

SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS

(Conclusión)

En tiempos de la Marina vélica, y en los principios de la Marina de vapor, la mayor parte de las pérdidas de los buques eran por choque a bancos, rocas y otros peligros hidrográficos ignorados o mal situados en las cartas; y eran pocos los casos de naufragio total por colisión entre dos buques, pues la navegación era relativamente poca, las velocidades máximas no pasaban de diez millas, de manera que el choque producía averías más o menos graves, pero casi nunca había pérdida total.

Ahora han cambiado los términos: la Hidrografía ha progresado hasta el punto que el marino dispone de cartas y planos exactos; pero el aumento de la navegación, con el aumento también de los desplazamientos y velocidades, hace que, aglomerándose los buques en gran número en los mares cercanos a grandes puertos comerciales y en derrotas muy concurridas, las colisiones sean, por desgracia, muy frecuentes y casi siempre funestas.

El cable eléctrico uniendo islas y continentes ha cambiado el modo de ser del comercio, y en la Marina mercante de nuestros días, es factor principal para el negocio marítimo la economía de tiempo debida a la velocidad de los buques. A éstos se les exige que cumplan el servicio itinerario con una regularidad tal, como si fueran una continuación de los ferrocarriles, exigencia inhumana que sacrifica todos los años numerosas víctimas.

No hablemos de la competencia o regata de los llamados *galgos del Océano*, que llega a la ridiculez de contar las travesías por horas y minutos, como en los concursos de automóviles. Esto llama al cielo por ser criminal y debiera prohibirse. Parece indudable que el trágico fin del *Titanic* se debió a esta vanidad o competencia, de alcanzar el record del viaje, aunque sólo fuera ganando unos pocos minutos. ¡Qué felicidad!

Los capitanes tienen la orden de correr, correr siempre; estando amenazados con la pérdida del destino si emplean en la travesía más tiempo del calculado; esto es una tortura continua para el pobre Capitán, que por voluntad propia nunca sería imprudente, pero ante la contingencia de perder el pan para sus hijos, corre y corre siempre, convencido que si la proa de su barco encuentra otro barco más débil, lo envía al fondo del mar; pero si el otro es más fuerte, entonces es él el que va a cenar con San Pedro, como dicen los marineros.

Ya pueden los sabios ingeniosos inventar aparatos para el salvamento de naufragos, que todo es música celestial, mientras los barcos sean tan veloces, sin atender a las diferentes circunstancias de la navegación.

El Capitán Smith, comisionado por el Gobierno de los Estados Unidos para estudiar las causas del naufragio del trasatlántico francés *Bourgogne*, dice que la colisión no hubiera tenido lugar si el Capitán no hubiese tomado un rumbo tan al Norte, con objeto de adelantar algunas horas la travesía. Esto parece indicar que los capitanes de los buques rápidos lo sacrifican todo a la velocidad, y obran de esta manera obligados por sus armadores y por las contratas postales. En algunos Congresos Internacionales, como el que se celebró en Londres en 1899, se trató y discutió el extremo de las colisiones entre dos buques, pero solamente bajo su aspecto económico, como si los pobres naufragos no valieran ni una peseta.

El Reglamento para evitar abordajes es tan confuso y poco concreto como el que señala el número de compartimientos estancos de los buques. Parece que los legisladores tratan de descargar su conciencia con reglamentos poco prácticos, para demostrar que hacen algo. Así tenemos que se aconseja la velocidad reducida en tiempo de niebla, cerrazón o cuando convenga; y no define lo que es la tal velocidad reducida, ni nadie lo sabe; pues lo que es velocidad reducida para un rápido resulta velocidad excesiva para un *cargo-boat* o un velero.

En la legislación marítima abundan estas ambigüedades, que dejan a obscuras al marino, y causan muchos siniestros.



Cuando tiene lugar un siniestro marítimo, lo que más interesa es la salvación de las vidas humanas.

