

lanzó á éste. Recibió un balazo en la pierna y quedó inutilizado. Embarcáronse entonces las mujeres y los niños. Dos botes se separaron llenos de gente. El buque se hundía rápidamente, las olas se estremecían en torno suyo, y en seguida se hundió. El heroico capitán se hundió con él. Su esposa, recién casada, fué salvada junto con ochenta y cinco personas más.

He went by steady choice into the deep,  
Leaving his joyful Whole of love yet new,  
Because it was the thing he had to do :  
Thou trainest such, my country! shout and weep!  
Train such for ever, crown my faithful son!

Cuando el *London* se fué á pique en la bahía de Vizcaya, ahora catorce años, se produjo una gran sensación en todo el país. El buque estaba demasiado cargado. El mar barria su cubierta aun cuando no hubiera sino un mediano viento. Entonces no había *línea de carga*. El señor Plimsoll no había principiado aún su campaña contra los insaciables cargadores dueños de buques. Pero la conducta de la tripulación y de los pasajeros fué espléndida, con excepción de la parte holandesa de la tripulación, veinte y un hombres, que se negaron á trabajar. El célebre trágico Gustavo V. Brooke, fué uno de los más valerosos á bordo. Usó todos sus esfuerzos para conservar á flote el buque. Trabajó noche y día en las bombas. Andaba descalzo sobre cubierta, sin sombrero, y vestido con sólo una camiseta colorada de Crimea y unos calzones de marinero. Iba de una bomba á otra, trabajando como un condenado, y la última vez que se le vió, como unas cuatro horas antes que se hundiera el vapor, estaba tranquilamente recostado contra una puerta entreabierta de la carroza. Uno de los pasajeros que se salvó y le había visto, dijo después: «Trabajaba mara-

1. Fuése á la profundidad por haberlo querido así con voluntad serena, dejando tras sí á su *Todo* encantador de un amor aun nuevo, porque era eso lo que debía hacer: hombre de ese temple los formas tú, ¡oh patria mía! ¡aclama y llora! por siempre forma hombres semejantes, y corona á tus hijos fieles.

villosamente; y en verdad, con más valor que cualquier otro hombre á bordo del buque.» El señor Plimsoll ha referido cómo llegó á adoptar la causa de esos hombres desvalidos, los marinos mercantes. Hizo una vez un viaje con tiempo borrascoso desde el Támesis hasta Redear, y llegó salvo á su destino, gracias á que se hallaba á bordo de un buque de pasajeros sujeto á la inspección del gobierno. Pero en el camino habían pasado al lado de tres buques naufragados en la costa, y habían visto los mástiles de un buque sumergido; y se averiguó que las tripulaciones de tres de esos buques, habían perecido hasta el último hombre. Su esposa le estaba esperando, sufriendo á causa de la terrible agonía del largo velar y la ansiosa espera, y entonces pensó en las mujeres de aquellos hombres ahogados que estarían esperando en vano su regreso. Desde esa época resolvió consagrarse á sí mismo, su tiempo y su dinero, á los esfuerzos que desde entonces ha estado haciendo para evitar esos naufragios causados por la avaricia de los propietarios de buques. Entren á ayudarle todos cuantos quieran, ahora que los marinos tienen participación en esas salvaguardias de la vida con que la ley ha previsto para otras clases de la comunidad, pero siempre corresponderá al señor Plimsoll el crédito de haber iniciado no solamente el movimiento, sino también el haberlo realizado.

Quizá existe un lazo de unión más común entre el capitán de marina y su tripulación, que el que pueda existir entre el capitán del ejército de tierra y sus soldados. Los primeros están «en el mismo buque.» Se hallan más estrechamente unidos. Se conocen mutuamente mejor. Están más consagrados el uno al otro. Están siempre admirablemente dispuestos á salvarse la vida cuando se presenta ocasión. Al escribir estas líneas, recordamos dos casos dignos de atención:

Cuando el buque de vapor de Su Majestad, *el Invencible*, navegaba, en febrero de 1880, en su viaje de Alejandría á la bahía de Abukir, se oyó á bordo el grito de *¡hombre al agua!* Soltáronse las boyas salvavidas. Las máquinas anduvieron

hacia atrás y los botes fueron bajados en menos tiempo que el necesario para describirlo. Entre tanto se vió que el hombre que había caído se asía de la rondalesa, que estaba fuera, y á consecuencia de ello, fué arrastrado bajo el agua. Soltó el asidero, y flotó por la popa como un cuerpo sin vida.

