DEBATES Y REMEDIOS DESPUÉS DE LA GALERNA DEL SÁBADO DE GLORIA (1878)

Ramón Ojeda San Miguel

(Enero de 2020)

El enorme impacto social provocado por la *Galerna del Sábado de Gloria*, fundamentalmente gracias a la labor informativa de prácticamente toda la prensa del País, pronto hizo que se pusiera el objetivo en arreglar el enorme problema siempre arrastrado por las frágiles embarcaciones de pesca norteñas. El periódico santanderino "La Voz Montañesa" publicaba este pequeño, pero acertado en el análisis, artículo el 24 de abril de aquel mismo año de 1878:

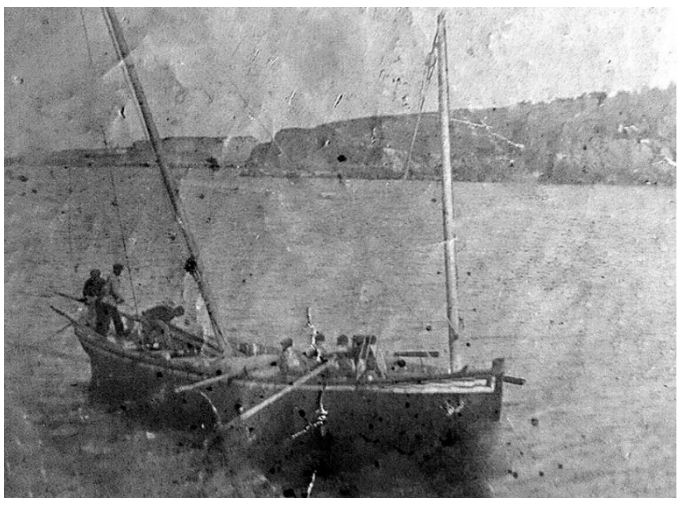
"*Hace muchos años que viene siendo objeto de estudio, el sistema más conveniente de lanchas de pesca, con aplicación a los diversos puertos, tanto del Mediterráneo como del Océano.*

Y es tan natural este estudio, cuanto que a nadie se le oculta, y menos a los hombres conocedores del peligro que se corre en el penoso ejercicio de la pesca conocida por la de altura, la necesidad de proporcionar al pescador lanchas cómodas y ligeras, que reúnan las condiciones necesarias para luchar con las mares en donde se las destina.

Hasta hoy precisa convenir que los pescadores del Mediterráneo, llevan la ventaja a la mayoría de los del Océano, en la clase de lanchas llamadas faluchos, que destinan para la citada pesca; barcos que reúnen la comodidad necesaria, y por tener cubierta, la seguridad para defenderse de los mares; y si bien miden de calado tres y cuatro pies, es debido a que allí no tienen temor a quedar varados, porque no hay en aquellos mares alteraciones de flujo y reflujo, o sea subida y bajada de las aguas.

En las costas del Océano, los pescadores que cuentan con lanchas que reúnen las mayores ventajas posible, son los de Galicia, toda vez que han logrado combinar la ligereza de las lanchas con la ventaja inmensa de hacerlas cubiertas cuando se ven apurados por el temporal; así es que, los naufragio de lanchas son allí menores que en los demás puerto de dicha costa, donde por desgracia continúa de un modo tan arraigado que raya en fanatismo, la creencia de que las lanchas que puedan cubrirse no sirven para la pesca, dando al olvido en absoluto aquel adagio marino de barco sin cubierta, sepulcro abierto"[1]

Casi todos los preocupados por estudiar las razones que llevaron a tan dramática catástrofe, además de coincidir en señalar que las "*lanchas sin cubierta no debían de haber salido a faenar*", sugerían que también existieron errores en la propia navegación: "*El hecho de no haberse perdido lancha ninguna de Castro-Urdiales, dejándose llevar por el viento puertos de Vizcaya, me hace creer también que el empeño de volver otras a sus puertos, llevando el viento de través, y acaso dando bordadas contrarias, las hizo volcar y perderse*"[2].



Luanco 1900, El Águila entrando en el muelle. CUCO FERNANDEZ.

Con enorme esperanza esperaron también en Santander y en toda la costa cántabra los resultados para mejorar las condiciones técnicas de las lanchas de altura, organizado y dirigido desde instancias gubernamentales. En la capital montañesa nuestro conocido periódico "La Voz Montañesa" describía con sumo detalle el "*Proyecto de las lanchas pescadoras para la Costa de Cantabria*" presentado por Modesto Fernández:

"*La primera condición que deben llenar estas embarcaciones, y la que principalmente se ha propuesto satisfacer el gobierno al abrir el concurso acordado por real orden de 4 de Mayo, es que en el caso extremo de verse acosadas por una galerna como la que el 20 de Abril último sembró de cadáveres estas costas, puedan tomar puerto, aunque se vean anegadas de agua y a la vez que cuenten con la suficiente estabilidad para sostener a su bordo toda la tripulación sin sumergirse, a*

[1] La Voz Montañesa, 24 de abril de 1878, Lanchas para pescar.
[2] Ibidem, 2 de mayo de 1878, Ángel de los Ríos y Ríos.

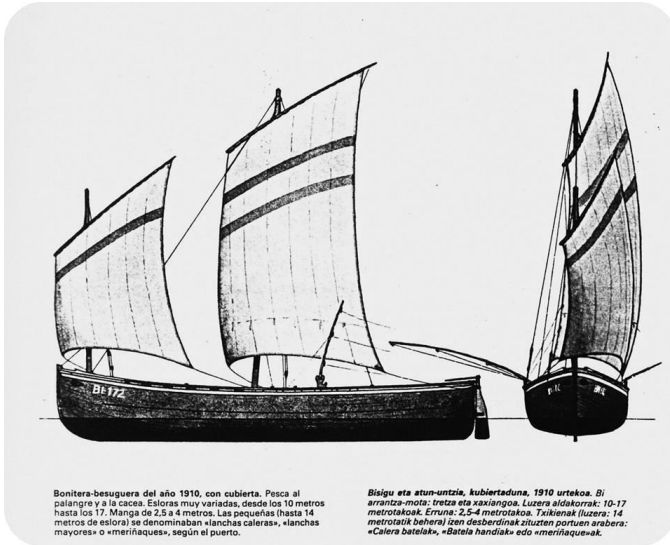
cuyo efecto se hace indispensable que tengan el necesario exceso de fuerza de flotación., para que, por lo menos, se sostengan en tan críticas circunstancias lo bastante para obedecer a la maniobra.

El modo de satisfacer las necesidades indicadas, se cree desde luego que no es otro que una lancha con cubierta; pero esto aumentaría notablemente el peso del barco; haría en extremo penosa y aun a veces imposible, la arribada al puerto por tener los marineros que conducirlo al remo desde largas distancias, como muy a menudo se ven precisados a hacerlo por la falta de viento, por no permitir la cubierta colocación cómoda a la tripulación para bogar, así como también dificultaría hasta la misma operación de la pesca, sobre todo en el acto de recogerla a bordo.

Desechado, pues, este medio, por las razones expuestas, hay que sustituirle con otro que, reuniendo todas sus ventajas, no presente ninguno de sus inconvenientes; y esto se consigue adoptando para las lanchas el actual sistema de construcción, que la experiencia ha demostrado reunir buenas condiciones para su objeto, obteniendo la insumergibilidad a favor de varios departamentos cerrados herméticamente, que por razones de estabilidad que más adelante expondré, formen los costados y extremidades de la embarcación, y haciendo que esta, cuando llegue un caso de apuro, pueda rápidamente contar con una cubierta que se formará sobre sus bancos con los mismos cuarteles del empaletado...

Al establecer corredores por ambos costados he tenido presente la necesidad de coordinarlos para que los tripulantes puedan, con la mayor comodidad posible, sentarse dos en cada banco para remar pareles, sin perder de vista que la línea de contorno o perímetro interior de los corredores sea igual al exterior del empaletado, para en caso de necesidad por virtud de que el temporal las sorprenda, formar la cubierta corrida, según ya ha quedado dicho, con los mismos cuarteles de aquel, sin que por eso deje de estar la tripulación sentada en sus correspondientes bancos, para su mayor seguridad, pues al colocar los dichos cuarteles, siempre quedará por la cara de popa de cada banco, un hueco suficiente para las piernas de cada tripulante; cuyo hueco le suplirá en el fondo el bao o travesaño que quedará firme, teniendo este el mismo ancho del hueco que ocupen las piernas de cada tripulante.

Si en el momento de cubrir o hacer la cubierta completa con los ya citados cuarteles los tripulantes no tuvieran que bogar y sus deberes les llamaran a popa para ayudar a izar o cazar la mayor, se correrán los cuarteles hacia proa, de modo que arrimados unos a otros, cubriendo el hueco que se había dejado para las piernas, el sitio que ocupe la tripulación quedará sin cuartel lo mismo a popa que a proa, cerca del palo trinquete, o donde les llame la necesidad, cuyo cuartel o cuarteles volverán a colocarse cuando haya buen tiempo en su sitio del fondo y servirán para el piso de los respectivos tripulantes.



BONITERA DEL CANTÁBRICO Y APAREJO. FUENTE J.C. ARBEX.

Una de las primeras condiciones de la estabilidad y el modo mejor de obtenerla, es asignar bastante dimensión a la manga, con relación a la eslora, pero sin pasar de cierto límite para no aumentar demasiado el peso de la parte superior al centro de flotación, y no perjudicar a la velocidad, sin hacer trabajar demasiado a la tripulación; porque en Santander, como puerto de muchas corrientes, el motor de más uso es el remo, por la necesidad que hay muchas veces de tomar el puerto contra marea.

Los cajones de aire de popa a proa contribuyen a la estabilidad longitudinal, y los laterales impiden a la embarcación correr hacia los lados y aumentar los balances.

El lastre es, sin duda, el capital elemento de la estabilidad longitudinal, y en muchas embarcaciones se obtiene con una masa de agua, pero yo prefiero por quitar estorbos y trabajo interior, centrar la embarcación con una quilla de hierro de 300 Kilos y además con otro peso igual en cajas rellenas de corcho y trozos de pino, todos ellos colocados bajo el empaletado.

Otra condición indispensable en estas embarcaciones es la facilidad de enderezarse por sí solas cuando a la entrada del puerto las invierten los golpes de mar, a cuyo fin contribuye en gran parte la falsa quilla de hierro, pues obrando su peso con un brazo de palanca máximo, tan pronto como el plano medio deje de ser vertical, vuelve a la posición primitiva.

