

EL CANTÁBRICO

MARINA MERCANTE



No hace aún muchos meses que en artículo sobre asuntos marítimos publicado en esta misma Revista, hablábamos de la especial idiosincrasia del marinero, refractario á cuanto sea asociarse ó reunirse para propender al mejoramiento de su condición social, y necesitado, por tanto, para ello, de la ayuda extraña.

El marinero, esclavo de la disciplina, innata en su profesión, trabaja y lucha en condiciones muy desventajosas, respecto al obrero de tierra; no tiene reglamentadas como él, las horas de trabajo, ni cuenta jamás con tener las suficientes de descanso; pero fiero de esa relativa libertad que produce la misma falta de reglamentación, arrostra faenas improbables y mal recompensadas, sin pensar en huelgas ni en sociedades de resistencia, y sin quejarse de las leyes que, prestándole poco ó ningún amparo, le sujetan á ordenanzas de régimen casi militar.

Dignos son y necesitados están esos valientes y sencillos hombres de mar de que, unos con nuestras modestas iniciativas y otros con su ilustración, ó desde los puestos más ó menos altos, en que se ejerce autoridad y se gobierna, les dediquemos de tiempo en tiempo nuestra atención, mucho más debida cuanto que en los conflictos internacionales que pudieran ocurrir no puede improvisarse un marinero como se pone un soldado en pie de guerra en pocos meses ó aun en días, pues el marinero tiene que estar «hecho» de antemano, provisto ya del «sexto sentido» necesario para tripular un buque. Y por tales razones y por el cariño que sentimos hacia los capitanes y oficiales, nuestros antiguos compañeros de profesión, y hacia esos hombres

sufridos que son los auxiliares indispensables del náutico, observamos con íntima satisfacción el movimiento que se está efectuando y que se traduce en actos, disposiciones y reglamentos que tienden á beneficiar á cuantos en el mar trabajan.

Vemos el interés creciente que Guipúzcoa pone en cuanto se refiere á meteorología y predicción de los temporales; vemos á nuestra Sociedad de Salvamentos Marítimos reuniéndose periódicamente y vigilante en estos días de temporal, que ha añadido á sus utensilios de salvamento un potente reflector que desde la playa podrá lanzar foco de intensa luz sobre el buque naufragado (lo que, entre paréntesis, tan eficaz podrá ser en casos como el del reciente naufragio del Guipúzcoa en Bilbao); sabemos que se trata de dar impulso á nuestra Liga marítima provincial; sabemos que el Ayuntamiento se dispone á llevar á la práctica el acuerdo de establecer dos luces rojas que, enfiladas, señalen el camino seguro de la entrada del puerto, evitando muchas zozobras en noches en que la impetuosa borrasca recarga el negro tinte de la obscuridad, y conocemos el entusiasmo de la reciente Sociedad Oceanográfica, creada en esta ciudad para observar las temperaturas de nuestro mar, sus corrientes, su mayor ó menor cantidad de sal, la profundidad y calidad de sus fondos, los bancos de pesca, la venida ó emigración de las especies que los habitan; cuanto pueda contribuir á facilitar las labores del pescador, ayudando teóricamente á quien hoy sólo lo ejecuta con la guía, siempre importante, de una larga experiencia.

Entre las disposiciones emanadas recientemente del Ministerio de Marina y de la Dirección de Navegación y Pesca, figuran un reglamento de policía y disciplina á bordo de los buques mercantes; el de exámenes y grados para el personal náutico; el de inspección de naves, arqueo de buques, exámenes de patrones y algún otro, siendo, entre ellos, de verdadera importancia y novedad en nuestro país, el referente á la contratación de las dotaciones para los buques del comercio.

Contiene ese Reglamento, entre sus veinticinco artículos, algunos dignos de los aplausos que supongo hayan recibido—y á los que deseo unir el mío—como lo es el que impone la obligación de establecer para cada buque las condiciones del trabajo, pues aunque en la mar sean pocas veces practicables, garantiza al marinero de abusos en las faenas de carga y descarga en los puertos.

Responde también á un impulso de justicia el art. 22, que obliga al capitán á que cuando la enfermedad de un marinero no proceda de acto del individuo ni se halle comprendida en la Ley de Accidentes del trabajo, ha de ser asistido por cuenta del armador y deberá percibir un mes de salario después de desembarcado enfermo, más el abono del pasaje al puerto de restitución.

