

SOCIEDAD DE OCEANOGRAFÍA DE GUIPÚZCOA

SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS

HACE ya muchos años que cuando ocurre un siniestro marítimo, como el que en estos momentos llora la Humanidad con la pérdida del *Empres-of-Ireland*, tomo la pluma para recordar a todos los humanos el primer mandamiento de la Ley de Dios; pero mi voz pidiendo caridad para los desventurados náufragos es muy débil y se pierde en la densa atmósfera de la codicia humana, en donde el viento silbando parece que grita: *correr, hay que correr siempre*; y así resulta que con tanto correr llegarnos mas pronto a la muerte, detenidos por una montaña de hielo, que con sus aristas cristalinas rasga el vientre del barco o por la proa de otro galgo que nos divide en dos partes como si el buque fuera un bloque de manteca.

Muchos años le costó al gran filántropo francés comandante Riondel, para crear con sus campañas periodísticas atmósfera suficiente para que se reglamentaran las derrota de ida y vuelta en el Norte del Atlántico, y sólo encontró eco su voz cuando en las aguas del banco de Terranova yacían millares de pescadores de bacalao, víctimas de la loca y criminal competencia de velocidad que sacrifica vidas humanas por un puñado de pesetas, como dijo con acertada frase mi sabio y respetable amigo el general Torón. Gran cosa fué desviar la derrota de los barcos veloces de los parajes de la pesca del bacalao; y esta reglamentación, no seguida siempre, según se dice, no costó un gran sacri-

ficio a los navieros. Pero exigir de ellos que moderen las velocidades de sus barcos hasta un límite prudencial, esto será muy difícil de conseguir, por no decir imposible, pues llevaría una revolución completa en la Marina de hoy, con daños económicos de enorme cuantía, y ante esta perturbación traducida en muchos millones de esterlinas no importa el aventurarse corriendo mucho, pues para estas contingencias son las compañías de seguros, y los muertos..... que Dios les haya amparado.

Lo mismo que dije en estas líneas he dicho muchas veces y cierro el escrito lleno de amargura diciendo hasta otra, y viene la otra y en fúnebre película vemos al *Bourgoigne*, *Drumont-Cartle*, *Titanic*, *Volimno*, *Empres-of-Ireland* y tantos otros que han llevado al fondo del Océano vidas llenas de juventud y amor, esperanza de tantas otras familias.

Cuando el telégrafo y el periódico nos anuncian siniestros marítimos tan horrorosos como el del *Empres-of-Ireland*, encontrando allí una muerte desesperada centenares de personas, se conmueve la Humanidad; de momento se hacen muchos proyectos, se escriben sentidos artículos y aun poesías que parecen calcados de un mismo molde en cada naufragio; se encabezan suscripciones que se llenan de muchos donativos, de compromiso muchos de ellos (Dios me perdone, iba a decir la mayoría); pero al día siguiente las prensas tipográficas ya no crujen tanto en favor de los naufragos; el cordón de las bolsas se va ceri-ando para las suscripciones, y aquella gran desgracia que parecía haber abierto una herida para mucho tiempo, pasa en segundo lugar en las conversaciones del casino o de la tertulia, siendo sustituida por la cogida de un torero popular que se considera como desgracia nacional o por el exitazo de una cupletista, que es un triunfo de la moderna cultura. A los pocos días sólo recuerdan las víctimas del naufragio pobres viudas y ancianos padres en modestos hogares de la costa y los inocentes huérfanos abandonados en las playas sin el amparo de sus difuntos padres.

El marino es la clase social más sufrida, peor recompensada y más olvidada de la Humanidad. Héroe anónimo, Dios le concede todo un océano de agua por sepultura y el mundo social apenas le dedica una lágrima de recuerdo.