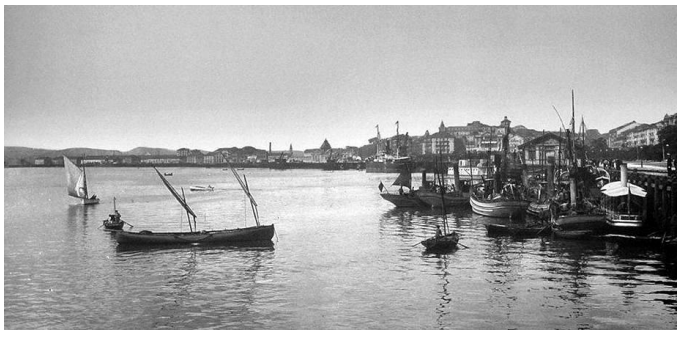
Las dimensiones son las siguientes:

Eslora entre perpendiculares, 12 m 050 - 43 pies de Burgos.

Mangas de construcción, 2,038 - ídem.

Puntal de ídem, 0,840 - 3 ídem.

Astilla muerta, 00.



Creo necesario en la construcción de estas lanchas alguna modificación en su arrufo, porque la práctica ha enseñado que reúnen así buenas condiciones para las necesidades de este puerto, pues si bien sería conveniente tuvieran de 6 a 8 pulgadas de astilla muerta para que con su más calado se aguantaran mejor a barlovento, las perjudicaría en su andar al remo, y además, como en esta bahía hay muchos bancos de poca agua, les es necesario el menor calado posible para navegar a cualquiera hora y marea por encima de ellos.

No me ha sido posible presentar el modelo de este proyecto, que en rigor hace innecesario lo detallado del plano, por la premura del tiempo y por carecer en esta localidad de los elementos precisos para la ejecución de un trabajo tan delicado y perfecto como debe exigirse, pero si se aprobara este proyecto, no tendría inconveniente en hacerlo".

Santander Junio de 1878.- Modesto Fernández"[3].

El concurso para mejorar la calidad técnica de las lanchas mayores de pesca acabó en un enorme fracaso en el caso santanderino[4]. Los patrones de pesca de Santander que formaron parte del jurado despreciaron todos los modelos presentados, afirmando rotundamente que sus embarcaciones de siempre eran mucho mejores y más fiables. Al siguiente año, en 1879 y en el mes también de abril, apareció en escena, con una enorme fe en las posibilidades de construir barcos más seguros, el incansable Fermín San Miguel: *"La catástrofe de antes de ayer, ha sido causa de que se piense nuevamente en lanchas pescadoras, cuya especial construcción las impida zozobrar tan fácilmente como las que ahora existen en nuestro puerto y en otros de la costa.*

Con tal motivo parece que varias personas se hallan dispuestas a proporcionar el dinero necesario para que el constructor señor San Miguel haga unas lanchas conforme el modelo que hace pocos meses presentó en la comandancia de marina, mereciendo los elogios de cuantos le examinaron"[5].

Corría también la noticia de que en la vecina costa de Vizcaya algo se estaba mejorando: *"En un periódico de Bilbao leemos la siguiente noticia, que por ser de interés para los pescadores de nuestra costa reproducimos con el mayor gusto:*

"El domingo vimos fondeada en Ripa una lancha construida en Motrico para la pesca de altura. Según se nos dijo, la mencionada embarcación es insumergible, y así lo ha demostrado prácticamente su constructor en varios puertos de la costa, a satisfacción de personas competentes que presenciaron los ensayos. El sistema es sencillo y poco costoso, pudiendo adaptarse a él todas las lanchas que actualmente se emplean para la pesca en la costa Cantábrica.

La excelentísima diputación provincial, los ayuntamientos y las cofradías de mareantes, deben estudiar este asunto y tomar las medidas que se consideren oportunas para que las lanchas pescadoras reúnan todas las condiciones de seguridad apetecibles, lo cual parece que puede conseguirse fácil y económicamente, adoptando el sistema de Arambarri, que es el nombre del autor…"[6]

En los últimos meses de aquel año de 1879 entró en acción en Santander la lancha del Sr. San Miguel:

"*Como habíamos anunciado, la lancha de pesca recientemente construida según el nuevo y elogiado proyecto de D. Fermín San Miguel, salió antes de ayer a la pesca de altura, quedándose por la noche en el mar, mientras las demás embarcaciones que con ella habían salido se vieron obligadas por la tarde a regresar.*

Suponían algunos pescadores ayer por la mañana que aquella, sin embargo de su especial construcción, no pudiendo acaso resistir la dureza del tiempo, habría tenido que entrar de arribada en algún otro puerto de la costa; pero a las once de la mañana de ayer, hora en que regresó, supimos con gusto que había estado toda la noche fondeada en alta mar sin inconveniente ninguno, y que a las siete de la mañana dejó su fondeadero y regresó, a pesar de tener vientos contrarios muy duros.

[3] Ibidem, 8 de julio de 1878.
[4] Ojeda San Miguel, Ramón, Apuntes para el estudio de las lanchas mayores, Castro Urdiales, 2007.

[5] La Voz Montañesa, 17 de abril de 1879.
[6] Ibidem, 25 de mayo de 1879.

Sus tripulantes se muestran satisfechos de las condiciones marineras de la embarcación, y aseguran que reúne muy notables ventajas sobre las demás.

Dícesenos que su inteligente constructor y los copartícipes en la propiedad de la lancha, están dispuestos a ir capitalizando el importe de los rendimientos hasta reunir la cantidad suficiente para construir otra lancha semejante, o de las mejores condiciones si es posible.

Todo lo que sea aumentar la seguridad personal de los que ganan su vida entregados al rudo ejercicio de la pesca, nos parece digno del mayor encomio, y por esto nos parece muy plausible la indicada idea, que quisiéramos ver pronto realizada"[7].

Las esperanzas de mejorar los barcos de pesca parecían cada vez más reales: "Hemos oído decir que, en vista del excelente resultado que está dando la lancha modelo construida por el inteligente y laborioso don Fermín San Miguel, se trata ahora de construir otras cuatro más, aunque no sabemos si con la cooperación de los mismos individuos que han contribuido para la primera, la cual, según personas de reconocida competencia, está llamada a hacer una verdadera revolución en el sistema de embarcaciones de pesca usado hasta ahora en esta costa".[8]

Sin embargo, a comienzos del año siguiente de 1880 las mejoras presentadas por San Miguel comenzaron a recibir objeciones y trabas de todo tipo: "Hace tiempo que venimos oyendo hablar de ciertas dificultades "reglamentarias" con que tropieza, para dedicarse libremente al ejercicio de la pesca, la nueva lancha modelo construida por el Sr. San Miguel y que reúne tan excelentes condiciones marineras.

Hoy hemos oído decir que han aumentado tanto aquellas dificultades, que los armadores de dicha embarcación se hallan decididos a retirarla del servicio"[9].

La Comandancia de Marina, junto con la obstinada y terca oposición de los pescadores estaban conduciendo al final de aquel prometedor nuevo modelo de lanchas de pesca de altura:

COMUNICADO DE LOS ARMADORES:

"En el número 1558 de su apreciable periódico del 15 de los corrientes, hemos visto un suelto que se refiere a ciertas dificultades reglamentarias que se encuentra la lancha modelo del Señor San Miguel para dedicarse libremente a la pesca de altura, y en el cual se indica al mismo tiempo el deseo de saber lo que en este asunto ocurre.

Nosotros, armadores de la lancha modelo, deseando también por nuestra parte aclarar todo lo que se refiere a tan importante asunto, vamos a exponer a V. lo ocurrido, y las consideraciones a que se presta la marcada oposición que por esta comandancia de marina se hace, no sabemos con qué fundamento, al libre ejercicio de la pesca por aquella, o cualesquiera otra embarcación.

V. recordará, señor director, con motivo de la terrible catástrofe del 20 de Abril de 1878, se declaró por el gobierno abierto un concurso en todas las comandancia de marina, con el fin de encontrar un modelo de lancha que, en lo posible fuere, evitase espectáculos que llenan de luto el corazón, y sumen en la miseria infinitas familias.

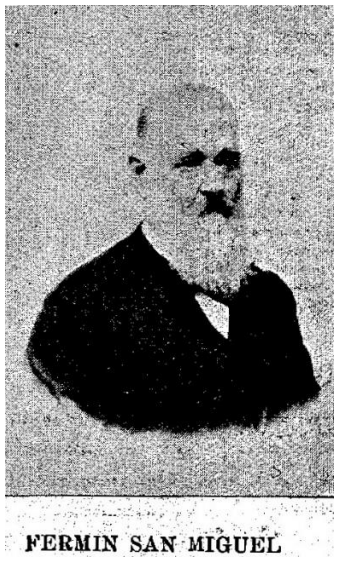
El señor Fermín San Miguel, digno e inteligente constructor naval, movido por los mismos sentimientos, creyó un deber contribuir con sus conocimientos a tan laudable obra, y al efecto, construyó un modelo de lancha y redactó una memoria que, en unión de cinco de aquellos y ocho de estas, se presentó a la deliberación del tribunal que se había mandado formar.

El modelo del señor San Miguel fue el más favorecido, pues obtuvo cinco votos contra tres y cuatro papeletas en blanco, habiendo sido, no sabemos con qué motivo, declarado desierto el concurso por el señor comandante de marina en aquel entonces, y aprobada aquella determinación por la superioridad. Este primer desengaño no desanimó al señor San Miguel, quien acometió la construcción de la lancha, en compañía de algunos amigos que quisieron ayudarle en su empresa.

Terminada su construcción, se hizo saber a esta comandancia, considerando siempre que la buena acogida que habían dispensado la prensa de esta localidad, así como el vecindario, a tan humanitario proyecto, que ya se veía realizado, no había de ser defraudado por aquella autoridad que, como más conocedora de los peligros que continuamente amenazan a los que se dedican a las faenas de la pesca,

[7] Ibidem, 22 de noviembre de 1879.
[8] Ibidem, 3 de diciembre de 1879.
[9] Ibidem, 15 de enero de 1880.

había de prestar todo su apoyo a aquel pequeño, pero desinteresado sacrificio.



Cumplidas las formalidades reglamentarias, hiciéronse al señor comandante de marina todas las observaciones que se creyeron oportunas, encaminadas a hacerle ver las buenas condiciones de seguridad que reunía la embarcación, para dedicarse libremente a la industria de la pesca; pero halló sele tan poco propicio, que solo pudo recabarse de él una pequeña concesión, que consistía en permitir que saliese del puerto una hora antes que sus compañeras.

