

LAS VIDAS DE NUESTROS PESCADORES



Con este mismo título publicamos en el número 444 de la EUSKAL-ERRIA, correspondiente al 10 de Noviembre último, un artículo en el que hacíamos algunas consideraciones sobre la necesidad de adoptar medidas para garantir en lo posible la vida de nuestros pescadores.

Entendíamos que ya que de asunto de tanta importancia se trata, bien podrian exigirse determinadas condiciones á las embarcaciones de pesca que las hicieran insumergibles en la manera posible, y de este modo ofrecieran alguna mayor garantía de seguridad para nuestros pescadores; y de igual modo creíamos que también se evitarían muchas víctimas dotando de chalecos salvavidas á sus tripulantes,

El problema, sin embargo, presentaba grandes dificultades.

La suprimida Comisión Central de Pesca, animada de los mejores deseos en favor de nuestros pescadores, lo estudió detenidamente, sin encontrar una solución práctica, y pidió, para ilustrarse más, las opiniones de las autoridades de Marina de las provincias del litoral cantábrico, en donde por lo tormentoso del mar, condiciones de sus puertos y clases de pesca que se explotan, se hace más difícil remediar los males que lamentamos.

Las opiniones emitidas por aquellos valientes marineros, que condensan en los informes oficiales, hasta ahora recibidos, los respectivos Comandantes de Marina, y otras particulares que tenemos, son tan diversas y opuestas, que es difícil formar juicio sobre el asunto, y sólo vienen á demostrar lo complejo y arduo del problema planteado.

Mientras algunos, quizá los menos, creen que es conveniente y factible exigir desde luego que las embarcaciones que se dedican á la pesca de afuera, llenen determinadas condiciones que aseguren su insumergibilidad y que vayan provistos sus tripulantes de chalecos sal-

vavidas, otros opinan que sería más práctico adoptar medios indirectos para llegar al mismo resultado que conceptúan conveniente; y últimamente, no pocos de los patrones y marineros del Cantábrico, entienden que no es posible ni conviene hacer alteración alguna en las embarcaciones y forma en que se hace la pesca en aquellos mares.

Los dos informes que á continuación trascribimos, puede decirse condensan los diversos criterios, pues aunque redactados por las autoridades respectivas de dos de las Comandancias de Marina del Cantábrico, están basados en las opiniones de la gente de mar que se ocupa en las industrias de pesca, lo que les da mayor fuerza.

Dice el uno: «Como una de las provincias marítimas en la que los siniestros de mar son más frecuentes, no por la impericia marinera, sino por lo tormentoso del Cantábrico que al formar en la gente de mar el mayor hábito á luchar con dificultades y peligros, los hace más animosos para no prevenir, como debieran, contingencias insuperables, reunido á la pobreza extrema de recursos que esta azarosa y mal remunerada profesión determina, sería altamente justo y humanitario que el Estado proveyera á arbitrar é imponer los medios más adecuados á tal fin, en forma que se combinase de manera que no implicara trabas al santo y legítimo derecho del trabajo; mas esta misma pobreza, y lo rudo del carácter de la marinería han de hacer punto ménos que imposible la imposición y realización de los medios á propósito, que el buen sentido técnico aconseje, tanto por lo que solamente el carácter de imposición ya por sí reviste para que desgraciadamente lo sientan como aversivo, como por la escasez de elementos con que para la buena policía de los puertos cuentan hoy las autoridades de Marina.

»Muy oportuno se conceptúa, además de los medios supletorios y preventivos, ya en uso, de señales de peligro desde tierra, el que las embarcaciones lleven aguja náutica para casos de nieblas, el cerrar el puerto con prudente previsión, especialmente para la clase de embarcaciones de que se trata, y aún más para los que tienen barra á su entrada con otras más, el que se construyesen insumergibles por medio de cajas de aire de zinc colocadas á popa y proa, y adosados á los costados por ambas bandas cilindros del mismo metal, también revestidos con secciones que las incomunicasen entre sí mismas, ó salchichones rellenos de polvo de corcho, lastre de agua en cuarterolas, libres para facilitar la insumergibilidad, y unido á todo el que fuera

obligado el uso de los chalecos salvavidas como parte integrante de los pertrechos con que se debe esquifar: para obtener el resultado que se procura, se consideran más eficaces, sin embargo, los medios indirectos que los directos, y entre los primeros podrian adoptarse los siguientes:

»1.º El decretarse por la superioridad que las Comandancias de Marina no pudieran autorizar la construcción de embarcaciones que se dedicaran á la pesca de altura sin que llenaran las condiciones que se dictasen.

