

Efemérides del Puerto de Vigo

Núm. 39 - octubre de 2016



Instituto Oceanográfico de Vigo
Centenario 1917 - 2017

X – La Sociedad de Salvamento de Náufragos



TÍTULOS ANTERIORES:

En: <https://www.facebook.com/ArchivoPuertoVigo>

- 001 – *Montero Ríos y el Muelle de Hierro*
- 002 – *El faro de Cabo Silleiro*
- 003 – *José Elduayen y el ferrocarril*
- 004 – *El Canberra*
- 005 – *El Puerto de Bouzas (1900-1931)*
- 006 – *La Junta de Obras del Puerto de Vigo: su constitución el 7 de noviembre de 1881”*
- 007 – *El Estanco del Puerto (1909-1997)*
- 008 – *El Archivo del Puerto cumple 15 años*
- 009 – *¡Más se perdió en Cuba!*
- 010 – *Los comienzos de la Junta de Obras del Puerto, 1881-1889*
- 011 a 023 – *Eduardo Cabello, artífice del Puerto de Vigo*
- 024 – *La grúa Derrick*
- 025 – *El buque Andes y la flotilla de guerra americana*
- 026 – *Casa de Baños “La Iniciadora”*
- 027 – *Las oficinas centrales de la Autoridad Portuaria de Vigo*
- 028 – *El naufragio del SS Hammonia*
- 029 – *Los orígenes del Instituto Oceanográfico en Vigo*
- 030 – *El Cable Inglés – El Cable Alemán*
- 031 – *El nacimiento del Real Club Náutico de Vigo*
- 032 – *COPIBA Compañía de Pesca e Industrias del Bacalao, SA*
- 033 – *El enlace ferroviario del puerto por Guixar*
- 034 – *El viejo faro de cabo Silleiro*
- 035 – *El surtidor de gasolina de Las Avenidas*
- 036 – *Las galerías de tránsito de la Estación Marítima de Trasatlánticos*
- 037 – *La Terminal de Transbordadores del Muelle de Trasatlánticos*
- 038 – *Verano de 1898: se apagan los faros de Cíes y cabo Silleiro*



IMAGEN DE LA CUBIERTA:
Postal anónima

SELECCIÓN DOCUMENTAL y TEXTOS: Beatriz Bruna Quintas

Archivo General del Puerto de Vigo

Autoridad Portuaria de Vigo

Efemérides del Puerto de Vigo

Desde junio de 2012

Efemérides del Puerto de Vigo

Núm. 39 - octubre de 2016

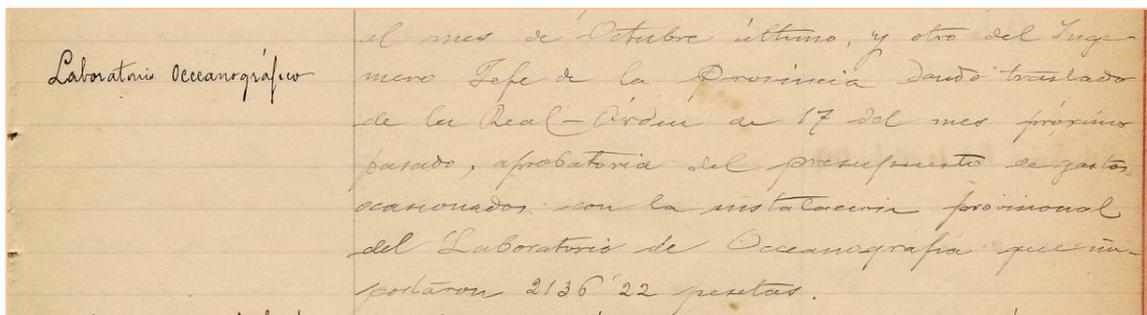
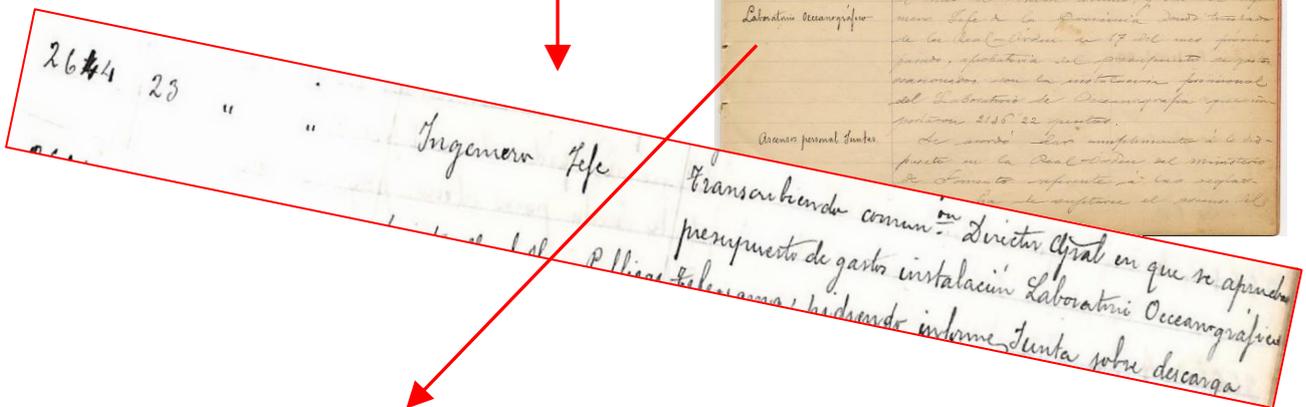
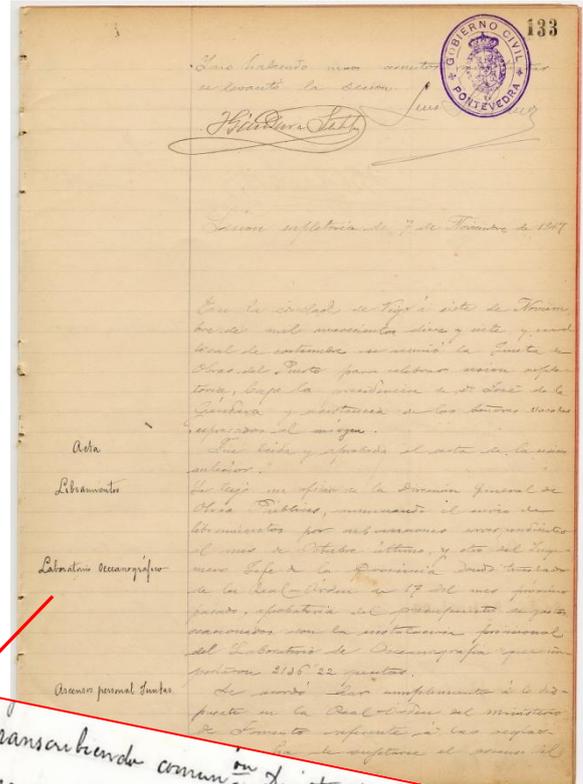
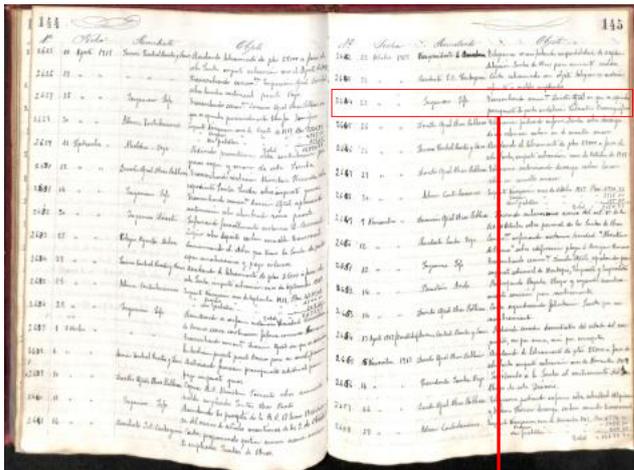
**Instituto Oceanográfico de Vigo
Centenario 1917 - 2017**