Todos los buques llevan a bordo muchos botes, cinturones y otros ingenios de salvamento; pero sería más ventajoso y seguro que el mismo buque fuera siempre el aparato salvavidas por su insumergibilidad. Esto, por desgracia, no es fácil, tratándose de buques de hierro o acero. La experiencia nos enseña que en el caso de colisión entre dos cascos metálicos, por poca que sea la velocidad, y a pesar de los famosos compartimientos estancos, la mayor parte de las veces resulta la perdida total; por consiguiente, no queda más remedio que salvar las vidas humanas por medio de aparatos embarcados.

Los siniestros pueden ser de dos clases: de pérdida pronta y de pérdida retardada. Para este segundo caso el tiempo da lugar a que con los medios del buque se puedan armar, almadiar y echar al agua las embarcaciones menores con seguridad; esto si hay poca marejada y se conserva la disciplina en la tripulación.

Yo entiendo que es un error confiar el salvamento a los botes, pues todo cuerpo flotante en forma de vaso lleva en sí el peligro que se trata de evitar. Con el terror natural que se apodera de todos al ver la muerte próxima, se embarca en los botes un exceso de gente y con los movimientos bruscos de los embarcados y el oleaje, se embarca pronto una cantidad suficiente de agua para que la embarcación se hunda.

En los buques que transportan emigrantes o numeroso pasaje, es imposible llevar a bordo el número de botes suficiente para salvar toda la gente embarcada; y como esto lo sabe la tripulación, constituye con frecuencia el motivo principal de desmoralización cuando llega el momento del peligro olvidando el *first woomen and children*. Es seguro que si la tripulación supiera que a bordo hay seguros elementos de salvamento para todos, no se faltaría a la disciplina, y con su ejemplo dominaría el terror de los pasajeros. Hermosos actos de heroísmo se han registrado en pérdidas totales de buques, pero hay que tener presente que el instinto de conservación es natural, y, por lo tanto, conviene que se busquen los medios para que los marinos no tengan que ser héroes por fuerza.

¿Cómo es posible que uno de los modernos trasatlánticos con *mil* de personas a bordo tenga botes para dar puesto en ellos a todos? Se embarca una parte, los menos a veces, para hacer más larga la agonía de los más.

Si los botes son de madera casi siempre tienen las costuras abiertas por el mucho tiempo que han estado en la intemperie colgados de los pescantes o sobre calzos; y cuando llega el momento crítico de utilizarlos son verdaderos cestos que se llenan de agua.

Si los botes son metálicos y con cajas de aire, ofrecen más garantía, pero no la suficiente cuando se embarca en ellos un número excesivo de personas, como sucede siempre.

Otra dificultad gravísima es la de echar los botes al agua para que lleguen a flotar sin averías. En efecto, a causa de la mucha elevación de los botes sobre el nivel del mar, en los trasatlánticos de hoy, durante el tiempo en que se arría el bote, el barco da dos o tres o cuatro balances que si son algo crecidos el bote se desguada contra el costado, aunque sea metálico, llegando al agua reventado o aplastado.

Si se arría el bote lleno de naufragos, con frecuencia la tira del aparejo no resiste tanto peso cayendo bruscamente el bote con su carga humana.

También hay que contar con otro descuento de cuantía y es que, si el barco escora sobre una banda, es relativamente fácil echar al agua las embarcaciones de aquella banda, pero es imposible el echar al agua los botes de la otra banda; por lo tanto, sólo podemos contar con la mitad de los botes.

Cuando los aparejos de los pescantes van sin el moderno y aun poco usado sistema de disparador, también motivan muchas víctimas, pues ya sea por la perturbación que reina en la maniobra en los momentos de peligro, ya también por estar los guarnes mordidos en los cuadernales, por el largo tiempo que nadie los hizo correr, el caso es que a veces se desengancha un aparejo antes que el otro, y el bote, colgado solamente por una cabeza, despide toda la infeliz gente embarcada al agua, como un racimo de seres humanos que se hunden lanzando, como postrera señal de vida, un estridente grito de desesperación.