¿Quién se acuerda ya del heroico capitán Iglesias, del Gijón? La Compañía Trasatlántica puso este nombre honroso a uno de sus buques; pero al desaparecer el buque, esto es, el material, se perdió tam-

bién el recuerdo de aquel marino, cuyo nombre debe perpetuarse para ejemplo de los capitanes. ¿Y del capitán Delonde, del trasatlántico *Bourgogne*, quién se acuerda? Estos dos capitanes con un heroísmo hermoso no abandonaron el puente, como su puesto de honor, hundiéndose con sus buques respectivos, después de haber procurado con la mayor solicitud el salvamento de la gente embarcada.

Cuando el planeta que nos sirve de morada por los fenómenos sísmicos, no explicados aún por la ciencia, nos sorprende con cataclismos como los de Krakatoa, Ischia, Sicilia, etc., el alambre telegráfico o la onda hertziana lo comunica a ciudades y villorrios; toda la Humanidad se aflige y se cubren crecidas suscripciones para el socorro de las víctimas y para levantar nuevamente los pueblos arruinados. El navegante vive sobre el elemento líquido, que cubre las tres cuartas partes de la superficie del globo; elemento que esta en continua oscilación; cada temporal es a manera de un terremoto, y los temporales son más frecuentes que los terremotos; las grietas y los hundimientos en la tierra son una excepción, y en cambio para el navegante todo el mar es un abismo siempre abierto, que todos los años se traga millares de vidas humanas; y esto no obstante, la sociedad no se inmuta, pues encuentra lógico que los buques naufraguen y que los marinos se ahoguen.

Siempre que se me presenta ocasión reproduzco los siguientes párrafos, debidos a la bien cortada pluma del eminente marino y académico D. Cesáreo Fernández Duro, que pintan de mano maestra lo triste que es la vida del mar:

«Una noche, comienza, cual no se ve jamás en tierra, lucha el buque contra un viento impetuoso que le ha sorprendido en la estructura de un canal o en el saco de una costa peligrosa. Ruge al herir las velas y las jarcias amenazando zozobrar la nave: gimen los miembros de ésta al sufrir los embates de la mar que la golpea y a intervalos la cubre; mas esta obra maestra, orgullo de la arquitectura, resiste aquella presión inconmensurable de aquellas fuerzas combinadas para la destrucción, ora inclinándose desmesuradamente, ora alzando arrogante la proa y azotando con ella al enemigo que más la fatiga y que se abre un momento en montañas de fosforescente espuma, para volver a chocar con mayor violencia.

»La obscuridad es completa: parece que se alcanzan con la mano las espesísimas nubes que empañan el cielo, descargando una continua llovizna que, impelida por el furioso viento, azota el rostro de los tri-

pulantes y cala sus vestidos, empapados por los golpes de mar, que a cada instante barren la cubierta.

»Agrupados en silencio interrogan con la vista el horizonte y el aparejo. Toda su inteligencia es inútil, no hay maniobra, no hay recurso que emplear. La luz instantánea de los relámpagos da lugar a descubrir una línea blanquecina hacia la cual se inclina lentamente el buque en su abatimiento. El ojo experimentado del marino sabe que aquella línea espumosa es una rompiente, calcula los momentos que le faltan para encontrarla, ¡los momentos de la vida, porque la rompiente es la tumba! ¡Qué reflexiones se hacen entonces! ¡Qué tormentos los de una agonía en plena salud! Cada minuto que transcurre parece un siglo. Acelera las funciones del cerebro la excitación nerviosa, trayendo a la memoria la familia, el hogar, la ventura pasada, el porvenir obscuro, que amenaza a los seres amados.

»Llegado el instante fatal que todos preveían, que todos esperaban, a todos sorprende la realidad de su desdicha, recibida con el grito de la desesperación, con fervientes plegarias, o con inconcebible estoicismo. La fuerza incontrastable de la ola levanta el buque como leve arista y lo arroja sobre el arrecife, cuyas agudas piedras penetran en sus flancos a los repetidos golpes del martinete neptuniano.