**X – La Sociedad de Salvamento
de Náufragos**

EL MOMENTO

17 de octubre de 1917

Por Real Orden se aprueba el presupuesto de gastos para la instalación de un laboratorio oceanográfico en el antiguo pabellón de la Sociedad de Salvamento de Náufragos de Vigo.^{1 y 2}



¹ Acta de la Junta de 7 de noviembre de 1917. Archivo General del Puerto de Vigo. Sig. 001992-01/01
² Libro Registro de Entrada de Comunicaciones, reg. 2644 de 23 de octubre de 1917. Archivo General del Puerto de Vigo. Sig. 002863-01/01

LOS NAUFRAGIOS

y los náufragos

Desde la antigüedad se han dictado normas que rigen la propiedad sobre las mercancías y bienes encontrados en el mar, procedentes o no de algún naufragio. La cesión de los derechos reales a las administraciones locales o la simple posesión de los bienes, caso de no ser reclamados por sus legítimos propietarios, generó una dinámica perversa, que duró hasta el siglo XIX, según la cual los naufragios en la costa se convirtieron en sustento muy lucrativo para muchas familias, llegando a surgir auténticos piratas, denominados *raqueros* que, con falsas señales marítimas guiaban a las embarcaciones a embarrancar en la costa para apoderarse de sus cargamentos, asesinando, incluso a los posibles supervivientes para eliminar testigos del hecho.

En España, *Las Partidas* de Alfonso X el Sabio (1266) son las primeras en condenar severamente este tipo de piratería, pero sin tener en cuenta a sus víctimas. Tampoco menciona a los náufragos el *Libro del Consulado del Mar*³, primer compendio de legislación marítima que rigió la navegación en el Mediterráneo desde el siglo XIV.

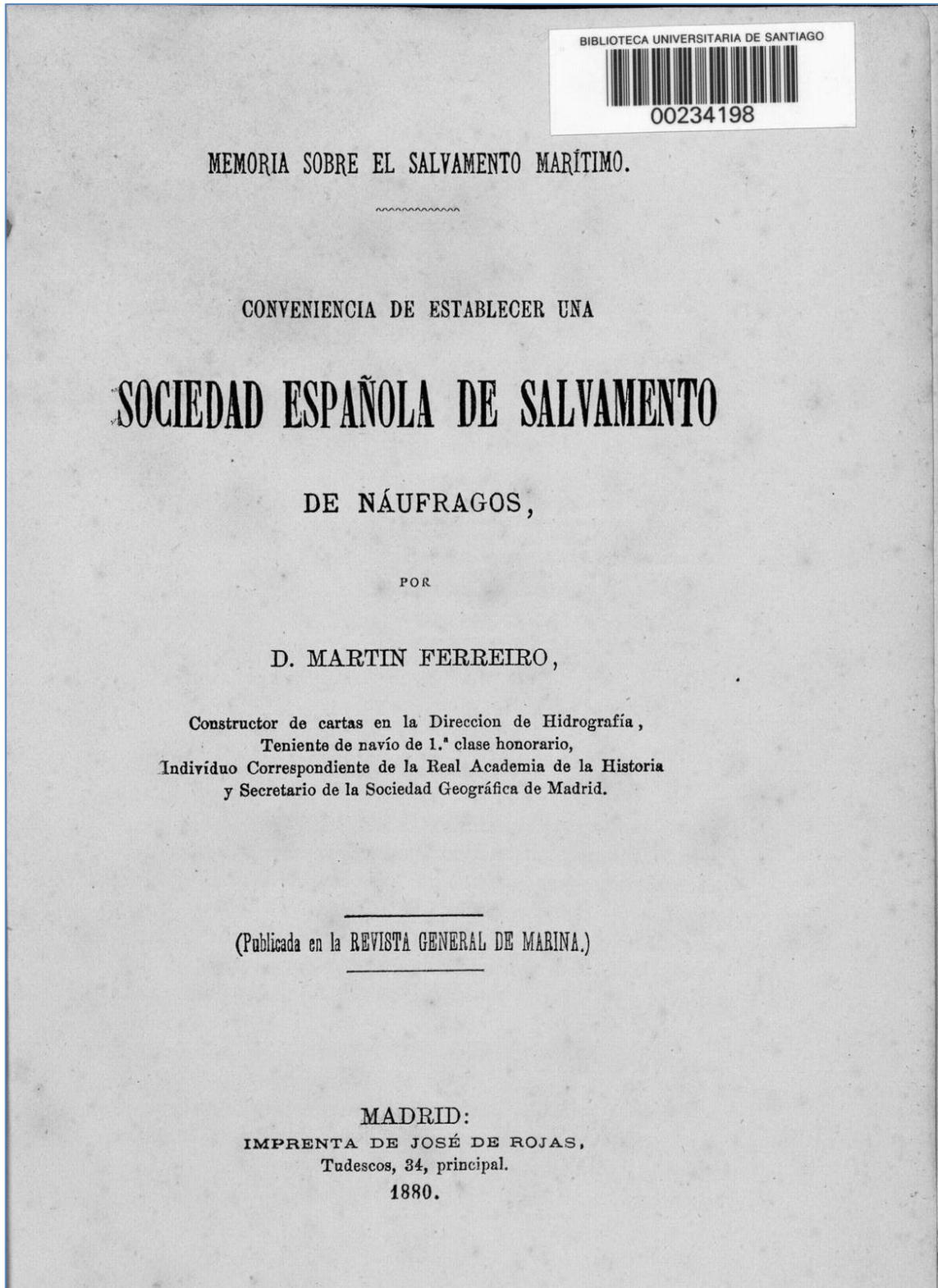


La primera normativa que regula el salvamento de los náufragos son las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* (1798), que dejan esta tarea a cargo de los gremios de mareantes pero desde su supresión, en 1847, se vuelve a producir un vacío legal al respecto.