Esta concesión es la más ínfima que pudo otorgársele, si se tiene en cuenta solamente, que una lancha que ofrezca mayor seguridad que las antiguas, ha de ser de construcción más sólida, y, como consecuencia, de mayor peso, oponiendo, por lo tanto, mayor resistencia para poder avanzar al remo y hallarse en condiciones de poder pescar al mismo tiempo que las que salieron del puerto una hora después. Hoy, en virtud de diferencias surgidas, aquella autorización ha sido retirada, y, por lo tanto la lancha en cuestión se ve obligada a verificar su salida con perjuicio visible de sus tripulantes.

A esto, señor director, obedecen las voces de que se han hecho eco en su apreciable periódico, referentes a la retirada por sus armadores de aquella embarcación.

Ahora bien, señor Director; ¿cree V. que nadie, por humanitarios que sean sus sentimientos, puede hacer nada útil y práctico en bien de la clase pescadora, si sus desvelos han de ser pagados con la ciega oposición?

Y pasando a otro género de consideraciones, preguntamos a quien corresponda:

¿Qué ley, que razón existe para que todas las embarcaciones que se dedican a la pesca hagan su salida a la misma hora?

El armador que construye una o varias lanchas, más seguras que las que hoy existen, ¡con qué razón, con qué derecho se les puede sujetar a no salir al mar más que cuando lo demás lo crean conveniente?

Por este principio, si mañana se estableciese una compañía de vapores que se dedicasen a la industria que nos ocupa, solo podrían verificarlo cuando y al mismo tiempo que las lanchas del cabildo.

Esto es absurdo y, como tal, tiene que desaparecer: la libertad del trabajo no puede coartarse por nadie ni por nada.

Esa paternal solicitud que las autoridades de marina quieren prestar a la clase pescadora, sería muy conveniente se llevase por otros caminos, y no encerrándose en la más absoluta prohibición y en el más primitivo de los sistemas.

Hasta el presente casi todas las desgracias que hemos tenido la honda pena de presenciar han sucedido cuando todas las lanchas se hallaban en sus faenas, y en horas fatales que nada hizo sospechar y que nadie pudo prevenir.

A sabiendas, ninguno es tan temerario, si no un loco, que se lanza en busca de una muerte segura, y cada patrón de lancha y sus tripulantes tienen suficientes conocimientos para saber si les conviene o no hacerse a la mar.

Esto es, señor director, cuanto por hoy tenemos que manifestar en este asunto"[10].

Dejó de hablarse de nuevos modelos en las lanchas de altura. Dejó, desgraciadamente, de ser noticia. Ahora, como en el verano de 1882, ya sólo se pensaba en la introducción de pequeñas mejoras para incrementar la seguridad de los pescadores: "La Sociedad de Salvamentos de Guipúzcoa ha logrado que los tripulantes de las lanchas pescadoras de aquellos puertos salgan al mar dotados de sus correspondientes chalecos salva-vidas, determinación que ahorrará sensibles desgracias y mucho llanto a las pobres y honradas familias de los pescadores.

Recomendamos a nuestra celosa y activa Sociedad de Salvamentos la lectura de las disposiciones a que se refiere la precedente noticia, su es que no las conoce. Nosotros las insertaríamos gustosos, si no fuese tanta su extensión, copiándolas de El Urumea de San Sebastián, del viernes 4 del corriente; contentémonos por hoy con recomendad que se haga lo que se pueda para disminuir las desgracias inherentes a toda clase de faenas de los trabajadores, que ganan su sustento rodeados de constantes peligros"[11].

[10] Ibidem, 18 de enero de 1880
[11] El Correo de Cantabria, 7 de agosto de 1882.

A pesar de toda la oposición presentada en casa, es curioso detectar como la prensa de 1883 recordaba todavía la lancha de Fermín San Miguel: "*Nuestro estimado y particular amigo don Fermín San Miguel ha sido justamente premiado con medalla de plata en la exposición de Londres por un modelo de lancha pescadora que presentó en aquel certamen*"[12].

ANITA.—Fué construído hace 12 años por D. Fermín San Miguel en Santander, para servir de modelo de lancha de pesca; pero no habiendo sido del agrado de los pescadores, fué adquirido por D. Sergio Maraña, que le aparejó de balandro, dando mayor lanzamiento á su primitiva popa.

Demuestra buen andar en popa, lo que se explica por su mucha eslora.

Arquea unas 10 toneladas.

Desde hace un año pertenece á D. Antonio Fernández y Fernández, de Santander.

Tres años después surgía con toda crudeza otro de los grandes problemas en la seguridad de los pescadores: ya no se trataba de constatar las deficiencias de las lanchas mayores, es que ahora cada vez se iba más lejos a faenar con las frágiles traineras:

"*Desde hace algunos meses venimos suplicando al Sr. comandante de Marina, y nuestros lectores recordarán, que para evitar desgracias prohíbase a las traineras, frágiles embarcaciones, dedicarse a la pesca de altura.*

Hace poco más de quince días reiteramos tal petición y no sabemos si dicha autoridad nos oyó; pero es lo cierto que la semana pasada decretó tal prohibición y hoy más que nunca nos alegramos haber abogado por ella.

Anteayer por la mañana se hallaban pescando las lanchas y las traineras de este puerto; las primeras buscaban merluza en alta mar; las segundas, sardina a dos o tres millas de la costa por no serlas permitido ir con aquellas.

Reinó hasta eso de las nueve y media de la mañana viento Sur; pero a aquella hora se presentó un celaje muy feo del Noroeste y cuantas personas lo contemplaron desde el muelle exclamaron:

-Los pescadores están en la mar.

A las once y media, las lanchas, que habían sido sorprendidas en alta mar por un ventarrón del Noroeste, entraron de arribada en la bahía corriendo el temporal con la vela cerverano arriada.

Estas embarcaciones trajeron la noticia de que dos traineras habían zozobrado y se formaron en el muelle grupos de familias de pescadores, ansiosas de saber la suerte de los tripulantes. Por fortuna traían más que la noticia; una de las lanchas recogió a los de las embarcaciones náufragas excepto tres infelices que perecieron.

Trece traineras se refugiaron en una ensenada de San Pedro del Mar y sus tripulantes vinieron a Santander sin pérdida de momento para tranquilizar a las familias con su presencia.

Varios de los pescadores que corrieron el temporal nos dijeron:

-Si llegan a estar en libertad las traineras y hubieran ido a pesca de altura en vez de haberse tenido que quedar cerca de la costa, no se hubieran salvado ni una"[13].

Para el año 1890 todo parecía indicar que en Santander lacha por encontrar mejoras en la construcción de las lanchas de altura se había perdido definitivamente:

RECUERDOS

"*La dolorosísima catástrofe ocurrida el 25 del presente mes ha renovado el también recuerdo tristísimo del 20 de Abril de 1878 y otras épocas anteriores que por semejantes causas han perecido ahogados y sepultados muchísimos de los pescadores en de la costa cantábrica.*

La inolvidable fecha de 20 de Abril de 1878 con el propósito de procurar alguna mejora y seguridad de las lanchas en que se viene haciendo la pesca, especialmente la de altura, por iniciativa del Rey Alfonso XII se citó a concurso en las tres provincias marítimas San Sebastián, Bilbao y Santander para modelos de lanchas pescadoras ofreciendo un premio de 2.500 pesetas al mejor modelo que el jurado eligiese y este jurado se había de componer en cada provincia de doce patrones bajo la presidencia del señor Comandante de Marina.

Lo que con este motivo o concurso sucedió en San Sebastián y Bilbao no lo sabemos, pero en Santander se presentaron, si no recordamos mal, cinco modelos y tres planos de proyectos distintos. Reunidos los doce patrones nombrados bajo la citada presidencia del señor Comandante y no sabemos sin con presencia de

[12] Ibidem, 10 de octubre de 1883.

[13]

algún otro individuo, pero si de don Enrique Gutiérrez Cueto, que con el carácter de taquígrafo se prestó a cumplir su cometido en el acto, se dio principio a la sesión de la cual resultó que cuatro de los doce patrones del jurado, no quisieron tomar parte protestando en que ellos no querían más lanchas que las suya, creyendo sin duda que serían obligados a adquirir desde luego otras nuevas por el modelo que eligieran y que iban a perder el interés que las suyas representaban.

Si en aquel momento se les hubiera podido convencer de que no sucedería como pensaban y el objeto del concurso no era otro que el de que estudiasen y fijaran su atención en los modelos y memorias allí expuestas y que sus conocimientos y práctica manifestaran cual reunía mejores condiciones y seguridad, muy especialmente con relación a las que ellos tenían, acaso no se hubieran retirado.

Quedaron por lo tanto ocho patrones que se decidieron a tomar parte y después de reconocidos y dada la lectura de las memorias, votaron cinco por el modelo que se presentó de Santander, tres votaron por el de Castro y en vista de este resultado. El señor Comandante fundándose en que solamente tomaron parte ocho individuos del jurado o porque no se considerase modelo alguno digno de elección, declaró desierto el concurso, no obstante los cinco modelos presentados y otros tres planos de proyecto y habiendo recaído la votación en la forma dicha, remitiendo el acta al Gobierno por la presencia allí del taquígrafo con las mismas frases en que todos se expresaran.

Este fracaso, como es consiguiente, cerró las puertas y detuvo el que prosperara tan acertado y laudable pensamiento; no insistió más el Gobierno y todo quedó así terminado.

Pues bien; si en los tres puertos citados hubiera recaído elección de modelo alguno y teniendo presente los pocos recursos con que se cuenta entre los marineros y patrones dedicados a la pesca, era de pensar que S.M. Alfonso XII en aquellos días aun recientes las impresiones de la catástrofe, procurara llevar a cabo su propósito, mandando construir una, dos o más lanchas con sujeción a los modelos elegidos en cada provincia, bien para sortearlos entre los pescadores o bien para regalarlos a los mismos por algún mérito, reglamentándolas para el ejercicio de la pesca; y hoy todos aquellos que han adquirido nuevas lanchas desde entonces, que son ya en la actualidad la inmensa mayoría, las tendrían de aquellas condiciones lo que nos hace creer que el galernazo del día 25 contando que estas fueran de las propiedades de la lancha conocida "20 de Abril" quizá no tendríamos que lamentar las desgracias de los infelices sepultados en el Océano ni *que acudir perentoriamente al alivio de tantos huérfanos y viudas sin recursos.*

Conocida fue en este puerto la expresada lancha nombrada "20 de Abril" la que fue construida muy semejante al modelo que tuvo los cinco votos y a cuyo costo contribuyeron los señores Valle hermanos, señores Hijos de Pombo, don Sergio Maraña, señores Corcho e Hijos, don Aníbal Colongues, y don Casto Solana y no recordamos si algún otro.