»Al primer choque se desprenden las velas con un estruendo semejante al del cañón, tronchándose como cañas aquellos palos tan fuertes, cayendo con fragor en la cubierta y magullando algunos desdicha; dos, cuyos gritos lastimosos nadie escucha; el casco se retuerce entre las piedras como un ser dotado de vida en las convulsiones de la agonía; crujen y se dislocan sus miembros; tumba al fin sobre uno de sus costados y el agua se abre paso por sus fondos, al mismo tiempo que trepa la ola que lo cubre, arrancando cuantos objetos encuentra en su camino y sembrando la mar de despojos que empuja hacia la costa

»La pobre tripulación, pigmeos en semejante desolación, emplean esfuerzos sobrehumanos para no ser barridos, viendo luchar al uno de sus compañeros con la mar que lo arrebató; aplastado el otro por los fragmentos de la arboladura. El sufrimiento moral los agobia tanto como el dolor físico, y en cruel ansiedad esperan que se hunda el último fragmento que les da apoyo; pero esperan también que antes llegue la luz del día, esperan que una tabla les sostendrá sobre la mar embravecida, y confían en que tal vez con ella alcanzarán la tierra.

»¡La tierra! Llegan sí, a tocarla, lanzados por la resaca, con la violencia de una catapulta; la tierra tan deseada recibe..... un cadáver.»



Un naufragio puede ocurrir por las siguientes causas:

- 1.º Por la fuerza de las olas que vencen la resistencia del casco.
- 2.º Por la fuerza del viento y de las olas que rumba el buque.
- 3.º Por incendio y explosión.

4.º Por choque con la costa, bancos, arrecifes u otros peligros hidrográficos.

5.º Por colisión con otro buque u otro cuerpo flotante.

6.º Por choque con «icefields» e «icebergs».

7.º Por causa de la niebla o cerrazón.

8.º Por incapacidad o baratería del capitán y demás tripulantes.

En otros tiempos había que añadir una novena causa, que era la de los *naufregadores* o causantes de naufragios que, amparados en el mal llamado *derecho de playa*, hacían señales engañosas o se ofrecían como prácticos para llevar el buque a buen fondeadero; siendo su objeto el robo y el asesinato, pues por milagro se salía con vida de las manos de aquellos bandidos, en cuya obra de saqueo rivalizaban lo mismo los hombres que las mujeres, y se consideraba tan legítimo este salvajismo, que hubo príncipes que cobraban una participación de los objetos que el mar *arrojaba* en las playas; y la Historia cita a Hoel, rey de Bretaña, que dispuso que los productos de todos los náufragos le pertenecían; y un Guillermo, también rey de Bretaña, decía a su joyero enseñándole un arrecife de sus costas: «Mira estas rocas: valen más que todas tus piedras preciosas», refiriéndose a lo que cobraba de los naufragios.

De mis tiempos es el recuerdo de los raqueros que en el mar de las Antillas *salvaban por fuerza* a los buques que estaban en peligro real o aparente, cobrando fuertes primas y a veces quedándose con el santo y la limosna; de aquí que todos los buques mercantes de entonces llevaran armamento para defenderse de estos *runners*. En el mar de la China aun hoy se registran algunos casos de esta clase de piratas.

Y si criminal es cuanto acabo de referir, no es menos punible no acudir en auxilio de un buque en peligro. En los tiempos de la Marina vélica esta falta de caridad era frecuente; pero ahora con la Marina de vapor y seguramente por la mayor civilización son muy raros los casos que se citan de tan graves faltas; no obstante, público es que hubo un trasatlántico que estaba cerca del Titanic y recibió las señales de alarma, y no obstante no hizo caso, siguiendo su rumbo, siendo así que si hubiese acudido al llamamiento del desgraciado náufrago, hubiese llegado a tiempo para salvar a mucha gente.

No faltaron en la antigüedad legisladores que reprobaron el *derecho de playas*; así tenemos que el art. 46 de las Leyes Rodias, dispone que si alguno sacase del fondo del mar a ocho codos, oro, plata u otros

efectos, el que lo salve percibirá un tercio. Si el salvamento se haie a 15 codos, el salvador tomará una mitad. Si recoge lo que el mar echa en la playa, sólo recogerá un décimo.