El honorable E. W. Freemantle, capitán del buque, que estaba sobre el puente, vió que un momento de tardanza sería fatal para el hombre que se ahogaba. Se arrojó al agua tal cual estaba, con gorra, levita, botas y todo. Ya era tiempo, porque después de haber esforzado todos sus músculos, y cuando llegó al sitio en que el hombre se había sumergido, le encontró ya á alguna distancia debajo del agua. Zabullió y le sacó á flote casi muerto. Pesadamente cargado como estaba el capitán, se sintió agotado en sus fuerzas, y encontrábase seria dificultad en conservar fuera del agua la cabeza del hombre. Entonces se arrojaron al mar el subteniente Moore, y Cunningham, el oficial herrero, para ayudar á ambos, y llegando los botes, fueron alzados á ellos los cuatro hombres, y trasladados en salvo á bordo. El hombre salvado fué llevado á la enfermería, donde muy pronto recuperó su conocimiento; y el valiente salvador estuvo pronto bien, después de un pequeño reposo.

No menos valiente y noble fué la conducta del capitán Sharp y de Juan M'Intosh, de la *Annabella Clark*, al salvar la tripulación que se quemaba de la barca francesa *Mélanie*, en noviembre de 1878. Los dos buques estaban próximos en el río Adour, frente á Bayona. La *Mélanie* estaba cargada de petróleo. Incendióse parte de éste, el calor hizo estallar los barriles, y el buque fué pronto presa de las llamas. El petróleo corría ardiendo por los embornales á la mar, y muy luego estuvo la *Mélanie* rodeada por una ancha faja de fuego. Algunos de la tripulación se lanzaron al mar, aunque otros se quedaron, temiendo arrostrar el doble peligro del fuego y del agua.

La tripulación de la *Annabella Clark* oyó la explosión, y vió el fuego que se elevaba á gran altura. Á pesar del peligro, se determinaron dos hombres á salvar á los franceses que se

quemaban. El capitán Moore saltó á un bote, y Juan M'Intosh, el carpintero del buque, le siguió. Se dirigieron á fuerza de remos hacia la *Mélanie* á través de un mar de fuego. Sus ropas se incendiaron; sus manos y sus brazos se quemaron. Pero llegaron al buque, y se consideraron recompensados con poder salvar á la tripulación francesa llevándola en salvo á bordo de la *Annabella Clark*. Fué un acto lleno de heroísmo, que demostraba el sacrificio y la abnegación en su más elevada forma. No fué por dinero; no fué por gloria; fué ejecutado como un deber, haciendo por otros lo que hubieran deseado que se hiciera por ellos. Pero parece duro que uno de esos hombres quedara arruinado para toda su vida por su noble acción. Juan M'Intosh, el carpintero del buque, fué tan terriblemente quemado en sus manos y en sus brazos, que quedó imposibilitado para trabajar en lo sucesivo en su oficio. Se le llevó inválido á su casa en Ardrossan, donde vive; é inválido ha quedado hasta hoy. Es cierto que el capitán y el carpintero recibieron la medalla de bronce de primera clase dada por Su Majestad, una medalla de oro del gobierno francés y la medalla de Lloyd, por salvar vidas en el mar. Pero un hombre inutilizado para siempre no puede vivir de medallas. ¿No hay alguien que pueda dar los medios de subsistencia á un héroe semejante?

Un caso algo parecido aconteció en América; pero afortunadamente murió el hombre en la hora de la victoria, y no necesitó apelar al público pidiéndole asistencia. Un buque de vapor que navegaba en el lago Erie, se incendió. Había á bordo más de cien personas. El hombre que estaba en el timón, Juan Maynard, se aferró en su puesto. Su objeto era encallar en tierra al buque, y salvar así las vidas de los pasajeros. El fuego se extendió por el buque hasta que llegó á él. Sus ropas se achicharraban sobre él. Estaba horriblemente quemado, pero ni por un instante abandonó su puesto. Se aferró al timón. Por fin encalló el buque. Las cien personas fueron salvadas, pero el piloto murió. Se sacrificó á sí mismo mientras salvaba heroicamente la vida de los demás.