Será el cartógrafo Martín Ferreiro Peralta (coautor del *Diccionario Marítimo Español* de 1864) quien publica en 1880 en la *Revista General de Marina* un artículo en el que analiza la problemática de los naufragios en cuanto a la pérdida de vidas

³ Fotografía XpofesemS <http://www.gnu.org/copyleft/fdl.html> via Wikipedia Common

humanas y la necesidad de constituir en España una institución específicamente dedicada al salvamento de los náufragos ⁴.



⁴ <http://www.galiciana.bibliotecadegalicia.xunta.es/gl/consulta/registro.cmd?id=9727>

LAS SOCIEDADES

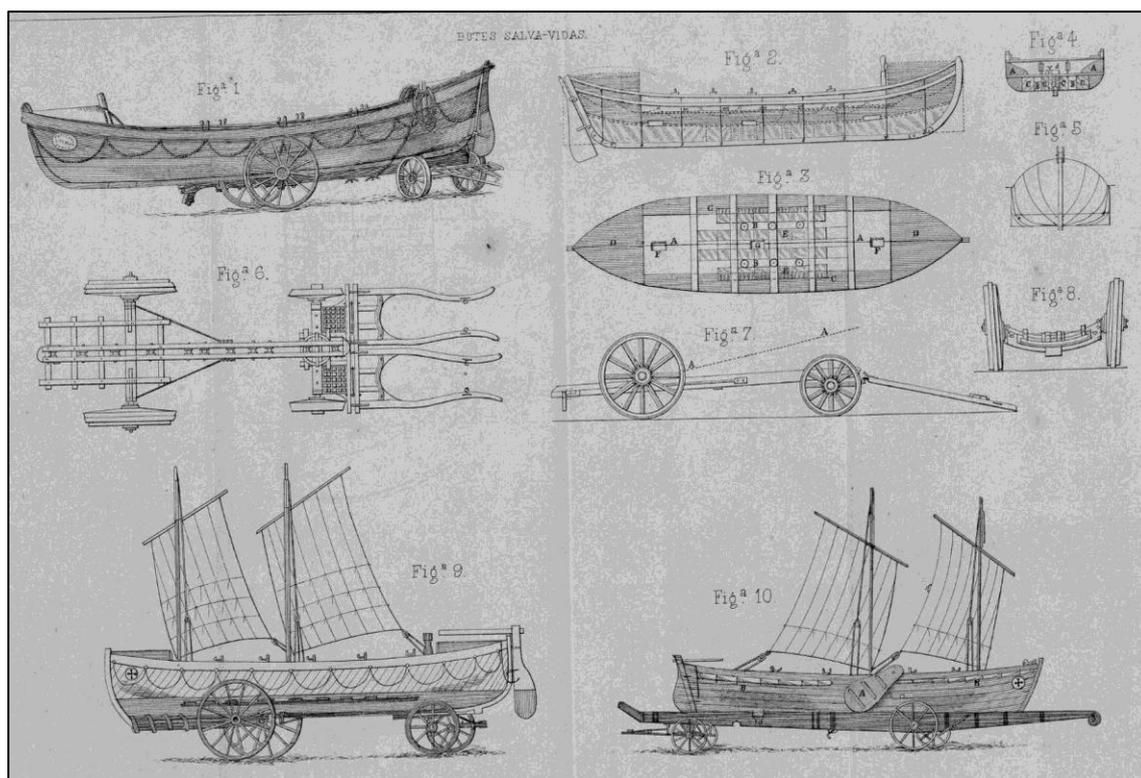
de Salvamento de Náufragos

En su *Memoria sobre el Salvamento Marítimo* Martín Ferreiro analiza los datos de los 15 años anteriores sobre los naufragios de buques en diferentes países, haciendo un particular estudio comparativo entre España, Francia y el Reino Unido, ya que son las flotas que surcan todos los mares.

Los datos son demoledores. Comparativamente, España sufre un 50% más de pérdidas, tanto en mercancías como en vidas humanas, atribuible, entre otras causas, a una absoluta falta de medios de salvamento.

En 1785 el rey de Inglaterra concede la primera patente para la construcción de un bote salvavidas. Tres años más tarde se convoca un concurso a fin de mejorar aquel invento que se falla en 1790 a favor de Henry Greathead al cual, el Parlamento británico concede 2.000 libras esterlinas para la fabricación de su embarcación. En 1804 varias asociaciones locales en distintos puntos de la costa sumaban ya un total de 31 botes salvavidas que habían recogido hasta aquel momento a más de 300 personas.

A lo largo de los años van proliferando a lo largo de la costa diferentes asociaciones que funcionan de manera independiente. En 1824 nace la de Northumberland. Durante un intento de rescate en 1849 una gran tormenta hace naufragar a un bote salvavidas del tipo Greathead con sus 20 tripulantes a bordo. El duque de Northumberland ofrece entonces 200 libras de premio al constructor que consiga mejorar el diseño. Entre 280 participantes será el modelo Beeching el que obtenga la mayor puntuación (84% según el baremo establecido sobre velocidad, estabilidad, capacidad, maniobrabilidad, etc.).



FERREIRO PERALTA, Martín. Memoria sobre el salvamento marítimo: conveniencia de establecer una Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. Revista General de Marina. Fuente: Galiciana

En 1852, y con este nuevo bote salvavidas muy mejorado, se fusionan la mayoría de las sociedades de salvamento fijando una sede central en Londres, naciendo así la *Royal National Life-boat Institution*, la cual se financia exclusivamente con aportaciones privadas y el apoyo de la Corona. En su Junta se reúnen personalidades muy relevantes de la política y de la Armada británica.

Desde las oficinas centrales en Londres se fue dotando de medios a todo el litoral que, a la sazón, llegó a contar con cerca de 3.000 marineros voluntarios, que recibían el entrenamiento adecuado, así como una pequeña gratificación económica por cada intervención, y distintivos en forma de medalla o premios en metálico en caso de operaciones de rescate especialmente complicadas.

Debiendo ser siempre su prioridad los náufragos frente a las mercancías transportadas, entre 1857 y 1878 habían salvado la vida ya a cerca de 90.000 personas.

