JOAQUÍN DÍAZ DE RÁBAGO

LA INSTITUCIÓN DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS

INFORME

APROBADO POR LA SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE SANTIAGO

SANTIAGO
Tip. de la Gaceta, Felipe de la Torre y C.ª
SAN FRANCISCO. NÚMERO 5
1885

LA INSTITUCIÓN DE SALVAMENTO

DE NÁUFRAGOS

Ofr. mi muy buen amigo el
Marqués de Algara de Gres
El Autor

JOAQUÍN DÍAZ DE RÁBAGO

LA INSTITUCIÓN DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS

INFORME

APROBADO POR LA SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE SANTIAGO

SANTIAGO
Tip. de la GACETA, Felipe de la Torre y C.ª
SAN FRANCISCO, NÚMERO 5

1885

Á LA

Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago

El que suscribe tiene el honor de proponer á la Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago la realización de un pensamiento que se armoniza con los fines que la misma persigue y que están consignados en sus previsores y sabios estatutos.

El hombre que expone su vida por salvar la de sus semejantes ejecuta el acto más grande de heroísmo que puede inspirar la caridad, ese sentimiento emanado del cielo para dulcificar en la tierra las asperezas de la vida y para reparar en lo posible las desventuras humanas.

Por eso deben despertar simpatías en los corazones puros y generosos las Sociedades de salvamento de náufragos que, en continua lucha con los elementos, disputan á sus furores las preciosas vidas de aquellos infortunados seres, á quienes los azares de la suerte com-

pelen á librar su subsistencia afrontando los peligros que depara el mar, cuando lo conmueven y soliviantan las tempestades.

La estadística de los siniestros marítimos ofrece cifras aterradoras, las cuales suman un contingente de 20.000 vidas y de 200.000,000 de pesetas perdidos anualmente en el fondo de los mares. Tal es por desgracia el lúgubre y luctuoso tributo con que á éstos contribuyen las naciones marítimas del globo, y en cuyos sumandos entran muy principalmente—como observa la Sociedad española de salvamento de náufragos—los siniestros ocurridos á la vista de las costas. El buque sortea en alta mar, merced á la pericia de sus tripulantes, el empuje de las olas, y elude con frecuencia la acción de los más recios temporales sin otro accidente que quedar barrido y desaborlado; mas si por desgracia el viento le impele sobre la costa y no logra contrarrestarlo, entonces es casi segura su total pérdida.

La caridad individual, si laudable y eficaz siempre, es menos fecunda en propicios resultados que la colectiva, cuando una inteligente y acertada dirección preside á los esfuerzos de ésta, y los encamina al logro de un objetivo benéfico y á la par patriótico. Entonces la caridad, que es amor y bien en todo, tórnase previsora, conspicua, activa é incansable, y no hay necesidad á cuyo remedio deje de llegar presurosa, ni peligro que no conjure con su oportuna intervención.

Así es que las Sociedades de salvamento de náufragos teniendo en cuenta las precedentes consideraciones, y partiendo del hecho innegable de que la mayor parte de los naufragios ocurre en las costas, se han afanado por llevar á las mismas todos los elementos necesarios

para prestar á los infelices náufragos oportunos auxilios, como botes insumergibles llamados salvavidas, *aparatos* lanzacabos *que disparan cables sobre el buque al intento de establecer entre éste y la costa una comunicación aérea y segura,* chalecos salvavidas, fuegos de bengala, cohetes, aparatos de señales, *y otros instrumentos que la experiencia aconseja como indispensables.*

Los muchos millares de personas sustraidas á la muerte por tales medios abonan á la par que dichas asociaciones, la virtualidad de los procedimientos á que confían el logro de su humanitario empeño; y por eso todas las naciones marítimas tienen en sus costas y playas. materiales de salvamento, y hombres robustos é idóneos para manejarlos.

«A la Sociedad de salvamento de Inglaterra (desde 1797) deben su vida 88.000 personas; á la de Francia (desde 1866) 1800; á la de Holanda (desde 1864) 2.000: á la de Dinamarca (desde 1850) más de 3.000; y en proporción equivalente han contribuído á tan gran beneficio las de Austria, Alemania, Suecia, Turquía, Rusia y los Estados Unidos de América (1).»

España, no obstante haber sido la iniciadora de este género de Sociedades, no arribó á su organización de un modo normal y definitivo hasta el año de 1880, durante el cual se fundó, bajo el patronato de S. M. la Reina Doña María Cristina, «La Sociedad Española de salvamento de náufragos» *en cuyo seno figuran, como primer protector, S. M. el Rey Don Alfonso XII, y, como socios protectores, fundadores, suscritores y donadores todo lo más granado de la marina militar y mercante, de*

---

(1) *Circular de invitación de 30 de Diciembre de 1880.*

la milicia, del comercio, y de la banca; la cual sociedad con las juntas locales que de la misma dependen, y que dirigidas por ella realizan idéntico fin, cuenta en la actualidad 4.000 socios, goza una renta anual de 100.000 pesetas, ha salvado ya 156 vidas, lleva otorgadas 198 medallas, y ha concedido premios en metálico por valor de 5.305 pesetas.

Hállanse diseminadas las juntas locales, en número de 36, por el litoral y costa de la península, islas adyacentes y de las Antillas; y en Galicia, con abarcar una zona marítima tan extensa, sólo existen las de Rivadeo, Santa Marta de Ortigueira, Ferrol, Vigo y Villagarcía.

Esta última, deseosa de iniciar su cometido, para lo cual cuenta con un bote salvavidas, cohetes y bengalas, y piensa establecer una estación en Corrubedo cerca de los temidos bajos que tantos siniestros originan á la contínua, se ha dirigido, por medio de uno de sus vocales, al que suscribe en demanda de que solicitara el patrocinio, cooperación y ayuda de esta benemèrita Sociedad en pro de tan filantrópica empresa y á fin de que remueva los obstáculos con que ésta tropiece y le preste toda la protección que fuere posible.

El que suscribe, penetrado de que á la Sociedad Económica habrá de serle simpático el pensamiento que se resume en esta proposición, y cuya realización reclaman los intereses de localidades marítimas que, merced á las vías férreas que con las mismas nos enlazan, son los puertos que hacen accesible el mar á Santiago, los intereses del comercio marítimo que éstos sustentan, y los de una numerosa población marinera, que se consagra con noble emulación al cultivo de las industrias piscícolas, no

ha vacilado en deferir á los ruegos de los que mantienen tan humanitario como patriótico intento, y al efecto tiene el honor de dirigirse á esta Sociedad, rogándole se digne tomar en consideración la presente proposición, y nombrar una comisión que informe lo que crea más oportuno acerca de ella, y en cuanto á los medios conducentes á procurar que los esfuerzos de la junta local de salvamento de Villagarcía no resulten baldíos, y encuentren por el contrario en la opinión, en los centros oficiales y extra-oficiales, y en el país, toda la cooperación moral y material que necesitaren para la consolidación, desenvolvimiento y progresos de la mencionada junta.

Santiago Junio 2 de 1885.

JOSÉ ANTONIO PARGA Y SANJURJO.

LA INSTITUCION DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS.

¿Non ad te pertinet, quia perimus?
S. MARC. IV, 38.

¿No se te da nada que perezcamos? Así clamaban, hace diez y nueve siglos, ciertos pescadores galileos despertando al divino Maestro, que recostado sobre un cabezal en la popa de la lancha, dormía tranquilamente como quien sabe que en el momento que quiera puede levantarse y decir á la mar *calla, enmudece, tace, obmutesce,* una noche en que la tempestad se había desencadenado de improviso sobre el lago de Tiberíades, y las olas arboladas al cielo henchían la embarcación y amenazaban hacerla zozobrar. ¿Y no será éste el grito de amarguísimo reproche que, en todo el discurso de la historia, los innumerables náufragos

que, agotadas sus fuerzas, fueron á estrellarse contra las rocas de costas inhospitalarias, hayan podido dirigir á unas sociedades y á una civilización que para su socorro se dormían de impotencia y de inercia? *¿No te importa nada que perezcamos,* no pudieran aún los náufragos de hoy desgarradoramente decirlo, por tristísima excepción de todas las naciones cultas, á nuestra sociedad española que, rendida de estériles luchas políticas y efímeros devaneos, se duerme perezosamente á la orilla de mares dilatados y pérfidos, y como arrullada por el estruendo de sus insaciables olas?

Es cierto que cuando alguna galerna ó la cola de un ciclón, cogiendo desprevenidas ó confiadas á nuestras lanchas pescadoras, llegan á barrer nuestras playas, y sembrar en ellas la consternación y el espanto, y á abrir, en medio de la que se diría disolución de la naturaleza, horrorosa tumba para personas y barcos, y á sumir en la aflicción y en la indigencia á mujeres y niños, ayer esperanzados y contentos, y hoy ya convertidos en desoladas viudas y desamparados huérfanos, un gemido de dolor se levanta de todos los ámbitos de nuestro suelo, y la caridad y la filantropía estallan y se desbordan, y no queda medio que no se ensaye por corporaciónes y particulares, recurso que no se explote para acorrer aquel

extraordinario infortunio, cuya magnitud tiene poder bastante para hacer vibrar las más rígidas fibras de cualquiera corazón. Pero, y los desastres aislados que ocurren en nuestras costas ¿á quién impresionan, sino por un momento á sus moradores? En los días siguientes de un temporal—son escenas que se repiten con abrumadora frecuencia—un buque desarbolado y sin habitantes, navegando con rumbo incierto cual si tuviese conciencia y estuviera abatido por su desgracia, aparece en las aguas litorales; un palo, un mastelero, remos, un bote destrozado, algunos barriles flotan acá y acullá indicando inequívocamente los vestigios de reciente naufragio; uno ó más cadáveres, con las carnes desgarradas y medio comidas, avanzan con el silencio de la muerte hacia la playa, empujados blandamente por las olas, como para que los hombres que no se preocuparon ó no alcanzaron á salvar la vida de los que eran poco antes seres animados, les den á lo menos piadosa sepultura. Las más de las veces nadie sabe de quienes sean, ni á nadie interesan de cerca; y se miran con curiosidad y ojos enjutos. La catástrofe se ha consumado en las tinieblas de noche tormentosa, ó en el velado seno de la borrasca, y mueren los náufragos de la más triste de las muertes, ya no en el desamparo,

sino en la ignorancia de todos. Otras veces la vista de la bandera amorronada, el estampido lejano de cañonazos, cuyos ecos se encargan de transportar para hacerlos más estremecedores las ráfagas de la tempestad, desgarradores alaridos que, debilitados por la distancia y por el ruído asordador del viento y de la mar, se sienten á cortos intervalos, denuncian que un barco peligra ó ha naufragado, y que piden suplicantes su equipaje ó sus pasajeros, socorro; pero inútilmente, en vano, porque los elementos conjurados para la ruína del hombre, y la carencia de medios de contrastar su avasallador ímpetu hacen insensata y estéril toda generosa tentativa de auxilio.

Si escuchásemos sólo con el alma, si se pudiera oír con el alma sola ¡oh! no dejaríamos de percibir entonces, aunque nos hallásemos en lo más interior del continente, cuando la tempestad azota nuestras vidrieras, y hace retemblar nuestras casas firmísimas, y parece como que se desgaja el cielo, no dejaríamos, sí, de distinguir en las oleadas del viento que viene á gemir lúgubremente en nuestras chimeneas, todos los pavorosos, los siniestros ruídos de un naufragio: el estridor de las aguas estrellándose con hueco son contra los costados del barco; el fragor de la entena que cae; la bocina del oficial de guardia,

ó el pito del contramaestre que ordenan la maniobra, dominando apenas los silbidos de las jarcias; las voces discordantes de los aturdidos marineros; el clamoreo general, los lamentos y los adioses de los unos, las plegarias de los otros, las maldiciones del de más allá, el último ¡ay! del que es arrebatado por las olas..... ¡Oh! si cuando en las borrascosas noches de invierno nos calentamos en el hogar doméstico, y al oir los bramidos del huracán que ruge al exterior, restregándonos las manos con la fruición del que se siente á gusto, murmuramos, entre los bostezos de la somnolencia arrullada por el golpear monótono de la lluvia, *¡qué mal tiempo hace!*, pensáramos que en aquel mismo momento hay hermanos nuestros que luchan á brazo partido contra una espantable muerte que iracunda avanza, y sin que tengan otra luz para los penosísimos trabajos de defensa de la propia vida, que la de los relámpagos que aterran y que ciegan...

¡Bien hayan los adelantos de la época que nos han traído las Sociedades de salvamento de náufragos! ¡Bien hayan D. Miguel Lobo, y D. Martín Ferreiro, y el Almirante Rubalcava, y Novo y Colson, y cuantos se han esforzado por importar y aclimatar en España los aparatos ó las instituciones de salvamento! ¡Bien haya el noble Magis-

trado D. José A. Parga Sanjurjo que haciéndose eco de los deseos de la Junta de Salvamento de Villagarcía, que le significara uno de sus más celosos miembros (1), ha venido á esta Sociedad Económica á pedirle, para honra de todos, su cooperación y su apoyo, porque no se tornen baldíos los esfuerzos de aquella Junta!

Pero la Comisión nombrada para informar sobre tan levantada proposición no se ha circunscrito á los límites, nunca en estas corporaciones infranqueables, de su encargo, sino que los ha traspasado para hacer una exposición, aunque sobria, lo suficiente extensa del asunto con que todos puedan venir en conocimiento del objeto y de la historia de los institutos de salvamento. Brindaba á la tarea lo poco sabido del tema, y su novedad para nuestra Sociedad Económica, que aun ocupándose á menudo en ventilar cuestiones que se refieren á la mar, es ésta la primera vez que, en tal esfera, las aborda de índole estrictamente benéfica. Y en eso estriba y reside el aguijón que nos ha impulsado, el aliciente que nos ha atraído. Todos cuantos asuntos entretienen de ordinario nuestra actividad, cuando no son íntegramente de un orden material, muestran

(1) D. Daniel Albarrán, Secretario de la Junta.

siempre una faz que dice á estos intereses. Ahora y aquí, por el contrario, vamos á tratar de intereses puramente morales, de salvar por meros móviles generosos y sin intención alguna lucrativa, la vida de los hombres siquiera fuesen los más despreciables del universo, y ante cuya consideración son como si no existieran y nada valieran, y se olvidan y desprecian todos los diamantes de Golconda, y los metales preciosos del Perú y de la California, y los más valiosos cargamentos que puedan enviar á nuestros puertos las Indias de Oriente y de Occidente. La Sociedad Española de Salvamento, como todas las del mundo, advierte á los patrones de los botes salvavidas «que atien»dan exclusivamente y bajo su responsabilidad á »salvar la vida de los náufragos, sin hacer caso pa»ra nada de las mercancías,» y les autoriza plenamente para arrojar al agua los objetos que á pesar de sus protestas se hubiesen echado al bote (1).

Esta alteza de miras fascina: le ha comunicado el océano su grandeza, ese océano ante cuya inmensidad todo resulta pequeño, á excepción del poder de Dios, que le ha puesto barreras, y del de la inteligencia y de la voluntad del hombre,

(1) Art. 22 del *Reglamento para las Juntas locales y empleo de los aparatos de salvamento.*

que se atreve á cabalgar sobre el lomo del monstruo, y á resistir sus violentas y terribles sacudidas.

I

Naufragios y náufragos

En pocas cosas se ve brillar más esplendoroso el reflejo de la marcha de la civilización que en el progreso de las costumbres marítimas y leyes en materia de navegación y naufragios, tocante al respeto que la vida y la propiedad de los hombres merecen. No hay necesidad de remontarse á los tiempos homéricos (1) para encontrar honroso el oficio de pirata, que no se consideraba de muy diferente manera que el de cazador, y llegó en los siglos medios á ejercerse por compañías reglamentadas como para la explotación de cualquiera negocio lícito (2). Su encuentro era incidente previsto de toda navegación, cual acreditan nuestras leyes de Partidas colocando entre las condiciones del contrato de fletamento la de llevar abastecida

(1) En la *Odisea* es cosa corriente.
(2) Cantú: *Historia Universal*, Lib. XIV, cap. 2.º

de armas la nave, é imponiendo tal obligación á los naucheros, maestros y patrones, es decir á los encargados del regimiento y guía de las mismas (1).