Pero hay en cambio un art. 20, ante el cual, un deber moral impone—aun dentro del respeto que nos merecen las disposiciones superiores—que manifestemos disconformidad los que, sin interés propio alguno, buscamos huecos entre nuestras habituales ocupaciones y preocupaciones, para hacer algo en obsequio de los que navegan.

Dispone el citado art. 20 del «Reglamento para la contratación de las tripulaciones de los buques mercantes», al igual que lo hace el 643 del Código de Comercio, que «si el buque ó su carga se perdiese totalmente por apresamiento ó naufragio quedará extinguido todo derecho, así por parte de la dotación para reclamar salario ó sueldo alguno, como por la del naviero para el reembolso de las anticipaciones hechas.»

Pero como tales anticipaciones de sueldo —llamadas «avances» cuando se daba para proveerse de ropa, etc., al emprender las largas navegaciones de buques de vela—no se hacen en el día, resulta prácticamente que una vez perdido el buque el tripulante pierde todo derecho a los sueldos que le corresponderían hasta el día del naufragio, mientras el armador, que tendrá su buque asegurado y habrá calculado el flete teniendo al frente los gastos del viaje, incluso sueldos de tripulación, cobrará de las Compañías aseguradoras, como cobrarán los dueños de la carga, las cantidades que hubiesen asegurado.

La consideración de que si un propietario que construye una casa ó el contratista que toma la obra tiene la desgracia de que el edificio se queme ó se derrumbe en cualquier momento y estado de construcción, no queda exento de pagar los jornales ó emolumentos á cuantos hayan prestado su trabajo é inteligencia hasta el día de la desgracia, aplicada al caso del naufragio, debiera bastar para no colocar al tripulante de un buque en peores condiciones que á quien presta en tierra sus servicios.

Pero aun hay más. Suponiendo que el marino y el terrestre escapen ilesos de la catástrofe, el marino habrá perdido su ropa, sus utensilios y probablemente algún dinero que tendría á bordo, y quedará

en país extraño á expensas de la caridad pública, después de haber trabajado y sufrido las inclemencias del temporal, haciendo esfuerzos sobrehumanos por evitar la pérdida de los intereses de su armador y cargadores, que mira y cuida más que á los propios intereses. Y lo sublime es, que al pisar tierra tras un naufragio, lo primero que viene á su mente y ejecuta, es el dar gracias á Dios por hallarse aún vivo y comunicarlo á su familia, y sin que se le ocurra pensar que su actual desamparo sería mucho menor si le abonasen los sueldos devengados, vuelva al muelle, mojado y exhausto, olvidado de sí mismo, y llora á la vista de «su» buque encallado que se retuerce y destroza.

El marino, siempre el mismo Dios, su familia, «su» buque; he ahí, con la Patria, sus amores predilectos, y lleno con ellos, ni su corazón ni su cerebro tienen espacio para odiar, ni aun para elaborar quejas.

Por lo que se relaciona con la suerte que puede caber al tripulante de un buque naufragado, me será permitido que antes de concluir este escrito, señale una vez más, á la consideración de quien puede remediarlo, la extrañeza, ya manifestada por escritores y pensadores de renombre, de que no se borre de nuestro Código mercantil la disposición que en su art. 781 declara «nulos» los seguros «sobre la vida de los tripulantes y pasajeros» y sobre los sueldos de la tripulación.»

Es inconcebible también que las gestiones realizadas por capitanes y oficiales de nuestra marina mercante y por las entidades que les representan, para que se les comprenda en la Ley de Accidentes del trabajo, no hayan obtenido hasta ahora favorable resultado á pesar de las potentes razones expuestas y reforzadas con el ejemplo que nos da la marítima y práctica Inglaterra; y es asimismo, muy sensible que tras tanto hablar, escribir y redactar luminosos informes y proyectos, no exista aún Montepío ni Caja de retiros para que los marinos que cuenten determinados años de navegación ó estén imposibilitados para navegar por impedimento físico ó avanzada edad, cobren la pensión que, como en otras naciones sucede, les ponga á salvo de la miseria.

Conocer la vida del mar y no evitar que pida limosna un hombre que haya navegado veinte, treinta ó cuarenta años, es verdaderamente vergonzoso é indigno de una nación que se estima.

Las disposiciones y reglamentos referentes á la marina mercante citadas en este artículo, prueban que tenemos al frente de esa marina hombres que, á su alta ilustración y conocimiento de las cosas de la mar, unen la circunstancia de preocuparse de su personal. Confiese, pues, como confía sinceramente el que esto escribe, en que no cejarán hasta andar todo el camino.

JULIÁN DE SALAZAR.

San Sebastián, 1910.