LA SOCIEDAD ESPAÑOLA

de Salvamento de Náufragos

Paralelamente, en otros países costeros europeos se van creando otras sociedades de salvamento de náufragos, como en Francia, Holanda, Bélgica, Dinamarca, Suecia, Noruega o Alemania; y también fuera de Europa, como en Rusia, China o Estados Unidos. Faltaba España.

En 1859 el Ministerio de Marina adquirió botes salvavidas y otro material de salvamento a la *Royal Institution*, instalándolos en varios grandes puertos entre los que estaba, como único gallego, el de A Coruña. En la Memoria que publica la Dirección General de Obras Públicas en 1871 aparece ya el puerto de Vigo, con una dotación de un guarda y un presupuesto de 2.737,50 pts. La falta de un organismo coordinador y la dotación de tripulaciones entrenadas hizo que el servicio resultase muy ineficaz.

Martín Ferreiro, en su *Memoria sobre el Salvamento Marítimo*, tras hacer repaso del necesario equipamiento que se requiere para una intervención durante un naufragio, el entrenamiento específico que deben tener las dotaciones, las señales de alerta que deben emitir los barcos, instrucciones para sofocar incendios a bordo, nociones básicas de primeros auxilios y reanimación de personas con síntomas de ahogamiento, insiste en la necesidad de crear una institución de similares características a las ya existentes en muchos otros países ribereños e incluso esboza un borrador de *Estatutos para la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos*, que abarca desde su organización hasta los medios de salvamento necesarios e instrucciones para su correcta utilización.

Ese mismo año, el 19 de diciembre se constituye bajo el patronato de la reina María Cristina la *Sociedad Española de Salvamento de Náufragos* para las costas de la península, islas

adyacentes y colonias. En 1887, por Ley de 12 de enero, la *Sociedad, con el exclusivo objeto del salvamento de náufragos* es declarada *Asociación benéfica*, exenta por tanto del pago de tributos y aranceles y se le dota del material adquirido en su día por el Ministerio de Fomento.

NOMBRES	Desplazamiento.—Toneladas.	Puerra indicada.—Caballos.	Velocidad.—Millas.
Segura.....	86	80	8'7
Diligente.....	64	74	7'8
Atrevida.....	68	74	8'5
Guardia.....	179	186	8
Contramaestre.....	179	186	6
Krisson.....	179	186	6
Charador.....	179	186	8
Caulo.....	179	186	6
Gacola.....	179	186	4
Telegrama.....	179	186	5
Descubridor.....	179	186	7
Yumari.....	179	186	6'5
Mamati.....	70	69	8
Mindano.....	83	75	5'5
Filipino.....	79	»	7
Prueba.....	122	»	9'5
Indio.....	179	186	7
Fradera.....	97	»	4'7
Vigia.....	179	186	7

Art. 2.º Para la construcción de esta flota se consignará desde el presupuesto de la Península de 1887-88, y en los nueve sucesivos, la suma de 19 millones de pesetas en cada uno de los dichos presupuestos.

Art. 3.º Se considerará parte de la flota, y por consecuencia del presupuesto destinado á su construcción, los barcos que en la actualidad se construyen, tanto en el extranjero como en los Arsenales del Gobierno.

Art. 4.º No se podrán alterar las cantidades, condiciones y tipos de los barcos fijados en esta ley, sino por medio de otra, ó cuando lo exijan los progresos y nuevos adelantos de los buques de guerra, previo acuerdo del Consejo de Ministros y del Centro técnico de la Armada ó el que le sustituya con análogas funciones.

Art. 5.º Además de las fuerzas navales á que se refiere el artículo anterior se podrán construir buques acorazados si su conveniencia resultase demostrada.

Art. 6.º Para atender á la defensa marítima de las posesiones de Ultramar, la diferencia entre la cantidad consignada en el art. 2.º y el importe total de la flota para las construcciones comprendidas en esta ley, se satisfará anualmente y en la proporción que correspondan con cargo á los presupuestos de Ultramar ó con los créditos que se acuerden por el Gobierno.

Art. 7.º En los presupuestos futuros se separarán cuidadosamente los capítulos que se refieran á nuevas construcciones de los que tengan por objeto la conservación, reparación y carena de los buques existentes.

Art. 8.º El Gobierno podrá llevar á efecto las construcciones en un plazo menor del señalado, bajo la garantía de los créditos que se consignan en el art. 2.º, fijando el Ministro de Marina, previa audiencia del Centro técnico ó de otro de igual carácter que pueda sustituirlo, el interés que estime equitativo por la demora del pago, para cuya atención el Gobierno designará la forma y manera de satisfacerlo sin que graven los intereses sobre las cantidades presupuestas para las construcciones y defensas comprendidas en esta ley.

Art. 9.º Se autoriza al Gobierno para contratar las construcciones en los Astilleros ó Fábricas nacionales ó extranjeras, ó con las de esta última naturaleza que quieran establecerse en España, con el fin de que puedan obtener en el más corto plazo y con la garantía del crédito que merezcan los talleres y responsabilidad de los constructores.

Art. 10.º Para la adquisición del material flotante, defensas y elementos de construcciones comprendidos en esta ley, el Gobierno no podrá contratar directamente con los constructores, prescindiendo de las formalidades establecidas en el decreto de contratación de servicios públicos, previa audiencia del expresado Centro técnico.

Art. 11.º Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan á la presente ley.

Por tanto: Mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dada en Palacio á doce de Enero de mil ochocientos ochenta y siete.

YO LA REINA REGENTE

El Ministro de Marina,
Rafael Rodríguez de Arias.

DON ALFONSO XIII, por la gracia de Dios y la Constitución, Rey de España, y en su nombre y durante su menor edad la REINA Regente del Reino, A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado la siguiente:

Artículo 1.º Se declara Asociación benéfica y de utilidad pública la titulada *Sociedad española de salvamento de náufragos*, constituida en esta Corte el 19 de Diciembre de 1880 bajo el patronato de S. M. la Reina Doña María Cristina y la protección de S. A. R. la Infanta Doña María Isabel Francisca, con el exclusivo objeto del salvamento de náufragos en las costas de la Península, islas adyacentes y provincias de Ultramar.

Art. 2.º El material de salvamento de náufragos que se adquiera ó importe del extranjero por la Asociación, ó que reciba como donativo, estará exento del pago de derechos de Aduanas y de toda especie de contribuciones, impuestos y cargas pertenecientes al Estado, mientras dicho material no pase á ser propiedad particular de otras personas ó Sociedades, cesando el dominio de la Asociación.

Constituye el material de salvamento de náufragos para el beneficio de estas exenciones:

Primero. Los botes salvavidas con los adherentes que le son propios, y los carros para su transporte, cualquiera que sea el sistema de construcción adoptado y la naturaleza de los materiales de que estén formadas dichas embarcaciones, ora vengan ya terminadas y en disposición de usarse desde luego, ora se reciban en piezas para armarse en España.