Hallábase entronizado en los usos de todas las naciones fundadas por los Bárbaros el antiquísimo derecho de naufragio (2), á que habían renunciado algunos buenos emperadores romanos (3), y según el cual el rey ó señor del lugar podía confiscar el todo ó parte de los despojos de un naufragio, ó como cosa *nullius* apoderarse de tales bienes el primer ocupante (4); y que se ex-

---

(1) L. 77, tit. 18. Part. III, y 1.ª tit. 9.º Part. V.

(2) *Pecio* ó *picio* le llaman nuestras antiguas leyes (Partidas, Ordenamiento de Alcalá, Ordenanzas Reales de Castilla); *bris, varech, wreck* etc. en otras naciones.

(3) Adriano y Antonino Pío. «¿Quid enim (dice el »*Código justinianeo,* lib. I *De Nauf.)* habet jus fiscus in »aliena calamitate, ut de re tam luctuosa compendium »sectetur?»

(4) Toda nuestra legislación, á partir de sus mismos comienzos, le ha sido hostil. Vid. *Liber Judicum* (preferentemente al testo romanceado)—lib. VII, tit. 2.º l. 18, *Fuero Real* lib. IV tít. 25, l. 1.ª—*Ordenamiento de Alcalá,* tít. 32, l. 50.—*Ordenanzas Reales de Castilla,* lib. VI, tít. 12, l.l. 3 y 10.—*Novísima Recopilación,* lib. IX, tít. 8.º l. l. 1.ª y 3.ª—Nada más hermoso y terminante que las palabras que á este respecto ponen *Las Partidas:* «ca »non tenemos por derecho que las cosas que los omes »pierden, por ocasion de tal malandança, que las pueda »ninguno tomar por costumbre, nin por privillejo que »aya (V. tít. 9.º l. 7.)»

tendía en Prusia, por una feroz y arbitraria interpretación de las *leyes rodias*, á las personas mismas de los náufragos para reducirlas á esclavitud (1). La Iglesia en sus Concilios anatematizó al que despojase á náufragos (2); y los privilegios de exención del derecho de naufragio que á menudo se concedían, las estipulaciones y tratados

---

(1) Pardessus: *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, Tom. I. Tan natural parecía el hecho de apropiarse las cosas de los náufragos que llegó á darse el abuso de que se considerasen táles los extraviados en los caminos, para apoderarse así de los objetos extraviados ó detenidos por causa de alguna desgracia. En nuestras leyes podemos aún descubrir referencias á tamaños escándalos: en la misma en que los Reyes Católicos prohibieron la exacción por parte de cualquiera persona del *picio de los navíos*, condenaron como extorsión injusta y corruptela que las justicias ó los señores de los lugares tomasen las bestias que cayeran de puente, las carretas que se despeñasen, y las casas que vinieran á tierra (L. 10 atrás citada de las O. O. R. R., que ha pasado á la N. R., y es la última que indicamos en la nota anterior.)

(2) Concilio de Roma de 1078 y Lateranense 3.º de 1179. La primitiva legislación marítima de nuestra Europa se embebió de su espíritu de piedad: los antiquísimos *Roles de Olerón* establecían que si no fuesen reclamados los objetos procedentes de un naufragio, el Señor debe convertirlos en obras pías, «como distribuir»los entre los pobres, casar doncellas, según la razón y »la conciencia, no reteniendo la cuarta parte, ni ninguna »otra, bajo pena de incurrir en la maldición de nuestra »santa madre Iglesia.»

internacionales, y los estatutos y leyes fueron aboliéndolo poco á poco en toda Europa, donde aun se conservaban restos de él en la frontera de la Edad moderna, en el siglo XV (1).

Pero no penetra siempre en las costumbres la óbra de las leyes. A su despecho se han venido perpetrando en las playas de todos los pueblos cultos ó incultos, descaradísimos hurtos en los momentos mismos de un naufragio, ó aprovechándose de sus consecuencias. No parece sino que las cosas en cuanto nadan, como decía sarcásticamente Juvenal con respecto al Fisco (2), ó son arrojadas por el mar á la playa pertenecen al primero que les echa mano. Ni la presencia del dueño mismo les contiene: un barco encallado en la costa vese con harta frecuencia abordado por lanchas de la ribera inmediata, cuyos tripulantes ponen más atención en apoderarse de las cosas que á mano hallan, siquiera no les ofrezcan inmediata utilidad, que en prestar socorro al estupefacto equipaje náufrago: la cuestión se reduce á burlar la vigilancia de las Autoridades ó de sus agentes, que tampoco siempre por su parte apre-

---

(1) Pardessus; *Lois maritimes*.—Cantú: *Historia Universal*, lib. X, cap. 12, y lib. XIV, cap. 2.º

(2) «Res fisci est, ubicumque natat.» (*Sat.* IV.)

cian el punto, ni proceden con muy diverso criterio. Guiomard, Vizconde de León, en Bretaña, que ejercía en sus dominios el derecho de naufragio, decía señalando cierto escollo: «he ahí una »piedra más preciosa que las que adornan la dia»dema de los reyes (12)». El derecho de naufragio ya no existe; pero ¿cuántos ribereños no pudieran proclamar más productivas las rocas del arrecife frontero que los más feraces terrenos del inmediato valle?

Y viene ahora la parte más odiosa y repugnante del cuadro. No basta á la codicia de los costeños el caso fortuito del naufragio, que la configuración sembrada de escollos del litoral haga frecuente: la industria humana aguza sus recursos para asegurar la cosecha del infortunio: «pes»cadores (dejemos hablar al Rey sabio), e otros »omes de aquellos que vsan a pescar e a ser cer»ca la ribera de la mar, fazen señales de fuego de »noche engañosamente en logares peligrosos, a »los que andan nauegando, e cuydan que es el »puerto alli; o las fazen con entencion de los en»gañar, que vengan a la lumbre o fieran los na»uios en peña, o en lugar peligroso, e se quebran»ten, porque puedan furtar, e robar algo de lo

(1) Bonnemère: *Histoire des paysans;* lib. IV, cap. 4.º

»que traen» (1). Un *wrecker* (como en Inglaterra se nombra á los que se enriquecen con los despojos de los naufragios) perfeccionara el sistema; hacía pasear, por sobre las rocas que erizan la costa peligrosa del Cornwall, un asno con una pata trabada para que cojease, y para que el movimiento que imprimía de esta suerte á un farol encendido colocado sobre su lomo, remedase á lo lejos el de cabeceo de una embarcación que navega á la vela: los buques que lo veían, engañados por aquella ilusión óptica, iban á estrellarse contra los escollos de una costa que juzgaban se encontraba distante.

No es fácil calcular hasta donde llega la maldad y la ferocidad de los hombres, cuando hacen tabla rasa de la conciencia, y se lanzan desbocados á la carrera del crimen. Los que hayan vivido por algún tiempo en puertos de mar, habrán oído contar de seguro espeluznantes historias de naufragios, que oprimen el ánimo como si se hallara bajo la impresión de una congojosa pesadilla. Ora es el mismo *wrecker* á que antes hemos aludido, que vagando una vez por la orilla del mar como ave de rapiña, ó como vagan los lobos al rededor de un campo de batalla para hacer presa

(1) *Part.* V, tít. 9.º l. 11.

de algún cadáver, vé á una pobre jóven, arrastrada hacia la ribera por las olas, y que trataba de agarrarse con las uñas ensangrentadas á las asperezas de una roca: una sortija brillaba en uno de sus dedos, y aquella mano que buscaba crispada el último asidero de la vida, es cogida sí, pero cortada antes fría y bárbaramente por el *wrecker* (1). Ora es una lancha, no queremos decir de qué país, que se dirige presurosa al robo de un barco que se destrozaba contra las piedras á que lo había empujado la tormenta: unos náufragos nadando desesperadamente, y en un postrer esfuerzo intentan colgarse de la borda de la lancha en que su esperanza se cifra, y que pasaba indiferente por entre ellos; pero, antes de que puedan conseguirlo, caen pesada y violentamente los remos sobre los cráneos de estos infelices, á quienes, por la horrenda razón de que «los muertos no hablan», se asesina en la mayor miseria que cabe abrevar al hombre, ahogando así en sangre aquel grito de la conciencia universal, que ya la Antigüedad había proferido: *el desgraciado*

---

(1) Alfonso Esquiros: *L' Angleterre et la vie anglaise;* XXIV, «L' institution des Life-Boats et les canots de sanvetage.»—Este estudio ha sido una de las más copiosas fuentes de que nos hemos aprovechado para la redacción del presente Informe.

es cosa sagrada, res sacra miser. Por honor de la humanidad celebraríamos que tales relatos resultasen patrañas inventadas por imaginaciones calenturientas, ó por la malevolencia de algún misántropo.

Demasiadas víctimas causa la mar por los desordenados movimientos atmosféricos, por el egoísmo de los navieros, ó por la imprudencia ó el descuido de los pilotos, para que haya que agregar á su imponente número el guarismo sangriento de las engendradas por la perversidad de desalmados. Y la suma total es ciertamente espantosa: más de 200.000.000 de pesetas se calcula tragarse al año el océano, y que en él encuentran aterradora muerte unas 20.000 personas, de las que nada menos que 16.000 supónese perecen en las costas.

De ahí los esfuerzos de las naciones modernas para precaver tan desastrosos accidentes: las boyas y valizas ordinarias que señalan un pérfido escollo no visible á simple vista; las de campana, que lo denuncian por el sonido en días de cerrazón ó de nieve; las luces flotantes (1), ó sea fa-

(1) *Light-vessel* en Inglaterra su patria, donde en 1864 habia 47, provistos, aparte de las luces, de cañones y aparatos para hacer señales fónicas en tiempos brumosos.

ros colocados en barcos anclados cerca de sitios peligrosos, que á la par que previenen de su proximidad, sirven de antorcha y guía á los marinos; y en general todo el variadísimo sistema de faros que alumbran á las naves, y que por la combinación conocida de los colores y destellos de sus luces, «diamantes que centellean en la frente tenebrosa de la noche (1),» les sirven de señal amiga, y hacen de día en día más difícil y más raro el uso y provecho de esas señales traidoras que con indignación reconcentrada acabamos de relatar.

Y ¡cuántas veces el oficio pasivo de los habitantes y guardas de los faros, vestales de nuestra civilización, encargados de mantener perpetuamente encendido por las noches el fuego que ilumina el paso de los navegantes, se trueca en servicio activo para tender á éstos un cable de salvamento, para arrancarlos, con exposición de la propia vida, del revuelto seno de las olas de tempestad que vienen á estrellarse contra el basamento y á subir, en espumarajos de rabia, por las paredes de las torres, hasta salpicar y enturbiar, como si quisiesen apagarla, la linterna inmoble que las corona! Para que el alma repose, y sacuda la penosa

(1) Walter Scott en el álbum del faro de Bell-rock.

sensación que le hayan producido los horrores de malignidad descritos, entremos en materia contando una sublime historia que transporta de admiración y entusiasmo á Inglaterra, la historia de Gracia Darling: que si el hombre, como decía Pascal, es un compuesto de ángel y bruto, y hay seres en que la parte brutal predomina y absorbe al otro elemento, haylos también en que la misma parte desaparece, y, siquiera no tenga alas, queda bien de manifiesto el ángel.

La noche del 5 de Setiembre de 1838 navegaba con rumbo á Dundee el vapor Forfashire, cuya caldera, ya en mal estado, se abrió de improviso apagando el fuego. Inutilizada la máquina hízose necesario largar todo el aparejo para zafarse de los peligros de la costa, que una espesa niebla envolvía y ocultaba á la vista. De repente un faro se presenta frontero é inmediato á la proa: el timonel cierra á la banda el timón, pero el barco falta á la virada, y va á chocar con pavoroso estruendo contra los arrecifes de la isla de Longstone. Arríase al agua aturdidamente la lancha, y más aturdidamente aún unos pasajeros la ganan y se abandonan á merced del viento, y otros la pierden y con ella la vida. Una segunda embestida del buque contra la peña lo pone en pedazos, quedando sólo firme la proa, en la que se refugian

los pasajeros y tripulantes que quedaran á bordo.

Ocurría esta escena de desolación á las tres de la mañana, hora en que velaba en el contíguo faro de Outer Ferne la hija de su viejo torrero, joven de veinte años, llamada Gracia Horsley Darling. Una ola de viento llevó á sus oidos, con el fragor de la tempestad, el estrépito del choque y los gritos de los navegantes. «*Padre, no oís*, dice despertándolo—*Es el viento que silba y la mar que ruge*, contesta éste—*No, son voces que piden auxilio: se ahogan, padre, y podríamos socorrerlos.*» Y súbito baja los peldaños del faro, y no obstante la oposición del experimentado torrero, y los consejos de la prudencia y de la timidez del sexo, coje un remo, y se lanza anhelante á un botè que allí cerca estaba amarrado. El padre no se resigna á abandonarla en tan arriesgado lance, y la sigue: y he ahí un viejo y una joven medio tísica (1), desafiando la cólera desenfrenada de la mar, y sorteando con prodigiosa habilidad los escollos, en demanda del pedazo de barco que ape-

(1) Montalembert sospecha que estaba ya herida de la afección pulmonar que la condujo cuatro años despues al sepulcro. Hállase erigido éste á costa de una suscrición nacional, divisándose desde el mar de muy lejos, en el mismo islote ilustrado por su hazaña, y que nunca quiso abandonar. (*Les moines d' Occident*, Tom. IV, página 450).

nas acertaba á columbrarse entre la bruma á los tenuísimos reflejos primeros del alba. Nueve personas eran las únicas que no habían sido barridas ó ahogadas por las olas, como lo fueran dos niños que su madre apretaba cadáveres convulsivamente entre sus brazos. Atónitas se quedaron todas al contemplar aquella encarnación extraña de la Providencia que venía en su salvamento en circunstancias desesperadas; pues la mar tan alterada estaba, y el viento soplaba tan recio que fué menester todo el día para ganar tierra y acogerse al faro, donde los albergó, cuidó y consoló durante tres días y tres noches la sin par heroína de la caridad marítima, cuya abnegación y cuyo valor disputáronse á porfía celebrar la música, la pintura, y la poesía lírica y dramática inglesas (1).

Recordemos que el archipiélago teatro de la hazaña de Gracia Darling, era el mismo en que había pasado su vida monástica y marítima San Cuthberto, abad de Lindisfarne, el San Telmo de los Northumbrios. Siglos después de su muerte, contaban los marinos del Norte que en los días de tempestad y cuando los barcos se hallaban en trance de zozobrar, aparecía en la proa la dulce

(1) Hemos seguido principalmente en esta relación, abreviándola, la que hace Alfonso Esquiros.

figura del pontífice con la mitra en la cabeza, y la cruz en la mano: y más activo el santo obispo que los hermanos Dióscoros de los griegos (1), y como recordando sus antiguos labores, veíanlo los piadosos navegantes, con los ojos de la carne ó con los ojos de la fe, romper ese su báculo en circunstancias de apuro para hacer de él, y según fuese necesario para escapar y salvarse de la deshecha tormenta, cuando un timón, cuando un rezón, cuando un remo. (2)

La semilla de caridad sembrada en aquellas desoladas playas en el siglo VII, germinaba aún pues vigorosa á los mil y doscientos años.