Además de los botes llevan los barcos otros ingenios, llamados de salvamento, como botes plegables de lona (que son el mayor de los escarnios, para usados en alta mar), cinturones y chalecos de corcho o

suberina, y los muchos objetos flotantes que hay en la cubierta, como bancos, gallineros, perchas de respeto, etc.; pero todos estos flotadores de poco sirven si pronto el náufrago no recibe auxilio para salir del agua. En los últimos naufragios ocurridos se han encontrado náufragos flotando gracias a su cinturón de corcho, pero al recogerlos eran cadáveres.

También la gente embarcada en los botes necesita pronto auxilio, pues aunque se haya tenido la precaución de embarcar víveres y agua dulce, la cantidad es poca para que pueda bastar para más de un par de días. Y si no ha habido tiempo de tomar aquella precaución, no hay que decir lo crítico del caso.

Los pasajeros en su ignorancia de la cosa, creen a pies juntitos que en los modernos trasatlánticos nadie puede ahogarse, al contemplar aquel rosario de botes, que llevan pintado el rótulo de salvavidas, y observar que en cada litera hay un cinturón de corcho, y que hay bancos-almadias, y hasta los toldos llevan guarnimientos de corcho; y no obstante llega el momento del peligro, y en el hermoso *Titanic* se ahogan mil personas, y en el *Empress of Ireland* las víctimas pasan de 1.300. ¡Qué desengaño!

Es preciso, por humanidad, desprendernos de preocupaciones y rutinas, y proclamar en voz muy alta el fracaso de los botes, como instrumentos de salvamento en alta mar y buscar la solución en la balsa o almadia, esto es, en un flotador que no tenga la forma de vaso.

Es preciso adoptar balsas que puedan estivarse a bordo por tandas, y que en el momento de peligro, se echan al agua con un solo empujón, lo mismo desde barlovento que desde sotavento; balsas capaces cada una de ellas para cincuenta personas, y que lleven en un vacío o departamento interior víveres y aguada para cinco días. Hoy, con la telegrafía sin hilos, ningún barco puede estar tanto tiempo sin recibir auxilio.

Una balsa semejante fué ideada por el Capitán de nuestra Marina mercante † D. Juan Maristany, habiendo dado inmejorables resultados en las pruebas que se hicieron en el crucero *Castilla*, siendo una de ellas dejar caer la balsa desde el penol de la verga de trinquete, para asegurarse que resistiría el choque al llegar al agua. El dictamen de la Comisión oficial fué tan laudable que el Ministro de Marina concedió al Capitán Maristany la Cruz del Mérito Naval.

No soy, ciertamente, yo solo el abogado de las balsas para el salvamento de náufragos en alta mar.

El conocido Comandante de la Marina francesa M. Banaré, propone un sistema muy original para la salvación de los centenares de personas embarcadas en un trasatlántico. Convierte el castillo de proa y el alcázar en dos grandes almadías metálicas insumergibles, la una de 27-7-4 metros y la otra de 30-4-7 metros, capaces para salvar 2.200 personas con víveres y aguada para una semana. Estos dos grandes cajones metálicos van unidos al buque muy sencillamente y cuando éste se hunde las dos balsas quedan a flote.

Otra idea es la del catamarán del Capitán de fragata M. Fancon y el constructor naval M. Corán. Se compone este ingenio de salvamento de tres flotadores cilindrocónicos de 10-10-1,80 metros unidos entre sí, y sobre los que con tablones se arma en pocos minutos una cubierta y se orienta un aparejo. Esta idea es muy antigua, pues en 1866 tres marinos yankees, los Capitanes Mikes, Millez y Malene, fueron desde Nueva York a Southampton en una almadía compuesta de tres cilindros de lona impermeable hinchados de 6,71-3,81 metros, sobre los cuales se armó una cubierta con tablones y el aparejo correspondiente. Estas almadías de tubos serían una buena solución de este importante problema si con el calor no se descompusiera el caucho y si los ratones no causaran averías. Estos cilindros deshinchados se estivan fácilmente y cuando son necesarios se hinchan en cinco minutos. ¿Pero y si no se dispone de estos cinco minutos?