DÍA DE SARDA, LAREDO. CUADRO DE GABRIEL OSMUNDO GÓMEZ.

Dicha lancha, abandonada de los pescadores al poco tiempo de empezar a pescar, desapareció de la esfera, siendo la causa que se pronunciara contra ella todo el cabildo, incluso algunos taberneros, sus parroquianos, proporcionando muchísimos disgustos a la digan autoridad de marina y luchando hasta que consiguieron su propósito por no poder competir, dadas las condiciones y limitación que la imponían en sus prácticas, a pesar de tener la propiedad de ser insumergible, mayor embarcación en dimensiones, velamen, estabilidad, y solidez.

Y la prueba de lo expuesto la confirma el último patrón que la mandó, don Francisco de Aguirre uno de los que este último galernazo han arribado a Santoña, a quien hemos tenido ocasión de preguntar si hubiera corrido riesgo en aquella lancha, contestándonos que no, y a nuestro juicio algo exagerado, continuó: "me hubiera atrevido a aguantarme en la mar".

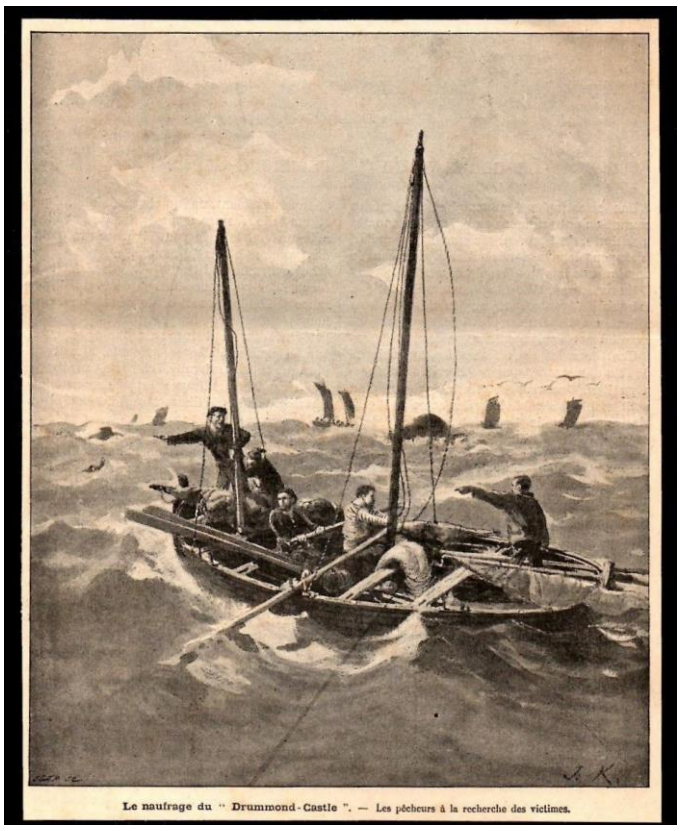
En virtud de lo expuesto debe pensarse por las Autoridades en algo práctico y más seguro para toda la costa; trátese de vapor o de lanchas insumergibles, cuya

construcción y forma pueda aproximarse mucho a las que tienen"[14].

PESCA DE ALTURA

"No nos hemos de cansar en repetir en todo tiempo que las lanchas que hoy se emplean para la pesca de altura son una verdadera "sepultura abierta", tal cual lo asegura el proverbio y lo atestigua la experiencia, hasta desgraciada.

Desde fecha bien remota, allá a raíz de haberse perdido en aguas de Bermeo varias lanchas besugueras, propusimos en un periódico de Bilbao proveerlas de una seria de cuarteles que ordinariamente podían servirles de paneles para que en los casos en que la necesidad lo exigiese pudiera formarse con ella una cubierta al nivel de los bancos y evitar de este modo que la mar del ventado les anegase tan fácilmente como sucede ahora.



Le naufrage du " Drummond-Castle ". — Les pêcheurs à la recherche des victimes.

Se promovió con tal m motivo amplia discusión entre los pescadores, aceptando los más al principio, y proponiendo cada cual la modificación que mejor les pareciera.

El club de regatas de esta ciudad estudió también el particular con empeño, y habiendo sido premiadas como mejores embarcaciones de pesca las exhibidas por Noruega en una Exposición de París, gestionó cerca de aquel gobierno escandinavo, obteniendo del mismo una remesa de todos los modelos a esta ciudad.

El que suscribe quiso construir una de esas embarcaciones, pero a condición de que se interesaran por la mitad los pescadores; mas no presentándose a ello ninguno, tuvo que desistir de su empeño.

Todos los años, sin exceptuar uno, ocurren este género de catástrofes, como la que acaba de suceder ahora aquí, cuándo en un o cuándo en otro puerto, y parécenos que es preciso abordar con energía y entereza el estudio y planteamiento de otro sistema de pesca que garantice en lo posible las vidas de tan sufridos y valientes pescadores, que sin reparar en el inminente riesgo a que todos los días las exponen, se lanzan a distancias temerarias en tan frágiles embarcaciones. Consideramos el mejor medio el de que la pesca de altura se haga con vapores construidos exprofeso, los que deberán servir de remolcadores de las lanchas cuando ellas lo tuvieran por conveniente, o mejor que cada vapor formara sociedad o concierto con seis u ocho lanchas. Los vapores en estos mares no pueden pescar sin lanchas auxiliares ni con redes de fondo, por ser este generalmente de roca, y nunca a menos profundidad de 200 brazas. Tendrán que practicar la pesca con palangres y aparejos de fondo, tal como hacen las lanchas. Actualmente se ha generalizado el uso de vapores en Inglaterra, Francia y otras naciones habiéndolos también en San Sebastián y Vigo, y cada vez va aumentándose en número en vista de los resultados satisfactorios que en todos conceptos producen.

Pocos puertos necesitan de estos vapores tanto como el nuestro, por estar éste muy avanzado en el Océano y tener orientada su costa de Este a Oeste, sin cabos, ensenadas ni puertos seguros más que en la Ciudad. Santoña, Laredo, Castro y otros son puertos muy ensenados y tienen sus mares de pesca al abrigo relativamente, de los vientos Oeste y Noroeste, que son los más traidores, permitiendo también la orientación de sus costas, abordarlos más francamente, y la mar del ventado no arbola tanto como aquí. Eso bien lo saben los pescadores.

De esto resulta que ningún puerto del litoral cantábrico necesita con más urgencia de vapores que Santander.

Estúdiese cuál puede ser la manera mejor de plantear este medio, que no es otro que el de reemplazar la fuerza muscular por la de vapor con embarcaciones fuertes y seguras, a la altura de necesidades modernas, y comprendan esos mártires de sus preocupaciones que no es el lucro el móvil que nos lleva a aconsejar este sistema moderno, que por otra parte a nadie ha de favorecer más que a ellos mismos, puesto que ellos han de ser solos los que han de hacer uso de tan poderoso elemento.

[14] El Correo de Cantabria, 30 de abril de 1890.

E. de A.”[15]

Con el fracaso del intento por mejorar los barcos de pesca, ahora cabían otras posibilidades para buscar más seguridad para los pescadores, tal como ocurrió en el mes de diciembre de 1887:

UN BUEN ARREGLO

“*Lo es seguramente el que han concertado los dueños de veinte lanchas de este puerto con la empresa de La Corconera.*

Lo sensible es que los de las ocho restantes no hayan querido seguir la previsora conducta de sus compañeros, negándose a entrar en el concierto; siendo más extraña en tres de ellos, que fueron los que corrieron inminentes peligros de naufragar en la arribada forzosa que hicieron recientemente a varios puertos asturianos.

No obstante, confiamos que la práctica les hará convencerse bien pronto de la necesidad de asociarse al contrato, porque tendrán diarias ocasiones de ver las ventajas que el vapor Hércules reportará a las veinte embarcaciones que se han concertado con dicha empresa.

Merced al desinterés y a los generosos sentimientos de don Felipe Sánchez, ilustrado ingeniero jefe de La Corconera y al activo e inteligente representante de la misma don Enrique Gutiérrez Colomer, se han resuelto favorablemente las gestiones practicadas al efecto, pues si bien la empresa se había presta a organizar el servicio si lo aceptaban todas las lanchas, no ha titubeado en emprenderle desde luego con las veinte que se ha llegado a congregar.

Este contrato viene a evitar muchos peligros y no pocas penalidades a los pescadores que el han aceptado, así como zozobras a sus familias y disgustos a las autoridades y al pueblo en general.

También viene a quitar un gran peso de encima al señor comandante de Marina y a la Junta de Salvamento de Náufragos”[16].

[15] El Atlántico, 2 de mayo de 1890.

Aunque el nivel de alerta había descendido, todavía al acabar el año 1892 el periódico santanderino El Atlántico anunciaba a sus lectores que desde Madrid: “*Se ha reunido hoy la Junta de pesca tomando entre otros varios los acuerdos siguientes: que los tripulantes de las lanchas dedicadas a la pesca lleven chalecos salvavidas y que las embarcaciones se construyan en condiciones que las haga insumergibles usando serrín o corcho que las rodee*”[17].