II

Las máquinas de salvamento

Los aficionados á las bellas letras, los que hayan cultivado los estudios helénicos sobre todo, recordarán fácilmente, si por ventura se les ha

---

(1) *Cástor y Pólux,* cuya intervención benéfica veían los antiguos en la doble llama del *fuego de San Telmo,* para ellos de feliz augurio, como reputaban de mal agüero el penacho luminoso único, que llamaban *Helena.*

(2) Montalembert, obra citada, íbidem.

borrado de la imaginación—¡tál es el interés del cuadro y la viveza de su colorido!—aquel pasaje de la Odisea, poema sublime que pudiera decirse de navegaciones, tempestades y naufragios, en que el poeta meonio, con inmortal estilo, describe el naufragio sufrido por Ulises, víctima de la cólera rencorosa de Neptuno, cuando salido de la isla de Calipso, avistaba ya en lontananza, semejante á un escudo, la isla de los Feacios (1). Una espantosa ola y una terrible ráfaga de viento habían tronzado el palo, arrebatado vela y entena, inundado la embarcación, y sepultado en las ondas á Ulises, que por un supremo esfuerzo pudo remontar á la superficie, logrando aún aproximarse á la navecilla y subirse á ella: sentado en su comedio, y rodeado por todas partes de la muerte, no tenía ya poder para impedir que fuese juguete la misma de los vientos, empujada del Noto hacia el Aquilón, y cedida por el Euro al Céfiro. En situación tan desesperada, surge, rápida como el somormujo, la hermosa Ino, convertida ya en deidad marina bajo el nombre de Leucotea, y volando hacia la barca, entrega al desventurado Ulises un velo, collar ó banda inmortal (2), para que la extienda

(1) Lib. V.

(2) *Periapton,* genuinamente, lo que se anuda al rededor del cuello.

por delante, y, libre de temor, gane así á nado la próxima isla de los Feacios, donde el Destino quiere depararle la salvación. ¿No pudiera contener esta narración, que interrumpimos aquí, una alegoría histórica ó como profética de los aparatos *salvavidas?*

¿Quién ha inventado los botes de este nombre? Á dar crédito á un epitafio del cementerio de Hythe, débese la idea á un tal Lionel Lukin, constructor de coches en Londres, y que ganó por el invento, otorgada en 1785, patente del Rey. Acaso no sea cierto el hecho; acaso también no se haya sometido la invención á prueba.

Lo que sí es fidedigno es que, como hubiese naufragado en la desembocadura del Tyne, en Setiembre de 1789 (1), un barco de Newcastle, sin que ninguna de las innumerables personas que lo presenciaron hubieran podido, por el estado imponente de la mar, prestarle auxilio, se abrió una

(1) Esquiros: *L' Angleterre et la vie anglaise,* capítulo citado. D. Ramón de Silva Ferro en su *Memoria referente á la Exposición de Higiene y Salvamento verificada en Bruselas en 1876;* Lóndres, 1879, retrotrae á 1788 la fecha del ofrecimiento del premio. Si como sienta, y así consignamos nosotros, el primer salvavidas se botó en 30 de Enero de 1790, habrá que aceptar aquella fecha, pues de otra suerte queda muy poca margen para que en ella quepa la suscrición, la presentación y el juicio de los proyectos, y la construcción del barco.

suscrición en South Shields para premiar al que inventase un bote de salvamento con el que se pudiera arrostrar la furia de los elementos alterados. Dos opositores concurrieron, Wouldhave y Enrique Greathead, constructor naval del mismo South Shields, en quien recayó el premio, y que obtuvo además valiosas recompensas del Parlamento, de *Trinity house* (1), de la importante

(1) Curiosa institución marítima y respetabilísima corporación fundada ó aprobada, con otras dos más, por Enrique VIII, bajo el patrocinio de San Clemente, como cofradía de mareantes para rogar á Dios por las almas de los marinos ahogados, y por el salvamento de los que luchaban contra las tempestades. Adoptado el protestantismo, la corporación perdió su carácter religioso, y se fué transformando y creciendo en importancia hasta constituir, como hoy, el vínculo que une el Almirantazgo y la marina mercante. Consta de un número indefinido de hermanos menores, nombrados por el Consejo, y de 31 hermanos mayores, elegidos de entre aquellos, cargo nobilísimo que se concede á veces, como señalada distinción, á las primeras eminencias británicas. El Consejo, que se compone de 20 miembros distribuídos en seis comisiones, nombra los pilotos, vigila el lastrado de los buques, establece las señales de reconocimiento, examina á los muchachos que se destinan á la marina, castiga á los marineros por su mala conducta, insubordinación ó deserción, recauda las rentas de la Sociedad, y cuida de los pensionados en las casas de refugio de la misma. Desde el tiempo de Jacobo I goza *Trinity house* del derecho de montar los faros de Inglaterra, como los *Comisarios del Norte (Northern Commissioners)* los de Escocia, y el *Consejo del lastre (Ballast*

compañía marítima *Lloid* &. Greathead había descubierto la insumergibilidad de los botes, dotándolos en su interior de cámaras de aire semejantes en su oficio á la vejiga natatoria de los peces, y que por una aplicación del principio de Arquímedes los mantienen en todo evento á flote. El 30 de Enero de 1790 se botó al mar el primer *life-boat*, literalmente *bote de vida*, como en oposición á los *bajeles de muerte (death ship)* que sombrías leyendas marítimas quieren aparezcan á veces con velas negras y silencioso aparato para tomar á bordo y llevarse el alma de algún malvado. Catorce años después, en 1804, había ya construidos en Inglaterra 31 *life-boats*, que salvaran hasta la fecha unas 300 personas (1).

La insumergibilidad de los botes (la *extra-buoyancy* de los ingleses) estaba así asegurada;

Board) los de Irlanda, sociedades las tres que desde 1853 quedaron sometidas á la intervención, por lo que hace á la parte financiera, del *Consejo de Comercio (Board of trade)*.—Esquiros: *L' Angleterre* etc.; XXV.

¡Lo que va de un país á otro! Aquí no comprendemos que el Gobierno se desprendiera de tan importantes atribuciones; y ni aun fuera conveniente, porque de aguardar á que otra corporación que no el Estado, se encargase del alumbrado de las costas, éstas continuarían á oscuras en España..... y en la mayor parte de las demás naciones también.

(1) Silva Ferro, *Memoria*.

pero una tristísima experiencia acreditó que no era cualidad bastante para la ardua empresa que se les encomendaba. En el mes de Diciembre de 1849, al pretender el bote salvavidas de Shields socorrer al equipaje de un buque que había encallado en la barra de Tynemouth, una gran ola lo tumbó, y 20 de los 24 marineros que lo tripulaban perecieron ahogados. La catástrofe produjo impresión profunda, y podía hásta decidir del porvenir del servicio. El Duque de Northumberland, nombrado el año siguiente Presidente de la *Institución nacional* que luego daremos á conocer, comprendiéndolo así, prometió un premio de 100 guineas (1) para el inventor de un bote que tuviese la virtud de *adrizarse* ó enderezarse de por sí cuando zozobrara. Y entre los 280 planos ó modelos presentados, que durante seis meses examinó detenidamente la Comisión nombrada al efecto, escogióse el de M. James Beeching, constructor de lanchas en Great Yarmouth, que propuso, y, después de aprobado, ejecutó en su astillero (2) el primer *self richting life-boat,* bote que por la disposición de su lastrado, á saber el

(1) 2.625 pesetas. La guinea es moneda de cuenta que equivale á 21 chelines.

(2) El Duque de Northumberland donó otras cien guineas para la construcción del bote.

peso de una falsa quilla de hierro y la levedad de los extremos de la misma en que están colocados unos grandes tambores ó cajas de aire, tiene potencia bastante para el adrizamiento automático *(self return)*, combinado con la mejor *escora* ó estabilidad lateral posible; porque en cuanto á impedir que el barco tumbe en caso alguno, sí bien en absoluto pudiera conseguirse, sería privándolo de sus condiciones marineras. Este primer *self richting* tiene gloriosa historia, y merece que los españoles le enviemos cordialísimo saludo. Comprado para el puerto de Ramsgate, prestó allí beneficentísimos servicios salvando en cinco años á unas 80 personas, y sólo en dos tempestuosos meses de un año posterior, á 120. En la lista de sus salvamentos figura el de 27 tripulantes del bergantin español *Samaritano* (1), hecho de los más hazañosos que hayan realizado los botes salvavidas, y cuya narración, bajo la elegante pluma de Alfonso Esquiros, es interesantísima y conmovedora.

Teniendo que navegar estos botes en días de tempestad y con grandes mares, llénanse frecuentísimamente de agua, lo cual puede ocasionar un grave inconveniente. De ahí la conveniencia de la

(1) El 2 de Febrero de 1860.

self-discharge of water, desalojamiento automátitíco é instantáneo del agua embarcada, que se verifica en menos de medio minuto á beneficio de unos imbornales ó tubos, que atraviesan desde el puente ó cubierta situada algo mas arriba de la línea de flotación, y que forma así una gran cámara de aire que aumenta la insumergibilidad de la embarcación, hasta los fondos de ésta, desahogando al exterior por medio de unas válvulas que ceden á la presión de dentro á fuera, pero que asegura cerradas la presión de fuera á dentro: el bote, tan pronto lleno como vacío de agua, resulta imitación bienhadada del tonel de las Danaides, según la feliz comparación de Esquiros. Débese á M. H. Richardson la invención del bote tubular en 1852 (1); y á M. Peake, constructor en Devonport (2), la perfección que alcanzaron estos intrumentos principales de salvamento, generalizados hoy en todas las naciones cultas. Naturalmente cada constructor modifica algo según su genio artístico, y las condiciones que se le exigen, y en primer término las del litoral para donde se destine, la disposi-

(1) Silva Ferro, *Memoria* citada.

(2) Bajo la dirección de los mismos lores del Almirantazgo se construyó, en el astillero de Wolwich, el bote ideado por Peake.

ción del barco; y por ejemplo á la par del *sistema Peake*, se usa también el *Franois* y botes de hierro de mucha manga y poco calado, con otros medios de achicar el agua que los imbornales de válvula, en Alemania y Dinamarca, cuyas costas, por razón de su bajo fondo, requieren esta especial construcción.

Y delineada ya la historia y teoría general de los botes salvavidas podemos omitir, por no ser de igual importancia y tener que hablar de alguno de tales particulares más adelante, la descripción de su aparejo y de sus accesorios; su timón perfeccionado; sus remos de boga azules y blancos; su ancla flotante; la guirnalda de cáñamo en festones que cuelgan al exterior, como las cuerdas terminadas en un corcho ó en una anilla, dispuesto todo ó para ganar el bote si llega á zozobrar ó para no ser arrancados de él sus tripulantes (1); los chalecos de salvamento que deben llevar vestidos éstos; el carro en que se halla colocado siempre el barco para que se transporte

(1) Curioso accesorio de los botes usados en las estaciones norteamericanas es un depósito colocado en la proa, del que va saliendo lentamente aceite para atenuar los efectos del grueso oleaje, según esa virtud que para el caso tiene tal líquido, y que no sabemos haya alcanzado por ahora explicación completamente satisfactoria.

presto á donde fuere necesario y para botarlo al agua con más facilidad; la caseta en que se guarda el bote etc., etc.

Pero no en todas partes éstos pueden maniobrar y son utilizables. Hay costas que tan cuajadas están de escollos, ó en que tan acantilada se ofrece la línea de la tierra que hacen imposible que ningún bote, por superiores que como las de los salvavidas sean sus condiciones de seguridad, navegue ó atraque con probabilidades de éxito. Recúrrese en casos tales, cuando la cosa es practicable, á tender un cable entre el buque perdido y la ribera, para que, agarrados á este puente colgado sobre el rugiente abismo, puedan uno á uno salvarse por entre las rompientes los náufragos. ¿Cómo establecer la comunicación? El simple esfuerzo muscular, cuando la distancia es muy corta, basta para conseguir que la beta lanzada á mano de tierra al barco, ó del barco á tierra, sea cogida por los de la banda opuesta. Otras, arríase de la embarcación el cabo amarrado á una pipa ó barril para que la marejada, en su movimiento de progreso hacia la playa, se encargue de escupirlo en ella, dónde es por los salvadores recogido. Otras también hay un héroe—y nunca la generosidad y el valor estallan con tal fuerza como ante los peligros de la mar, cual si

ésta lo agigantase todo—que tiene la sublime abnegación de echarse á nado desde la orilla ó desde el buque, llevando ceñida á la cintura la cuerda, para ir á realizar esta última esperanza de salvación á que se asga delirante la vida de los demás: los nombres del marinero inglés José Roggers (1), los de nuestro compatriota Domingo de Silos (2) escritos están, si no con letras de oro, que no usan tanto lujo, de perdurable manera sí, en las hermosas páginas de las Instituciones de Salvamento inglesa y española; pero ¡cuántos y cuántos han perecido ignorados, hasta sin que nadie haya sabido de su sacrificio sino Aquél que todo lo ve, y toda acción virtuosa apunta con paciente minuciosidad en el eterno libro de la vida!

Y esta inteligencia del hombre tan poderosa y fecunda, tan desgraciadamente feliz para inventar medios de destrucción ¿no habrá hallado alguno de salvación que venza las en cierto modo im-

---

(1) Generoso salvador en el naufragio del Royal-Charter, ocurrido en 25 de Octubre de 1859 (Esquiros).

(2) Tripulante de la escampavía Gallardo, salida de Ibiza en 5 de Mayo de 1883, en auxilio de la polacra-goleta Reine des Anges, el cual se echó á nado para establecer una vía de comunicación entre el buque y la tierra, salvando esta distancia, de peligrosísima manera, con admiración de todos, hasta cuatro veces, *(Anuario de la Sociedad española de salvamento de náufragos*: Año IV.)

posibilidades opuestas por la naturaleza? Pues ¡oh prodigio! Las armas de fuego, máquinas de muerte, se van á convertir en instrumentos de vida. No tendrá siempre el mortero el triste destino de lanzar bombas que lleven la consternación y la ruína á campamentos y ciudades, ni el fusil el de disparar el plomo que mata á los hombres y los animales: que también habrá de encomendársele la venturosa, la santa misión de que allí donde no alcanza el débil brazo del hombre, hagan llegar en un naufragio una cuerda de salvamento.

Dícese que al sargento Bel, de la Artillería Real inglesa, ocurriósele ya en 1721, como igualmente á un francés llamado La Fere, el pensamiento de aplicar el poder de la artillería á tan loable objeto. No eclipsaría nunca esto el mérito contraído por el capitán G. W. Manby, quien, asaltado de la misma idea en Febrero de 1807, al presenciar un naufragio, procuró inmediatamente darle forma y realizarla, en términos de que al año siguiente ya funcionaba y salvaba náufragos su aparato, que se llevó al Parlamento en 1810, y multiplicó en seguida (1), premiándose al autor con largueza.

(1) En 1814 se establecieron 45 estaciones con morteros portaamarras.—Silva Ferro: *Memoria* de donde hemos tomado estas noticias.

En el propio año que Manby inventaba el *mortero portaamarras*, concibieron la idea del *cohete lanzacabos* M. Tengrouse, de Helston en Cornwall, y con más perfección y sin que supiese del otro, M. John Dennet, de Newport en la isla de Wight (1), cuyo aparato fué modificado por M. Carte, de Heill, en 1836, cayendo ambos después en desuso por razón de los nuevos adelantos. El coronel Boxer ha introducido mejoras importantes tanto en los morteros como en los cohetes, enderezadas principalmente á aumentar el alcance del proyectil; y los aparatos de su sistema, así como los del inventado en Francia por uno de los administradores de su Sociedad de Salvamento, M. Delvigne, que se vale de morteros, cañones ó fusiles para lanzar flechas, son los de más general uso en la Europa occidental, y los únicos que hasta aquí se han empleado en las contadas estaciones que de tal clase tenemos en España (2). Cualquiera que sea el sistema, estos

---

(1) En esta isla estableció en 1826 cuatro estaciones de cohetes Dennet, la Institución Nacional, de muy reciente creación entonces (Idem.)