Segundo. Los aparatos lanza cabos y los carros de construcción especial para su transporte, con todos sus accesorios cualquiera que sea su sistema.

Tercero. Las boyas de salvamento, chalecos ó cinturones salvavidas, canastos salvavidas, andariveles, espoletas fulminantes y cohetes de salvamento con sus señales y varillas bastones herrados, aparatos Delvigé u otros: cañoncitos fusiles y mosquetones de dicho sistema con sus flechas y aparos.

Art. 3.º Las casetas, tiagladros ó almacenes que adquiera y construya la Asociación para la custodia y conservación de los botes salvavidas y demás material de salvamento, disfrutará del beneficio de la exención de contribuciones, cargas ó impuestos á que se contrae el artículo anterior: si los terrenos pertenecieran al Estado, se cederán libres de todo gasto á la Asociación; y si fueran de particulares, tendrá aquella el derecho de expropiarlos. En el uso del timbre, papel sellado, inscripciones, diligencias y expedientes de carácter judicial y administrativo, de cualquier género que sean, referentes á la Asociación, gozará ésta de todas las exenciones, inmunidades y ventajas que se otorguen por cualquier ley á los establecimientos de beneficencia.

Art. 4.º Para la franquicia del material de salvamento de náufragos, la Asociación remitirá al Ministerio de Marina, en cada caso, una relación detallada del que se proponga introducir, señalando el puerto ó aduana por donde se han de verificar las importaciones, que no podrán tener lugar con libertad de derecho sin previa aprobación de aquella por el Ministerio de Hacienda.

Art. 5.º Se entregarán desde luego á la *Sociedad española de salvamento de náufragos*, para que pueda emplearlos en los beneficios y humanitarios fines de su instituto, los botes salvavidas que el ramo de Marina ha recibido del Ministerio de Fomento, sobre los cuales el Estado se reserva, sin embargo, el derecho de propiedad, entendiéndose que los cede únicamente por lo que hace á su aprovechamiento y usufructo con el objeto indicado.

Art. 6.º Se confía igualmente á la expresada Sociedad, y exclusivamente para el fin indicado en el artículo anterior, la inversión y manejo de la cantidad consignada anualmente en el presupuesto de Marina para este servicio.

Art. 7.º En caso de disolverse la Asociación, se reserva el Estado el derecho de incautarse del material de salvamento, terrenos y edificios que hubiera cedido ó costado.

Art. 8.º Los Ministros de Hacienda y de Marina quedan autorizados para dictar todas las disposiciones necesarias que exija el exacto cumplimiento de esta ley.

Por tanto:

Mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y digni-

dad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dada en Palacio á doce de Enero de mil ochocientos ochenta y siete.

YO LA REINA REGENTE

El Ministro de Marina,
Rafael Rodríguez de Arias.

D. Alfonso XIII, por la gracia de Dios y la Constitución Rey de España, y en su nombre y durante su menor edad la REINA Regente del Reino,

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado la siguiente:

Artículo 1.º Todos los cables submarinos que arranquen ó amarran en territorio español tendrán una zona en la parte de costa desde el mar hasta el punto de amarre de 50 metros por cada lado del cable, en cuya zona no se podrá varar embarcaciones, sacar arena ó mariscos, tender redes ni hacer operaciones que puedan perjudicar al cable.

Art. 2.º Los cables submarinos tendidos en aguas jurisdiccionales de España podrán ser avallados por sus dueños, de suerte que los navegantes puedan conocer por dónde se halla tendido, y en este caso tendrán igualmente una zona de un cuarto de milla marítima por cada lado del cable, para que en ella las embarcaciones no puedan anclar, arrastrar redes ni artes ó aparatos que puedan inutilizarle ó deteriorarle.

Art. 3.º La rotura ó deterioro de un cable submarino hechos voluntariamente ó por descuido culpable que interrumpiere ó estorbare en todo ó en parte las comunicaciones telegráficas será castigada con la pena de prisión correccional en su grado medio al máximo. Este artículo no es aplicable á las roturas ó deterioros cuyos autores no hubiesen tenido más que el legítimo fin de proteger su vida ó la seguridad de sus buques, después de haber adoptado todas las precauciones necesarias para evitar dichas roturas ó deterioros. En todo caso procederá la acción civil de daños y perjuicios.

Art. 4.º Incurrirán en multa de 15 á 500 pesetas:

1.º Los buques ocupados en el tendido ó reparación de cables submarinos que no observan las reglas sobre señales que se hallen adoptadas ó que se adopten de común acuerdo, con objeto de prevenir los abordajes.

2.º Los buques ocupados en el tendido ó reparación de los cables que no terminaren sus operaciones en el más breve plazo posible.

3.º Los buques que, distinguiendo ó hallándose en estado de distinguir las señales del que se halla ocupado en el tendido ó reparación de un cable, no se retiren ó permanezcan separados una milla marítima lo menos de este buque para no estorbarlo en sus operaciones.

4.º Los barcos de pesca que, distinguiendo ó hallándose en disposición de distinguir las señales que lleve un buque ocupado en el tendido ó reparación de un cable, no conserven sus aparatos ó redes á la misma distancia de una milla marítima lo menos. Estos barcos de pesca tendrán para conformarse con el aviso dado por medio de dichas señales, el tiempo necesario para terminar la operación pendiente, que nunca podrá exceder de veinticuatro horas.

5.º Los buques que, viendo ó hallándose en disposición de ver las boyas destinadas á indicar la posición de los cables, en caso de colocación, de alteración ó de rotura, no permanezcan separados de ellas un cuarto de milla marítima por lo menos.

6.º Los pescadores que en igual caso no conserven sus redes ó aparatos á la misma distancia.

