

La Sociedad Española de Salvamento de Náufragos

Manuel Quero Oliván

Cuando vemos algo de forma permanente, sea lo que sea, tendemos a ignorarlo e incluso a menospreciarlo. Eso nos ocurre con algo que está dentro de nuestro paisaje marítimo, me estoy refiriendo a ese descomunal “río” que tenemos a los pies de Tarifa: el Estrecho. Lo tenemos ahí todos los días y, salvo que alguna circunstancia altere muy drásticamente su paz, no le damos la menor importancia. Los peligros de sus aguas, en forma de naufragios, nos han sido transmitidos a través de toda la historia y, aún así, es para muchos materia desconocida.

Fueron los griegos quienes atribuyeron a su dios Herakles (Hércules para los romanos) el haber puesto las dos célebres columnas a los lados del Estrecho de Gibraltar. Desde aquel preciso momento, quedaba perfectamente delimitado para los navegantes antiguos donde se encontraba el fin del mundo: entre Calpe y Abyla (1). Detrás de ellas sólo se encontraba el tenebroso “Okeanos”.

Fenicios y griegos fueron quizás los primeros navegantes (al menos con carácter comercial) de nuestras aguas. Reunían los conocimientos de las costas que habían explorado en una especie de instrucciones náuticas llamadas “*periplo*”, pero lo que a través de ellas ha llegado hasta nosotros es bastante corto. Hasta la invención de la brújula, tanto estas instrucciones como algunas elementales cartas náuticas no fueron muy útiles. Aquellos patrones, guiados la mayoría de las veces por la experiencia marinera adquirida en otros lugares e incluso la intuición, lograban a duras penas hacer frente a la navegación en aguas del Estrecho. Testigo de los fracasos habidos por enfrentarse a tal reto, son los muchos pecios o restos esparcidos en el fondo de sus aguas, y que aquí, en aguas de Tarifa (sólo los conocidos), se pueden contar por centenares.

En la antigüedad, la navegación por estas aguas era una actividad seria y peligrosa que nadie se tomaba a la ligera. Era

lógico, pues, que un navegante temeroso de los dioses en su frágil embarcación a vela le entrase miedo al acercarse a estas puertas del “infierno”. Sus traicioneros e imprevisibles vientos y corrientes dificultaban e incluso impedían culminar con éxito tan arriesgada travesía. Sus orillas imponían un gran respeto con sus agrestes acantilados salpicados de peligrosos arrecifes submarinos y con aguas más turbias que las cristalinas del Mediterráneo. Aquellas naves que, habiendo desafiado a los dioses, se atrevían a adentrarse en el Estrecho, eran zarandeadas y desviadas de su trayectoria, sus vientos se podían transformar súbitamente en tempestades, cambiaban de dirección de forma imprevista o llevaban densas nieblas que impedían la visibilidad.

Además de la climatología (adversa en muchísimas ocasiones), había que tener en cuenta que la zona fue (y hasta cierto punto sigue siendo) frontera entre dos continentes muy desiguales tanto en cultura (costumbres y religión) como en intereses (ricos y pobres) y, además, una “barcopista” (2) para la navegación de los barcos del resto de los países del mundo (3).



(Fig. 1). Tarjeta postal de la Caseta de Salvamento de Náufragos en Tarifa. Edición Vicente Cabanes (primeros años del siglo XX). (Copia del original cedida por Sebastián Trujillo).

Ya fenicios y griegos, por razones de estrategia comercial, hicieron correr el rumor de que a quienes se atrevieran a pasarlo les esperaban los más espantosos elementos naturales y las más crueles criaturas, todo ello mandado por unos dioses celosos de guardar sus más íntimos secretos.

Hasta que el vapor sustituyó como medio de propulsión a la vela, adentrarse en aguas tarifeñas era una auténtica aventura sólo realizable en condiciones muy favorables y únicamente reservada a quienes eran auténticos expertos en navegar por sus caprichosas y peligrosas aguas.

Leyenda aparte, la verdad es que bajo sus aguas, en profundidades que varían entre los doscientos metros de promedio que tiene en la parte del umbral de poniente, a los novecientos en su parte más profunda (frente a Guadalmesí), han quedado para siempre muchos de los que osaron desafiar sus vientos, nieblas y corrientes. Bajo sus aguas hay de todo: desde las antiguas naves fenicias, griegas o romanas, pasando por veleros de toda clase, un crucero de guerra (4), submarinos y, últimamente, hasta algún que otro moderno buque de carga.