(2) Desde este año de 1885 ya no se puede asegurar tal, pues en varios números del *Boletín* que ha empezado á publicar en 1.º de Enero del mísmo la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, se mencionan como recomendados, encargados ó próximos á en-

instrumentos son fundamentalmente máquinas destinadas á comunicar el mayor impulso y fuerza de traslación posible á un proyectil (1) que, en su camino por los aires en dirección del buque náufrago, va desenvolviendo una guía ó cordel, el cual recogido por los de á bordo, y de él halando, pone en movimiento un va-y-viene, cuerda sin fin, ó por mejor decir combinación de cuerdas (2) que establecen comunicación entre el buque y la tierra, bien para auxiliarle á fin de que pueda aguantarse y no garre, bien y principalmente para enviarle una *canasta salvavidas* que alternativamente pasa del uno al otro punto, y en que se van salvando los náufragos cada indivíduo de por sí, de ordinario, ó tres á tres, (3),

---

cargarse, ó como probados ya ó en vías de prueba, otros diferentes sistemas: cañones *Hunt*, carabinas y cañones de que es autor *John Hildeshein*, cañones, falconetes y fusiles *Evans*, cañones de mano *Cordes*, aparatos, *Lyle* y cohetes *Spandau* y *Lanceys*.

(1) Los cañones Lyle lo lanzan á 695 yardas, ó sean 635 metros de distancia (*Anuario* IV: datos acerca de las estaciones de salvamento en los E. E. U. U.)

(2) Un andarivel de pulgada y media de grueso, y un cabo de tres pulgadas de donde cuelga la canasta; mas, cuando por el estado del barco la cosa urge, no se arma el cabo, y la canasta se envía desde luego á bordo con el andarivel.

(3) Esquiros, refiriéndose á los aparatos usados en Inglaterra en el tiempo que él escribió, dice que las ca-

ó cuantos en ella puedan acomodarse si no hay tiempo á mayores dilaciones. Completan los trenes *portaamarras* ó *lanzacabos*, accesorios importantes, como carro de conducción; aparejo de atesar los cabos y ancla para asegurarlo; botafuegos y luces de bengala, faroles y banderas para iluminar la escena y servir de señales entre los náufragos y los salvadores, pues la precisión en la maniobra es de trascendencia suma; tablillas de instrucciones, escritas en diferentes idiomas (1), que en alguna nación se reparten gratis (2), y que se envían siempre á bordo del buque en el va-y-viene para evitar malas inteligencias y precipitaciones, y que, como ya

---

nastas son para tres personas: y á este propósito describe el salvamento de una madre con sus dos hijos que estrechaba con ambos brazos contra su corazón, semejante á una ave azorada reuniendo bajo las alas su nidada. En España, según las instrucciones que contienen los Anuarios de la Sociedad de Salvamento, las canastas en uso son para una sola persona, consistiendo en un aro salvavidas con una bolsa de lona que tiene dos agujeros para pasar las piernas.

(1) Las del aparato establecido en Algeciras están escritas en inglés y francés: las de los dos usados en Santander en español, noruego, francés é inglés.

(2) Hácelo así de tablillas de metal esmaltado el Consejo de Comercio de Inglaterra. También allí los cuadernos de bitácora contienen instrucciones de salvamento (Silva Ferro.)

ha sucedido, se agarren á la guía ó cordel los náufragos y se ahoguen en consecuencia; chalecos salvavidas y cabos para entrar con ellos en la mar á prestarles auxilios; y bastones herrados que sirven para lanzar la guía con más seguridad cuando la distancia es corta (1).

III

Las Sociedades de Salvamento del extranjero

Estaciones de salvamento se habían ido creando en el primer cuarto de este siglo en diferentes puertos de Inglaterra, pero sin que hubiera una institución ó centro á quien preocupase el asunto y se propusiese sistematizar y generalizar el servicio. Los desastres marítimos causados por los furiosos temporales de 1823, impresionaron y condolieron á un baronet de la isla de Man, llamado sir William Hillary, que, pobre de recursos que habían agotado reveses y vicisitudes de su agitada vida, pero rico de proyectos genero-

(1) Con estos junquillos, de medio metro de largo y unas dos libras de peso, se puede alcanzar á más de 30 metros.

sos, hizo un llamamiento en favor de los marinos náufragos, al que respondió el rico comerciante londrés M. Thomas Wilson, arrastrando consigo á sus más acaudalados compañeros de profesion, y recabando para el proyecto las simpatías, ya que no otra cosa, de Lord Liverpool, primer ministro. A principios de 1824, y según la usanza de los ingleses que suelen concertar todo lo más importante en estas reuniones, se celebró en London-Tavern un méeting popular, presidido por el Arzobispo de Cantorbery y al que asistieron algunos distinguidos hombres públicos: y de allí salió, y en él se fundó la *Institucion Nacional de botes salvavidas (National life-boat Institution)*, nombrando por Presidente á M. Wilson, que continuó siéndolo hasta su fallecimiento ocurrido veintinueve años después. Mas el interés que la Sociedad había despertado en un principio se fué entibiando por consecuencia de una crísis mercantil que á poco sobrevino, absorbiendo penosamente la consideración del público; los recursos escasearon hasta no recaudarse ya más de 400 á 500 libras al año (1); algunos botes se arruinaron, y apenas llegaba á contar la Institución unas doce estaciones en todo el reino.

(1) De 10.000 á 12.500 pesetas. En todos estos pormenores seguimos la relación de Alfonso Esquiros.

El naufragio ocurrido en 1849 de la tripulación del salvavidas de Shields produjo una dolorosa sacudida, y determinó un movimiento de reacción. Nombróse al año siguiente, 1850, Presidente de la Sociedad al Duque de Northumberland, y Secretario al abogado M. Richard Lewis que ha venido siendo desde entonces el alma del instituto. Reglamentóse el servicio, anudáronse sin trabarlas en su acción relaciones entre las diversas Comisiones locales, y consiguióse despertar entusiasmo en todas las clases sociales á favor de una obra que á ninguna cede en espíritu generoso, y que es de trascendental importancia en país que como Inglaterra presta privilegiada atención á todo cuanto al comercio marítimo y á las industrias de la mar se refiere. Los ingresos regulares anuales y las colectas para premiar algún valeroso rasgo de salvamento se multiplican desde entonces, figurando en las listas que publica la Sociedad ora las exiguas economías de un niño, ora el producto del trabajo á la aguja de la hija de un marino, ora los suntuosos donativos de una opulenta casa de comercio, ó del Jefe de una potencia extranjera (1). El material de las

(1) Son casos todos que menciona Esquiros: la casa londresa regaló 2.000 L. ó sean 50.000 pesetas; el Presidente de los Estados-Unidos, en demostración de reco-

estaciones de salvamento se costea unas veces por suscrición popular; otras es regalado por dos ó tres personas munificentes que respectivamente se encargan de subvenir al pago de cada uno de sus principales elementos (bote, fundo, edificio); otras es fruto de la piedad doméstica ó de un sentimiento de gratitud y como pago de los servicios que la Institución haya proporcionado al donante ó á su familia en ocasión de naufragio. El sexo femenino—¿y cómo no en materia de compasión y de caridad?—aparece en primer término entre los protectores de esta obra de amor: en los anales de la Sociedad figura, envuelta en la poesía del misterio, la *lady sin nombre*, señora que se presentó por tres veces en las oficinas de la misma, sin darse nunca á conocer, para dejar de cada una el importe de un bote salvavidas que, con que salvase la vida de una sola persona, decía humildemente, sería con exceso pagada; por damas han sido regalados la tercera parte del número de los botes existentes (1); y bajo el patronato de la Reina Victoria, y si no con su efigie en todas

---

nocimiento por el salvamento de tripulantes norteamericanos, 100 L., 2,500 pesetas.

(1) *Memoria* de Silva Ferro, que hace mención especial por enlazarse con nuestras cosas, del *Ramón Cabrera*, bote regalado por la Condesa de Morella en 1878, y que presta servicio en la isla de Anglesey.

las medallas, porque la piedad de la viuda ha querido que las más distinguidas se llamasen «Alberto,» funciona en Inglaterra este instituto.

Mucho nos hemos detenido en hablar de él y de su nación, y aun no hemos mencionado multitud de cosas y disposiciones inglesas interesantes relativas á salvamento marítimo, tanto para remediar cuanto para precaver los naufragios: el crecido número de sus estaciones, clasificadas en de 1.er orden, ó de botes salvavidas pertenecientes á la *Real Institución Nacional*, ó á particulares, corporaciones, y sociedades señaladamente de pescadores y boteros; de 2.º orden, ó de cohetes y morteros lanzacabos; y de 3.º que como los anteriores pertenecen al *Board of trade* (Consejo de Comercio), y se componen de guíndolas, cordeles flotantes y otros varios utensilios de salvamento local (1): los barómetros de servicio público establecidos en las principales estaciones

(1) Silva Ferro que ha recogido preciosos datos estadísticos en la Exposición de Bruselas y de las oficinas del *Board of trade*, consigna los siguientes guarismos referentes al año de 1878: estaciones de 1.er orden de la Institución Nacional 268, y 32 de otros varios; de 2.º orden 289; de 3.º 581.—En febrero de este año de 1885, en que celebró junta general la Institución, el número de sus estaciones de botes salvavidas era de 284 (*Boletín* del mes de Marzo de nuestra Sociedad de Salvamento).

marítimas, y diseminados por la costa para que puedan ser consultados por navegantes y pescadores, y prevenidos los mismos, por la inspección de los diagramas de las presiones, de la aproximación de una tempestad (1): los avisos que sobre los accidentes atmosféricos, y estado y cambio del tiempo comunica, con escrupulosa regularidad, todas las noches la Oficina metereológica á las redacciones de los periódicos para su publicación en los diarios de la mañana (2): el tambor de tempestad *(storm-drum)* que, adicionado de un cono indicando la dirección probable del viento, ó de dos cuando el peligro es inminente, se iza en las estaciones marítimas por de día, y el triángulo ó cuadrado de luces que de noche le reemplaza para denunciar la proximidad de una tormenta (3): las minuciosas estadísticas y detalladas cartas de naufragios que publica anualmente el Consejo de Comercio (4): las atribuciones

---

(1) 104 barómetros Fitz-Roy había establecido la Institución Nacional á la fecha de la *Memoria* de Silva Ferro.

(2) La misma *Memoria*.

(3) Esquiros.

(4) La *Memoria* de Silva Ferro inserta, año por año, los datos referentes á salvamento general en las costas del Reino unido desde 1857 á 1878, que arrojan un total de 88.444 vidas: con lo que rectificamos una errata que se ha deslizado en la Circular de invitación di-

y facultades concedidas á éste por los reglamentos concernientes á la marina mercante, para que impida y aun castigue se aliste para zarpar buque en mal estado, ó con excesivo cargamento, obligando al naviero ó capitán á su recomposición, desguazamiento ó á la reducción de la carga según los casos (1): la instrucción especial y exámenes sobre práctica de salvamento á que se sujeta á los pilotos (2): la propaganda que ejerce la Institución Nacional para que se reforme, mejorando sus

---

rigida por el Marqués de Rubalcava en 30 de Diciembre de 1880, la cual señala dicho número como el de salvamento operado por la sola Sociedad inglesa desde su creación: éste no pasó, y es buen guarismo, de 26.051 personas desde la fundación de la misma (1824), hasta 1.º de Enero de 1879.

(1) En los seis primeros meses de 1879 las Autoridades impidieron que saliesen á la mar 331 buques ingleses por mal estado del casco, máquinas ó equipo, y 96 por mala estiva ó sobrecarga: total 427, de los que 40 fueron denunciados por las propias tripulaciones (Silva Ferro, nota de la pág. 245). Pues bien aun así resultan las medidas insuficientes para atajar tan punibles descuidos ó abusos; y el Parlamento se preocupa del asunto, y se ha abierto una información sobre el particular. Véase en el *Journal des Economistes* de Noviembre de 1884 las opiniones tocante á la materia de M. John Shaw Lefevre y de M. James Thompson, Presidentes respectivos del *Congreso de las Ciencias sociales*, y del *de las Trade's Unions*, celebrados en el pasado año en la Gran Bretaña.

(2) Silva Ferro.

condiciones de seguridad, el sistema de construcción de las canoas y botes de los buques, y de las lanchas de pesca (1) etc. etc. Cuando de cosas de la mar se trata, fuerza es convertir y fijar persistentemente la mirada en ese gran bajel anclado en medio del océano, que llamamos Inglaterra.

Nuestra excursión por los demás países será en cambio rápida.

Francia, que es la primera que hallamos al paso, tiene desde fines de 1865 una *Sociedad Central de Salvamento,* que se fundó bajo la protección de la Emperatriz Eugenia, y que actualmente sostiene estaciones de botes salvavidas; puestos de lanzaamarras ora con cañón para grandes distancias, ora con fusil para las reducidas (2), y cuyo servicio se halla confiado al Resguardo aduanero del litoral; y otros puestos de auxilios con diversos aparatos de salvamento (3) en los muelles de la mayor parte de los puertos (4).

---

(1) Esquiros.

(2) Tanto los cañones como los fusiles los facilita el Estado.

(3) Guias, garfios, botiquines (Comunicación del Administrador delegado de la Sociedad Central, fecha 12 de Junio de 1884, que inserta el *Anuario* de 1884 de nuestra Sociedad de Salvamento).

(4) Según la memoria leída en la sesión que en 18

Fué, inmediatamente que se creó, declarada establecimiento de utilidad pública, mandada auxiliar en sus servicios por las estaciones semafóricas, y subvencionada con 40.000 pesetas al año (1).

Bélgica, Holanda, y Alemania, de litoral en absoluto ó relativamente á su superficie corto, ponen sin embargo esmerada solicitud en el servicio de salvamento marítimo por medio de sus sociedades, instituídas con bastante anterioridad á la nuestra, y que sostienen notable número de estaciones de salvavidas y de lanzaamarras (2). No se

---

de Diciembre de 1881 celebró la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos (*Anuario* de la misma Sociedad, Año II, apéndice) había en Francia 54 estaciones de 1.ª, 90 de 2.ª y 542 de 3.ª

(1) La misma Memoria, y la de Silva Ferro, la cual consigna que la Sociedad francesa de Salvamento había socorrido ó auxiliado hasta fines de 1878, 411 buques y salvado á 1735 personas.

(2) La *Sociedad Real y Central de Salvadores de Bélgica*, nación que poco más tiene de costa que la tercera parte de las de nuestra Galicia, registraba en 1876, en cinco distintos puertos, tres con estación duplicada, ocho botes salvavidas y siete trenes portaamarras (Silva Ferro).—La *Sociedad de Salvamento de la Holanda Septentrional y Meridional*, fundada en 1864, cuenta él, para sus necesidades, suficiente número de 25 estaciones, que han salvado á 2.686 náufragos. (Carta de su Presidente al de nuestra Sociedad, fecha 13 de Abril de 1881; *Anuario:* año IV).—Refiere Silva Ferro que Alemania tiene 72 estaciones de salvamento en las que hay distribuídos 60 botes salvavidas, 36 trenes de cañones

quedan atrás los Reinos escandinavos, y aun alguno de ellos puede figurar en primera línea: Dinamarca, que publica por su Dirección hidrográfica interesantes cartas marítimas en que están puntualizados, con determinados colores, las diferentes estaciones de salvamento y los parajes en donde han ocurrido siniestros á las naves; que tiene establecido en toda su Marina Real el uso de colchones de salvamento rellenos de corcho granulado, los cuales además de su destino ordinario, sirven en un naufragio de boyas; y que ya desde 1850 mantiene organizado el servicio de auxilios á los náufragos (1). Rusia, algunos de cuyos mé-

---

para proyectiles portaamarras, 36 pedreros y mosquetes ídem, y 870 hombres de dotación; pero en el estado detallado que á continuación inserta, sólo aparecen 60 estaciones.