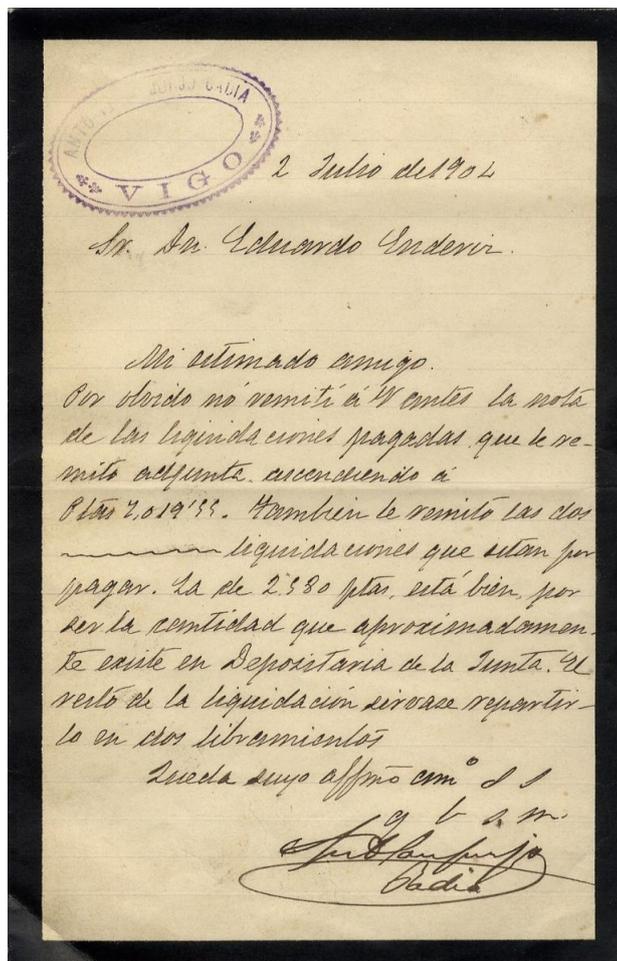
Art. 5.º El propietario de un cable que, al tenderlo ó repararlo, ocasionara la rotura ó el deterioro de otro cable, debe sufragar los gastos de reparación que haya hecho necesarios la rotura ó el deterioro mencionados, sin perjuicio, si á ello hubiere lugar, de la aplicación del art. 2.º del presente Convenio.

Art. 6.º Los propietarios de buques que pasan pescar que han abandonado su ancla, una red ó otro aparato de pesca para no causar daño á un cable submarino, deben ser indemnizados por el propietario del cable. Para tener derecho á tal indemnización es preciso, en cuanto sea posible, que inmediatamente después del accidente se extienda para hacerlo constar un acta apoyada en el testimonio de los individuos de la tripulación, y que el Capitán del buque, dentro de las veinticuatro horas de su llegada al primer punto de retorno ó de arribada, presté su declaración á las Autoridades competentes, las cuales darán aviso de ello á las Autoridades consuetares de la nación del propietario del cable.

LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE Salvamento de Náufragos de Vigo

Según el *Informe* que redacta Joaquín Díaz de Rábago sobre *La Institución de Salvamento de Náufragos* para la Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago en 1885⁵, apenas unos meses después de su constitución (1880), en 1881 se crea en Vigo una Sociedad de Salvamento de Náufragos, con un presupuesto que casi doblaba al de 1871, pero en la fecha del informe (1885) parece que no contaba todavía con la caseta necesaria para albergar un bote salvavidas. En 1902 su Presidente, Antonio Sanjurjo Badía, acuerda con la Dirección General de Obras Públicas la construcción de un Pabellón sufragado con fondos de la propia Sociedad, con proyecto de los ingenieros de la Junta de Obras del Puerto, la cual emitiría los correspondientes libramientos de pago⁶.

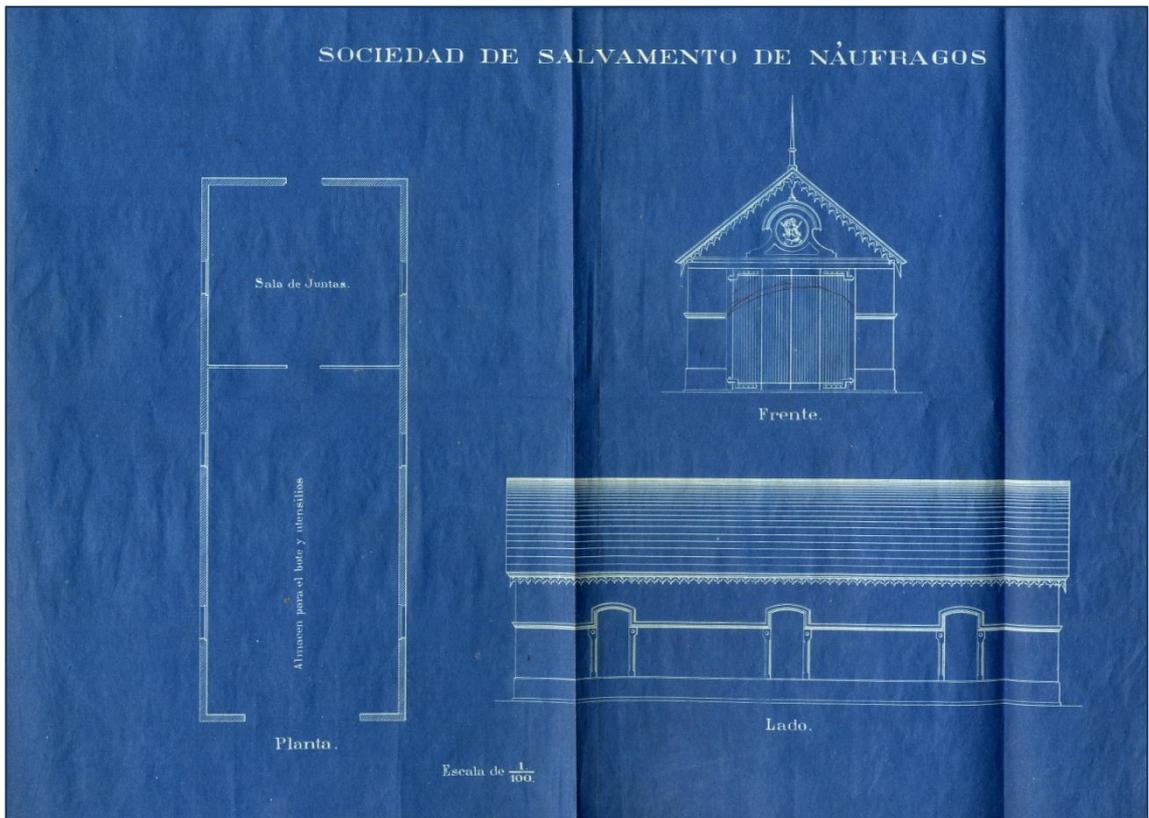
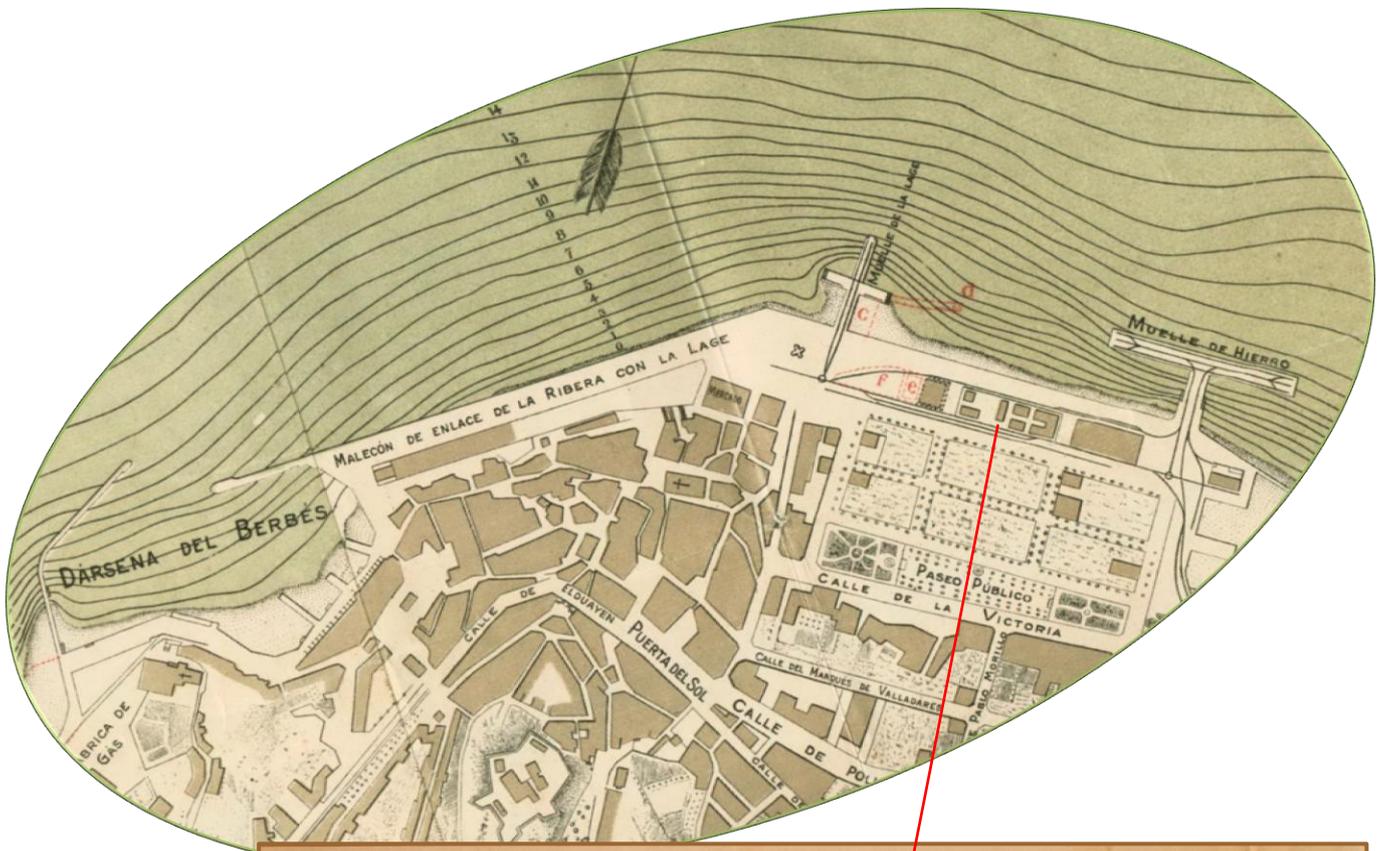
El emplazamiento elegido para el pabellón fue en las actuales Avenidas, a la espalda de las antiguas oficinas de la Junta de Obras del Puerto, la Aduana y la Capitanía Marítima⁷.