Con el desarrollo de la construcción naval, los barcos se aventuraron a ir cada vez más lejos de las costas, con lo que se encontraban en la necesidad de buscar un punto de referencia una vez perdido de vista aquellas. Para poder navegar disponían de instrumentos más o menos precisos. A finales del siglo XII se utilizaba una aguja imantada flotante en un recipiente lleno de agua. Al principio no llevaba marcado los grados de las actuales brújulas, por lo que dicho instrumento sólo servía para tener una referencia algo aproximada de por donde quedaba la alineación norte-sur.

El empleo de conceptos tales como latitud y longitud (5) (necesarios para poder calcular la posición de una embarcación) eran inusuales antes del siglo XV, tanto más cuando ni tan siquiera se reflejaba en las cartas de navegación. Dentro del citado posicionamiento, para hallar la longitud, era necesario conocer la distancia recorrida y el tiempo empleado. Pues bien, los primeros relojes marinos consistían en ampollas de vidrio de diferentes tamaños (reloj de arena), cuya arena, por lo general confeccionada con cáscaras de huevo molidas, era de poca precisión. Aún así, el tiempo de salida de la arena era relativamente constante, pero el mayor problema estaba en que el individuo que debía dar la vuelta a dicho reloj (de 30 minutos) lo hacía en muchas ocasiones arbitrariamente, pues, según lo rápido que fuera en darle la vuelta o la prisa que tuviera en terminar su guardia, los días de navegación podían tener 26 ó 27

horas, acumulando millas de error conforme iban pasando los días. Todo este conjunto de errores (y otros) hacían la navegación hartamente insegura, por lo que los naufragios eran materia común en el mundo marítimo y en particular en la zona tarifeña. Procedentes del Nuevo Mundo, galeones repletos de oro y plata se internaban en el Golfo de Cádiz con los antes citados errores de cálculo y, llegando a las aguas del Estrecho se encontraban las brumas o nieblas. ¿A qué distancia estaban los escollos de la costa? No hace falta decir más.

Ante tal inseguridad, el ser humano siempre ha acudido a la protección de los dioses. Ya en el mundo antiguo, se sabe que tanto griegos como romanos tenían diseminados por estas costas templos y capillas dedicadas a determinados dioses, y que, con el transcurrir del tiempo, dicha tradición religiosa pasó de dioses y diosas romanos o griegos a las vírgenes y santos de los cristianos.

Como el motivo de este artículo es tratar sobre el salvamento físico y no del espiritual, dejaré para otro el de las devociones religiosas marineras y pasaré al puramente físico, no obstante, sí que puedo decir que, conforme han ido evolucionando los barcos, instrumentos de a bordo y mejorado los medios de salvamento, parece ser que va disminuyendo la devoción a encomendarse a tal o cual santo o virgen, dejándolos muchas veces relegados para ocasiones puramente festivas o folclóricas.

A través de los siglos se han ido produciendo una serie de mejoras en la ayuda que, desde tierra, se prestaba a las embarcaciones para hacer más segura su navegación e incluso, llegado el caso, facilitar su salvamento y socorrer a los naufragos. Pero, no siempre los naufragios fueron por motivos fortuitos, ya que en ocasiones podían ser también provocados. En casi todas las costas de la Europa medieval, el derrelicto (6), que comprende cualquier parte de la nave o su carga, pertenecía generalmente al rey y éste solía ceder sus derechos a las administraciones locales. Por eso, era bastante común los naufragios provocados mediante instalación de señales falsas, e incluso ataques de una cierta variante de la piratería: los "raqueros". Éstos eran personas que, simulando faros u otras señales, provocaban el naufragio de las naves arrojando a éstas sobre la costa o escollos, de forma y manera que conducían a todos a una muerte segura con el fin de ganar la propiedad.

Los "provocadores de naufragios" eran conocidos en todas las costas. Éstos, estableciéndose en las proximidades de los sitios peligrosos, para ellos familiares, hacían de los naufragios su medio de vida. Uno de los indicios que delataba tal fechoría era la

sospechosa falta de sobrevivientes. Demostrar lo sucio de esta acción (camuflada muchas veces haciéndose pasar como sus salvadores) era bastante difícil. El silencio de estos criminales (a veces muchos y de la misma administración) era sepulcral, pues, de descubrirse, el castigo por tal acción era la pena de muerte en la horca.