En las Ordenanzas navales publicadas ea 1258 por el rey Don Jaime I de Aragón, se lee en su art. 5.º: «todo buque fondeado que viere entrar a otro obligado por el temporal, tiene el deber de auxiliarle con su lancha».

En las leyes náuticomercantiles promulgadas en 1266 por Don Alfonso X de Castilla, se lee en la 7.ª: «como las cosas que son falladas en la Ribera de la mar que sean de precio de navíos o de echamiento, deben ser tornadas a sus dueños».

No hay que decir que en toda la legislación intetnacional vigente, domina el sentimiento de caridad y justicia, tanto para auxiliar al naufrago como para perjudicar lo menos posible a los propietarios del buque y de la carga.

Si el naufragio es Froducido por la fuerza del viento y choque de las olas, es prueba que el buque no era bastante fuerte o resistente para aguantar aquellos empujes.

La arquitectura naval ha alcanzado hoy un grado tal de perfección, que los buques de acero tienen suficiente resistencia para vencer los más duros temporales. Un *Titanic* o un *Empres-of-Ireland*, no pueden irse a pique por la sola causa del viento y la mar, suponiéndoles bien manejados. Son vasos completamente estancos formados con sólidas planchas, perfectamente unidas con el número necesario de remaches.

Si un barco es vencido por el viento o la mar, es señal que el casco es defectuoso de construcción o está falto de carena. Hay buques que podemos clasificar de bon marché, de construcción barata y que a los pocos años no ofrecen seguridad; hay muchos de éstos entre los tramps *ocargoboats*.

Solamente una severa inspección de lac autoridades de Marina de los puertos, puede privar que salgan a viaje muchos buques que son una continua amenaza de muerte para sus tripulantes. Y lo peor del caso es que las compañías de seguros, por competencia, lo aseguran todo, dándose el caso de hacer el naviero un buen negocio si se le pierde su barco.

El día que las compañías de seguros dejen de hacerse la competencia, y solamente concedan la póliza a los buques que merezcan una

buena clasificación, entonces tendremos una gran garantía que disminuirá los naufragios y por consiguiente los náufragos.

Por la legislación vigente se dispone que los barcos han de tener un número tal de compartimientos estancos, que comunicando dos de ellos con el mar, el buque siga flotando.

Esto no es más que un juego de palabras y cuasi una burla a los pobres navegantes. En efecto: si los restantes compartimientos están vacíos o llenos de aire, el buque flotará, sin duda alguna; pero en la práctica esto no resulta nunca, y tenemos que el peso del barco, más la carga, más el agua que llena los dos compartimientos casi siempre, o siempre sin casi, es mayor que el peso del volumen de agua desalojada y como consecuencia inmediata el barco se hunde.

Dividir el barco en un número crecido de compartimientos estancos, es posible en un barco de guerra, pero no en un barco mercante; pues no sería fácil operar económicamente con tantas escotillas y de pequeña boca cada una de ellas.

El *waterballast* de que van provistos la mayoría de los buques niantes, es un precioso recurso si este doble fondo está dividido en células estancas, pues siempre defiende la barriga del buque contra los choques con rocas y arrecifes.

Pero para ser invulnerable a las heridas que puede sufrir el casco en las cercanías de su línea de flotación, es preciso levantar el doble fondo celular, formando un doble casco hasta sobre la línea de máxima carga, disposición que se ha introducido en el *Olympic*, gemelo del *Titanic*, y en los grandes buques que le han seguido *Aquitania*, *Imperator* y *Waterland*.

Pero está fuera de toda duda que la más sólida arquitectura y el doble casco no resisten un choque con un cuerpo duro cuando el buque lleva una velocidad superior a 20 millas, y por consiguiente, si el choque se produce entre dos barcos, cuya velocidad combinada es mayor que dicha cantidad, podemos decir en lenguaje figurado que no queda ni el humo.

JOSÉ RICART Y GIRALT

(Concluirá.)