Pasaba el tiempo, pero el interés de la prensa seguía vivo en todo lo que se refería a la seguridad de los pescadores. En el mes de abril de 1893, recogiendo informaciones llegas de Guipúzcoa, se publicaba este jugoso artículo:

NUESTRO PESCADORES

“*Antes de ahora nos hemos ocupado en la capitalisma cuestión de salvamento para los pescadores, cuyo problema presenta grandes dificultades; pero es de tal importancia, refiere sé a asunto tan trascendental, que bien merece que todos les dediquemos referente atención, buscando con fe y perseverancia una solución que, si no en absoluto, porque esto es imposible, al menos en la medida que le es dado al hombre, haga disminuir considerablemente la aterradora cifra de víctimas que en la honrada y laboriosa clase pescadora ocasionan los medios deficientes que se emplean en la explotación de la industria de pesca, ya de por sí tan llena de peligros y azares por la índole del elemento en que se práctica.*

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

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

Todos recomendaban la adopción de las lanchas con cubierta como uno de los medios más eficaces para evitar los naufragios de las lanchas pescadoras, porque reconocían que la mayor parte de las desgracias que sufren los pescadores en nuestras costas, sobre todo en

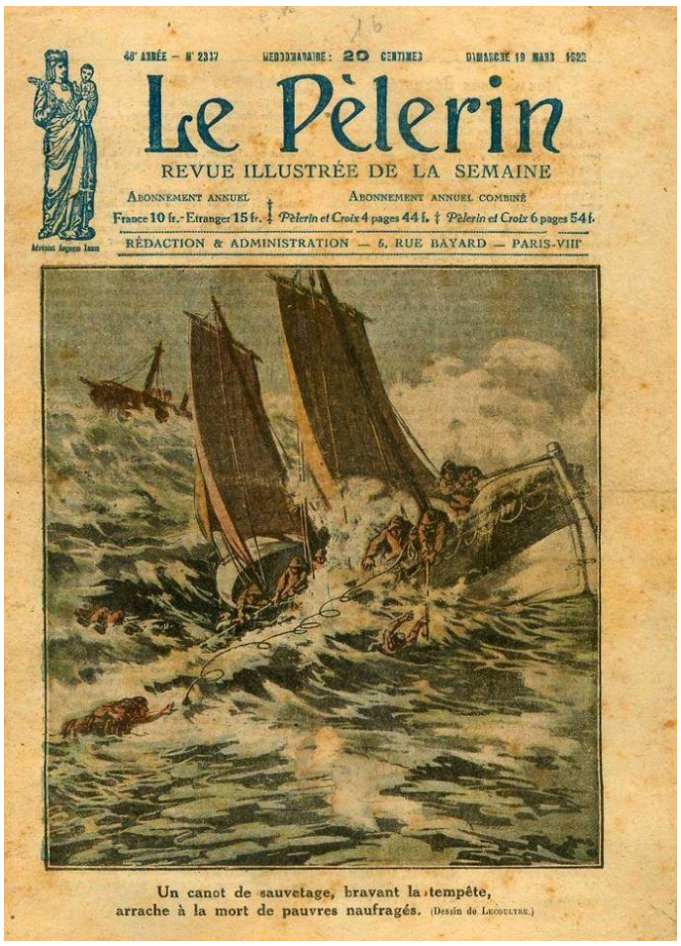
[16] El Correo de Cantabria, 9 de diciembre de 1887.
[17] El Atlántico, 17 de diciembre de 1892.

las tormentas del Atlántico, se debe a que, sorprendidos por mal tiempo, un golpe de mar anega sus lanchas, desprovistas de cubierta, y las sumerge instantáneamente.

Hiciéronse diferentes ensayos, no ya para demostrar la conveniencia de las cubiertas como medio de evitar los nufragios, que esto nadie lo dudaba, sino con el objeto de hacerlas compatibles con las necesidades de las embarcaciones que para la explotación de la industria requerían tener el mayor espacio posible para colocar la pesca y los artes, y para la facilidad de su manejo. Uno de los ensayos hechos fue el empleo de cubiertas de lona, ideadas por el señor Jorge Iversen, cónsul de Suecia y Noruega en Santander, en donde se hicieron algunas pruebas satisfactorias. Ocupaban reducido espacio, se colocaban en pocos minutos y defendían a la lacha perfectamente, pues aunque pase por encima un golpe de mar, embarca poca agua y evita el mayor peligro: se reduce a un toldo de lona que cubre toda la lancha y va dividido en dos trozos iguales colocados simétricamente, corriendo la junta por medio de popa a proa; disposición que permite que sin ocupar gran espacio cuando va recogida, se lleve con mayor facilidad en el barco. Cubre la borda todo alrededor de la lancha y va sujeta con ganchos, sobresaliendo por fuera uno diez centímetros, y lleva unos agujeros forrados de cuero para dar paso a los toletes. Las dos piezas de lona se unen en la mitad de la embarcación por medio de una culebra, fija en una de las piezas, y ganchos que tiene la otra, de modo que cada marinero desde su banco puede engancharlas fácilmente, tensando la cubierta el patrón desde la popa. La cubierta de lona, una vez colocada en brevísimo tiempo, tiene agujeros para los palos y para que los marineros tengan descubiertos sus cuerpos desde la cintura para arriba"[18].

NUESTRO PESCADORES II

Otro sistema o procedimiento se describe en el Manual de salvamento, publicado por la sociedad de Guipúzcoa: al explicar cómo se debía combatir una galerna, decía así: "Galerna es una violenta manga de viento o torbellino producido por una repentina turbonada, que descarga y recorre en poco tiempo una zona local y relativamente reducida. Ordinariamente se experimenta en días de calor, poco viento y mar bella. Bien sabido es que cuando nuestros pescadores se hallan en el mar y ven dibujarse en el horizonte una galerna, suelen en todos tiempos, y sobre todo, desde la catástrofe del 20 de abril de 1878, recoger precipitadamente sus aparejos y darse a la vela, contándose por muy felices si consiguen llegar salvos a puerto. Ahora bien; este enemigo terrible, que desde su aparición en el horizonte, hasta que hace sentir su furia, deja pasar lo *menos una hora, se puede combatir con éxito y de una manera muy sencilla. Para ello, las lanchas deben tener construido el empañetado, esto es, las tablas que constituyen su fondo, de manera que puedan colocarse sobre la bancada, transformándolas en dos minutos en lanchas con cubierta, y por lo tanto innegables. En este estado, se arroja el ancla flotante al mar por la proa o popa, haciendo por la estacha o cabo grueso. Por su efecto, la lancha permanece proa al viento y a la mar, con lo que consigue hacerla inzozobrable. En esta disposición, principia a soplar la galerna, la lancha queda como fondeada, manteniéndose siempre proa al viento y a la mar, pudiendo resistir perfectamente al uno y a la otra. Una vez que la galerna ha descargado sus iras, puede el pescador recoger con tranquilidad el ancla flotante, desmontar la cubierta, poner la panas en su lugar y continuar pescando como si la galerna no se hubiera hecho sentir"*.


48e ANNÉE — N° 2317 HEBDOMADAIRE : 20 CENTIMES DIMANCHE 19 MARS 1922

Le Pèlerin

REVUE ILLUSTRÉE DE LA SEMAINE

ABONNEMENT ANNUEL France 10 fr.- Etranger 15 fr. | ABONNEMENT ANNUEL COMBINÉ Pèlerin et Croix 4 pages 44 f. † Pèlerin et Croix 6 pages 54 f.

RÉDACTION & ADMINISTRATION — 5, RUE BAYARD — PARIS-VIIIe

Un canot de sauvetage, bravant la tempête, arrache à la mort de pauvres naufragés. (Dessin de LECOULTRE.)

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

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

Pero en primer lugar, el gasto que cualquiera de estas obras pueda ocasionar no es excesivo, y máxime

[18] La Atalaya, 12 de abril de 1893.

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

No sabemos los trabajos que a estas fechas lleva hechos la comisión especial nombrada para estudiar la creación de la cofradía de mareantes.

Fuera de desear que activase y resolviese pronto este asunto, del cual hemos de ocuparnos con más detenimiento mañana"[19].

LOS PESCADORES

"Los informes a que hacíamos referencia en nuestro número de ayer son los que siguen:

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

Muy oportuno se conceptúa, además de los medios supletorios y preventivos, ya en uso, de señales de peligro desde tierra, el que la embarcaciones lleven aguja náutica para casos de nieblas, el cerrar el puerto con prudente previsión, especialmente para la clase de embarcaciones de que se trata, y aún más para los que tienen barra a su entrada con otras más, el que se construyesen insumergibles por medio de cajas de aire de cinc colocadas a popa y proa, y adosados a los costados por ambas bandas, cilindros del mismo metal, también revestidos con secciones que las incomunicasen *entre sí mismas, o salchichones rellenos de polvo de corcho, lastre de agua en cuarterolas, libres para facilitar la insumergibilidad, y unido a todo el que fuera obligado el uso de los chalecos salvavidas como parte integrante de los pertrechos con que se debe esquifar: para obtener el resultado que se procura, se consideran más eficaces, sin embargo, los medios indirectos que los directos, y entre los primeros podrán adoptarse los siguientes:*

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

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

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

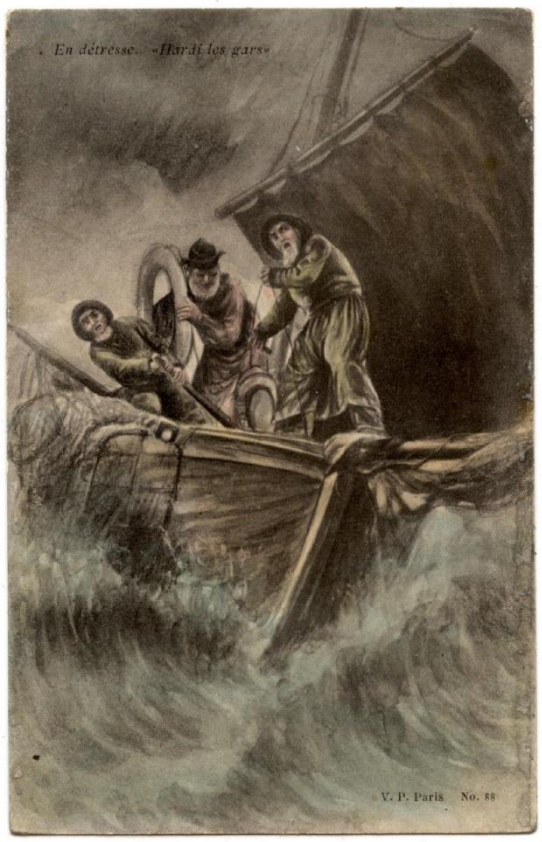
4º El que sólo a esta clase de embarcaciones esquifadas con tales requisitos fuese de aplicación la real orden de 25 de noviembre último.

El otro informe a que nos referimos dice textualmente:

En el acta de la sesión celebrada por la Junta de Pesca y piscicultura de esta provincia el 29 de diciembre último, consta lo siguiente: Seguidamente se procedió a la lectura de un oficio que dirigió al señor Comandante de Marina de esta provincia el excelentísimo señor presidente de la Comisión central de Pesca. La Junta ha oído el parecer de los patrones de lanchas pescadoras de altura, citados al efecto, indicándoles los diferentes sistemas que podrán adoptar para conseguir que las embarcaciones sean insumergibles, después de detenida deliberación expusieron atinados razonamientos para

[19] Ibidem, 13 de BRIL DE 1893.

demostrar que dada la forma en que ejercen la pesca y los temporales aquí reinantes, para librarse de sus peligros la experiencia les ha aconsejado el disminuir el peso y resistencia de las embarcaciones; toda reforma que tienda a hacerlas insumergibles exigiría el aumento del peso y resistencia, además embarazaría las maniobras y las embarcaciones serían de poca duración.



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

Por los dos informes anteriores se demuestra la dificultad de encontrar un medio práctico de dar mayores garantías de seguridad a nuestros pescadores; pero tiene tal importancia el asunto, que todos hemos de procurar estudiar el problema, a que por nuestra parte dedicaremos preferente atención"[20].