Ya el rey Alfonso X el Sabio, en el *Código de las Partidas* que mandó promulgar allá por el año 1266, recogía una serie de normas para tales casos. Un ejemplo de ello lo podemos ver en el párrafo siguiente (7): *"Pescadores é otros omes de aquellos que usan á pescar, é á ser cerca la ribera de la mar, facen sennales de fuego de noche engannosamente en logares peligrosos á los que andan navegando, é cuidan que es el puerto allí; ó las facen con entencion de los engañar que vengan á la lumbre, ó fieran los navios en penna, o en logar peligroso é se quebranten, porque puedan furtar é robar algo de lo que traen; é porque tenemos que estos atales facen muy mal, si acaesciese quel navio se quebrantase por tal enganno como éste, é pudiere ser provocado, é quales fueron los que lo hicieron; mandamos: que todo quanto furtaron o robaron de los bienes que en el navio venian, que lo pechen quatro doblado si les fuere demandado por juicio; é si fasta un anno no demandasen, dende adelante peche otro tanto quanto fue lo que tomaron: é si por ventura acaesciese que ellos non lo robasen, más que se perdiere; devenles pechar todo quanto perdieron é menoscabaron por esta razon. E aun demás desto mandamos: que el judgador del logar ante quien fuere esto provado, les faga escarmiento en los cuerpos, segund entendiere que merescen por la maldad é el enganno que hicieron"*.

Como se ha dicho anteriormente, la costa de Tarifa es peligrosa por sus acantilados y arrecifes a flor de agua, aún así, siempre ha habido lugares de mayor peligro; es el caso del lugar conocido como "Bajo de los Cabezos". Está compuesto en sí por tres o cuatro promontorios que no son otra cosa sino la continuación en la mar de la Sierra de Fates y la de Enmedio. Un derrotero (8) del año 1787 nos lo describe así: *"Los Cabezos: Los baxos mas peligrosos por su poco fondo, y por estar mas afuera son os nombrados Cabezos. Son tres y comprehenden el espacio de ½ milla escasa de ONO. ESE. en forma de herradura, su seno al N. En baxamar escorada les queda tan poco agua, que solo les llega á media pierna á los que mariscan; pero en sus cercanías hay de 2 ½ á 3 brazas, y algo mas apartado de 7 á 12. raro es el año que no se pierden embarcaciones, y mucho mas raro el que se salve alguno, contándose tambien por muy particular el que hayan librándose dos ó tres embarca-*



(Fig. 2). Ejemplar de un Boletín de La Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. Biblioteca del Museo Naval de Madrid.

ciones después de haber tocado".

El teniente de navío D. Vicente Sánchez Cerqueros, que lo examinó en 1825, nos cuenta de dicho escollo lo siguiente: *"Las frecuentes pérdidas de embarcaciones de todos portes, las más veces inevitables; el ser muy rara la seguridad de ellas en todas ellas algún individuo de sus tripulaciones en caso de temporal; el variable y desarreglado curso de las corrientes siempre impetuosas por encima y alrededor del escollo; el color denegrido de sus enormes peñascos, y de la mar que apenas los cubre, siempre inquieta aun en la mayor bonanza; la mucha distancia á que está de la tierra por todas partes, sobre otras circunstancias accidentales difíciles de describirse y espantosas al verse, hacen de este escollo uno de los puntos más temibles para los navegantes entre los de su especie conocidos en el globo. Nunca rompe la mar en él sino cuando hay temporales al SO., siendo tremendo entonces el espectáculo que presenta, pero aun en bonanza atemoriza sobremanera la vista del pedazo de mar que cubre el escollo; que parece estar en ebullición, elevándose el agua*

en multitud de olas piramidales que chocan unas con otras, y se deshacen con un ruido como el de un torrente, advirtiéndose muchos hileros de corrientes que toman varias direcciones, y retroceden y cambian á cada paso; todo con una velocidad incalculable»”.

Con el paso de los años y visto lo peligroso de la zona, se fueron instalando en Tarifa una serie de ayudas a la navegación. Tres fueron las principales: El Faro o “Fanal” de Tarifa, los Semáforos Marítimos y la Caseta de Salvamento de Náufragos. Del primero se puede encontrar una muy buena y documentada descripción en lo publicado por Juan A. Patrón Sandoval (9) en esta misma revista; sobre los sistemas semafóricos (civiles o militares) me encuentro actualmente realizando investigaciones en archivos y bibliotecas, y sobre la caseta de salvamento de Náufragos paso a exponer (de forma resumida) una serie de datos que creo pueden ser de interés general.