Una victoria tan grande como la de Waterloo puede ser ganada por los hombres á bordo de un buque que se hunde é que arde. ¿Quién no recuerda la grandiosa conducta de los marinos y soldados á bordo del *Birkenhead*<sup>1</sup>. No menos valiente fué la conducta del 54.º de infantería, á bordo del *Sarah Sands*, en medio del Atlántico. El grito de ¡fuego! se hizo oír en todo el buque, y en el acto ocuparon los hombres sus puestos. Se hicieron todos los esfuerzos para llegar al fuego, pero fueron en vano. Lo más que se podía hacer para salvar el buque, era desocupar la Santa Bárbara en la bodega de popa. Pero mientras los hombres estaban trabajando, hicieron explosión dos barriles de pólvora, haciendo volar la cuadra de popa de babor, esparciendo las llamas desde los aparejos mayores hasta la popa. Afortunadamente resistió la mampara al choque y dió lugar á la tripulación para utilizar el agua con un efecto tal sobre la masa incendiada, que impidió pudiera extenderse más allá del centro del buque. Se arreglaron balsas y se echaron botes al agua con el mayor orden. Allí fueron colocados las mujeres y los niños; mientras que los soldados pasaban lista sobre cubierta con igual regularidad que si estuvieran de parada. Se nombraron servicios especiales, principalmente para sofocar las llamas, que aun amenazaban consumir el buque.

Con indomable energía combatieron el fuego durante dos días, y lo vencieron al fin. Pero ya el buque no era más que ruinas. Levantóse el viento, y se encesparon las olas, como para sumir en las profundidades á los bravos marinos y soldados. Pero estuvieron firmes en sus puestos. Pusieron guindalezas por debajo del fondo del buque para mantenerlo unido. Rellenaron el espantoso agujero en el castillo de popa de babor, con velas y mantas. La desesperada lucha por la vida continuó sin interrupción, cuando por fin se calmó un poco el mar, y permitió que el buque fuera orientado hacia el viento. Después de ocho días de navegar, bajo incesante dirección del

1. Véase el libro *Ayúdate!* Pag. 405.

capitán Castle, llegó el buque hecho pedazos á Mauricio, sin haber perdido un solo hombre.

Cuando los turistas visitan la catedral de Norwich, y preguntan de quién son las banderas que ondean en el presbiterio, les contesta el pertiguero con orgullo consciente, que son las banderas del 54.º, de los soldados del *Sarah Sands*. Ni una palabra se dice sobre las acciones militares del cuerpo, aun cuando han sido grandes. Su valor en el mar es lo que constituye su mayor gloria. Que así sea.

En otra ocasión, cuando un buque transporte estaba ardiendo y se hallaban destinados á perecer doscientos ochenta hombres, un oficial soltero, á quien le había tocado en suerte ocupar un asiento en los botes, lo cedió á favor de otro oficial que tenía mujer y familia. Éste aceptó, y el oficial soltero se unió á aquellos que pocos momentos después iban á volar á la eternidad. Éste es un caso de verdadero heroísmo, una disposición generosa á morir por un oficial compañero que teniendo más responsabilidades, tenía más necesidad de vivir para otros que para sí mismo.

No es el mar tempestuoso y borrascoso lo más peligroso para un buque. Lo es la peligrosa costa llena de rocas. Cuando un buque está bien construido, cargado debidamente, y dotado con suficiente tripulación, está tan seguro en alta mar como en un astillero. Es únicamente cuando deja la costa al salir, y cuando llega á ella al regresar, cuando corre peligro de naufragar. Por eso se han levantado faros en nuestras costas para facilitar al marino su viaje hacia casa. Nadie puede conocer tanto el beneficio de esos faros como aquellos que se han aproximado á la costa de su país en una estación de noches sin estrellas, temporales y borrascas; que han experimentado la lucha del navegante entre la esperanza diferida y el temor del peligro desconocido y el repentino naufragio. La primera vista de los faros que guardan la costa, reconocidos por su brillo, su color ó su ocultación periódica, al mismo tiempo que marcan el promontorio ó los arrecifes que deben ser evitados, alegran el corazón del marino indicando con confianza

el curso que debe seguir el buque hacia el puerto á que está destinado.

La construcción de un faro es uno de los más penosos peligros de las profundidades del mar. Los primeros faros que se construyeron á lo largo de la costa del sur de Inglaterra, fueron de madera. Tal era el faro sobre los Smalls, y los dos primeros faros sobre el Eddystone. El Smalls es una pequeña roca en el canal de Bristol, que por largo tiempo fué causa de naufragios para los buques que se dirigían á Avon ó Severn. El primer ataque sobre él fué atrevidísimo. Una cuadrilla de mineros de Cornish se reunió en Solva, en tierra firme, como á unas veinte millas de la roca. Se dirigieron á ella en un cutter: su primer objeto era abrir agujeros en la piedra, en los cuales se debían ajustar columnas de hierro. Los hombres desembarcaron del cutter, y habían conseguido asegurar una larga barra de hierro en la roca, cuando de pronto se puso tempestuoso el tiempo. El cutter tuvo que huir para no tener que naufragar. Los hombres que estaban en la roca se agarraron á la barra apenas asegurada; y á esto siguió una lucha desesperada entre la fortaleza humana y el mar azotador. Allí estuvieron prendidos durante la noche hasta la mañana siguiente, y durante todo el día hasta la noche otra vez, hasta el tercer día en que calmándose la tormenta fueron salvados. Volvieron después otra vez á la tarea; fueron asegurados en la roca anillos y barras á los cuales pudieran atarse los hombres cuando creciera el mar. Por fin quedó construido sobre el Smalls un edificio de madera que descansaba sobre pies de lo mismo. Allí estuvo con su luz como un aviso para los marinos por espacio de cerca de cien años, hasta que por fin fué levantada una sólida torre de granito, de la que se puede decir, que está allí para siempre.