Continuaba en 1893, con los peligros que arrastraba consigo, el problema de utilizar las frágiles traineras en auténticas faenas de pesca de altura:

"POR EQUIDAD

Alcanza las proporciones de verdadero problema la cuestión planteada por los pescadores de altura al reclamar que las autoridades de marina prohíban la salida de traineras a las aguas donde aquéllas ejercen su industria, por cuanto dicha prohibición priva de elementos de subsistencia a multitud de familias que viven de los rendimientos de la pesca.

Buena prueba de ello ofrecía ayer siete u ocho traineras fondeadas frente a la Comandancia de marina y con sus correspondientes tripulaciones haciendo algo así como una manifestación de su forzada holganza, mientras en tierra las familias de los tripulantes, en numeroso grupo, comentaban la prohibición que les deja sumidas en la miseria.

El señor Comandante de marina, atendiéndose a ordenes de la superioridad, prohíbe que salgan a más distancia de seis millas embarcaciones menores de 45 pies. Como así lo tiene dispuesto el Capitán general del departamento, nada puede decirse al Comandante de marina.

Este ha hecho cuanto podía hacer y ayer reunió la junta de pesca para resolver sobre la reclamación de los pescadores llamados de bajura.

La Junta acordó consultar al Capitán general del departamento, y entre tanto la consulta se resuelve, ratificar la prohibición, siempre que las lanchas a quienes ésta se refiere no salgan acompañadas de un vapor que las auxilie en caso necesario.

También parece que se acordó invitar a los perjudicados a que nombren a sus atalayeros si no quieren sujetarse a las decisiones de los otros.

La autoridad local de marina no puede hacer más; tiene que cumplir las órdenes emanadas de la superioridad; pero esas ordenes no son, en este caso, equitativas. Las condiciones de seguridad de una embarcación no están precisamente en sus dimensiones; lo mismo pueden zozobrar un barco de treinta pies de eslora que otro de cuarenta o de cincuenta o de ciento, si carece de cubierta. Y aquí, lo mismo las lanchas llamadas de altura que las traineras carecen de esa condición, indispensable para que un barco pueda resistir u temporal.

Así, pues, si las traineras no pueden salir a la mar, tampoco pueden hacerlo las otras embarcaciones, tan inseguras como aquellas; y afirmar lo contrario vale tanto como creer que pueden construirse barcos capaces de contener, sin sumergirse, todas las mares que se le embarquen.

Una real orden circular, de mayo de 1878, sobre "anuncios de temporales para evitar desgracias a los

[20] Ibidem.

pescadores", se reconoce tácitamente que la seguridad de una embarcación no tiene relación alguna con su tamaño, puesto que nada se dice referente a él, y en cambio en la disposición 6ª se recomienda muy particularmente al celo de las autoridades de marina "que por todos los medios que estén a su alcance procuren influir con su opinión facultativa para iniciar una reforma beneficiosa en la construcción de embarcaciones de pesca y de tráfico de puerto que se emprendan en lo sucesivo en el litoral de su mando, procurando que además de ser con cubierta abierta al centro para servicio de los remeros, pero que puede cerrarse en caso de necesidad con cuarteles de correderas, reúnan combinación de espacios vacíos herméticamente cerrados que sirvan de flotadores y las hagan insumergibles…"

En ninguna parte hemos visto que se hable de las dimensiones que han de tener los barcos de pesca y, por consiguiente, todos pueden dedicarse al ejercicio de esa industria.

Nosotros veríamos con gusto que se cumpla el tipo de embarcaciones, construyéndolas como se recomienda en la disposición citada, y que es el que Susan los pescadores de la costa de levante; pero mientras no sea el tipo obligado para todos, unos y otros barcos tienen iguales derechos.

Creemos que las lanchas de bajura tienen la cuestión ganada y por eso mismo recomendamos a los interesados que se mantengan en su actitud prudente, seguros de que se les ha de hacer justicia.

Entre tanto podrían gestionar cerca de la empresa La Corconera la cesión de sus vaporcitos. La citada sociedad, que siempre se ha manifestado preparada a favorecer…"[21]

No era de extrañar que un año más tarde, cuando los negros recuerdos de otro mes de abril, el de 1878, se tuvieran tantos temores:

"Estamos en el funesto mes de Abril, señor Comandante; en este mes que registra días luctuosos de distintos años en que los pescadores de la costa Cantábrica pagaron con sus vidas terrible tributo al mar.

Estamos en el mes de los vientos mil, de esos galernazos que se improvisan para traer a los puertos el llanto y la orfandad de las familias cuyos jefes ganan el pan a fuerza de sufrir penalidades sin límites luchando con los elementos.

Y como por desgracia, tan terribles lecciones no bastan generalmente para prevenir y evitar nuevas desgracias, no titubeamos en llamar la atención de la autoridad competente para que emplee todas sus atribuciones a fin de reprimir faltas de precaución que pudieran hacernos deplorar nuevas desgracias.

Nos aseguran que traineras tripuladas por ocho hombres están dedicándose a la pesca de altura y esto constituye un peligro inminente, porque esas frágiles embarcaciones no pueden defenderse mucho ni poco contra uno de esos bruscos cambios de tiempo que suelen experimentar en la presente época del año.

¿Es cierto lo que decimos?

Creemos que si, porque hay pruebas, con arreglo a nuestros informes, de que existe trainera que ha traído en estos últimos días cargas de pesca de altura.

El dato no puede ser más fehaciente.

¿Deben consentirlo la Comandancia de Marina ni el Alcalde de mar; menos éste que debiera haber denunciado tales hechos a aquella autoridad para que cortara extralimitaciones antes de que tengamos que lamentar naufragios?

En la mente de toda persona culta cabe semejante razonamiento ante tan oportuna denuncia.

¿Pueden las traineras traspasar ciertos límites de la costa para dedicarse a la pesca?

Creemos que no tanto para poder traer, como han traído, merluza y besugo en estos últimos días.

Desgraciadamente funestos sucesos nos han demostrado que ni las lanchas de altura tripuladas por dieciocho y veinte hombres cada una son capaces de defenderse en Abril de los galernazos que de improviso se forman en la costa Cantábrica.

Un año el día 20 (sábado de Gloria) y otro el 25, aquellos bruscos cambios de tiempo han sembrado muchísimo luto entre las familias de pescadores de Santander.

[21] El Cantábrico, 23 de enero de 1893.

En tal concepto juzgamos muy pertinente una súplica al señor Comandante de Marina, a fin de que se ponga cuanto esté de su parte para que no se cometan temeridades que puedan costar nuevos y serios disgustos a la población.

En las horas en que escribimos estas líneas el cariz del celaje es muy dudoso y pudiera presagiar cambios de tiempo peligrosísimos para los pescadores.

Viéndolo así y con los datos que dejamos consignados por vía humanitaria y prudente denuncia, no dudamos que las autoridades de mar dictarán las más escrupulosas disposiciones con objeto de ver si logramos salvar el mes de los vientos mil, sin que ocurran funestísimos siniestros, debidos muchas veces a la temeridad de los pescadores y en otras ocasiones a la imprevisión de los llamados a traerles a mandamiento con la represión de disparates que cometen.

Vale más perder algunos días de faena por equivocación en las observaciones atmosféricas, que equivocarse uno en sentido inverso y tener que registrar, llorar y deplorar numerosas desgracias.

En virtud de las razones expuestas, que juzgamos de peso, no dudamos que las autoridades de Marina de esta provincia han de dictar medidas de rigurosa previsión"[22].

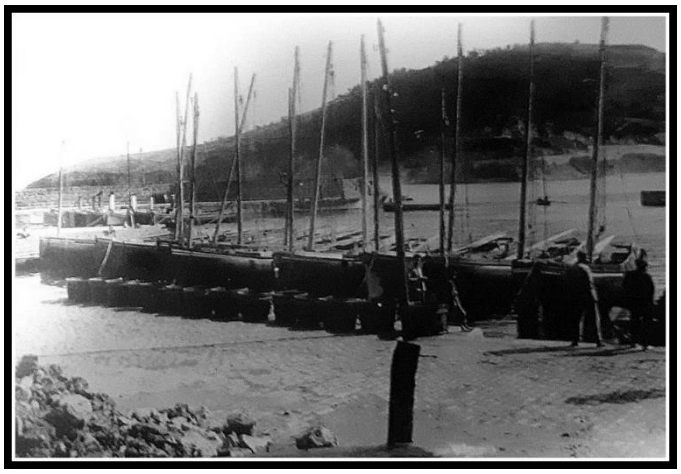
Seguían muchas mentes con singularidad humanitaria buscando remedio a los peligrosísimos trabajos pesqueros:

"LOS NAUFRAGIOS

Hondamente impresionados por la catástrofe marítima ocurrida cerca de Bermeo, y que costó la vida a tantos infelices pescadores de aquella localidad, los periódicos bilbaínos se han ocupado con extensión en estudiar las causas que ocasionan tales desastres cuando sorprende una tempestad en el mar a las lanchas pescadoras.

Uno de los periódicos que más se han ocupado de este es nuestro colega El Nervión, que en diversos artículos ha insistido en la urgente necesidad de adoptar medidas que eviten sucesos tan desgraciados, y ha expuesto varios medios que podrían contribuir al fin que deben perseguir todos cuantos se interesan por la suerte de los pobres pescadores.

Rudo es el oficio, y peligroso como pocos; no olvidamos nosotros las grandes desventuras sufridas por Santander en días de prueba, en que se tragaron las olas a muchos infortunados; y no olvidando esto tampoco ningún convecino nuestro, no nos ha extrañado ver en *El Nervión* -periódico que en *Santander se lee mucho- una carta que le escriben desde Santander indicando oportunos medios que se podrían aplicar con éxito para arrancar víctimas en el mar a esas violentas tempestades que se desencadenan en estas costas.*



Las indicaciones que hace el autor de la carta, se han hecho ya anteriormente -quizás por el mismo señor- en algún periódico de la localidad; pero aun cuando algunos de nuestros lectores las conozcan, bueno es reproducirlas, para que sean más las personas que tengan de ellas noticia.

La carta firmada por E. de A., dice así:

"Hace unos veinte años que perecieron, como ha sucedido ahora, varios de los bravos pescadores que tripulaban las sencillas lanchas de pesca de este litoral Cantábrico, cuyo paradero no se supo. A raíz de esto aconsejé lo que voy a repetir ahora.

Las tales lanchas sin cubierta, ya lo dice el refrán lo que significan, y yo, aficionado constante de toda la vida, lo tengo visto prácticamente.