En España, aunque el *Libro del Consulado del Mar* contiene algunos artículos relativos a los derechos de los propietarios sobre las mercancías procedentes de un naufragio, de forma parecida a lo preceptuado en *Las Partidas* antes citadas, donde consta además el castigo a los raqueros, lo cierto es que en ninguna de las dos existe disposición alguna en favor de los náufragos en sí. Será necesario, por tanto, esperar hasta la publicación de las “Ordenanzas Generales de la Armada Naval (1798)”, para encontrar las primeras indicaciones relativas al salvamento de náufragos, labor que se encargaron de realizar los gremios de mareantes. Sin embargo, esta situación duró poco, pues en 1847, al ser suprimidos dichos gremios, el servicio quedó totalmente abandonando.

Unos años más tarde, Martín Ferreiro y Peralta (10) publicó el artículo: “Memoria sobre el salvamento marítimo. Conveniencia de establecer una Socie-

dad Española de Salvamento de Náufragos (1880)”, que favoreció el éxito del proyecto. Poco después, la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos fue constituida en Madrid el 19 de diciembre del año 1880 bajo el patronato de S.M. la reina doña María Cristina y la protección de S.A.R. la infanta doña María Isabel con el objeto del salvamento de náufragos en las costas de la Península, islas adyacentes y colonias.

El material de la sociedad fue declarado exento del pago de aranceles, en atención a su labor humanitaria; la Ley de 12 de enero de 1887, por la que se declaró esta sociedad como asociación benéfica, detallaba minuciosamente el material entregado a la misma y señalaba, además, que las embarcaciones salvavidas recibidas del ramo de Marina quedarían en usufructo de la Sociedad.

Asimismo, la Real Orden de 19 de mayo de 1911 facilitó los trámites pertinentes para la instalación de casetas de salvamento en los lugares de la costa que fuesen peligrosos; cosa ésta más que evidente en el caso de Tarifa. En el año 1930 la Sociedad contaba ya con 59 estaciones de salvamento en toda España, que luego aumentaría en otras 4, dotadas con un total de 81 aparatos lanzacabos, 40 botes de remo y otros 16 de motor.

En Tarifa, la caseta (Fig. 1) se encontraba en el lugar conocido como “La Caleta”, justo a los pies del cerro del Camorro, en cuya cima se hallaba también el Semáforo. Disponía de unas buenas instalaciones, un aparato lanzacabos, el oportuno aparejo andarivel y un bote salvavidas de construcción en diagonal que varaba en la misma orilla o quedaba fondeado frente la caseta.

La Caleta era, desde tiempo inmemorial, el lugar donde varaban las embarcaciones pesqueras y fondeadero de los buques que traían o llevaban mercancías o pasajeros a Tarifa. Un derrotero del año 1787

describe así la zona de la Caleta: “*Como una milla de la punta de santa Catalina al ENE. está la Punta del Camorro alta, gruesa y pendiente, y entre ambas la Ciudad de Tarifa á la falda del Monte Cabrillo (11) de poca elevacion. Entre la Isla y la Ciudad fondean las Embarcaciones menores, y estan abrigadas de los vientos del SO. por el NO. hasta el NE.; pero se hace preciso vararlas con los otros en un Caletoncillo que está á la parte del E. de la ciudad. Las embarcaciones grandes pueden igualmente fondear con buenos tiempos por 16 á 20 brazas al E. de la Isla de enfrente de la Puerta del mar”.*

La Sociedad Española de Salvamento de Náufragos editaba un boletín (Fig. 2) donde se daba publicidad de los salvamen-



(Fig. 3). Pruebas de un cohete lanzacabos. (Colección del autor).

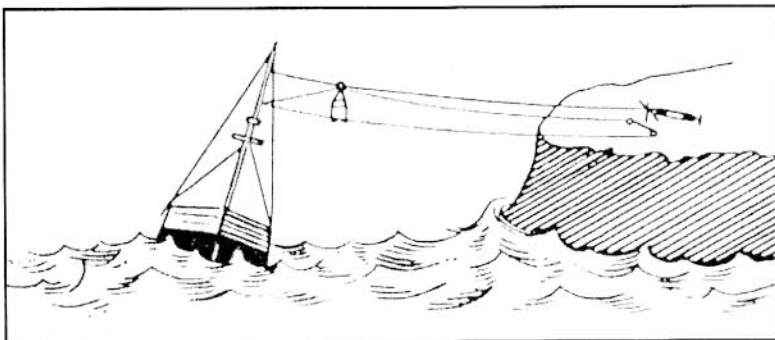
tos (directos e indirectos) y auxilios, así como las recompensas otorgadas a sus miembros (medallas de oro, plata y bronce) y otras noticias propias del servicio como podían ser los famosos “avisos a los navegantes”. La Sociedad concedió un total de 18 medallas de oro, 998 de plata y 2.377 de bronce como premio por el salvamento de náufragos.