(1) Suecia empezó en 1855 á establecer estaciones de salvamento que á la fecha en que imprimió su obra Silva Ferro eran 15, á saber, 5 de salvavidas y portaamarras, otras 5 solamente con botes, y las 5 restantes con portaamarras: cada bote disponía de 3 á 4 tiros de caballos para su arrastre: la cifra de los salvamentos verificados hasta 1.º de Enero de 1877, era de 863 personas. —De Noruega el mencionado autor tan sólo tenía noticia de 5 estaciones.—Respecto á Dinamarca sienta que existían allí 37 estaciones con 25 botes y 34 trenes portaamarras: mas la Memoria inserta por apéndice en el año II del *Anuario* de nuestra Sociedad, fija el numero de sus estaciones en 40, que habían salvado á unos 3.000 náufragos.

jores Emperadores, han dado generosísimo personal ejemplo de socorro á náufragos y ahogados, cuenta con una importante Sociedad de Salvamento que se fundó bajo la alta protección de la Gran Duquesa Cesarowna, goza de señaladas prerrogativas y se halla largamente subvencionada por el Gobierno: botes trineos, y todo un perfecto servicio para maniobrar por entre los hielos, y extraer á las personas en ellos caídas ó hundidas, están en dicha nación en uso y son allí necesarios por la alta latitud de sus mares y de sus ríos (1). Ningunas noticias precisas tenemos de Italia, Turquía y Grecia, sino que han precedido á nuestra patria en la loable empresa que toman á su cargo las sociedades de salvamento.

Allende los mares merecen especialísima mención los Estados Unidos de la América del Norte, donde ya en 1789 se ocurrió á la Sociedad Humanitaria de Massachussets situar en la costa algunas barracas, y diez y ocho años después, en 1807, la primera estación de bote salvavidas que tuvo aquel dilatado país, en Cohasset. El servicio fué desenvolviéndose, las leyes fijaron en él su consideración el año de 1854, y se organizó definitivamente como oficial en 1877, desde cuya fecha co-

(1) La Memoria que acabamos de citar señala en Rusia 20 estaciones de 1.er orden.

rre exclusivamente á cargo del Gobierno federal el sostenimiento de las tres clases de estaciones que allí se reconocen, á saber: completas de salvamento con botes de resaca y empleo de tripulación regular; de botes salvavidas que ya son los de adrizamiento automático *(self-righting)*, ya de seguridad ó precaución *(self-bailing)*, ya de marejada ó resaca *(surf-boat)*; y casas de refugio en la costa de la Florida para proporcionar albergue y mantenimientos á las personas que procedentes de buques embarrancados hayan ganado, en lo cual no hay dificultad, la orilla, pero se encuentren expuestas á perecer de hambre y desamparo en aquel desolado litoral (1).

Terminemos nuestra reseña manifestando que Asutralia tiene también estaciones de salvamento marítimo, y que parece que desde época remota funciona en el Celeste Imperio una sociedad de esta clase que ha prestado auxilio á más de 4.000 personas (2). No sorprenderá la noticia;

---

(1) Cuando centralizó el Estado este servicio (1878) había en las 10.000 millas de costas marítimas y lacustres que tiene el país, 196 estaciones, distribuídas en doce departamentos. (Datos remitidos en 7 de Junio de 1884 al Presidente de la Sociedad Española de Salvamento por el Superintendente general de las estaciones de los Estados Unidos: *Anuario*, año IV.)

(2) *Anuario*, año II, Memoria del apéndice.

pues sabido es que el pueblo chino, con precocidad semiestéril, ha precedido á nuestro Occidente en el descubrimiento de los principales inventos que caracterizan y han desarrollado la civilización europea, sino que se diría haberlos recubierto de una capa de su famosa porcelana para sustraerlos á la acción y á los progresos de los tiempos.

IV

La Sociedad Española de Salvamento de Nàufragos

¿Qué parte ha tomado España en este movimiento humanitario?

Ilustres iniciadores de nuestra Sociedad de Salvamento de Náufragos, en un arranque de ambicioso patriotismo, han querido percibir en el Código de las Partidas los gérmenes de tan benemérita institución (1).

---

(1) No hallamos en el Código alfonsino, de que somos admiradores entusiastas, fundamento bastante para tal opinión, ni para la de que sus disposiciones hayan sido el patrón por donde se cortaron las leyes náuticas que rigieron en los países cultos. Aparte

Viniendo ya á tiempos más modernos y en que se pise más en firme, cumple manifestar que el socorro en naufragios no estaba entregado á los esfuerzos individuales é incoherentes de los hijos de nuestras costas. La ley general y los reglamentos y usos locales habían disciplinado el servicio: la ley, en las disposiciones concernientes á la policía de los puertos, y á los deberes de las Autoridades de Marina con ocasión de naufragios, que consignan las Ordenanzas de Marina, Generales de la Armada, y la de Matrículas de mar (1): los reglamentos y usos locales, en las Ordenanzas de los Consulados de Comercio que se fueran estableciendo sucesivamente (2), y por la organización y régimen en que vivían los Gre-

---

de las tocante á naves ó al mar, desperdigadas por varias Partidas, y cuyo carácter es meramente formulario, civil, ó penal (III l. 77 del tít 18, y varias del tít. 28.—V, l. 35 del tít. 5.º, 13 y 26 del 8.º, 28 del 13,—VII l.l. 13 y 14 del tit. 15), el tít. 24 de la Partida II *De la guerra que se faze por la mar*, completado por la l. 30 del tít. 26, ofrece sólo interés de erudición, y el realmente importante 9.º de la V. *De los nauios e del pecio dellos*, relativa al comercio marítimo, si implica un progreso sobre la legislación romana, es inferior ó más diminuto que los *Roles de Olerón*, y otras disposiciones más ó ménos coetáneas, como el *Libro del Consulado del mar* ó *de hechos marìtimos*, de Barcelona.

(1) Sus fechas respectivas 1748, 1793 y 1802.

(2) Véanse principalmente las famosas de Bilbao y las de San Sebastian.

mios de mareantes, que se acomodaba á que, aparte de los fines privativos de su instituto, pudiesen, al amparo de sus privilegios legales, prestar en muchos puntos importantes auxilios á personas y buques náufragos (1).

Pero las Ordenanzas de la Marina nada creaban, y los Gremios de mar fueron decayendo y murieron por fin á mano airada (2).

Afortunadamente hacia los mismos días en que éstos, con razón ó sin ella, problema que no nos toca ventilar aquí (3), desaparecían de escena, agitábase por dotar á su patria del servicio

---

(1) «Art. 95. Será privilegio exclusivo de los gre»mios de Mareantes tener en los muelles ó paraje in»mediato oportuno almacenes pertrechados de cables »calabrotes y aparejos, anclas preparadas para presto »embarco, y lanchas bien arreadas con que acudir »prontamente al socorro de cualquier embarcación que »se halle en fracaso ó riesgo de padecerle.—Art. 96. Si »el gremio de mareantes no tuviese el expresado surti»miento será facultativo hacerle á los Consulados ó »cualquier particular ó Compañía de particulares á quien »conviniese una empresa de tanta importancia.»—No son menos notables los artículos siguientes hasta el 114 del Tratado 5.º título 7.º sobre «Policía de los puertos» de las *Ordenanzas generales de la Armada.*

(2) Declarólos suprimidos en principio la R. O. de 2 de Mayo de 1847; pero su definitiva abolición no se consumó hasta el R. D. de 10 de Julio de 1864.

(3) Hemos emitido francamente juicio acerca de ello en nuestro estudio sociológico sobre *La industria de la pesca en Galicia.*

de salvamento, que veía funcionar en Inglaterra con aplauso del público y provecho de la nación y de la humanidad, el entonces capitán de fragata, posteriormente contraalmirante, D. Miguel Lobo, comisionado á la sazón por nuestro Gobierno, en Londres. El alumbrado de nuestras costas se hallaba en vísperas de completarse, y bien ó mal, puestas con inteligencia y resultados, ó colocadas á la lijera y no debidamente vigiladas, habíase ido dotando á las mismas de valizas y boyas (1); pero con ningún aparato eficaz de salvamento contaban nuestros puertos (2). Impresionado por tal falta Lobo, excitó á nuestro Ministerio de Fomento, y consiguió del mismo se adquiriese para España un pequeño, pero excelente material de salvamento según los últimos adelantos; redactó instrucciones para su uso; señaló los parajes de nuestras costas en que la triste historia y experiencia de naufragios aconsejaba se situasen las estaciones: y compiló reglas para

(1) En la ría de Arosa, donde hay insidiosos escollos y tan necesarias son, han desaparecido en su totalidad, llevadas por la mar ó por los hombres.

(2) Consignemos en disculpa nuestra que no se hallaba por entonces Francia mucho más adelantada en este ramo. Esquiros, que daba á luz su estudio sobre los *Life-boat* en la *Revue des deux mondes*, de 15 de Mayo de 1864, refiere que su país apenas poseía á la fecha dos ó tres verdaderos botes de salvamento.

auxiliar, evitando se consumara su muerte, á asfixiados.

La Dirección de Obras públicas fué aumentando el material y destinándolo á los puertos principales, cuyos Gobernadores de provincia no dejaron por su parte de estimular al comercio para que apoyase y protegiese servicio que tan inmediatamente debía interesarle. Y ¿causará á nadie asombro que nuestra proverbial apatía hubiese esterilizado el esfuerzo? Inventariaba en 1871 la Dirección de obras públicas 9 botes salvavidas sistema Beeching, 2 aparatos lanzaamarras, 1 lanzacohetes, 3 cajas de adujar; 118 cohetes portaamarras, é indeterminado número de cables, calabrotes, cadenas, anclas y anclotes; pero todo perfectamente almacenado, como objetos que se conservan en Museo para entretenimiento de curiosos ó instrucción de aficionados, y no para que prestasen servicio activo y trabajoso en los riesgos de una tempestad. Sobrevenían éstas y con ellas ocasiones en que los botes pudieran ser utilizados; mas ¿quién se lanza en momentos de aterrador espectáculo, y en que el corazón necesita recoger todas sus fuerzas para vencer el natural miedo, á barco de construcción diferente á la de los demás, no debidamente probado, y cuyas condiciones marineras desconoce? Porque no había tripulación

afecta al servicio de los botes, ni adiestrada en su maniobra, y todo nuestro personal de salvamento se reducía á 3 guardaalmacenes en Pasajes, Portugalete y Santander, otros dos en el Grao, y 2 marineros en este puerto, con un tercero en Tarragona!!... (1) Sería cosa de reírse, si no lo fuera aun más de sonrojarse. Respecto á portaamarras consta que en 1869 un cohete operó en San Sebastián el salvamento del bergantín Scool (2): después de dicha época..... después lo probable es que el material de cohetes existente se hubiese averiado (3).

Mas he aquí que aparece en 1880 un sucesor del malogrado Lobo, un continuador de su obra: Don Martín Ferreiro que lanza al público su *Memoria sobre el salvamento marítimo*, y acomete

---

(1) Tomamos todos estos datos de la *Memoria* de Silva Ferro, y de la repetidas veces citada del Sor. Novo y Colson, inserta por apéndice en el *Anuario* de nuestra Sociedad de Salvamento, correspondiente al año II de su existencia. De aquí adelante los Anuarios y los Boletines serán nuestra principal y casi única fuente de noticias.

(2) Memoria de la Dirección de Obras públicas impresa en 1871, y extractada en la de Silva Ferro.

(3) En Inglaterra está prevenido que de vez en cuando se envíen los cohetes á la fábrica para la renovación de la plancha de palastro que los cubre, á fin de que no salgan fallidos y hasta causando al dispararse desgracias.

con ardimiento la empresa, que logra ver muy luego coronada, de establecer en nuestro país, ya á la zaga de las demás naciones, la *Sociedad Española de Salvamento de Náufragos*. El 19 de Diciembre de dicho año se fundaba ésta bajo el patronato de S. M. la Reina D.ª María Cristina, la protección de S. A. R. la Infanta D.ª María Isabel, y la presidencia efectiva del Almirante Marqués de Rubalcava, el cual por cierto á los pocos meses descendía al sepulcro, pero acordándose en sus postreros momentos y dedicando sus últimas palabras á la Sociedad naciente que deploraba no dejar constituída en toda España.

La Sociedad fundada como institución libre sobre la base de la caridad nacional, aunque sin perjuicio del apoyo que el Gobierno tenga á bien dispensarle, propónese por único fin salvar las vidas de los que naufraguen en las costas de España, y de sus provincias y posesiones marítimas: para realizar el cual sus Estatutos determinan que fomentará la creación de Juntas locales en el litoral, é invitará á las existentes á que, sin perder su especial nombre, se incorporen á la Central de Madrid; auxiliará á unas y otras, en la medida de sus recursos, con los medios de salvamento más acomodados á las diversas exigencias de cada localidad; procurará estudiar y plantear cuanto con-

duzca á minorar las causas y los efectos de los naufragios; y concederá en recompensa de servicios extraordinarios de salvamento, medallas de oro, plata ó bronce, premios en dinero, y aun socorros á los que se hubiesen inutilizado, ó á las familias de los que sucumban en la faena.

Se compone, cualquiera que sea su sexo, de *sócios de mérito*, ó que por algún servicio muy importante hayan merecido á juicio del Consejo Superior esta alta distinción; *protectores, fundadores* y *suscritores*, según cierta escala de la cuantía de sus dádivas ó de sus cuotas periódicas; y *donadores* los que auxilíen á la Sociedad con limosnas por una vez ó sin obligación de suscritor (1).

Esto es lo sustancial de la constitución de la Sociedad, caso omiso haciendo, por no importar tanto á nuestro objeto, de las particularidades y modo con que aparece organizada.

Gran actividad y celo desplegó desde los comienzos su Consejo y Comisión ejecutiva, en cuyos trabajos de propaganda, de auxilio, y más de su instituto no nos es posible, sin pecado de difusión, seguirle, paso á paso. Contentémonos con ver en globo como la Sociedad ha ido evacuando

(1) Títulos 1.º y 2.º de los Estatutos aprobados en Junta general de 11 de Junio de 1882.

los diversos cometidos que sus Estatutos le imponen. Merced á la iniciativa y cooperación de las Autoridades de Marina, que como cosa de Cuerpo han considerado el asunto, antes de los cinco primeros meses funcionaban ya, en tal discurso de tiempo creadas, 16 Juntas locales, y se hallaban en vías de constituirse otras; y consiguiérase igualmente que dos que, con plan puramente local, habían tomado á la general española noble delantera, las de Santander y Guipúzcoa, instituídas respectivamente en los años de 1878 y 1879, se incorporaran á la Central. A la fecha de la Memoria leída en la Junta general de 29 de Junio de 1884, última publicada, había en España 31 Juntas locales, que daban prueba de vitalidad, amén de otras cuatro que por acuerdo reciente de los socios, su escasa recaudación, ó apagada vida podían considerarse como disueltas, ó sin la debida base de existencia (1). El número to

(1) Son éstas las de Algeciras, Almería, Arecíbo, Barcelona, Blanes, Cádiz, Cartagena, Denia, Ferrol, Huelva, Laredo, Menorca, Palamós, Palma de Mallorca, Portugalete, Puerto de Santa María, Rivadeo, Rivadesella, San Carlos de la Rápita, San Juan de Puerto Rico, Sanlúcar de Barrameda, Santander, Santurce, Sevilla, Tarifa, Tarragona, Torrevieja, Vigo, Villagarcía, Villanueva y Geltrú, Vinaroz.

Las 4 á que en seguida se alude son las de Ayamonte, Pinar del Río, Mataró, y Santa Cruz de Tenerife.

tal de las diferentes clases de socios se elevaba entonces á 4.000, que es un guarismo halagüeño.

Con los recursos que se ha ido procurando cada Junta local, y el eficaz auxilio de la Central, siempre dispuesta á allanarles el camino y concederles anticipos para la adquisición de los aparatos de salvamento que necesiten, se han adquirido 11 botes salvavidas y 10 lanzacabos de los sistemas Boxer y Delvigne. Algo de este material es producto de generosísimos regalos. La testamentería de D. Diego F. Montañés, que legó al morir sumas considerables para su pueblo natal, Cádiz, surtió allí una estación completa de salvamento, provista de bote salvavidas y lanzacabos Boxer. Por indicación de Mr. Phalls, el caballero inglés Mr. James Young ha donado un excelente bote salvavidas á la Junta de Portugalete. Y por último el inspector de la Sociedad alemana de Salvamento, establecida en Brema, Herr Conrad ha enviado también de regalo á nuestra Central un bote de hierro, de los que tenía en buen estado aquella institución, y que, prestando servicio en la isla de Langewog, salvara ya á 42 personas.