⁵ Real Academia Galega, sig. 342 vía *Galiciana*

⁶ Sociedad de Salvamento de Náufragos: planos y liquidación, 1903. *Archivo General del Puerto de Vigo*, sig. DVD 2 – doc. 57

⁷ Plano del Puerto de Vigo, 1904. Memoria de la Junta de Obras del Puerto, 1903-1904 y Plano de la Zona de Servicio, 1911. *Archivo General*, sig. 6956-5





- 1- Fotografía Pacheco, 1921.
Archivo General del Puerto de Vigo. Reg. 02004
- 2- Fotografía Pacheco. *Archivo Pacheco 5635* vía Santiago Lens (Instituto Oceanográfico)
- 3- Autor desconocido, vía Santiago Lens

Desconocemos las posibles actuaciones que la Sociedad de Salvamento de Náufragos de Vigo pudo llevar a cabo en sus primeros años de actividad. Lo que sí sabemos es que en 1917 acuerdan disolver la Sociedad de Baiona, pasando a depender de la de Vigo, y trasladar a dicho puerto todo el material, por ser Baiona *el punto más conveniente de estas costas para los fines que persigue la Sociedad*⁸.

Así mismo, se toman los siguientes acuerdos: el remozado de la caseta de Baiona donde va a quedar instalado el material de la Sociedad⁹ y ceder el uso del Pabellón de Vigo a fin de instalar en él un Laboratorio Oceanográfico.

Sociedad de Salvamento de Náufragos

Reorganización de la Sociedad local

Se encuentra en Vigo el general de la Armada, retirado, D. Julio Merás, director de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, y D. Juan Maspons, inspector de material é instructor de brigadas del mismo organismo.

Estos señores celebraron ayer una reunión con las personas que forman la Junta viguesa de la Sociedad de Salvamento de Náufragos que preside D. Antonio Sanjurjo Badía.

Expuso en dicha reunión el Sr. Merás, que había disuelto la Junta que funcionaba en Bayona, quedando solamente en funciones la Junta de Vigo, teniendo la estación y el material en Bayona por ser el punto más conveniente de estas costas, para los fines que persigue la Sociedad.

La Junta viguesa con los Sres. Merás y Maspons, irá esta tarde á Bayona con objeto de hacerse cargo del material que existe en aquella estación, pero continuando ésta en la inmediata villa con todo lo que posee, aunque dependiendo de la Junta de Vigo.

Como encargado de la estación, quedará un patrón, bajo la inspección del ayudante de Marina de Bayona.

Se tomaron en la reunión los siguientes acuerdos:

Ceder el Pabellón que en la Avenida de Montero Ríos posee la Sociedad, para instalar en él, provisionalmente, el Laboratorio de Biología Marítima, á cargo del catedrático D. Odón de Buen.

Colocar un barómetro en la Ribera del Berbés, á fin de que sea utilizado por la clase marinera para su mayor seguridad, cuando los barcos se disponen á salir á la pesca.

Realizar algunas obras que son necesarias en la caseta donde queda instalada la Sociedad, en Bayona.