En su primer Boletín, correspondiente al 1º de enero de 1885, consta como presidente de la Junta Local de Tarifa: D. Rafael Morales, quien estuvo varios años en el cargo; posteriormente, en el boletín de 1º de diciembre de 1900, consta D. Domingo Herrera (con carácter interino).

La Sociedad Española de Salvamento de Náufragos elaboró un reglamento para el manejo de botes abiertos con mar gruesa y rompientes, así como unas instrucciones para el manejo del aparato lanzacabos. Dicho lanzacabos, bien un pequeño cañón, un fusil o un cohete (Fig. 3), era utilizado para hacer llegar a cierta distancia una guía o cabo delgado. El proyectil o cohete se lanzaba sobre el buque siniestrado con un extremo del cabo unido a él y el otro bien adujado en el punto de partida. Al rebasar el cohete o proyectil el barco siniestrado, dejaba caer sobre él el cabo que arrastraba, el cual, siendo cobrado a bordo, servía de guía para cobrar otro más grueso que se les enviaba desde tierra. Hecho firme éste por un extremo a tierra y el otro en algún lugar algo elevado del barco, servía para colocar un aparejo especial denominado andarivel (Fig. 4) que hacía de mensajero de un “calzón o canasta de salvamento” con el cual poder evacuar a los náufragos.

La Sociedad Española de Salvamento de Náufragos tenía unas instrucciones muy precisas y elaboradas (en base a la experiencia), es una lástima que, por obvios motivos de espacio, no se puedan transcribir íntegras.

Este sistema es muy útil y el mejor en caso de fallo de las técnicas sofisticadas actuales (evacuación con helicópteros) que no siempre pueden ponerse en práctica con las grandes borrascas. Este tipo



(Fig. 4). Esquema de un andarivel.

de salvamento es de gran eficacia en una costa como la que hay entre Tarifa y Algeciras, ya que sus escarpados acantilados así lo permiten y se evita que, con gran temporal, la personas mueran destrozadas contra las afiladas rocas del arrecife.

El alcanzar los escasos metros que separan la embarcación de la costa, con mala mar, poca o ninguna visibilidad, corrientes, vientos o en el peor de los casos la unión de varios de estos factores, es humanamente imposible.

LA CRUZ ROJA DEL MAR EN TARIFA

Entre 1897 y 1923, la situación de muchas instituciones que habían estado bajo la protección de la monarquía y, cuyos miembros eran elegidos muchas veces bajo el criterio de su importancia nobiliaria, fueron relegados e incluso perseguidos por otras organizaciones entonces florecientes de carácter revolucionario e incluso anarquista; posteriormente, a las raras circunstancias sociales se añadió, además, la depresión económica mundial de 1929 que alcanzó también a España. Todo este conjunto de circunstancias fue abocando en un paulatino abandono de las citadas instituciones.

Como consecuencia del prolongado período de penuria padecido por el país durante el transcurso y a continuación de la Guerra Civil (1936-1939), las aportaciones económicas a favor de la Sociedad fueron menguando hasta alcanzar niveles ínfimos, lo que impidió el mantenimiento y renovación de los materiales de salvamento, que terminaron siendo prácticamente inservibles.

En los años 50, con la ya aludida falta de medios, un puerto ya construido, una hasta cierto punto floreciente industria pesquera y una base militar en su interior, ya era completamente obsoleta la caseta de salvamento de náufragos, por lo que quedó abandonada y sus ya ruinosos medios de salvamento entregados en la Ayudantía Militar de Marina. Tanto es así que en el año 1966 se mandó un escrito a la Sociedad donde se daba cuenta del abandono por inutilidad de la caseta, proponiéndose que ésta

fuese vendida o alquilada a los vecinos más próximos para su conservación. Tal cosa no tenía visos de prosperar, dado que ya la Ley de puertos de 19 de enero de 1928 (12) y otras anteriores (13) daban a esta zona el carácter de dominio público por ser declarada como “zona marítimo-terrestre”, entendiéndose como tal al “espacio de las costas o fronteras marítimas del territorio español que baña el mar en su flujo y reflujo en donde son sensibles las mareas y las mayores

olas en los temporales, en donde no lo sean". Para ver lo restrictivo de la Ley respecto al uso y propiedad privada en la zona costera, baste citar los artículos siguientes:

"7.- Los terrenos de propiedad particular colindantes con el mar o enclavados en la zona marítimo-terrestre, están sometidos a las servidumbres de salvamento y de vigilancia litoral.