Con posterioridad, y según el Boletín, se han constituído en forma las de Cadaqués, Ceuta, Puerto de la Selva, Rosas, y Santa Marta de Ortigueira; así como disueltola de Menorca,

Además, como la L. de Puertos, de 7 de Mayo de 1880, hubiese establecido que los servicios de vigías, semáforos y botes salvavidas corriesen á cargo de la Marina (1), y este Ministerio, por falta de crédito correspondiente en su presupuesto, no se hubiera apresurado á recoger el material de salvamento que el de Fomento poseía y se hallaba ocioso en poder de los Ingenieros Jefes de las provincias en cuyos puertos estaba distribuído, la Sociedad hizo activas gestiones para que se llevara á ejecución lo dispuesto por la ley, y pudiera presto, con las convenientes reparaciones, utilizarse el material almacenado. Consiguiólo así, y que para el sostenimiento del mismo se consignáran en el presupuesto de Marina 40.000 pesetas al año. Nuevas instancias de la Sociedad para que los 7 botes que resultaban existentes y de que se incautaba la Marina, se llevasen, de los puertos á que se hallaban asignados y en donde, por razón del movimiento mercantil había elementos sobrados de socorro, á los puntos de las costas más castigados por los temporales y más fecundos en siniestros marítimos, y para que se la entregase dicho material, con los recursos precisos para su instalación y sostén, si el Ministerio

(1) Art. 37.

entendía que en manos de ella podría funcionar mejor ó con más economía por lo menos que en las de las Autoridades de Marina, dieron el resultado lisonjero de que el Ministro del ramo hubiese ordenado, en 9 de Junio de 1884, se cediera á la Sociedad Española de Salvamento, con la reserva natural de la propiedad á favor del Estado, el uso y aprovechamiento de tales botes, y se la confiase, como secuela de la entrega, la inversión y manejo de las 40.000 pesetas acreditadas en el Presupuesto (1). Tendrá pues la Sociedad ó posee ya, entre los anteriores y éstos, 18 botes salvavidas.

Para disminuir los desastrosos efectos de los naufragios, la Sociedad ha conseguido que el Ministerio de Marina prescribiese para todos los tripulantes de las lanchas de practicaje tanto de la Península como de Ultramar, y recomendara á los de las de pesca el uso de *chalecos salvavidas* (2), cinturones de flotación que en un principio se henchían de aire, después, y son hoy los corrientes, se han forrado de pedazos de corcho ó

(1) En el *Anuario* de 1884 se insertan textuales los documentos oficiales relativos á este asunto.

(2) R. O. de 2 de Setiembre de 1881, reiterada en 8 de Noviembre del mismo año. El Ministerio no accedió á sancionar los medios coercitivos que para su cumplido efecto la Sociedad le propuso (*Anuario*: año IV.)

rellenado de corcho granulado, y que recientemente han sido perfeccionados por un español, y nos complacemos en hacerlo constar así, por Don Pastor Perez de la Sala, con la sustitución del carbón de suberina, ó sea de desperdicios del corcho, á todas las sustancias boyantes antes empleadas, y á las que aventaja en ligereza ó menor peso específico: invento del que el Gobierno inglés le ha otorgado privilegio, pero al goce de cuyos derechos ha renunciado liberalmente su autor en aras de la humanidad y provecho de la salvación de náufragos (1).

En cuanto á recompensas por salvamentos ú otros servicios importantísimos, la Sociedad había otorgado hasta la fecha que abraza la Memoria, 6 medallas de oro, 42 de plata y 152 de bronce, con 143 en dinero importantes 5.305 pesetas; aparte de 26 votos de gracias, alguno en compensación de premios en metálico no admitidos (2). Y tratándose de premios revelaría in-

(1) Véanse las cartas de este distinguido compatriota nuestro en el *Anuario* IV, y en el *Boletìn* de Febrero del corriente año.

(2) En los Boletines de este año constan diferentes salvamentos y recompensas, cuyo resumen nos abstenemos de hacer, porque no abarcando á todo el espacio de tiempo que media hasta el presente, desde la Junta general de 1884, serían deficientes los guarismos de las sumas, y pudieran inducir á error.

gratitud pasar en silencio el anual de 500 francos que un parisiense, Mr. Emilio Robin, vino á establecer perpetuamente en España, para el capitán de altura español y su segundo que cada año se distingan más en la salvación de la tripulación ó pasajeros de cualquier buque, sea el que fuere su pabellón y el mar en que el suceso ocurra (1).

Finalmente la Sociedad ha recaudado merced á su propia iniciativa, desde su fundación hasta el cierre del período á que la indicada Memoria se refiere, 200.000 pesetas (2): los ingresos regulares anuos subían entonces á 60.000, que con las 40.000 procedentes del Ministerio de Marina componen la cantidad ya respetable y relativamente satisfactoria, dado que la institución se halla en los albores de su existencia, de 100.000 pesetas al año. Está autorizada para establecer en los arsenales, capitanías de puerto, buques de

---

(1) Los 500 francos, cuyo capital (12.500 fr.) ha constituído Mr. Robin en deuda francesa del 3 p$_o$l^o, se distribuirán adjudicándose 400 al capitán, y los 100 restantes á su segundo.—Si la Sociedad de Salvamento llegase á desaparecer pasará el capital á cualquiera otra sociedad benéfica española.

(2) Cumple consignemos, por referirse á inesperados auxilios del extranjero, que, según la Memoria de 18 de Diciembre de 1881, la tercera parte de la suscrición recaudada por la Junta Central había sido colectada entre ingleses en la plaza de Lóndres.

guerra, y en los mercantes que conduzcan pasajeros, cepillos en que puedan depositarse las limosnas de los que no siendo socios, quieran contribuir á su filantrópico objeto (1); y aguarda impaciente el día en que sea declarada asociación benéfica y de utilidad pública, exento su material de derechos de introducción cual lo está en las demás naciones, y se le otorguen otras franquicias y preeminencias, según se ha pedido ya en una proposición de ley suscrita por las eminencias de todos los partidos políticos, y que es inexplicable como uno y otro año se va quedando en proyecto.

Tal es, con breves rasgos delineado, el cuadro que ofrece nuestra Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, que está en la actualidad llevando á cabo una reforma importante en sus Estatutos, principalmente en lo que atañe á *Juntas locales* para darles mayor autonomía, y para dividirlas y clasificarlas en propiamente *locales* ó *de estación*, y *de distrito* según tengan á su cargo una ó varias estaciones, y *juntas de Socorro*, con misión única y exclusiva de allegar recursos para las atenciones sociales (2).

---

(1) R. O. de 8 de Marzo de 1881.

(2) Se modifican además en los nuevos Estatutos, y amén de porción de particulares, los conceptos de so-

V

La Junta de Villagarcia.—Nuestro plan

Tienen entre los extranjeros fama de traidoras las costas de Galicia, y de cementerio de naos: nota no merecida, porque hospitalariamente se abren á trechos cortos en rías y puertos para proporcionar refugio á los buques que vienen co-

---

cios protectores y fundadores, y se colman huecos que la experiencia pusiera de manifiesto en los primitivos: así de hoy en adelante la Sociedad podrá de por sí establecer estaciones de salvamento, que antes parecía de la incumbencia exclusiva de las Juntas locales.—No hemos querido referirnos en el texto á este proyecto de reforma, inserto en el *Boletìn* de Mayo, porque aunque aprobado ya por el Consejo Superior, no habia merecido en la fecha que escribimos y se dió cuenta del presente Informe, la sanción de la Junta general de la Sociedad de Salvamento: mas al darse á la prensa nuestro trabajo, resulta ya aprobada por la Sociedad la reforma, según nos informan los periódicos de Madrid, y es por consiguiente ley de la misma.

rriendo un temporal, y no cual á éstos acontece en muchas otras, donde es fuerza se mantengan mar afuera, y huyan de la tierra como de su más peligroso enemigo. Ahí está la estadística para comprobarlo; pues de las siete zonas de costa en que se divide el litoral español, de la que menos naufragioss se han registrado en el año de 1883, últimos datos que conocemos, ha sido de la segunda, que comprende del cabo Ortegal á la desembocadura del Miño (1).

Pero de todas maneras, Galicia ostenta gran extensión de costas, fía notable parte de su industria y casi todo su comercio á la mar, y no siempre además son exactas las estadísticas, y mucho menos las de naufragios, los cuales se consuman tantas veces sin que nadie sepa ó quiera que se sepa de ellos.

Debía pues responder, y respondió en efecto al llamamiento de la Junta Central. Antes de que la institución cumpliese su primer año de vida, y en los primeros meses las más, se habían fundado en nuestro litoral gallego las Juntas de Ri-

---

(1) De Bidasoa á cabo Ortegal, 48.—De cabo Ortegal al Miño, 8.—De Ayamonte á Tarifa, 10.—De Tarífa á cabo de Gata, 46.—De cabo de Gata al de la Nao, 18.—Del cabo de la Nao á Francia, 32.—Islas Baleares, 9.—Total, 171 (*Anuario* de 1884).

vadeo, Vigo, Villagarcía y Ferrol (1); y no sabemospor qué dejó de cuajar la de la Coruña, de que en aquella fecha se hablaba como próxima á instalarse. Al presente cuenta además, recientemente creada, la de Santa Marta de Ortigueira.

La Junta de Ferrol, por las excelentes condiciones de su puerto, no ha menester de medios especiales de salvamento, en cuya atención el Consejo se proponía invitarla á que auxiliase con sus recursos á la que fuese más en su grado, y tuviera más precisión de fondos entre las de la costa gallega (2).

Las otras no se encuentran en tan venturoso caso, y es de sentir que hayan dejado transcurrir infructuosamente el tiempo sin gestionar, hasta su posesión, la adquisición del material de salva-

---

(1) He aquí, según consta en el *Anuario* IV, la situación financiera de cada una de estas Juntas:

	INGRESOS — *Pesetas*	GASTOS — *Pesetas*	EXISTENCIA — *Pesetas*	RENTA ANUAL — *Pesetas*
Ferrol.....	3.603'70	144	3.459'70	1.092
Rivadeo.....	612'50	19'50	593	342
Vigo.....	4.175'85	»	4.175'85	662
Villagarcía.	2.527'75	»	2.527'75	709

(2) *Anuario* IV. El punto está actualmente previsto por el artículo 26 de los nuevos Estatutos.

mento. Hoy el Consejo insta á las de Santa Marta, Villagarcía y Vigo sobre que activen la construcción de las casetas de sus respectivas estaciones, para proveerlas de botes salvavidas; y ha ofrecido á la de Rivadeo dotarla de un aparato lanzacabos (1).

Hace aun más en beneficio de nuestras costas. El ejemplo de otras naciones, la conducta meritísima de algunos torreros que fueron justamente galardonados con premios de salvamento, y la propuesta formal de una Comisión del Cuerpo de Faros, han movido á la Comisión Ejecutiva á proponer y al Consejo Superior á que aprobara se suministre á ciertos faros, sitos en parajes de peligro, los materiales de salvamento más precisos, y cuyo manejo sea más fácil y menor número de personas requiera (2). Pues bien, los primeros que van á ser dotados, con otro cercano á Tortosa, son los faros de Estaca de Bares, islas Sisargas y cabo de Finisterre, todos tres de los que alumbran á nuestra Galicia (3).

---

(1) *Boletines* de Febrero, Marzo y Abril.

(2) *Memoria* leida en la Junta general de 29 de Junio de 1884 (*Anuario* IV).

(3) Su dotación será la siguiente: un cañón de mano Cordes completo, y á falta de él un fusil Delvigne ó Evans; 2 chalecos salvavidas; 2 bastones; 6 cohetes de

Cuanto concierne á ésta importa en grado eminente á la Sociedad Económica de Santiago, porque los intereses del país gallego hállanse íntimamente ligados entre sí, y son como solidarios, y porque nuestra Sociedad mantiene más floreciente vida que sus congéneres regionales, y cabe las supla, y debe hacerlo en todo aquello á donde ellas no puedan llegar. Pero tiene que interesarla mucho más lo que atañe al territorio de su comarca, y cuya representación inmediata le está encomendada. Día llegará, y Dios quiera luzca pronto, en que las principales ciudades de Galicia ostenten Sociedades Económicas que emulen á la Compostelana, y la alivien de la pesadumbre de la misión que hoy carga casi exclusivamente sobre sus hombros; mas no se hace verosímil que en ningún caso puedan sustraerse á sus cuidados, y como si se dijese á su jurisdicción, los valles y puertos de la antigua provincia de Santiago, y muy señaladamente entre los últimos los de Carril y Villagarcía que, aunque situados en distinta moderna provincia, constituyen, merced al Ferrocarril Compostelano, entre ambos, que caminan á unirse, el puerto de nuestra

---

dinamita para señales; una caja de cuerda y cuerda: 2 guíndolas de aro de corcho (*Boletín* de Junio).

ciudad. La proposición en virtud de la que esta Comisión actúa, se endereza además á que se auxilíe á la Junta local de Salvamento de Villagarcía. A ella habremos nosotros, por todas estas razones, de concretarnos.

Fundada en 1881 por la solicitud del comandante de aquella provincia marítima, D. Ambrosio Aranda y Pery, llamó, y no sin motivo ciertamente, por lo copioso de sus listas de suscritores y donadores, la atención del Consejo Superior (1), que le dedicó las 2.429 pesetas recaudadas por el Centro Gallego de la Habana, á fin de que tal importe redundase, como le parecía equitativo, en beneficio del país de los donantes; y que destinó para su estación de socorro, la cual habría de situarse en la desembocadura de la ría de Arosa, el bote salvavidas regalado por la Sociedad de Salvamento alemana, bautizado al abanderarse aquí con el nombre germánico de *Bremen*, en memoria de la misma Sociedad, que tiene en tan importante población mercantil el domicilio de su centro (2).

Sucediéronse Presidentes en la Junta, diligentes y apasionados por la institución los unos,

(1) «Es una de las más dignas de admiración», dice el *Anuario* del año II, narrando el hecho.

(2) *Anuario* IV.

más tibios los otros, que dada la imperfecta condición humana no es fácil que muchos tengan un mismo modo de pensar y sentir, y participen de iguales entusiasmos; pero el entusiasmo, el bullir hervoroso de la vida que observamos en los niños, es indispensable en las instituciones nacientes para que se consoliden y entren en la edad viril. Por fortuna la Junta contaba con solícitos miembros que reaccionaron contra la incipiente atonía, y que fueron á maravilla coadyuvados por la visita de inspección que, por entonces, la hizo el Delegado del Consejo Superior, D. Miguel de Aguirre, competentísimo en la materia (1), y á quien se le encomendara fuese recorriendo, una por una, todas las Juntas locales para estudiar las necesidades privativas de cada cual, y ver de proveer cuerda y eficazmente á su remedio. Como no podía menos halló inadecuado al servicio de nuestra costa el bote alemán de hierro, construído para las de bajo fondo: dicho bote se ha enviado ya, no hace muchos días, á Cartagena, para que funcione en la estación de Cabo de Palos. En cambio para acá vendrá, tan pronto esté edificada ó se haya adquirido la caseta de custodia, y él sea carenado en

(1) Es el autor de las *Instrucciones para el manejo de los botes salvavidas*, insertas en los Anuarios.

Cádiz, uno de madera grande y enquillado, sistema Peake, de los procedentes del Ministerio de Fomento, y que existía con poca utilidad, por su construcción y dimensiones, en el puerto de Huelva (1). También se dotará la estación de la Junta de Villagarcía con 20 chalecos salvavidas, 12 cohetes de señales, y 12 luces de Bengala (2).