»2.º Que á todo patrón de esta clase de barco en que ocurriera algun accidente desgraciado, y se juzgara en la sumaria instruída con tal motivo, el que se hubiera podido evitar si hubiera salido en las condiciones debidas, se le juzgue como reo de imprudencia temeraria ó se le inhabilite para ejercer con tal cargo, recogiéndole su nombramiento.

»3.º Que en las ventas de embarcaciones, y para legalizarlas en el registro de inscripción de las Comandancias, sea condición obligatoria el que tengan tantos chalecos salvavidas más uno como remos pueda armar, con sello de la Capitanía y nombre de la barca.

»4.º El que sólo á esta clase de embarcaciones esquifadas con tales requisitos fuese de aplicación la Real orden de 25 de Noviembre último.»

El otro informe á que nos referimos dice textualmente: «En el acta de la sesión celebrada por la Junta de pesca y piscicultura de esta provincia el 29 de Diciembre último, consta lo siguiente: Seguidamente se procedió á la lectura de un oficio que dirigió al señor »Comandante de Marina de esta provincia el Excmo. Sr. Presidente »de la Comisión Central de Pesca. La Junta ha oído el parecer de los »patrones de lanchas pescadoras de altura, citados al efecto, indicán- »doles los diferentes sistemas que podrán adoptar para conseguir que »las embarcaciones sean insumergibles, y después de detenida deli- »beración expusieron atinados razonamientos para demostrar que, »dada la forma en que ejercen la pesca y los temporales aquí reinan- »tes, para librarse de sus peligros la experiencia les ha aconsejado el »disminuir el peso y resistencia de las embarcaciones; toda reforma »que tienda á hacerlas insumergibles exigiria el aumento de peso y »resistencia, además embarazaría las maniobras y las embarcaciones »serian de poca duración. En conclusión opinaron que no siendo

»embarcaciones con cubierta, no es fácil el laudable objeto de la Comisión; y como quiera que en esta costa no puede hacerse la pesca en barcos de esta clase, porque necesitarían tener grandes dimensiones, opinan que el mejor sistema es el que usan en la actualidad. »Respecto á los chalecos salvavidas encuentran poco práctico su uso por lo que embarazan los movimientos; pero existiendo diferentes sistemas sería conveniente se remitieran algunos modelos para entregarlos á la tripulación de alguna lancha como medio de prueba».

Por los dos informes anteriores se demuestra la dificultad de encontrar un medio práctico de dar mayores garantías de seguridad á nuestros pescadores; pero tiene tal importancia el asunto, que todos hemos de procurar estudiar el problema, á que por nuestra parte dedicaremos preferente atención.

IPUIYAK ¹



BI CHORIYAK

Kayol batian ari zan beti
 chori polit bat kantari,
 beste lagunbat kayol gañera
 etorri zitzayon ari;
 esanaz ¿Zertan zaude barrenen
 preso denbora guziko?
 ezdezu nik aña gauza eder
 sekulan zuk ikusiko;
 artaraño zan gustora bizi
 bere kayol ederrian,
 bañan orduban pena zitzayon

(1) Fabula señalada con *mención honorífica* en los Juegos florales celebrados en esta Ciudad en 1892.

LAS VIDAS DE NUESTROS PESCADORES



Con gran satisfacción hemos visto reproducidos por varios diarios y revistas, y especialmente por las que se publican en las provincias del litoral cantábrico, los artículos que con este mismo título hemos publicado.

Como decíamos, el problema presenta grandes dificultades; pero es de tal importancia, refiriéndose á asunto tan trascendental, que bien merece que todos le dediquemos preferente atención, buscando con fe y perseverancia una solución que, si no en absoluto, porque esto es imposible, al ménos en la medida que le es dado al hombre, haga disminuir considerablemente la aterradora cifra de víctimas que en la honrada y laboriosa clase pescadora ocasionan los medios deficientes que se emplean en la explotación de la industria de pesca, ya por sí tan llena de peligros y azares por la índole del elemento que se practica.

La terrible galerna que tantas víctimas causó en las costas del Cantábrico en 20 de Abril de 1878, dió ocasión para que los periódicos de aquellas localidades, y muy principalmente los de Santander y Bizcaya, se ocuparan en la utilidad del salvamento marítimo y en la conveniencia de la reforma de las embarcaciones de pesca, pertrechándolas convenientemente para asegurar la vida de sus tripulantes.

Consecuente á ello, y tomando la iniciativa distinguidas personalidades secundadas por todas las clases sociales, se crearon en Santander y San Sebastian las respectivas sociedades de salvamentos marítimos con el objeto, no solo de salvar á los náufragos, sino también y muy principalmente, precaverlos del siniestro, en especial los de embarcaciones de pesca.

