número de ocho y el patrón, siendo salvados los cuatro que sobrevivieron, ya extenuados de fatiga, á cosa de las cuatro, por otra lancha llamada *Avelina* que fué la única que divisó á los náufragos.

El día 20 de este mismo mes otra tragedia análoga tenía lugar en aguas de Valencia: una barca del bou al regresar á puerto, á eso de las once de la mañana y á un cuarto de milla del mismo puerto, zozobró, pereciendo ahogados á la vista de gran número de personas ocho de sus tripulantes, consiguiendo salvarse el patrón y dos marineros, de los cuales uno falleció también á poco, á consecuencia de contusiones sufridas.

Ante tamañas catástrofes, desbórdanse los sentimientos caritativos y el pobre y el rico elevan una plegaria al Todopoderoso por los que murieron en el cumplimiento de su deber, y acuden con su óbolo á socorrer á las viudas y huérfanos que perdieron con sus esposos y padres los medios de proporcionarse el necesario sustento.

¡Bendita Caridad! ¡Quién pudiera recoger la inmensa fuerza que representa, no ya para lamentar desgracias pasadas y remediar en lo posible sus tristes consecuencias, sino para evitarlas, también en la manera posible, en el porvenir!

Sucédense con aterradora frecuencia hechos análogos á los que hoy deploramos, y sucédense también las explosiones de los sentimientos de caridad: seguramente de ninguna de estas tragedias marítimas habrá quedado una viuda ni un huérfano sin socorrer: el particular, las corporaciones populares, los establecimientos benéficos, el Estado, todos, en fin, se disputan con noble empeño el placer de enjugar las lágrimas de los desvalidos, proporcionándoles los medios para poder vivir y encargándose en su caso de su cuidado y educación.

Pero, ¡ah! cuánto más valiera emplear las grandes sumas recaudadas y la unión de voluntades en un sentimiento común para precaver estos accidentes, evitando la pérdida de tantas vidas, ocasionada en la mayoría de los casos por culpa de lamentables imprevisiones!

Si una mínima parte del dinero recaudado para el socorro de las víctimas, tanto de nuestro proceloso mar Cantábrico como del Mediterráneo, se hubiera empleado en la reforma de las embarcaciones de pesca, en proveer de chalecos salvavidas á todos nuestros pescadores, en el establecimiento de vigías para seguir la vista á las flotas

pescadoras y en vapores ó lanchas de salvamento siempre dispuestos á acudir á donde fuera necesario, ¡cuántas preciosas vidas se habrían salvado! ¡Cuántas lágrimas se hubieran evitado!

Si los tripulantes de la trañera naufragada en aguas de San Sebastian hubieran ido provistos de chalecos salvavidas, no habrían gastado estérilmente sus fuerzas y hubiesen podido aguantar las tres horas que transcurrieron hasta que fueron vistos por la lancha *Avelina*.

Si en el puerto de Valencia hubiera habido material de salvamento, no hubiesen perecido los infelices tripulantes de la barca zozobrada.

Hora es ya de hacer algo; pero algo práctico para garantir las vidas de nuestros pescadores.

El Ministerio de Marina, á cuyo cargo está el servicio de policía y vigilancia de la pesa, es el llamado á estudiar y dictar las disposiciones convenientes á este fin, sin pararse en la oposición de algunos que entienden que al tomar medidas de cierto orden encaminadas sólo á dar garantías de seguridad á nuestros pescadores, coartan el libre ejercicio de la industria de pesca.

No bastan, bien claro lo liemos visto, las recomendaciones oficiales para que las embarcaciones reúnan tales ó cuales requisitos, ni basta tampoco el que las sociedades de salvamento provean graciosamente á los tripulantes de los chalecos salvavidas y otros elementos de seguridad; es preciso determinar las condiciones que han de reunir dichas embarcaciones para salir al mar, sin llenar las cuales no debe permitirse su salida ni despacharlas para la pesca.

No quiere decir esto que haga de imponerse á los pescadores la obligación de sujetar sus embarcaciones á modelos determinados, ni tampoco fijar sus dimensiones, aparejo y tripulación, con un criterio estrecho que pudiera coartar en lo más mínimo el libre ejercicio de la industria, nó; las distintas condiciones de los mares y de los puertos, la gran variedad de artes que pueden emplearse y las diferentes especies á que éstas se dedican, hacen no ya inconveniente, sino imposible el determinar detalladamente las condiciones de la infinita clase de embarcaciones usadas en la pesca.