La estación se ha acordado situarla, con acierto inmejorable, en Corrubedo, á cuyo cabo sirven de temible avanzada, á la manera de malhechores que se apostan en el camino, funestos bajos, dispersos acá y allá, contra los que frecuentemente dan las naves en tiempos de cerrazón, estrechadas de través por la tormenta, ó al correr una deshecha empopada. Hay allí valentísima y experta población pescadora que puede prestar el, más ó menos, siempre expuesto servicio del bote salvavidas. Y digámoslo en voz baja, hasta porque pudiera no ser cierto, pero la gente de la costa aquella, puesto que no tanto como las de otras, no goza con todo de la más inmaculada reputación en materia de naufragios (3).

---

(1) *Boletines* de Febrero, Marzo y Junio.

(2) *Boletines* de Enero y Marzo.

(3) Según Esquiros la institución de salvamento de náufragos ha moralizado la población de las costas inglesas, infiltrado en ella la emulación del sacrificio, y desapegándola de las reprobables prácticas del *wrec-*

El bote para que pueda producir efecto útil —y tenemos forzosamente que cometer aquí una digresión—requiere tripulación asignada á su servicio, y amaestrada en las correspondientes maniobras: patrón y sotapatrón, que se colocan respectivamente á popa y proa (1), y un número de hombres equivalente al de sus remos de boga: tal es el equipaje con que sale á la mar. La dotación de marineros, debe tenerse en cuenta es siempre doble, para que haya así la posible seguridad de que al ir de salvamento el bote, lleve á bordo gente práctica, cuando menos en la mitad de sus tripulantes (2).

El patrón y el sotapatrón están en todas partes, ó deben estar asalariados, para que permanentemente cuiden de la conservación del bote y sus pertrechos, así como de la caseta de abrigo, una de cuyas tres llaves habrá de tener el primero (3).

---

king, secundando notablemente la obra de las leyes de policía.

(1) Esta es á lo menos la usanza de Inglaterra.

(2) Aguirre: *Instrucciones para el manejo de los botes salvavidas.*

(3) Las otras dos deben estar en poder de los individuos que la Junta designe, cuyas señas constarán escritas en la puerta de la caseta, para que sea fácil en los casos que se necesite, urgentes por naturaleza, hallar al menos una. Art. 16 del *Reglamento para las Juntas locales y empleo de los aparatos de salvamento.*

Los tripulantes reciben gratificaciones varias según se trate de ejercicios ó de salvamentos, que lo mismo que los sueldos anteriores es de la incumbencia de las Juntas locales fijar con aprobación del Consejo (1). No nos consta la cuantía de los sueldos y gratificaciones que se conceden en España (2), que acaso no sea uniforme y se halle en relación con la diversa tasa de los salarios en cada punto, fijada por la costumbre, ó resultado del juego de las leyes económicas de la competencia. En Inglaterra y en Francia el patrón cobra 200 pesetas al año, y el sota 100. Las gra-

(1) Idem, artículo 12. Este *Reglamento* únicamente precisa (art. 19) que se gratifique con 6 pesetas á la primera persona que dé noticia de un naufragio inmediato, con tal que no pueda verse el siniestro desde el pueblo ó estación donde se halle el salvavidas. En Inglaterra son 7 chelines (8'75 pesetas) según Silva Ferro. Las *Instrucciones para el manejo de los aparatos lanzacabos* de Santander, que está prevenido observen y sigan todas las Juntas locales, señalan por motivos análogos gratificaciones de 5 pesetas y de 2'50 para los dos individuos de la brigada que lleguen primero á la caseta.

(2) Respecto á lanzacabos las *Instrucciones* citadas en la nota anterior establecen las siguientes gratificaciones: á cada individuo por día de ejercicio 2 pesetas: si la brigada se reune para auxiliar algún buque, 2,50: si llega á emplearse con fruto el aparato, 5 pesetas. Además por cada vida que se salve, 25 pesetas para la brigada, que se distribuirán á partes iguales sus individuos y el encargado del aparato. Este, á parte de su gratificación como cualquier otro individuo, devenga 0,50 dia-

tificaciones á los marineros son en Francia, donde la tarifa es menor que en Inglaterra (1), como también son allí más bajos los salarios de la industria, de 4 francos á cada hombre en las salidas para ejercicios, y de 8 y de 15 en las para salvamento y según fuere de día ó de noche la expedición; amén esto de las gratificaciones extraordiuarias de 5, 10 y 15 francos cuando la importancia del salvamento realizado ó el riesgo corrido lo recomiende (2).

Como el bote debe salir à la mar para ejercicio todos los meses una vez (3), y es de suponer que tenga que verificarlo algunas al año para prestar socorro, y el barco en todas estas ocasio-

---

rios por los cuidados de custodia y conservación propias de su cargo.

(1) En Inglaterra cobran los remeros por cada día de ejercicio 3 ó 5 chelines conforme haya bueno ó mal tiempo; y en los salvamentos 10 chelines si es de día el lance, y 20 si fuese de noche, cuotas que se aumentan notablemente en circunstancias excepcionales (Esquiros).

(2) Datos suministrados por el Administrador delegado de la Sociedad Central de Salvamento francesa al Presidente de la Sociedad Española (*Anuario*: año IV). Pueden concederse también allí gratificaciones de 25 fr. á los patrones por el buen estado de conservación del material puesto á su cuidado, acreditado por el Inspector de la Sociedad, y á su propuesta.

(3) Art. 10 del *Reglamento para las Juntas locales* etc. En Inglaterra cada tres meses (Esquiros.)

nes siempre trabaja y padece, y los pertrechos se deterioran algo ó se destruyen, y hay que proveer inmediatamente á las reparaciones ó reposiciones consiguientes, puesto que el material debe en todos los casos ser sano y seguro, é inspirar confianza, produce el conjunto de semejantes contingencias un gasto anual de alguna importancia. El Ministerio de Marina, al fundar la cesión á la Sociedad de Salvamento del crédito de las 40.000 pesetas, estima en 3.000 pesetas el costo anuo de la tripulación de cada bote, y en 1.000 á 1.200 sus gastos de conservación (1). ¡Guárdenos Dios de que así sea!; pero aun cuando rebajemos la suma total á su mitad, siempre resultará un gasto probable al año de 2.000 pesetas por bote.

Pues bien la Junta de Villagarcía recauda anualmente, según consta del último *Anuario*, 709 pesetas (2), y aunque tiene por ahora fondos con que ir enjugando los déficits resultantes, de continuar sin otros recursos llegará dia, y no

---

(1) R. O. de 9 de Junio de 1884.

(2) Es de justicia consignar entra, como componente muy importante de esta suma, la suscrición por 300 pesetas del Sr. Marqués de Monasterio, que figura tambibn en las listas de la Central, y es uno de los particulares que contribuyen con mayor cantidad en toda España.

lejano (1), en que aparezca abrumando el descubierto. Esta es una situación grave no peculiar á dicha Junta, sino bastante general, pues contadísimas son las que colectan de 2.000 pesetas para arriba, y en cambio hay no pocas que se quedan por bajo de la de Villagarcía. Impresionados por consideración tan seria hemos reflexionado maduramente sobre el asunto, y aunque sin gran confianza en el acierto, vamos á someter á la Sociedad Económica, para que esta lo haga valer si lo encuentra aceptable, el plan que hemos arbitrado.

Poco aficionados somos á extender la acción gubernamental y á sobrecargar al Estado de más atribuciones é incumbencias de las que ya hoy le agobian: y sin embargo, como cada país tiene su fisonomía y su idiosincrasia, y el carácter y las costumbres nacionales no se reforman en un pueblo cuando aun así se consigue, sino en el discurso de largas épocas, no veríamos con repugnancia aquí, donde la acción individual es débil, sino nula, que el Estado se encargase de costear los gas-

(1) Según nuestras noticias particulares la Junta posee hoy, incluso el producto de la suscrición del Centro Gallego de la Habana, de 5.000 á 5.500 pesetas; pero ha de quedar ya desde luego mermada la cantidad por el gasto que traiga la construcción, ó adquisición, si así pareciere mejor, de la caseta.

tos principales, y con las exigencias de nuestra civilización ineludibles, del salvamento marítimo, considerándolo comprendido en el cuidado que le incumbe del litoral, y como complemento de los servicios de alumbrado y valizamiento de las costas. ¿Por ventura no se aprovecha él de los bienes *mostrencos*, entre los que figuran los despojos de naufragios? (1) No iremos á mendigar modelos á Rusia, donde el Poder público todo lo absorbe y domina: busquémoslos en los mismos países del *self-help* ¿No corren de cuenta del Consejo del Comercio en Inglaterra, sus numerosísimas estaciones de salvamento de 2.º y 3.er orden? ¿Y no sufraga el Gobierno federal en los Estados-Unidos todos los crecidos gastos de este servicio?

---

(1) «Corresponden al Estado: 2.º Los buques que »por naufragio arriben á las costas del reino, igualmen»te que los cargamentos, frutos, alhajas y demás que se »hallare en ellos, luego que pasado el tiempo prevenido »por las leyes resulte no tener dueño conocido» (Art. 1.º de la l. 9.-16 Mayo de 1835.)

Hay que reconocer que el Estado no se desentiende del salvamento en naufragios,.... sino que lo limita á las cosas: «El Gobierno, sin perjuicio de las obligaciones y »derechos de los dueños ó consignatarios, proveerá al »salvamento de los buques náufragos, sus cargamentos »y efectos, así como su extracción en caso de pérdida »total, con arreglo á lo que determinen las Ordenanzas »y reglamentos de Marina» (Art. 6.º de la Ley de Puertos, de 7 de Mayo de 1880.)

No pediremos con todo tanto, porque nuestra situación financiera no nos permite tales lujos; mas hay que confesar que cuarenta mil pesetas en un Presupuesto general de casi novecientos millones (1), y cuando se dedica cantidad mayor á carreras de caballos (2), como estímulo de la cria caballar (¡y si las ventajas del estímulo este son discutibles!) no acreditan gran cosa el interés que merezcan á nuestra nación las vidas de los mareantes y pescadores náufragos, que son otros tantos productores, y las de los pasajeros náufragos, que también acaso lo sean, y son sobre todo hombres, hermanos nuestros; ni el cuidado que ponemos en el siquiera mediano desempeño de un hoy servicio internacional.

Hasta donde se debería ampliar la consignación, no habremos nosotros de decirlo por no poder calcular cuándo tropezariamos, que probable-

---

(1) 897.146,889'73 pesetas, gastos presupuestos para el año económico de 1885-86. (L. de 24 de Junio de 1885).

(2) 49.200 pesetas ha gastado el Ministerio de Fomento por este concepto durante el ejercicio del presupuesto correspondiente al año último de 1884-85, Y parécenos que años atrás se habrán invertido mayores sumas aun, pues nada mas que los premios señalados por dicho Ministerio para las carreras habidas en Madrid en Mayo de 1883 montaron los de solo el dia 25, 20.000 pesetas.

mente sería pronto, contra el límite fatal trazado por las exigencias y agobios de la Hacienda. Pero el Estado puede en esta materia cooperar y ayudar muy eficazmente, de otro modo: puede y debe conceder á la Sociedad de Salvamento, sin que lo piense tanto, las franquicias y exenciones de tributación que se piden año tras año á las Cortes, no sea más que para que España no desentone en el concierto de las naciones civilizadas (1). Puede, y no hay inconveniente alguno en ello, y así está vigente en otros países, encargar del servicio de lanzacabos,—sin perjuicio de que las Juntas lo retribuyan—y ya en su totalidad, ya como núcleo, según el personal disponible en cada punto, al Resguardo de Carabineros, instituto militar obligado al manejo de las armas, idóneo pues para imponerse en el de los aparatos correspondientes de construcción análoga, y que por las Ordenanzas de Aduanas está ya en el deber conducir á los sitios donde ocurra un naufragio y «contribuir en cuanto pueda al salvamento

(1) La Memoria del Sr. Novo y Colson, leída en la Junta general de 29 de Junio de 1884 (*Anuario* IV), se duele y (¡júzguese de si tiene razon!) de que el material de salvamento conprado en el extranjero para nuestras estaciones, no devenga derechos ni sufraga gastos hasta que llega á España punto de su destino y de su aprovechamiento.

de los náufragos, de la carga y de la nave» (1). Puede también facilitar grandemente, y hacer apetecido el servicio que se practique en los botes salvavidas. En Inglaterra son pretendidas y reputadas como un honor las plazas (2). No sabemos si aquí sucederá lo mismo, aunque es de suponer que sí, porque no ceden los hijos de nuestras costas á los de las otras naciones en generoso valor; mas de todas suertes la faena es de suyo penosa y arriesgada, y requiere robustez, bravura de corazón y ánimo exento de cuidados, cualidades siempre excepcionales. (3) Las gratificaciones son un aliciente, pero no un pago, y menos un negocio. Pues cuando á los operarios matriculados en las minas de Almadén con destino á trabajos insalubres, todas las leyes de reem-

---

(1) Artículo 231 de las *Ordenanzvs generales de la Renta de Aduanas*, publicadas por R. D. de 19 de Noviembre de 1884.

(2) Se prefiere para ellas á los pescadores «porque han arriesgado tantas veces su propia vida que tienen ya en cierto modo adquirido el derecho de salvar la de los otros» (Esquiros).

(3) Hace la observación Esquiros de que aunque los botes salvavidas están firmes y como en su casa en medio de las hondas agitaciones de la mar, cuando los mayores bajeles vacilan como hombre ebrio, ó tiemblan cual mujer despavorida, sin embargo como que trabajan en casos desesperados corren una suma de peligros igual casi á la que corren los demás.

plazo del Ejército, con razón sobrada, los eximen en absoluto del servicio militar—y no mencionaremos más que esta exención, hoy exclusión (1), por ser la de mayor analogía (2)—¿por qué no considerar como servicio efectivo *en tripulaciones de buques* (3) el tiempo, por período igual, que los pertenecientes á la inscripción marítima en las industrias á flote de pesca y navegación se obliguen á prestar sus oficios á bordo de un bote salvavidas? ¿Qué perjuicio puede irrogarse á la Armada, ni aun á los comatriculados, que tarde ó temprano han de ir probablemente todos á hacer su campaña de mar, de que entre los, sobre poco más ó menos, 4.000 marineros inscritos que en la Comandancia de Villagarcía aun no han sido llamados al servicio naval, 20 ó 24 de la costa de Corrubedo se queden en sus casas,

---

(1) Art. 63—6.º de la L. de 11 de Julio de 1885.

(2) Por guardarla patente, recordaremos también, que hace pocos años los mozos que al ser declarados soldados servían en el Cuerpo de Telégrafos, ya perteneciendo á su escala, ya en clase de aspirantes, se entendía cubrir plaza por el cupo de sus respectivos pueblos en tanto continuasen prestando sus servicios de telegrafistas (R. O. de 31 de Enero de 1880).

(3) *En activo servicio,* según el tecnicismo de la moderna *Ley de reclutamiento y reemplazo de personal de tripulación de los buques de la Armada,* de 17 de Agosto del corriente año.

pero para hallarse siempre aparejados al peligro, dispuestos á socorrer, en días ceñudos, los barcos náufragos, y salvar la vida de los navegantes? ¿Y no sería la concesión un poderoso estímulo? (1). Puede por último exigir el Estado en la construcción y armamento de los barcos, bien del naviero, bien del capitán ó patrón, garantías de seguridad que eviten los siniestros marítimos, ó atenúen sus más dolorosas consecuencias. De la manera que la Administración impone en la edificación de casas, cuando menos en la fachada que dice á la vía pública, y en alguna nación en determinados departamentos del interior, ciertas condiciones y limitaciones, por razones si muchas de ornato, también de salubridad pública; y prescribe, entre otros ejemplos más que pudiéramos aducir, para la explotación y ejercicio de industrias peligrosas, como la de las minas, la adopción de medidas y el aditamento de obras, pozos verbigracia de ventilación y de efugio, que aseguren la sanidad de los obreros y faciliten su salvación

(1) En concurso de aspirantes á estas plazas, hubieran aun no hecho los mismos ó sí su campaña, deberían preferirse indistintamente, en igualdad de circunstancias, los que estuviesen más próximos ó en el lleno de la edad viril, por la presunción de que tengan mayor robustez, y se hallen más avezados á los casos y á los peligros de la mar.

en caso de siniestro; por igual estilo puede intervenir, y ya interviene, pero no en la extensión que debiera, sobre todo respecto á embarcaciones menores, en que los barcos en general respondieran *grosso modo* á condiciones de salvamento, y estuvieran provistos del material más indispensable de esta clase: como por ejemplo de *cinturones salvavidas* en tanto número como el de tripulantes enrolados (usánselos después éstos ó no por alardes insipientes de valor, y quisiesen tirar su vida por encima de la borda, que no es posible coartar la libertad humana hasta ese punto), y de *anclas flotantes* por lo menos nuestras lanchas palangreras y todas las que se dedican á la pesca en alta mar, por ser tales aparatos, que consisten en un cono truncado de lona abierto por ambas bases, de fácil hechura y poco costo, y por extremo útiles si se echan por delante para mantenerse proa á las olas sin fatiga y como no pudiera hacerse con los remos, y arrojados por la popa para que no se atraviese el barco al correr á la vía con mares gruesos, traspasar una barra, ó atracar á una costa de gran resaca (1).