Una lancha tumba con una racha del NO. Con la mayor facilidad si el timonel sufre un descuido. Sobre esto podía extenderme mucho, quizás lo haga otro día; ahora me voy a concretar sólo al remedio que inmediatamente se debería aplicar para evitarlo.

Constantemente he tenido botes de recreo y a uno de ello le puse una cubierta de quita y pon con la cual voltejeaba en esta bahía con los NO. Más traidores sin tumbarse nunca por completo, y eso que apretaba de firme. En cambio, antes de tener tal cubierta, tumbó la misma embarcación varias veces, una gobernándola yo, y eso que no me descuidé del todo; la racha nos cogió algo arrobados y no medio lugar para nada y entrando agua por encima del carel fue cosa de segundos; pues bien, la cosa está en evitar esta entrada.

Entiendo yo que a las lanchas, tal como son hoy, se les debería de preparar todos sus paneles en la forma conveniente para en caso de necesidad se improvisara con ellos una cubierta al nivel de los bancos; una faja de

[22] El Correo de Cantabria, 14 de abril de 1894.

lona, dada con aceite de linaza puesta sobre ella, con un par de culebras para estirarla, evitaría la entrada del agua por las rendijas.

Estoy seguro que con esto que no cuesta nada y que a todas las lanchas se las debía obligar a que lo llevaran, se vitarían los horrores que a cada galerna están sucediendo.

Los constructores de lanchas y los tripulantes de ellas pueden escoger el medio más sencillo de hacerlo, y así como es valor lo que les sobra, que valiera más que no lo tuvieran tanto con embarcaciones tal como las llevan; de esta manera podrían luchar con más éxito contra las olas"[23].

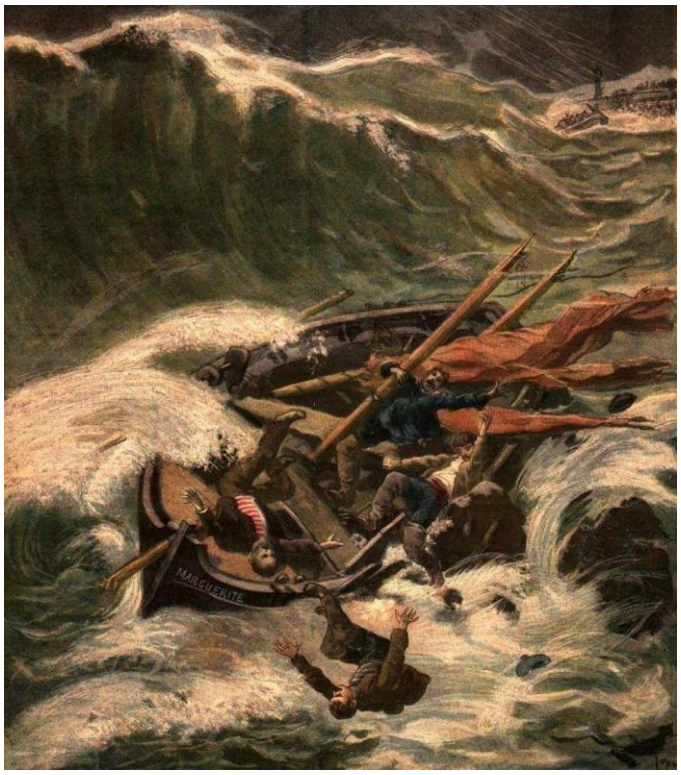
Diecisiete años después de la galerna de 1878 la esperanza ya no estaba en construir lanchas de pesca más seguras. El porvenir ya estaba apuntado. Había que dar paso a los esperanzadores vapores de pesca:

"PESCA DE ALTURA

Con este título nos remite un estimado amigo nuestro, siempre animado de entusiasmo por las ideas de progreso de este pueblo, el siguiente artículo en favor de la que tantas veces hemos promovido sobre la mejora y desarrollo de la industria de la pesca, rehuyendo en lo posible por nuestra parte ser cabeza de propaganda, pues nuestro papel se ha limitado a presentar el ejemplo de los progresos realizados en otros puntos del litoral y a lamentar que las tentativas aquí iniciadas en distintas ocasiones hayan tenido que ceder a la animadversión y al desamparo.

"La industria de la pesca, tal cual se practica en este puerto -dice nuestro remitente- con las antiguas embarcaciones sin cubierta, no ha podido ser, en este invierno, de resultados más calamitosos para los que en ella se dedican: nuestros pobres pescadores han pasado una invernada terrible llena de privaciones, rodeados de todo género de miserias y necesidades, pues lo rigoroso y continuado de los temporales no les ha permitido salir a la mar los más de los días, a causa de lo débiles y peligrosas que son las lanchas que tripulan.

En todas partes, mientras tanto, van adaptándose los nuevos procedimientos para la pesca, como en todas partes las industrias de transporte se afanan en reemplazar por ferrocarriles los pesados carros tirados por bueyes o mulas. Apartarse a un lado del camino para ver la ineludible marcha del progreso a tratar de oponerse al influjo de su corriente es dar coces contra el aguijón. Ya ha ocurrido el caso de que de los puertos vecinos donde se hace la pesca con vapores se haya enviado esta a nuestra misma ciudad para el consumo por carecerse aquí de ella o alcanzar muy elevados precios a causa de la falta de medios para tener bien surtido el mercado durante el mal tiempo.



No puede darse prueba más elocuente de incuria y atraso en el arte de la pesca. Y si esto nos acontece aquí mismo, en nuestra propia localidad ¿Cómo hemos de concurrir a los grandes mercados de consumo y sostener en ellos, no ya la preeminencia de habíamos conservado, sino que ni siquiera la posibilidad de competir con los demás puertos de la costa?

No se a quien culpar de esto; lo que está al alcance de todos es que se ha formado una atmósfera perniciosa para todos en declarada hostilidad contra los vapores de pesca, quizás por los mismos a quienes tanto había de convenir que los hubiera, y permanecen aferrados a inveteradas prevenciones que los hacen refractarios a todo género de novedad y mudanza.

De no haber sido así, tiempo ha que esa transformación se hubiera aquí verificado, puesto que hacia el año 1880, una personalidad respetable del comercio, con el sólo propósito de mejorar la suerte de los pescadores y sin la menor idea de lucro comenzó a tratar de la compra de vapores de pesca; pero apenas llegó a comprender lo mal que se iba a recibir su generoso pensamiento, sus pendió toda gestión encaminada al objeto de la compra.

Lo que ha pasado después en los quince años transcurridos, Dios sólo lo sabe; nosotros no recordamos más que la pérdida total de varias lanchas con todos sus tripulantes, y las miserias y trabajos que han agobiado a nuestros sufridos y valientes pescadores, cuya azarosa vida de trabajos y peligros no tiene igual, puesto que para alcanzar apenas un pedazo de pan seco para sus

[23] La Atalaya, 20 de julio de 1894.

extenuadas familias, van a lejanas playas de este proceloso golfo, reventando a fuerza de remo cuando escasea el viento, o bien navegando o rodeados de peligros, cuando sopla el viento y traicionero, de modo que al menor descuido del timonel, a un nudo mal dado en la escota sobreviene la total perdición en los abismos.

Esto no puede seguir así; la sociedad tiene deberes que cumplir en favor de los desgraciados, y éste es un caso en que forzosamente debe ella intervenir para evitar que la miseria, cada día mayor a medida que la industria se perfecciona en otras partes, y de continuo la repetición de otras catástrofes, acaben con tan brava y desgraciada gente.

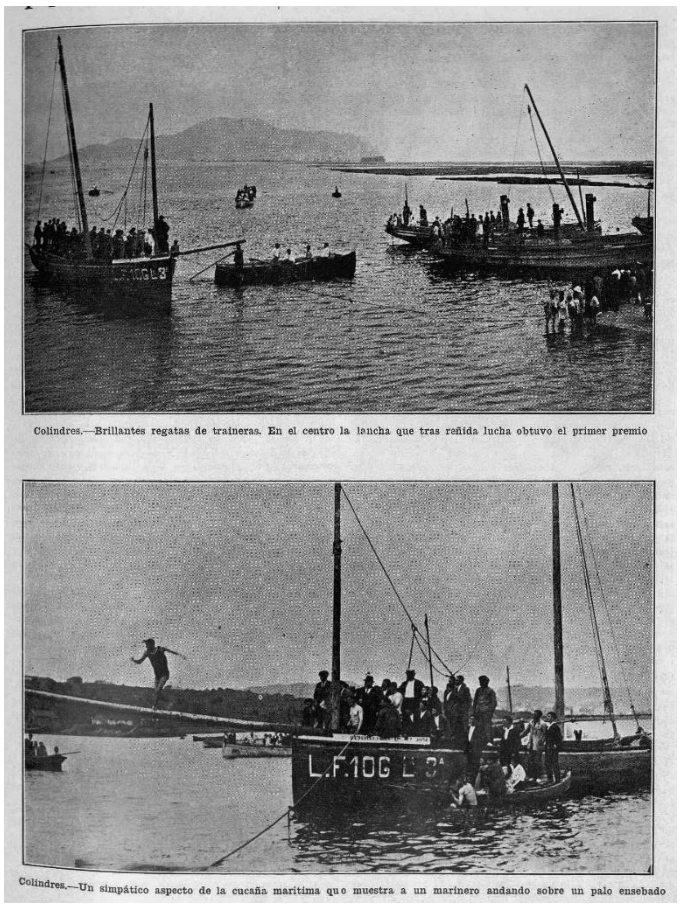
Ya es de todos sabido, pero he de repetirlo aquí, que pasan de sesenta vapores de pesca los que hay en Vigo, y que no se da allí punto de reposo a nuevas construcciones, en vista de los grandes resultados que con ellos se obtiene en tal industria. En Gijón también funcionan con éxito, y Bilbao no tardará en construirlos o adquirirlos, según noticias que tenemos. Y Santander, con su incomparable puerto, sus magníficas playas de pesca tan cercanas, su especial y ventajosa situación para surtir los grandes mercados del interior, a los que unen vías férreas de más corto trayecto, no cuenta todavía ni con un solo vapor de pesca, y apenas si puede dar vida a 23 o 24 lanchas de altura. ¿Qué es esto? ¿habrá alguien que deje de estar convencido de lo estéril y perjudicial de toda actitud de resistencia., y se resigne a seguir sometido a todo género de calamidades y penurias?

Depóngase cuanto antes para infundir confianza a los capitalistas y a los industriales, pues el mayor fruto y provecho que de la innovación han de surgir serán sin duda alguna y en primer lugar para los mismos pescadores, después para el engrandecimiento de la ciudad y otras industrias que necesariamente tienen que derivarse.