No menos valor fué desplegado por Winstanley, Ruyderd, y Smeaton, al construir el faro de Eddystone, muy afuera en el mar, frente á la sonda de Plymouth. Los dos primeros fueron destruidos. El uno fué barrido por la tremenda tempestad de 26 de noviembre de 1703; el otro fué destruido por el fuego;

porque ambos eran de madera. Vino entonces Smeaton, quien resolvió que el faro se construyese de piedra y granito; aunque los Hermanos de la Trinidad sostenían que « nada sino madera era posible que se sostuviera sobre el Eddystone. » Pero Smeaton consiguió hacer prevalecer su idea, y se dispuso establecer á todo evento un faro de piedra.

Smeaton fué á Plymouth, y se hizo á la mar para estudiar el lugar en que había de construir el edificio propuesto. Las aguas azotaban con gran violencia sobre la cresta de las rocas, y no pudo desembarcar. Tres días después consiguió hacerlo sobre el Eddystone. No pudo encontrar los dos asientos de hierro fijados por los dos primeros constructores. Hizo tres nuevas pruebas para llegar á la roca, pero fué rechazado por el mar. Su sexta tentativa tuvo buen éxito, y pudo desembarcar durante la baja marea. Tomó entonces las dimensiones exactas del proyectado faro. No es necesario seguir al ingeniero en las dificultades con que tropezó, pues éstas ya han sido relatadas<sup>1</sup>.

Una vez estuvieron á punto de naufragar Smeaton y sus operarios. Regresando á Plymouth, creció el viento cada vez más, hasta que se desencadenó una tempestad. El *Neptuno* tomó dirección hacia Fowey, y el buque casi había ido á dar entre los escollos. Fué sacado de allí con mucha dificultad, pasando sobre él las olas. Por la mañana se había perdido de vista la tierra, y el buque era arrastrado hacia la bahía de Vizcaya. Después de haber sido llevado por los vientos durante cuatro días de aquí para allá, consiguieron por último llegar al Lands's End, y por fin anclaron en el puerto de Plymouth.

Smeaton dirigió la construcción de todo el edificio. Si se presentaba algún puesto de peligro del cual retrocedían los hombres, inmediatamente se adelantaba él y ocupaba el puesto avanzado, « el puesto de honor, » como lo llamaba. Cuando se dislocó el pulgar al caer entre las rocas, se resolvió inmedia-

1. Véase, *Vida de los ingenieros*, lib. II.

tamente á curarse por sí mismo la dislocación, y dándole un tirón violento lo colocó otra vez en su lugar, hecho lo cual procedió á fijar la piedra central del edificio. La obra continuó sin dificultad hasta su terminación. Smeaton se propuso que su obra fuese duradera y perpetua, expuso que, «al considerar el uso y el beneficio de un edificio semejante, no estaban limitadas sus ideas respecto de su duración y continuidad al límite de uno ó dos siglos, sino que iban hasta imaginar una perpetuidad posible.» ¡Ay de los deseos humanos! Aunque el faro de Eddystone ha resistido las tormentas de ciento veinte años, va á ser desmantelado, y se trata de erigir un faro nuevo. Aunque ha estado firme como una roca, sí, más firme que una roca, porque es la roca sobre la cual está edificada la que ha sido minada por las corrientes del mar, tiene que hacer lugar á un nuevo faro; y todo lo que va á quedar serán los restos del edificio de Smeaton. Sin embargo, Smeaton hizo una grande obra. Todos los faros posteriores no han sido más que modificaciones del de Smeaton.

La piedra fundamental del nuevo faro de Eddystone fué colocada el 19 de agosto de 1879. El señor Douglas ocupa el puesto de honor y de valor de Smeaton. Es igualmente hábil, igualmente valeroso. Ha tropezado con muchos peligros en las profundas aguas, al poner los cimientos de varios faros. En la Roca del Obispo casi fué ahogado por la masa de agua que cayó sobre él. Al igual de Smeaton, jamás retrocedió ante el peligro. Los operarios le miran como un ejemplo siempre presente. Pocos días antes que se pusiera la piedra fundamental del nuevo faro de Eddystone, continuaban los hombres en su trabajo mientras el mar arrojaba sobre ellos sus olas. Cuando subía la marea parecía que hubieran sido barridos en masa de la superficie de la roca por la hirviente marejada. Se arrastraban unos sobre otros, hasta que todos estuvieron bien empapados, pero en salvo, á bordo.