Todos recomendaban la adopción de las lanchas con cubierta como uno de los medios más eficaces para evitar los naufragios de las lanchas pescadoras, porque reconocían que la mayor parte de las desgra-

cias que sufren los pescadores en nuestras costas, sobre todo en las tormentosas del Atlántico, se deben á que, sorprendidos por el mal tiempo, un golpe de mar anega sus lanchas desprovistas de cubierta, y las sumerge instantáneamente.

Hiciéronse diferentes ensayos, no ya para demostrar la conveniencia de las cubiertas como medio de evitar los naufragios, que esto nadie lo dudaba, sino con el objeto de hacerlas compatibles con las necesidades de las embarcaciones que para la explotación de la industria requerían tener el mayor espacio posible para colocar la pesca y los artes, y para la facilidad de su manejo. Uno de los ensayos hechos fué el empleo de cubiertas de lona, ideadas por el Sr. D. Jorge Iversen, Cónsul de Suecia y Noruega en Santander, en donde se hicieron algunas pruebas satisfactorias. Ocupaban reducido espacio, se colocaban en pocos minutos y defendían á la lancha perfectamente, pues aunque pase por encima un golpe de mar, embarca poca agua y evita el mayor peligro: se reduce á un toldo de lona que cubre toda la lancha y va dividido en dos trozos iguales, colocados simétricamente, corriendo la junta por medio de popa á proa; disposición que permite que, sin ocupar gran espacio cuando va recogida, se lleve con mayor facilidad en el barco. Cubre la borda todo alrededor de la lancha y va sujeta con ganchos, sobresaliendo por fuera unos diez centímetros, y lleva unos agujeros forrados de cuero para dar paso á los toletes. Las dos piezas de lona se unen en la mitad de la embarcación por medio de una culebra fija en una de las piezas, y ganchos que tiene la otra, de modo que cada marinero desde su banco puede engancharlas fácilmente, tesando la cubierta el patrón desde la popa. La cubierta de lona, una vez colocada en brevísimo tiempo, tiene agujeros para los palos y para que los marineros tengan descubiertos sus cuerpos desde la cintura para arriba.

Otro sistema ó procedimiento se describe en el *Manual de Salvamento*, publicado por la Sociedad de Guipúzcoa: al explicar cómo se debía combatir una galerna, decía así: «Galerna es una violenta manga de viento ó torbellino producido por una repentina turbonada, que descarga y recorre en poco tiempo una zona local y relativamente reducida. Ordinariamente se experimenta en días de calor, poco viento y mar bella. Bien sabido es que cuando nuestros pescadores se hallan en el mar y ven dibujarse en el horizonte una galerna, suelen en todos tiempos y sobre todo desde la catástrofe del 20 de Abril de

1878, recoger precipitadamente sus aparatos y darse á la vela, contándose por muy felices si consiguen llegar salvos á puerto. Ahora bien: este enemigo terrible, que desde su aparición en el horizonte hasta que hace sentir su furia, deja pasar por lo ménos una hora, se puede combatir con éxito y de una manera muy sencilla. Para ello, las lanchas deben tener construido el empanetado, esto es, las tablas que constituyen su fondo, de manera que puedan colocarse sobre la bancada, transformándolas en dos minutos en lanchas con cubierta, y por tanto inanegables. En este estado, se arroja el ancla flotante al mar por la proa ó popa, haciendo por la estacha ó cabo grueso. Por su efecto, la lancha permanece proa al viento y á la mar con lo que consigue hacerla inzozorable. En esta disposición, principia á soplar la galerna, la lancha queda como fondeada, manteniéndose siempre proa al viento y á la mar, pudiendo resistir perfectamente al uno y á la otra. Una vez que la galerna ha descargado sus iras, puede el pescador recoger con tranquilidad el ancla flotante, desmontar la cubierta, poner las panas en su lugar y continuar pescando como si la galerna no se hubiera hecho sentir.»

Se ve, pues, que en todo tiempo se ha reconocido la conveniencia de que las lanchas llevaran cubierta, y que no es imposible conciliar esto con las necesidades de la industria.

Nosotros creemos que la única dificultad que se presenta es de orden económico, por el gasto que ocasiona el disponer las embarcaciones que hoy se usan para instalar en ellas cubiertas movibles, preparándolas convenientemente ó bien para dejar en ellas espacios vacíos que las hagan insumergibles.

Pero en primer lugar, el gasto que cualquiera de estas obras pueda ocasionar no es excesivo, y máxime teniendo en cuenta el objeto; y en segundo lugar, no todas las lanchas llamadas de altura, es decir que salen á pescar á bastante distancia de la costa, son de pobres pescadores, sino que muchas, la mayor parte, son propiedad de armadores que bien podrían sufragar estos pequeños gastos y que, en nuestro sentir tienen la obligación de hacerlo, pues es un deber de humanidad procurar dar las mayores garantías posibles de seguridad para el ejercicio de la industria de pesca.

(Revista de Pesca Marítima)