El Contralmirante M. Carof propone convertir en una gran almadía toda la cubierta alta de los grandes buques y otro marino con miras más modestas convierte en balsas todas las cajetas e instalaciones cerradas que hay sobre cubierta.

En algunos de los nuevos trasatlánticos los bancos, cubichetes de escotilla y otros flotadores están numerados y dispuestos de manera que en un momento dado se adaptan unos a otros y se trincan en un cuarto de hora formando una almadía. Pero repito nuevamente: ¿y si no disponemos de este cuarto de hora?

De todas maneras la idea de la almadía se va abriendo paso, y mientras no se encuentre la que sustituya a los botes que se usan ahora, hay que procurar que en las cubiertas haya muchos objetos insumergibles fáciles de destrincar y que constituyen valiosos elementos de salvación.

Es tan difícil de resolver este problema de la salvación de los naufragos en alta mar, que los herederos del rico americano Mr. Antonio

Pollok, que encontró la muerte en el naufragio del *Bourgogne* hace catorce años, ofrecieron la bonita suma de cien mil francos a quien primeramente presentara un procedimiento que concluyera para siempre con estas hecatombes marítimas como la del *Empress-of-Ireland*; pues bien: a pesar de haberse presentado los proyectos por centenares, ya que cien mil francos hacen aguzar el ingenio, el premio no se ha concedido aún y sospecho que tardará mucho en otorgarse, a no ser que se conceda al primero que aplicó la telegrafía sin hilos para el salvamento de los náufragos.

Estoy convencido que la feliz aplicación de las ondas hertzianas a las comunicaciones, es el procedimiento más eficaz para resolver este problema que nos ocupa; por consiguiente, conviene que todos los buques lleven los aparatos de telegrafía sin hilos como instrumento más seguro para acudir al socorro de los náufragos.

La historia de los naufragios del *Titanic*, del *Volturno* y del *Empress-of-Ireland* son el mayor elogio que puede hacerse de la invención de Marconi por las vidas que ha salvado.



Reasumiendo, para salvar las vidas de los náufragos. en altamar precisa:

1.^º Que el instrumento principal de salvamento sea el mismo buque por medio de un doble casco, hasta sobre la línea de flotación, y la división del espacio intermedio en células estancas,

2.^º Compartimento estanco de colisión en la proa y prohibición de proas rectas, sustituyéndolas por falsas proas con el mayor lanzamiento posible.

3.^º Colocación de botes y balsas a la menor altura posible sobre el nivel del mar, para facilitar su lanzamiento.

4.^º Procurar que al irse el buque a pique, queden flotando muchos cuerpos, del mayor tamaño posible, llevando guirnaldas fijas, para que puedan cogerse los náufragos.

5.^º Renovar cada viaje la provisión de víveres y aguada en los botes y balsas.

6.^º Disponer muy concretamente las derrotas de ida y vuelta entre los puertos de mucha navegación; y hacer obligatorias estas derrotas bajo las más severas penas.

7.^º Hacer en cada travesía, antes de los tres días de haber salido

del puerto, un ejercicio de salvamento, para que todos los tripulantes y pasajeros sepan el lugar que han de ocupar en el caso de naufragio.

8.º Dejar en completa libertad al Capitán del buque para disminuir la velocidad siempre que lo juzgue necesario; y considerar como velocidad reducida la que no sea mayor de seis millas.

Pero como el negocio es negocio, los armadores continuarán ordenando a los capitanes de sus buques que *corran, que corran siempre*, y los pobres navegantes continuarán *ahogándose, ahogándose siempre*; y yo, afligido al considerar tan poca caridad cristiana, digo una vez más: *hasta otra*.

José Ricarte y Gómez