8.- La servidumbre de salvamento tiene la misma extensión en los terrenos de propiedad privada colindantes con el mar que la zona marítimo-terrestre, dentro de la cual están comprendidos y veinte metros más, contados hacia el interior de las tierras, y de ella se hará uso público en los casos de naufragio, para salvar y depositar los restos, efectos y cargamentos de los buques náufragos".

También los barcos pescadores podrán varar en esta zona de servidumbre cuando a ello se vean obligados por el estado del mar, y podrán del mismo modo depositar sus efectos en tierra mientras duren las circunstancias del temporal.

Existía también la zona llamada de servidumbre de vigilancia, *"consistente en la obligación de dejar expedita una vía general de seis metros de anchura contigua a la línea de la mayor pleamar, o a la que determine las olas en los mayores temporales donde las mareas no sean sensibles, demarcada en los casos necesarios por el gobernador de la provincia después de oír a la Autoridad de Marina. En los parajes de tránsito difícil o peligroso podrá internarse la vía más de seis metros, pero sin que exceda de lo estrictamente necesario a juicio de la mencionada Autoridad".*

En leyes posteriores, la propiedad privada en esta zona se hace aún más difícil, mayormente debido a que se tienen en cuenta determinados abusos especulativos, de forma y manera que, en determinados casos, se ha llegado a tener que derribar, por ejemplo, enormes complejos hoteleros.

En 1960, con un lamentable estado de precariedad en medios para el salvamento, el gobierno español se adhirió al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (14).

La entrada en vigor del mencionado convenio puso de manifiesto la urgente necesidad de reorganizar el servicio de salvamento de náufragos. La labor contó con la decidida colaboración y entusiasmo de diversos organismos e instituciones, entre los cuales cabe destacar la entonces Subsecretaría de la Marina Mercante (15), así como la Liga Naval Española, la Cruz Roja Española y la propia Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. El resultado de todo ello fue la creación de la Cruz Roja del Mar en 1971, en el seno de la misma Cruz Roja Española.



(Fig. 5). Esta insignia, con el anagrama de la Cruz Roja del Mar, era la que se llevaba prendida al uniforme. (Gentileza de Sebastián Trujillo).

En la citada Cruz Roja del Mar se integró la mencionada Sociedad de Salvamento de Náufragos, en virtud del acuerdo adoptado por su propia junta general el 22 de febrero de 1972. La vinculación del salvamento de náufragos a la Cruz Roja no fue el resultado de un simple capricho, sino de una notable coincidencia de afinidades y de la existencia de unos precedentes históricos que vinculaban a ambas instituciones entre sí. Como ejemplo, baste citar que la Cruz Roja Española había desarrollado ya su humanitaria labor en el mar durante la sublevación cantonal de Cartagena, en el año 1873. En esta ocasión izó la bandera blanca con la cruz pintada en rojo el buque español "Buenaventura", que fue el primero del mundo en arbolarla.

Sobre la labor de la Cruz Roja del Mar en Tarifa bueno sería que se les dedicara un artículo aparte dada la encomiable y heroica labor llevada a cabo por sus miembros en estas difíciles aguas y sus siempre difíciles circunstancias (sociales y materiales). Dicha labor fue llevada a cabo en Tarifa por un puñado de entusiastas pioneros allá por los años 80. Estaba como Presidente-Delegado de la Asamblea local D. Serafín López-Cuervo Núñez, y como encargado del sector marítimo D. Manuel Castellanos Barbarroja, quien tuvo que vencer grandes problemas hasta poder llegar a organizar dicho sector, tanto es así que, en el Acta

del día 24 de enero de 1981, el propio Castellanos proponía (pero no se llevó a efecto) la disolución de la plantilla de la Cruz Roja del Mar. Como pioneros en las labores de rescate, socorrismo y vigilancia de playas; se pueden citar, entre otros, a Mercedes Martínez de la Fuente, Ángeles Rodríguez Rodríguez, Amalia Díaz Cuadrado, Sebastián Trujillo Martínez (Fig. 6) y Manuel Franco Serrano.