Pero si esto no sería posible, sí lo es, en cambio, el imponer condiciones generales aplicables á toda clase de embarcaciones que para ejercer la industria hayan de salir fuera de los puertos y retirarse de las costas.

Dada la pequeñez de las embarcaciones que en general se emplean en la pesca, la primera condición que deben cumplir es tener asegurada en todo caso la flotación, ó lo que es lo mismo que sean insubmergibles.

La necesidad de esta primera condición, que puede decirse es la primordial, y, si se quiere, la única que en términos generales puede y debe exigirse á toda embarcación de pesca, se reconocía en una Real orden de 1.º de Mayo de 1878, que dictaba las reglas que han de observarse para que lleguen oportunamente á noticia de los pescadores los anuncios de proximidad de temporales en los mares y costas de España.

En la Regla 6.^a de esta soberana disposición se decía:

«S. M. recomienda muy particularmente al celo de las autoridades de Marina el exacto cumplimiento de las reglas anteriores, así como que por los medios que estén á su alcance procuren influir con su opinión facultativa, para iniciar una reforma benéfica en la construcción de las embarcaciones de pesca y tráfico de puerto á puerto que se emprenda en lo sucesivo en el litoral de su mando, procurando que, además de ser con cubierta abierta al centro para servicio de los remeros, pero que pueda cerrarse en caso de necesidad con cuarteles de correderas, reúnan una combinación de espacios vacíos, herméticamente cerrados, que sirvan de flotadores y las hagan insubmergibles; y que el lastre que usen sea de agua en barriles, que además de la cualidad de flotar llenos, pueden fácilmente vaciarse y cuyo peso nunca ofrece peligros.»

Más explícitamente aún se reconocía la necesidad de la reforma de las embarcaciones de pesca en otra Real orden de 4 del mismo mes y año, por la que se mandaba abrir un concurso entre los constructores de Guipúzcoa, Bizcaya y Santander para otorgar un premio al que presentara el mejor plano y modelo de barco pescador. El conocimiento, se decía en ella, «que tiene este Ministerio de las condiciones de las barcas pescadoras de la costa de Cantabria, sin cubiertas ni espacios ó tubos vacíos que las hagan insubmergibles, y por lo tanto al abrigo de las contingencias peligrosas, tan comunes en la pesca de altura, inadecuadas, en una palabra, á la índole brava de aquellos mares; unido al clamoreo de la voz pública, excitada con la última catástrofe ocurrida en aquella costa, que también acusa las malas condiciones de las expresadas barcas, obligan al Gobierno á adoptar alguna reso-

lución, encaminada á corregir los males, que no podrán ménos de repetirse, de continuar, como hasta aquí, una rutina peligrosa en la construcción de tales embarcaciones.»

Pero por más que se decía en la misma Real orden, que si bien no toca á la administración dar dirección ni poner coto á la iniciativa particular en el modo de explotar y mejorar las industrias en general, tratándose de la pesca, para cuyo ejercicio se hace indispensable afrontar tantos peligros, bien pudiera por el ramo de Marina ponerse condiciones para ejercerla con relativa seguridad en costas abiertas, como las del Cantábrico, faltas de puertos y azotadas constantemente por mares tempestuosos; el caso es que no ha dado disposición alguna que impusiera de manera terminante condiciones de ninguna especie, limitándose sólo a recomendaciones que ningún resultado práctico han dado hasta ahora, ni es probable lo den tampoco en lo sucesivo.

Si, pues, se reconoce la necesidad de que las barcas pescadoras sean insumergibles; si se reconoce también la facultad en el Gobierno para imponerles esta condición ya que se trata de asunto tan importantísimo, y se ve que son completamente ineficaces las recomendaciones que se han hecho hasta hoy, no cabe más que dar carácter preceptivo á estas mismas recomendaciones, facilitando en la manera posible su cumplimiento para no causar perjuicios innecesarios; pero fijando un plazo breve para llevarlo á cabo.

Con esto y con imponer la obligación de llevar los chalecos salvavidas, cuyo poco coste, ya que no pudieran facilitarse gratis por las sociedades de salvamento ó por la misma administración de Marina, lo hace posible, muchas víctimas se evitarían, por más que aún quede mucho que hacer para garantizar, en lo humanamente posible, las vidas de nuestros pescadores.

(De la *Revista de Pesca Marítima*)