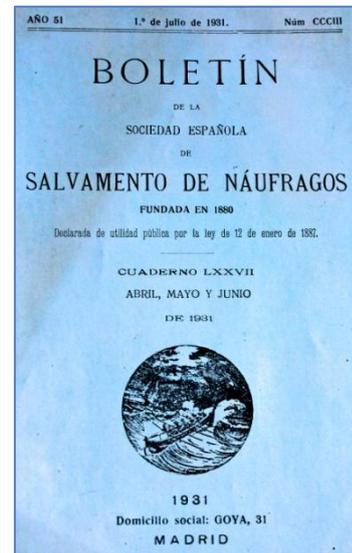
⁸ Recorte del *Faro de Vigo* de 10 de julio de 1917

⁹ <http://fotografiaantiguadecantabria.blogspot.com.es> vía Xaquín Lores

EL FINAL DE LA SOCIEDAD

Española de Salvamento de Náufragos

La Sociedad Española de Salvamento de Náufragos se fue afianzando y elaborando instrucciones muy precisas sobre el manejo de los medios de salvamento. Desde enero de 1885 publicaba un *Boletín* con los “avisos a navegantes”, los salvamentos realizados, y las recompensas y las medallas concedidas en operaciones de especial riesgo. A lo largo de su historia la Sociedad concedió 18 medallas de oro, 998 de plata y 2.377 de bronce, como premio al salvamento de náufragos, alcanzando la cifra de 16.723 personas rescatadas en sus 92 años de historia¹⁰ y ¹¹.



¹⁰ <http://atunara.com/atunatiki/> - Boletín de la Sociedad

¹¹ Medalla de bronce concedida a Fernando Novoa. El anverso representa a Jesucristo salvando a los pescadores de una tormenta en el lago Tiberíades (Mateo 8, 24-26)

Un convulso siglo XX, con dos guerras mundiales y el crack del '29 y la guerra civil española entre ellas, sumió a la Sociedad de Salvamento de Náufragos en la bancarrota. Sus fondos y benefactores disminuían y su material se deterioraba por falta de renovación.

En 1960 España se adhiere al *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar*, según el cual los gobiernos firmantes deben garantizar el salvamento de las personas en peligro en el mar a lo largo de sus costas, estableciendo las oportunas instalaciones e informando de los medios de salvamento de los que disponen.

La aplicación de este tratado obligaba a la reestructuración y dotación de medios al servicio de salvamento en lo que participaron diversos organismos e instituciones, como la Liga Naval Española, la Subsecretaría de la Marina Mercante, la Cruz Roja o la propia Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. Fruto de ello fue la creación en 1971 de la Cruz Roja del Mar, en la cual quedó integrada la Sociedad de Salvamento de Náufragos por acuerdo de su propia Junta General el 22 de febrero de 1972, y cuyas competencias asumió Salvamento Marítimo, dependiente del Ministerio de Fomento, con su creación en 1993 y la profesionalización del servicio, que había tenido hasta entonces carácter voluntario.

En cuanto al pabellón de Vigo, que había sido cedido al Laboratorio Oceanográfico en 1917, fue reclamado por la Sociedad en 1920, obligando al Laboratorio a desalojar las instalaciones. La Junta de Obras del Puerto propone entonces, según consta en Acta de 31 de marzo de 1920, la compra del citado Pabellón a fin de dedicarlo a almacén de mercancías, compra que se acabó materializando el 6 de septiembre de 1926 de la mano de Herminio Ramos en representación de la Sociedad por importe de 8.962,86 pesetas ^{12, 13 y 14}.

¹² Libro Registro de Entrada de Comunicaciones, reg. 4819 de 20 de mayo de 1926. *Archivo General del Puerto de Vigo*. Sig. 002864-01/01

FUENTES DOCUMENTALES:

ARCHIVO GENERAL DEL PUERTO DE VIGO:

- Fondo fotográfico
 - Panorámica aérea de la zona de servicio del Puerto de Vigo. Fotografía: Pacheco, 1921. Reg. 02004
- Fondo documental
 - Libro de Actas de la Junta de Obras del Puerto de Vigo. Acta de 7 de noviembre de 1917. Sig. 1992-01/01
 - Libro Registro de Entrada de Comunicaciones, 1881-1925. Sig. 2863
 - Libro Registro de Entrada de Comunicaciones, 1925-1933. Sig. 2864
 - Planos y Liquidación del Pabellón de Salvamento de Náufragos, 1903. DVD 2 – doc.57
 - Plano de la zona de servicio del Puerto de Vigo, 1911. Sig. 6956-05

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS:

- ESCODA MÚRRRIA, Coia. La Sociedad de Salvamento de Náufragos .— Documento del mes... núm. 36 .— Tarragona : Arxiu del Port , noviembre 2014
- QUERO OLIVÁN, Manuel. La Sociedad Española de Salvamento de Náufragos .— Aljaranda: Revista de estudios tarifeños, núm. 47 .— Tarifa : Ayuntamiento , 2002
- SÁNCHEZ GARCÍA, Jesús Ángel. Faros de Galicia: historia y construcción de las señales luminosas en un finisterre atlántico .— A Coruña : Fundación CaixaGalicia , 2004. ISBN 84- 95491-38-9
- Memoria sobre el estado y progreso de las obras: Puerto de Vigo 1903-1904 .— Vigo : Junta de Obras del Puerto , 1905
- Memoria sobre el estado de las obras en el Puerto de Vigo en 31 de diciembre de 1926 .— Vigo : Junta de Obras del Puerto , 1927
- Libro del Consultado del Mar / XpofesernS vía Wikipedia Common
- FERREIRO PERALTA, Martín. Memoria sobre el salvamento marítimo: conveniencia de establecer una Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. Revista General de Marina. *Fuente: Galiciana*

- DÍAZ DE RÁBAGO, Joaquín. La institución de Salvamento de Náufragos (Informe) .— Santiago : Sociedad Económica de Amigos del País , 1885. *Fuente: Real Academia Galega, sig. 342 vía Galiciana*
- Real Orden de 12 de enero de 1887 de declaración de “benéfica” la Sociedad de Salvamento de Náufragos. Gaceta de Madrid, núm. 13 de 13 enero 1887. *Fuente: <https://www.boe.es/buscar/gazeta.php>*
- Faro de Vigo, núm. 15.460 de 10 de julio de 1917
- <http://fotografiaantiguadecantabria.blogspot.com.es> – Caseta de Salvamento de Náufragos de Baiona. vía *Xaquín Lores*
- <http://atunara.com/atunatiki/> – Cubierta de un ejemplar del Boletín de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos

Archivo General del Puerto de Vigo
Praza da Estrela, 1
36201 Vigo
Tlfno. 986 26 80 00 – ext. 8938

archivoapv@apvigo.es
www.apvigo.es
www.facebook.com/ArchivoPuertoVigo
www.facebook.com/archivo.delpuertodevigo.3