De lo contrario, cada vez la situación se irá empeorando, y con el porvenir desastroso de la pesca en Santander acabará de consumarse la ruina de muchas familias"[24].

"*Hablan los periódicos de la necesidad de lograr de los pescadores, aun cuando sea a fuerza de paciencia, que se decidan a utiliza los vapores pesqueros. Se debe buscar la forma de facilitar embarcaciones de vapor a los mareantes, para que las utilicen ellos de la manera que más les convenga, porque parece ser que los pescadores han mirado siempre con recelo estas innovaciones, que tantas ventajas les proporcionan*.

Siempre que sopla con violencia el viento, siempre que sobreviene un galernazo de los que con tanta frecuencia revuelven el mar Cantábrico, corren las lanchas de altura grave peligro. Y muy a menudo paga a la tempestad el gremio de pescadores duro tributo de vidas, que llora el pueblo durante muchos días, que sume en la desgracia a las familias de las víctimas y que exige a la caridad muchos sacrificios, para remediar en lo posible las desdichas.



Colindres.—Brillantes regatas de traineras. En el centro la lancha que tras reñida lucha obtuvo el primer premio

Colindres.—Un simpático aspecto de la cucaña marítima que muestra a un marinero andando sobre un palo ensebado

COLINDRES 1924.

Todas estas catástrofes se evitarían si se pescase en vaporcitos, como se hace ya en otros puertos, o si acompañasen algunas embarcaciones de vapor a las lanchas..."[25]

Aún así, pese a que el paso de los años parecía que anunciaba tiempos de modernidad para la pesca, todavía a comienzos del año 1896 seguían postulándose viejos cuadros y estampas: "*Ya hace algún tiempo los pescadores que salen a la mar en lanchas de "altura" se quejaron al señor Comandante de Marina de que otros pescadores con "barquías" y "traineras", o sean embarcaciones de las llamadas de "bajura"", salían a muchas millas de la costa estando prohibido.*

El señor Comandante les dejo que prohibiría a los pescadores de "bajura salir a alta mar en sus embarcaciones, pero éstos prometieron llevar para su

[24] El Atlántico, 16 de abril de 1895.

[25] La Atalaya, 30 de septiembre de 1896.

seguridad un Corconera que les remolcaría hasta la "altura" y que los volvería a puerto..."[26]

La solución a todo indudablemente pasaba ya por la nueva propulsión a vapor:

"VAPORES DE PESCA

Nuestros lectores recordarán tan bien como nosotros las luchas sostenidas para conseguir que por los pescadores de este puerto se aceptasen la idea de qie vinieran vapores a reemplazar a las lanchas que se dedican a tan penosas faenas.

Muchos años ha venimos insistiendo en pro de tan necesaria innovación no sólo para redimir al pescador de las penalidades del remo, sino para evitarle los constantes peligros de naufragar en sus frágiles embarcaciones.

La enemiga de la gente pescadora era tremenda. No había modo de llevar a su ánimo la persuasión, no obstante los razonamientos que se les dirigían en la prensa y se les hacían en las conversaciones particulares.

Y pescadores y pescaderas cantando a coro de esta manera errónea, dieron algunos disgustos con sus algaradas a las autoridades cuando hace años, por vía de prueba, entró aquí un vapor de pesca y tuvo que salir de estampida so pena de sufrir las graves consecuencias que hubiera arrastrado el filibustero Laurada de pretender entrar en Valencia.

A todo esto, se transigía con las actitudes de aquellas sencillas y honradas gentes, diciendo las autoridades a una con las personas sensatas:

-Ya se convencerán

Y afortunadamente se han convencido.

Rompió el fuego nuestro querido amigo don Vicente López Doriga, que trajo el vapor Pachín por vía de prueba"[27].

"Ignoramos cuál será el acuerdo que tome el Sr. Comandante de Marina de la Capital, referente a la competencia suscitada por los pescadores de altura y bajura, pero nuestra opinión, siempre sincera con estos asuntos la daremos para que en vista de ella el señor Comandante de Marina de Santander vea lo justo y lo injusto con criterio fijo y que de este modo, estudiada la cuestión que se suscite resuelva esta clase de asuntos.

Los pescadores no agremiados en esta costa, tienen libre el ejercitarse de las pesca en las embarcaciones que más les acomode, sin que nadie absolutamente pueda privarles: podrán decir que es una temeridad espantosa la voluntad de estos hijos del trabajo del mar que se lanzan en embarcaciones pequeñas y sin cubierta a la pesca del besugo, pero estos mismos pescadores los ven ustedes en las grandes catástrofes que por desgracia se suceden, salir en traineras al salvamento de las lanchas, sin temor y con la esperanza de conseguir su salvación.

No hay en estos casos de prohibición completa en el libre ejercicio de la pesca, nada más que mayor exposición en quien la quiera ejercer de contrabando, es decir que al barco que se le priva de pescar, sale aún con el tiempo dudoso y en lugar de echar el rumbo a su puerto como debía hacerlo de no impedirle el libre ejercicio, se dirigen a otro de la costa en donde por la distancia que tienen que recorrer exponen su vida si no la pierden.

BEAUX-ARTS. — *UN SAUVETAGE! LA BOUÉE.* — Tableau de M. G. Haquette. — (Gravure de M. Baude.)

Esto es lo que sucede con dicha prohibición.

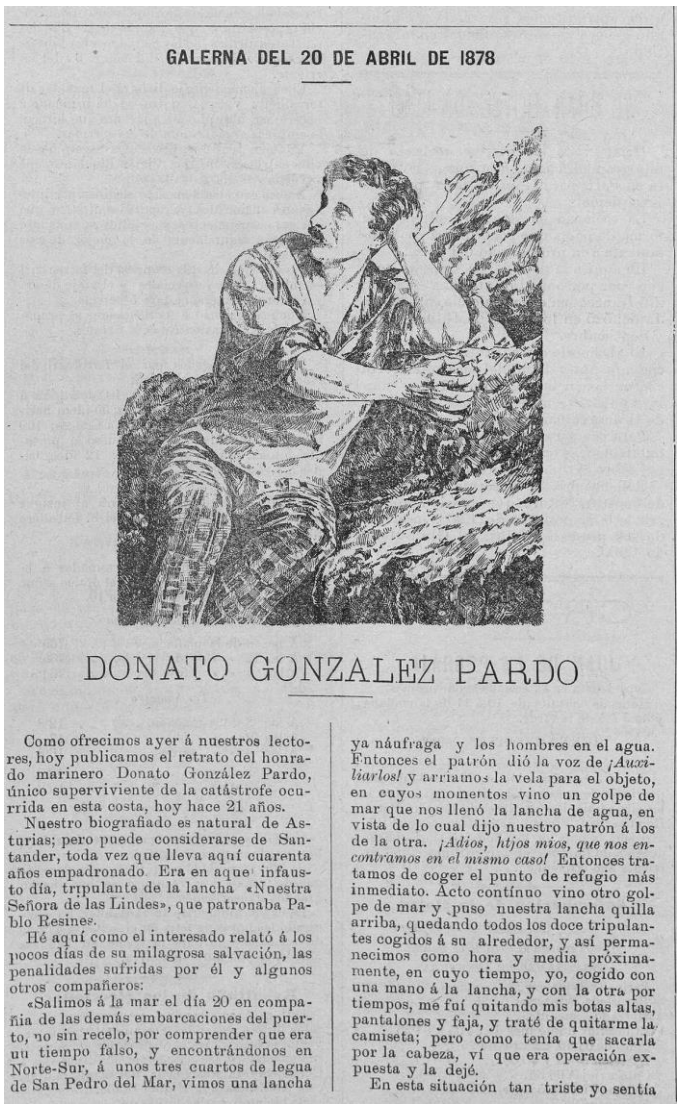
Esta es nuestra opinión, y con ánimo de no molestar a las autoridades nada más diremos, pero apreciando según las estadísticas de naufragios en barcos pescadores de esta costa, diremos:

Que las grandes desgracias que pasan sobre estos obreros, suceden en los meses de Marzo y Abril y esto nos indica a creer que sin peligro ninguno debe autorizarse el que las embarcaciones denominadas traineras reuniendo condiciones especiales como las que hoy reúnen, puedan dedicarse a nuestro juicio a la pesca del besugo.

En La tempestad del 25 de Abril que tantas familias aún lloran en la capital de la Montaña, solo naufragaron lanchas de 42 pies de largo hasta 48, en ese día había en las playas bastantes traineras a la pesca del besugo y todas felizmente llegaron al puerto sin gran zozobra.

[26] Ibidem, 28 de enero de 1896.
[27] El Correo de Cantabria, 29 de diciembre de 1896.

Esto por si solo dice mucho en favor de estas embarcaciones, que aunque débiles reúnen condiciones marineras propias para esta clase de pesca"[28].



GALERNA DEL 20 DE ABRIL DE 1878

DONATO GONZALEZ PARDO

Como ofrecimos ayer á nuestros lectores, hoy publicamos el retrato del honrado marinero Donato González Pardo, único superviviente de la catástrofe ocurrida en esta costa, hoy hace 21 años.

Nuestro biografiado es natural de Asturias; pero puede considerarse de Santander, toda vez que lleva aquí cuarenta años empadronado. Era en aque infausto día, tripulante de la lancha «Nuestra Señora de las Lindes», que patronaba Pablo Resines.

Hé aquí como el interesado relató á los pocos días de su milagrosa salvación, las penalidades sufridas por él y algunos otros compañeros:

«Salimos á la mar el día 20 en compañía de las demás embarcaciones del puerto, no sin recelo, por comprender que era un tiempo falso, y encontrándonos en Norte-Sur, á unos tres cuartos de legua de San Pedro del Mar, vimos una lancha ya náufraga y los hombres en el agua. Entonces el patrón dió la voz de *¡Auxiliarlos!* y arriamos la vela para el objeto, en cuyos momentos vino un golpe de mar que nos llenó la lancha de agua, en vista de lo cual dijo nuestro patrón á los de la otra. *¡Adios, hijos mios, que nos encontramos en el mismo caso!* Entonces tratamos de coger el punto de refugio más inmediato. Acto contínuo vino otro golpe de mar y puso nuestra lancha quilla arriba, quedando todos los doce tripulantes cogidos á su alrededor, y así permanecimos como hora y media próximamente, en cuyo tiempo, yo, cogido con una mano á la lancha, y con la otra por tiempos, me fuí quitando mis botas altas, pantalones y faja, y traté de quitarme la camiseta; pero como tenía que sacarla por la cabeza, ví que era operación expuesta y la dejé.

En esta situación tan triste yo sentía

[28] El Avisador (Santoña), 23 de enero de 1896.