El difunto Santiago Wálker, ingeniero civil, presentó al señor Douglas, padre, quien también era un gran constructor de faros, al duque de Wellington. «He aquí un hombre, dijo el

señor Wálker, que ha librado tantas batallas como Vuestra Gracia, pero jamás sacrificó ni una sola vida. — Ojalá pudiera decir yo lo mismo, » contestó el duque. En verdad, ha habido sangrientas batallas que han sido ganadas, y muchas campañas que han sido llevadas á un término feliz, con menores situaciones arriesgadas para el peligro físico por parte del general en jefe, que aquellas á que tiene que hacer frente día por día el constructor de faros. El ingeniero principal siempre abre el camino. Es el primero que salta sobre la roca, y el último que la deja. Con su propio ejemplo inspira con valor al humilde obrero ocupado en ejecutar sus planos, y que al igual de él, se acostumbra á los peligros especiales del lugar.

Una de las más atrevidas empresas modernas fué la erección del faro de Skerryvore, llevada á cabo hará unos cuarenta años. El arrecife de Skerryvore se adelanta mucho dentro el mar, frente á la isla de Tyree, sobre la costa oeste de Escocia. Muchos naufragios han tenido allí lugar, y todo lo que llegaba á la costa era sólo los desmenuzados fragmentos del buque náufrago. La Comisión Norte de faros resolvió establecer uno sobre Skerryvore. Mister Alan Stevenson fué encargado de hacer los estudios preliminares, los cuales no pudieron quedar terminados hasta 1835. Los trabajos principiaron tres años después. Consistían en los preparativos para establecer el local provisional para residir los operarios. Muy poco más que los pedestales piramidales para el edificio pudieron terminarse antes que los operarios se retirasen de la roca, y todo fué barrido á la mañana siguiente. Al año siguiente volvió á emprenderse de nuevo el trabajo. El pozo para los cimientos de 42 pies, fué excavado, y en 1840 se volvió á construir el local provisional, y estuvieron satisfechos de tener alojamiento el ingeniero y su partida.

«Durante el primer mes, dice el valiente jefe, sufrimos allí muchísimo á causa de la continuada inundación de nuestros alojamientos. En una ocasión estuvimos catorce días sin tener comunicación alguna con la tierra ni con el vapor; y durante la mayor parte del tiempo no vimos más que un campo blanco

de espuma hasta donde alcanzaba la vista, y no oímos sino el silbar del viento y el tronar de las olas, que á veces eran tan fuertes que no nos podíamos oír al hablarnos. Una escena semejante, con las ruinas del primer alojamiento apenas á una distancia de veinte varas de nosotros, era cosa propia para inspirarnos los más tristes presentimientos, y recuerdo muy bien el indefinible sentimiento de temor que asaltó á mi espíritu al ser despertado una noche por una fuerte marejada que dió contra nuestra vivienda, y que hizo volar á mi levita que estaba colgada de la pared, y que fué seguida inmediatamente por un grito de terror de los hombres que estaban en el piso superior, quienes sorprendidos por el ruido y el estremecimiento, saltaron de sus lechos al suelo, impresionados con la idea de que toda la fábrica había sido arrastrada al mar. »

La tormenta calmó, y los ingenieros que se hallaban casi sin alimentos, volvieron á proveerse de todo, y continuaron como antes su trabajo. Entonces fueron descargadas las piedras grandes y aseguradas en su correspondiente lugar. Después de seis años de trabajo quedó terminado el faro, y el 1.º de febrero de 1844, fué exhibida por primera vez la luz á los marinos de la costa occidental.