Esto en cuanto al papel y oficio del Estado. Por bajo él y su representación el Gobierno, apare-

(1) *Instrucciones para el manejo de los botes salvavidas.—Memoria* de Silva Ferro.

cen las Diputaciones provinciales y los Municipios, á quienes entendemos incumben otros muy diversos deberes. De los últimos poco pedimos, porque frecuentemente las estaciones de salvamento se hallan situadas entre las escabrosidades del litoral, en pueblecillos de pescadores, que gracias si arbitran recursos para las atenciones de localidad más precisas, y para contribuir á los gastos generales de inexorable pago. La asistencia de los náufragos salvados es además carga de la caridad individual de sus habitantes, y un naufragio suele entrañar una contribución que el corazón paga sin apremio.

Más fijémonos en que los botes salvavidas descansan en la mayoría de los casos sobre un carro de cuatro ruedas, de construcción *sui géneris* que permite la separación á voluntad é instantánea de los dos juegos, delantero y trasero, que lo componen: vehículo destinado á transportarlos rápidamente al punto donde fueren precisos, botarlos al agua con mayor expedición y en las más favorables circunstancias de pronto y eficaz socorro, cuanto más á barlovento quepa, por ejemplo (1), y hacer que la línea de salvamen-

(1) Procúrase ya, según Silva Ferro, al construir las estaciones emplazarlas á barlovento de los vientos tempestuosos más comunes, para que el bote pueda

to que coja la estación sea lo más dilatada posible. Sobre que sería convenientísimo que de no tener tiros propios las estaciones como en Suecia (1), lo cual fuera no poco dispendioso, se facultase á las autoridades para embargar en casos urgentes, y retribuidamente por supuesto, cual pasa en Inglaterra (2), los caballos ó bestias que sean necesarios para el arrastre del carro—pues no basta que en el *Reglamento* de la Sociedad, que no tiene fuerza alguna legal, se establezca que un individuo de la Junta impetrará en casos tales el auxilio del Ayuntamiento para buscar mulas ó caballos, si buenamente no se encontrasen (3)—; sobre todo esto, y antes que caballerías ó bueyes, que son los usuales animales de tiro en nuestra región, y antes que el carro mismo, es de absoluta, de imprescindible necesidad haya caminos por donde pueda éste ser conducido; y caminos que no sean las *congostras* ó *corredoiras* de Galicia, que no cabe en rigor lla-

---

caer así sobre el barco náufrago con menor exposición y trabajo. Pero esta condición tiene que subordinarse á las demás; y en Corrubedo, por la naturaleza de la costa y la disposición de la población marina, concentrada como se halla en el puerto, no sería conveniente se erigiese la caseta fuera de éste.

(1) Véase la nota de la pág. 44 de este Informe.

(2) Esquiros.

(3) Art. 20 del *Reglamento para las Juntas locales* etc.

marlos de herradura porque dejan paso, siquiera vayan rozando los ribazos ó muros laterales, á nuestras estrechas y macizas carretas, pero que son lo sobrado angostos y suficientemente tortuosos para que hagan del todo imposible el tránsito por ellos de los salvavidas.

Estos caminos de la costa tocaría hacerlos, cuando fuesen cortos y satisficiesen alguna otra conveniencia local, en calidad de vecinales, á los Ayuntamientos donde las estaciones radiquen, ó que se hallen comprendidos en su zona de salvamento si fueren más de uno, los cuales para su construcción, y aparte de las subvenciones procedentes de las Provincias, pudieran servirse de la prestación personal de los habitantes de sus términos (1). En otro caso, y siempre sería lo más pertinente, por la trascendencia de su destino, y lo mejor, hasta para que resultaran de mayor solidez y duración, las Diputaciones correspondientes debieran construírlos con fondos provinciales, como servicio público que directamente redunda en bien de las industrias y del comercio marítimos de la provincia (2).

---

(1) Art. 79 de la *Ley municipal* de 2 de Octubre de 1877.—Art- 53 del *Reglamento* de 10 de Agosto del mismo *para la ejecución de la Ley de Carreteras.*

(2) No debe perderse de vista que favorece á la

Por esta misma consideración, porque está interesado su buen nombre, y cuando menos como atención preferente de beneficencia, deberían las provincias litorales pagar de alguna manera

---

ejecución económica de estas vías, que ya en lo general han de atravesar terrenos baldíos y del dominio público, la servidumbre de salvamento á que están sujetos todos los terrenos de propiedad particular colindantes con la mar, en todo el ancho de la zona marítimo-terrestre (ó sea el espacio que cubren y descubren en sus movimientos las aguas) y veinte metros más contados hacia el interior; servidumbre que es una limitación del dominio, como que no cabe edificar en los predios sirvientes sin licencia del Gobernador y sin expediente, y no puede menos de influir en la minoración de su valor en venta. Art.s 7 á 9 de la *Ley de Puertos*.

Debemos advertir que las apreciaciones que emitimos en el texto sobre la importancia y conveniencia de los caminos litorales como medio indirecto de salvamento, constituyen una teoría general, desgraciadamente inaplicable á la estación de Corrubedo. El que se dice puerto de Corrubedo, donde ha de instalarse la estación, se halla flanqueado al O. por la eminencia pedregosa, y con un collar de rocas por orilla, que forma el cabo del mismo nombre, la cual es completamente inabordable, no siendo en bonanza, como también la siguiente costa superior bañada, ó por mejor decir, azotada por una mar de riberas muy sucias. Del otro lado del pueblo, en que continúa la profunda curva que, trazando una ensenada limpia en lo general de piedras, describe por aquella parte, en su marcha hacia el S., la costa, que se extiende en ancho arenal con pliegues de dunas, arbola y revienta tanto allí y de tan lejos, con temporales, la mar, y hay tan violenta resaca que imposibilita de todo punto pueda desatracar del sitio ninguna embarcación. Queda co-

el privilegio de su favorecida situación á la orilla del mar, el cual es una fuente de riqueza de que las del interior carecen, subvencionando las estaciones de salvamento que lo necesitasen (1), como por ejemplo costeando los gastos de conservación del edificio y enseres, los de salidas para ejercicios, y aun los de un uniforme para la tripulación, que quisiéramos que todas las de los salvavidas tuviesen por lo que contribuye á formar el espíritu de cuerpo y el honor del oficio (2);

---

mo único atracadero un corto trecho al pié del pueblo: el salvavidas tiene que botarse precisamente allí, y cerca la caseta de la orilla de la mar, no necesita carro, ni nada más para ello que una rampa, cuando no simplemente unas anguilas.

(1) Las estaciones decimos y no las Juntas, porque éstas son medio y aquéllas término, y porque no coincidiendo la división administrativa de España con la marítima, pudiera suceder, y precisamente sucede en el caso que motiva este Informe, que la Junta se halle situada en una provincia administrativa diferente de la en que radique su estación. Villagarcía es Ayuntamiento de la provincia de Pontevedra, miéntras que Corrubedo, que pertenece á la provincia marítima del nombre de aquella villa, corresponde en lo administrativo á la de la Coruña.

(2) Las brigadas que prestan servicio en la estación de Arecibo lo tienen. (*Boletin* de Febrero). *El Reglamento para las Juntas locales* se limita á ordenar (artículo 9.º) que los tripulantes de los botes salvavidas llevarán al brazo, como signo del servicio, la cinta que se usa en la medalla de la Sociedad: cinta ancha, según

quedando de esta manera sólo á cargo de la Junta Central y de las locales (y no es poco ya, mientras que la acción de los particulares no sea más extensa y enérgica) el pago de la adquisición del material, y el de los servicios y recompensas de salvamento.

¿Qué parte le toca en este plan á nuestra Sociedad Económica, cuya cooperación se ha invocado? Porque todo lo que acabamos de indicar será malo como cosa nuestra, pudiera acaso ser bueno y aceptable, pero no depende del arbitrio de la Sociedad que se realice. Sus oficios en la materia no cabe pasen de apoyar, recomendar, instar, hacer propaganda.

Y lo que es propio y del resorte de la Sociedad Económica tiene que ser muy poco, que también son escasos sus recursos, y las atenciones á que tiene que subvenir grandes y crecientes cada día. Mas principalmente se nos pide el apoyo, la cooperación moral, y no tendríamos excusa, y hasta fuera para nosotros mengua no prestarla.

¿En qué modo?

1.° Publicando desde luego este Informe, ora en la *Revista* de la Sociedad, ora en tirada apar

---

acuerdo del Consejo, de colores blanco y rojo, con el sello de la Sociedad en el centro (*Anuario IV*).

te, y autorizando, y aun rogando á los periódicos regionales lo estracten ó reproduzcan (1) y divulguen entre sus suscritores y lectores, para que así se difunda el conocimiento de la institución y de sus fines, y se fomente en su favor el espíritu público, y exciten los sentimientos caritativos ó simplemente filantrópicos, que frecuentemente duermen en la ignorancia en el fondo de todo corazón.

2.° Elevando copias ó ejemplares del mismo Informe al Gobierno de S. M. y á las Diputaciones de las tres provincias litorales de Galicia—la Coruña, Pontevedra y Lugo—para que uno y otras se dignen tomar en consideración, si las estiman razonables, las observaciones que en él se emiten tocante á la nobilísima misión que les incumbe, y amparo que el primero puede dispensar á la Sociedad en general, y las últimas á las estaciones de salvamento que se levanten como iris de esperanza en los parajes más desastrosos de nuestras costas gallegas.

---

(1) Pueden aún así los que tal ejecuten aligerarlo de notas, que conviene hagamos constar no hemos multiplicado por alardes pueriles de fácil erudición, sino para completar especies que ofrezcan algún interés á los curiosos, por probidad literaria, y para garantir la exactitud de los datos aducidos, y descargar sobre sus testimonios las responsabilidades consiguientes.

3.° Entablando relaciones esta Sociedad Económica con la Junta Central de Salvamento, y ofreciéndole, puesto que no pudieren ser en la medida y de la valía que quisiera, sus servicios y su concurso para gestionar cuanto dicha Junta, con su superior competencia, entienda que conduce al logro de su objeto, y que necesita para ello el refuerzo y apoyo de otras corporaciones, centros ó entidades, que hable en una palabra, por sus varios órganos, la voz del país.

4.° Poniendo la *Revista de la Sociedad* al ervicio de la Junta de Salvamento de Villagarcía, para que ésta, si le conviniere, pueda utilizarla como medio de publicidad de sus acuerdos ó de sus anuncios.

5.° Instituyendo un premio anual de *ciento veinticinco pesetas*, y número indeterminado de otros varios en *medallas de plata sobredorada ó blanca, y de cobre,* de las con que galardona la Sociedad Económica el mérito de sus alúmnos, el primero, como pequeña demostración de estima, para el equipaje del bote salvavidas que, con arrojo cierto, haya salvado de muerte segura ó inminente peligro la totalidad ó parte de la tripulación ó pasajeros de un buque ó lancha náufragos; y los segundos, para recompensar los actos individuales de valor que en la misma ocasión ó en otras aná-

logas, y fuere quien quisiere su autor, ya tripulante del bote, ya extraño á su dotación, hayan tenido el feliz resultado de salvar la vida de algún náufrago. Uno y otros premios, independientes de todo punto de los que pueda conceder la Sociedad de Salvamento á las mismas personas, se otorgarán á propuesta de la Junta local de Villagarcía, y entregarán públicamente, con el diploma que acredite su causa y destino, en la solemne sesión de distribución de premios que la Económica Compostelana celebra todos los años en el mes de Julio.

Tales son nuestras conclusiones que la Sociedad, con más ilustrado criterio que nosotros, podrá estimar ó no, ampliar ó restringir.

La Comisión también propone, fuera de las anteriores conclusiones de trascendencia, por no darle la importancia de tal, que la Sociedad Económica regale, en señal de cooperación y testimonio de afecto, á la Junta de Villagarcía, para el uso de la estación de Corrubedo, la bandera blanca distintiva del Instituto, y cuyo emblema, la estrella y ancla rojas de su centro, sean bordadas en las escuelas de labores de nuestra Sociedad: que así saldrá gananciosa, y tendrá parte en la rica cosecha de bendiciones que, cuando en días de tormenta la bandera se arbole, y cruja y

se agite como con frenesí, para avisar del peligro que corre un barco, y congregar á la heroica tripulación de salvadores (1), al verla con ojos fijos y húmedos undular á lo lejos, le envíen los pobres marinos náufragos, con el corazón palpitante, mientras que su mente piense y aplique, ya que acaso sus labios en tan supremos momentos no acierten á proferir, aquellas hermosas palabras de la oración compuesta por nuestro San Pedro Mezonzo en invocación de la *Estrella del mar:*

¡Esperanza nuestra, Dios te salve!

Santiago 31 de Julio de 1885.

JOAQUÍN DÍAZ DE RÁBAGO.—BENITO NÚÑEZ FORCELLEDO.—JUAN BARCIA CABALLERO.

---

(1) Artículo 18 del *Reglamento para las Juntas locales.*

En sesión ordinaria celebrada por esta Sociedad Económica en el día de ayer y prorrogada al de hoy, fué aprobado por unanimidad el antecedente Informe, acordándose su impresión en forma de opúsculo y en las columnas de la Revista de la Corporación, poner en práctica los demás medios indicados en el mismo, y tributar un expresivo voto de gracias á la Comisión informante, y en especial á su ponente el Sr. D. Joaquín Díaz de Rábago.

Santiago Agosto 5 de 1885.

EDUARDO MOSQUERA MONTES
Vicesecretario general.

V.º B.º
El Director
LUÍS RODRÍGUEZ SEOANE.

ÍNDICE

		Páginas.
Proposición del Sr. Parga y Sanjurjo.		III
Informe.—La Institución de Salvamento de Náufragos		1
I.	Naufragios y náufragos	8
II.	Las máquinas de salvamento	20
III.	Las Sociedades de Salvamento del extranjero	35
IV.	La Sociedad Española de Salvamento de Náufragos	47
V.	La Junta de Villagarcía. Nuestro plan	62
Aprobación del Informe por la Sociedad Económica		92

ERRATAS

Páginas.	Linea.	Dice.	Léase.
7	8	desprecian	menosprecian
31	8	encomendársele	encomendárseles
33	10	auxiliarle	auxiliarle con una amarra
46	24	Junio	Julio
51	25	diferente á	diferente de
54	24	seguirle,	seguirles
69	28	desapegándola	desapegádola
77	20	conducir	de concurrir

EL CRÉDITO AGRÍCOLA, *Informe de la Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago* redactado por el socio numerario de mérito D. JOAQUÍN DÍAZ DE RÁBAGO, ponente de la Comisión encargada de estudiar tal problema..... **7 pesetas 50.**

LA INDUSTRIA DE LA PESCA EN GALICIA, *estudio sociológico* por EL MISMO..... **1 idem.**