Hoy día, la humanitaria labor de la Cruz Roja del Mar sigue desarrollándose, pero son otros los motivos que concurren para que siga habiendo náufragos, pues en la escasa distancia que separa el mar de la orilla de la playa o los arrecifes de sus acantilados sigue habiendo muchas muertes (16).

Estas personas, venidas por los más diversos motivos, intentan alcanzar a nado los pocos metros que hay entre la embarcación que los ha traído y la playa o acantilado.

Tras haber cruzado el Estrecho en las tristemente famosas "pateras" (17) y balsas neumáticas, sobrecargadas de seres humanos (18), se acercan a la costa y, tras encallar en los peligrosos arrecifes, sus patrones, en muchos casos, obligan a saltar al agua a unas gentes extenuadas por el viaje y que en su mayoría no saben ni tan siquiera nadar. Posteriormente, estos "náufragos", tratando de ganar a nado los escasos metros que les separan de la costa, van en muchos casos hacia una muerte segura.

Sirva el presente artículo como humilde pero sentido homenaje para cuantas víctimas de naufragios (vivas o muertas) ha habido o siga habiendo en aguas de nuestro litoral; y para aquellas otras personas que, con el más que evidente riesgo de perder sus vidas, han contribuido y contribuyen a salvar la de sus semejantes.

REFERENCIAS

- (1) Denominación que se les daba a los promontorios de Gibraltar y el monte Hacho en Ceuta.
- (2) Palabra inventada por el autor dada su similitud con autopista.
- (3) Ejemplo del inmenso tráfico registrado en aguas del Estrecho lo podemos ver, por ejemplo, en la Memoria anual del Servicio de Tráfico Marítimo del año 2001, suman (sólo los identificados) un total de 82.136 buques mercantes, a eso habría que añadir muchos más (buques militares, pequeños pesqueros, tráfico menor de recreo, etc.).
- (4) El día 10 de marzo de 1895, procedente de Tánger y con rumbo a Cádiz, con temporal duro del SW. se perdió el crucero "Reina Regente" de 4.800 toneladas. Los últimos en verlo, cruzado a la mar luchando contra el tempo-



(Fig. 6). Entrega de nombramiento como Cabo 1º de la Cruz Roja del Mar en Tarifa a uno de sus pioneros. (Foto: Gentileza de Sebastián Trujillo).

ral, fueron unos vecinos de Bolonia. De su dotación (412 hombres) jamás se supo nada, pues ni un solo cadáver fue recuperado.

(5) **Latitud:** Arco de meridiano entre el ecuador y un punto determinado del globo terráqueo; es la altura del polo sobre el horizonte y se cuenta de 0 a 90 grados norte o sur, según el hemisferio. **Longitud:** Arco de ecuador contado desde el primer meridiano hasta el meridiano del lugar considerado; se cuenta de 0 a 180 grados, hacia el este y el oeste.

(6) **Derrelicto:** Naufragio que flota a ras de agua o entre dos aguas, suponiendo un peligro para la navegación. Generalmente, un buque se considera derrelicto cuando es incapaz de gobernar por sus propios medios y su dotación lo ha abandonado.

(7) *Partida Segunda.* Título IX. Ley 11: "De los pescadores que hacen sennales de fuego de noche por hacer quebrantar los navios".

(8) **Derrotero:** Libro con una descripción muy detallada de las cartas marinas que comprende. A partir de 1910 estaba ilustrado con dibujos descriptivos a modo de vistas de la costa desde la mar. Incluía información sobre vientos, corrientes, peligros, semáforos y otros datos de interés del navegante.

(9) "Tarifa, el faro más meridional". Apuntes sobre la historia del primer faro del Estrecho de Gibraltar. **ALJARANDA**, nº 40. Marzo de 2001.

(10) Martín Ferreiro: constructor de cartas de la Dirección de Hidrografía y coautor con José de Lorenzo y Gonzalo de Murga, del conocido *Diccionario Marítimo Español*, editado en Madrid en 1864.

(11) Se está refiriendo a la Sierra del Cabrito, cuyo monte más alto es precisamente el de ese nombre con 536 m.

(12) Aprobada por Real Decreto-Ley de 19 de enero de 1928. "Gaceta", nº 20, de 20 de enero de 1928.

(13) Conviene tener presente que si nos atenemos al puro análisis legislativo, debería concluirse que la Ley de Puertos vigente en aquel entonces es la de 7 de mayo de 1880, pues la citada no fue convalidada en la revisión de la obra legislativa de la Dictadura dispuesta por el Decreto-Ley de 15 de abril de 1931 (Gaceta de 17 de abril) quedando, en consecuencia, reducida a mero precepto reglamentario.