Sin embargo, los faros son tan sólo una parte de lo que se necesita para ayudar al marino cuando se aproxima á la costa durante las recias tormentas. El mar se embravece y recorre furioso toda la rocallosa costa, pudiendo ahogar con su ruido el estruendo de toda artillería que haya lanzado la destrucción sobre seres humanos. El faro podrá señalar la entrada del puerto, ¿pero se podrá entrar en el puerto? Que cualquiera vea el mapa de naufragios que se publica anualmente, y se observará que el mayor número de ellos tiene lugar á lo largo de la costa oriental, á lo largo de la línea que llevan los buques de carbón desde Newcastle hasta Londres. Las señales de naufragios son más compactas en la costa nordeste de Inglaterra, particularmente en los alrededores de Tynemouth. No es de sorprender pues, que el primer bote salva-

vidas haya sido inventado por un natural de esa vecindad. La primera persona que concibió el diseño de un bote insumergible y que se adrizara por sí mismo, fué Enrique Greathead, de South Shields. Enrique Lukin, de Londres, arregló también un bote insumergible para salvar vidas en el mar. Siendo á menudo escena de naufragios de buques la costa cerca de Bamborough frente á la cual se hallan las islas Fern, envió al señor Lukin una lancha de pescador el reverendo doctor Shairp, quien estaba entonces en el castillo, para que la hiciese insumergible. Esto se hizo, y la lancha de pescador salvó varias vidas en el primer año de su empleo. Con todo, no se hizo de uso general el bote salvavidas, pues el único que existía era el bote de pescador construido en Bamborough.

En el año de 1789 naufragó el *Adventure*, de Newcastle, en la embocadura del Tyne. Estando el buque encallado sobre el Herd Sand, á la entrada del río, en medio de terribles rompientes, desaparecían los hombres de su tripulación, cayendo uno tras otro de los aparejos donde estaban refugiados, hallándose solamente á unas trescientas yardas de la costa. Esto tenía lugar en presencia de miles de espectadores, sin que ninguno de ellos pudiera aventurarse á ir en su auxilio. Ningún bote ó lancha de pescadores de construcción común podía permanecer entre aquellas rompientes. Bajo la viva impresión producida por el desastre, se nombró una comisión, y se ofreció un premio por los mejores modelos de un bote salvavidas « que pudiera arrostrar los peligros del mar, particularmente de las rompientes. » Dos planos fueron escogidos por la comisión, uno de Guillermo Woudhave, y el otro de Enrique Greathead. La comisión de Shields otorgó á Greathead el premio, en consideración á la forma de la quilla de su modelo, pero aprovecharon la indicación del modelo de Woudhave, que hacía al bote más flotante por medio de corchos. Ahora bien, ésta es en realidad la parte maestra de la invención del bote salvavidas, y evidentemente Woudhave era merecedor á una participación en el premio. Woudhave

fué pintor primero y después clérigo de la iglesia de Santa Hilda. Le ha sido levantado un monumento en el cementerio, coronado con un modelo de su bote salvavidas; también está colgado otro de la lámpara del presbiterio; y el modelo original está en la biblioteca pública de South Shields. En el monumento se dice que fué « el inventor de ese inapreciable beneficio para la humanidad : el bote salvavidas. »

El bote salvavidas construido por Greathead, y la adaptación de corcho indicada por Wouldhave, fué el medio de salvar cerca de doscientas personas en la entrada del Tyne. Otro fué mandado construir por el duque de Northumberland, y dotado con una anualidad para su conservación. También mandó construir el duque otro bote salvavidas, para Oporto; y mister Dempster otro para San Andrés, donde sirvió para salvar muchas vidas. Antes de fines del 1803, había construido Greathead sobre treinta y un botes salvavidas, cinco para Escocia, ocho para países extranjeros, y diez y ocho para Inglaterra. El bote salvavidas más antiguo de Greathead que ahora se usa, fué contruido en 1802. Está en posesión de los barqueros de Redcar, lugar rodeado por rocas peligrosas. Muchas vidas ha salvado, no solamente por la construcción del bote, sino también por el valor de la tripulación<sup>1</sup>.

La Sociedad de botes salvavidas ha llegado á ser ahora una institución real y nacional. Unida al aparato mortero del capitán Manby, salva todos los años las vidas de centenares de marinos náufragos. La institución tiene ahora una noble escuadra de salvavidas de más de 300 botes, tripulada por 25.000 hombres valientes. Durante su existencia ha salvado más de

1. Al ver este bote viejo y hermoso, compuso algunos versos el difunto lord Stratford de Redcliffe, que terminan así:

The voices of the rescued — their numbers may be read;  
The tears of speechless feeling — our wives and children shed;  
The memories of mercy — in man's extremest need —  
All, for the dear old lifeboat — uniting seem the pead.

Para aquellos que quisieran leer algo sobre el valor de las tripulaciones de los botes salvavidas y el número de vidas que han salvado anualmente, pueden ver el *Life boat Journal* y *The History of the lifeboat and its Work*.

27.000 vidas de los peligros de naufragios. ¡Concebid la gratitud de las mujeres é hijos de los salvados!

Sería imposible dar relación detallada de los valerosos servicios prestados por los barqueros. Entre los botes salvavidas de la Institución Nacional está el *Van Kook*, presentado por el difunto E. W. Cooke, R. A. Se le llama así á causa de su origen alemán. Fué dejado en la estación de Deal, en 1865. Ya ha salvado 161 vidas, y ha contribuido á salvar de la destrucción á siete buques. Mientras que el anciano artista estaba en su lecho de muerte, se hallaban los hombres que tripulaban su bote salvavidas haciendo su más valeroso trabajo.

Á la una del día del domingo 28 de diciembre de 1879, oyóse el cañonazo del buque faro de South Sands, sobre Goodwins, á unas siete millas de Deal, que prevenía hallarse un buque engolfado entre los rompientes. Soplabá un temporal del sudoeste, y los buques aun bajo el amparo relativo del Downs, estaban fondeados con dos anclas. Era uno de esos vientos de los cuales se suele decir que *son capaces de soplarlos los dientes hasta el estómago*. Cuando las congregaciones salían de las iglesias, el viento era tal, que á los paraguas les ponía lo de adentro para afuera, y todos corrían más que de prisa á sus casas. Pero los marinos estaban en la costa. La campana llamaba á tripular el bote salvavidas, y los barqueros respondían valerosamente al llamamiento. La tripulación la formaban catorce hombres, con Roberto Wilds, el patrón. Con un empuje poderoso echaron el bote salvavidas cuesta abajo hasta la hirviente marejada. Un prolongado ¡viva! los envió á su peligrosa empresa.

Había, efectivamente, tres buques en los Goodwins Sands. Los tripulantes de uno de ellos, recurrieron á sus botes, y llegaron á Margate, dejando que su buque fuese destrozado. Otra goleta, que se cree fuera dinamarquesa, desapareció, perdiéndose con toda su gente. El buque que quedaba era el *Leda*, alemán, que traía un cargamento de petróleo de Nueva York á Brémen. Al llegar á los Goodwins la tripulación del bote salvavidas, vió al buque envuelto por los rompientes. Estaba

encallado en la peor parte de las arenas — el South Spit — donde las olas, aun en el día más sereno, se agitan continuamente. ¡No importa! es necesario llegar hasta el buque. Al aproximarse á él, se ve que el palo mayor y el de mesana habían caído, y que los hombres estaban cogidos á los baluartes de barlovento, mientras que masas sólidas de agua pasaban por sobre ellos.

El *Van Kook* se puso al barlovento del desdichado buque, y soltando ancla viró hacia él. Si el cable se rompía, y el bote salvavidas chocaba con toda fuerza sobre el buque, ni un solo hombre hubiera podido salvarse. Pero la tripulación del bote salvavidas se dijo: « ¡Estamos en la obligación de salvarlos! » y con toda la serenidad de la raza, « atreviéndose á todo cuanto los hombres pueden hacer », concentraron sus esfuerzos para conseguir aproximarse lo suficiente al naufrago, y ponerse en condición de poder arrojarle un cabo. Á pesar de ser sacudidos y batidos por la tremenda marejada que penetraba en el bote y pasaba sobre ellos, de tal manera que el bote estaba lleno hasta los bancos de los remeros, gritó el patrón al llegar otra ola: « ¡Cuidado, muchachos! » y todos se agarraron de los bancos, y se aferraron con ambas manos, conteniendo el aliento, pues en ello iba la amada existencia. Una marejada lanzó al bote contra el buque, é hizo pedazos su bitácora de popa; tuvieron necesariamente que huir para salvarse todos.

Volvieron otra vez. Por fin se consiguió echar á bordo de la barca el cable arrojadizo, y los tripulantes pudieron entrar de uno á uno y de á dos en dos, en el bote salvavidas. Salvado que fué hasta el último hombre, gritó el patrón: « ¡Icen el trinquete y corten el cable! » Hecho esto el bote salvavidas se dirigió á la costa, con su espléndida carga de treinta y cuatro hombres. Uno de los individuos pertenecientes á la tripulación había sido salvado antes dos veces por el *Van Kook*, y animaba á sus compañeros con la relación de su suerte anterior. Y así, por fin, empapados á más no poder, puso en tierra el bote salvavidas, á los desfallecidos y agradecidos alemanes, en Deal Beach, donde, á pesar de la tormenta, les salió á recibir un

gentío con el corazón lleno de admiración y de agradecimiento. Eduardo W. Cooke vivió la bastante para oír el: « ¡Bravo! » Murió siete días después. Pero vive su buena obra, y servirá de ejemplo á otros.