(14) Su aplicación quedó establecida por Decreto nº 1289, de fecha 20 de mayo de 1965 (BOE nº 125). El citado convenio fija claramente, en su Cap. V, regla 15, la obligación de cada gobierno de asegurar el salvamento de las personas que se encuentren en peligro en el mar o a lo largo de sus costas, estableciendo las instalaciones que se juzguen oportunas, y asimismo la obligación de facilitar la debida información sobre los medios de salvamento de que dispone.

(15) Reducida a simple Dirección General por Real Decreto nº 1997, de 3 de octubre de 1980.

(16) En el año 2002, la cifra de "náufragos" muertos en aguas del Distrito Mº. Tarifeño es de 18, claro está, siempre quedará una fría y terrible incógnita: ¿Cuántos son los desaparecidos?

(17) **Pateras:** Embarcaciones así denominadas por su similitud con aquellas otras que, en albuferas, orillas de los ríos y humedales, son empleadas por su escaso calado para la caza de patos y otras aves propias de esos lugares.

(18) Balsas neumáticas ocupadas con más de 70 personas cuando su capacidad de seguridad no va más allá de las 20.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- 1.- TOFIÑO DE SAN MIGUEL, V. *Derrotero de las Costas de España en el Mediterráneo, y su correspondiente de África...* Madrid, 1787.
- 2.- Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. "Boletín de la asociación (diversos años)". Madrid, 1885 al 1970. Biblioteca del Museo Naval de Madrid.
- 3.- ZU MONDFELD, W. *Piratas*. Círculo de Lectores, S.A. Barcelona, 1978.

4.- DE BROSSARD, M. *Historia marítima del mundo*. Ediciones Hamaika. Barcelona, 1976.

5.- Dirección de Hidrografía. *Derrotero General del Mediterráneo*. Tomo I, que comprende: el Estrecho de Gibraltar, la costa de España; las islas Baleares; y la costa de África desde Ceuta hasta la frontera de Túnez. Madrid, 1883.

6.- Varios autores, bajo la dirección de MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, J. M. *Enciclopedia General del Mar*. Ediciones Garriga, S.A. Barcelona, 1988 (Cuarta edición).

7.- MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A. e IGLESIAS PRADA, J. L. *Código de las Leyes Marítimas*. Boletín Oficial del Estado. Madrid, 1980.

8.- TRYCKARE, T. *Las Artes de la Mar*. Editorial Blume. Barcelona, 1979.

9.- DE LA CONCEPCIÓN, J. *Emporio de el Orbe, Cádiz ilustrada, investigación de sus antiguas grandezas, discurrida en concurso de el general imperio de España*. Ámsterdam, 1690.

10.- BAISTROCCHI, A. *Arte Naval*. Gustavo Gili, Editor. Barcelona, 1930.

11.- CARDONA, F.-LL. *Mitología romana*. Edicomunicación, S.A. Barcelona, 1996.

12.- RAPPOPORT, A. S. *Superstitions of sailors*. Londres, 1928.

13.- OCAÑA TORRES, M. L. *El curso marítimo español en el Estrecho de Gibraltar (1700-1802)*. Instituto de Estudios Campogibraltareños. Algeciras, 1993.

14.- ARBEX, J. C. *El Océano protegido*. Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima. Madrid, 1994.

15.- DE CAPMANY Y DE MONPALAU, A. *Código de Costumbres Marítimas de Barcelona, hasta aquí vulgarmente llamado Libro del Consulado*. Madrid, 1791.

16.- DE ESTRADA, J. A. *Población general de España, historia cronológica, sus tropheos, blasones, y conquistas heroycas...* Madrid, 1747.

17.- GARCÍA Y BELLIDO, A. *España y los españoles hace dos mil años, según la Geografía de Strabon*. Espasa-Calpe, 8ª edición. Madrid, 1983.

18.- Libro de Actas de la Asamblea Local de la Cruz Roja en Tarifa.

19.- GONZÁLEZ DE VEGA, G. *Mar brava. Historias de corsarios, piratas y negreros españoles*. Edición año 2000.



Para mejor conservación de sus números de **ALJARANDA**, hemos puesto a disposición de nuestros lectores las tapas para su encuadernación.

Hasta el número 47 se podrán preparar seis volúmenes.

A un precio de 18 euros cada uno de ellos. Para su encuadernación podrán dejar sus ejemplares en la delegación municipal de Cultura.