Hay centenares de actos iguales de valor, hechos todos los años por las tripulaciones de los botes salvavidas que tenemos en nuestras costas. Cuando ven que un buque ó hasta una lancha pescadora, está trabajando en mar grueso y viento recio, nada hay que los detenga. Botan al agua su bote, y son rechazados y vueltos á ser rechazados por la borrasca desapiadada. Vuelven á su intento y por fin, remando con el mayor esfuerzo, consiguen salir á la mar. Algunas veces es arrastrado su bote contra las rocas; pero se adriza y sigue adelante en su misión humana. No hace mucho que el bote salvavidas de Redcar salió unas cuatro millas mar afuera para salvar la tripulación de una lancha pescadora: y lo consiguió.

En el mismo año salió de Fraserburgh el bote salvavidas con un temporal deshecho, para salvar la tripulación de la goleta *Augusta*, que había naufragado sobre unas rocas á sotavento del puerto. Apenas había sido salvada la tripulación, cuando se hizo pedazos el buque. La dificultad no había sido vencida aún. Se vió que todos los esfuerzos de los remeros eran insuficientes para hacer avanzar al bote contra el viento, hacia la entrada del puerto. Soltóse el ancla, pero no agarraba. El bote salvavidas encalló contra las rocas, y las tremendas olas pasaban por sobre él. El patrón ordenó que fuera cortado el cable, confiado en que la gruesa marejada arrojaría un bote tan buen flotador y ligero lo bastante alto sobre las rocas para que pudieran salvarse los que estaban á su bordo. El bote salvavidas, aunque reducido á un estado de ruina, llevó á las diez y siete personas sobre una roca firme; y de ésta fueron puestos en salvo todos los de la tripulación.

Otro caso más de sacrificio conmovedor. Al anocheecer de un tempestuoso domingo en marzo, cuando la gente salía de la iglesia en Great Yarmouth, se oyó un cañonazo de aviso tirado por un buque que estaba en el Groby Sand. Había encallado



sobre el Sand, y las olas pasaban sobre él con violencia. En el acto estuvieron los marinos en la ribera y prontos á botar al agua un serení. Mientras esperaban un momento de calma para atravesar la marejada, se presentó corriendo un joven costeño y sacó de su puesto á uno de los tripulantes del serení. « No, no, Juan, esta vez no, le dijo, ya has salido tres veces porque yo me había casado. Lo justo es razonable: así es que voy á tomar mi turno otra vez. » El bote fué botado al agua, é iba ya á pasar la marea, cuando una terrible ola lo levantó, volcándolo por completo. Tres de los tripulantes se ahogaron, y uno de ellos era el hombre recién casado y que había rehusado el que ocupase su puesto su hermano. Sin pérdida de un instante se alistó otro serení para ser botado al agua; salió al mar, pero era demasiado tarde. El buque que estaba sobre el Sand se había hecho pedazos, y todos los que estaban en él habían perecido.

## CAPÍTULO VIII

### El Soldado.

**Soy** hombre de autoridad, tengo soldados á mis órdenes; y á este hombre le digo: Vete, y se va; y á otro: Ven, y viene; y á mi sirviente: Haz esto, y lo hace. — *El centurión*, en SAN MATEO<sup>1</sup>.

**Es** mi destino, mejor dicho, es mi deber. Al fin y al cabo, el más elevado de nosotros no es sino un centinela en su puesto. — WHITE MELVILLE<sup>2</sup>.

**Bien** derramada está la sangre del hombre por su familia, por sus amigos, por su Dios, por su patria, por sus semejantes: lo demás es vanidad, lo demás es crimen. — BURKE<sup>3</sup>.

**He** venido aquí para cumplir con mi deber, y no experimento satisfacción alguna, ni tampoco puedo disfrutarla, excepto en el cumplimiento de mi deber para con mi patria. — WELLINGTON, en Portugal<sup>4</sup>.

La vida del soldado es una vida de deber. Debe ser obediente, disciplinado y estar siempre dispuesto. Cuando es llamado por el clarín tiene que ir. Cuando se le ordena que marche á una empresa peligrosa, tiene que ir. No hay que discutir; tiene que obedecer las órdenes, aunque éstas sean mandándole marchar á la boca de los cañones.

1. I am a man under authority, having soldiers under me; and I say unto this man: Go, and he goeth; and to another: Come, he cometh; and to my servant: Do this, and he doeth it. — *The Centurion* in ST. MATTHEW.

2. It is my destiny, rather it is my Duty. The highest of us is but a sentry at his post. — WHITE-MELVILLE.

3. The blood of man is well shed for our family, for our friends, for our God, for our country, for our Kind; the rest is vanity, the rest is crime. — BURKE.

4. I came here to perform my Duty, and I neither do nor can enjoy satisfaction in anything excepting the performance of my duty to my own country. — WELLINGTON in Portugal.