



Ante el centenario de la muerte de Rosario de Acuña



Macrino Fernández

Cuando el invierno impone su presencia, en la casa que se alza sobre los acantilados del Cervigón acostumbran a recogerse temprano, más aún si el océano parece empeñado en agitar la negritud que lo envuelve. Aunque la información marítima publicada aquel martes de mediados del mes de enero del año veintitrés hablaba de cielos despejados y de un nordeste flojo, esos eran datos del día anterior, «uno de los mejores de la temporada invernal», y tan solo unas horas después el mar se había transformado por completo. Rosario de Acuña escuchaba con atención el rumor que subía hasta la vivienda, con más intensidad a cada minuto que pasaba: “Agucé aún más el oído y percibí claramente el estallido de las cuadernas de un buque al chocar contra el roquedo...”.

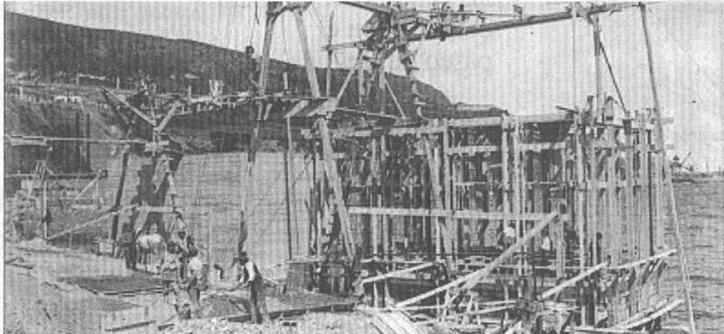
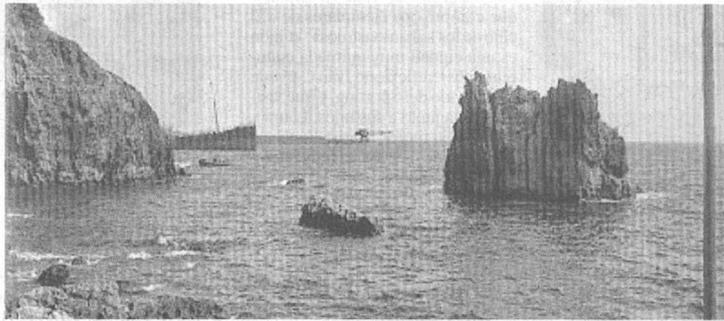
Las escasas personas que en aquella noche de enero transitaban por las proximidades del Muro se ven sorprendidas por la presencia de un hombre que, dando muestras de una gran excitación, corre en dirección a Cimadevilla, descalzo y completamente empapado. De trecho en trecho, sale una exclamación de su boca, cada vez más desalentada y fatigosa: “¡Salvados!, que se mueren”. Sin esperar respuesta alguna, continúa corriendo hasta llegar al establecimiento de Manuel Loché, situado en las proximidades de la capilla de los Remedios. Nada más traspasar el umbral del chigre se deja caer en un banco, extenuado. No cesa de repetir una y otra vez aquella imperiosa petición: “¡Salvados!, que se mueren”.

El recién llegado era bien conocido por los presentes. Se trataba de Santiago Aspillaga, Santi, patrón de la goleta Nuestra Señora del Carmen, que solía alojarse en aquel establecimiento cada vez que arribaba a la villa. Tras unos instantes, los necesarios para recuperar el aliento, pudo contar lo ocurrido. El velero, de doscientas cincuenta toneladas y matrícula de San Sebastián, hacía la ruta de Zumaya a Gijón con un cargamento de cemento para ser descargado en la consignación de la Junta de Obras del Puerto. Cuando ya divisaban la playa de San Lorenzo, la fuerte marejada hizo imposible el control del buque, arrastrándolo contra los acantilados del Cervigón, donde quedó encallado con sus seis tripulantes a bordo. El patrón, viendo que en aquella zona no había nadie que pudiera ayudarlos, decidió lanzarse al mar para intentar llegar a nado hasta tierra y pedir auxilio.

Tras escuchar con atención su relato, los parroquianos se organizaron presurosos: unos se encaminaron a alertar a las autoridades y a los prácticos del puerto, los más se dirigieron hasta el lugar donde se encontraba la goleta. Al llegar al alto del Cervigón, entre la negrura de la noche acertaron a ver el velero encallado a pocos metros de la costa. ¡Allí estaban! Las llamas de la hoguera que no tardaron en encender y los gritos de llamada obtuvieron la ansiada respuesta: ¡Estaban vivos! Los

Tragedia en el acantilado

Las críticas de Rosario de Acuña a las autoridades tras el hundimiento de un buque con víctimas frente a su casa



Arriba, los acantilados, con El Musel al fondo, en una imagen de 1913. Sobre estas líneas, obreros trabajando en las obras del puerto gijonés hacia 1917. | Modesto Montoto (Muséu del Pueblu d'Asturies)

tripulantes encaramados en uno de los palos del navío habían contestado alborozados... Eran las primeras horas de la madrugada, el temporal arreciaba y el embravecido mar estrellaba inmisericorde sus olas contra el muro de roca. No cabía otra cosa que esperar.

Los murmullos se acallaron de pronto. En uno de sus persistentes embates, el mar partió la popa del buque y el palo mesana cayó al agua arrastrando consigo a los marineros que en él se encontraban. Ante la gravedad de la situación, dos jóvenes se ofrecieron a descender al fondo del acantilado por unas cuerdas que alguien había traído de una vivienda cercana. Armados tan solo con unas lámparas de carburo consiguieron, al fin, rescatar con vida a dos de los naufragos.

Rosario ya había alertado a Carlos, que habitaba en el piso bajo de la vivienda. “Salió mi sobrino de la casa y volvió al poco rato diciéndome que, efectivamente, un buque de vela se hallaba en peligro inminente a un centenar de metros”. Tras escuchar la confirmación de sus presagios, encendió la lumbre y se puso a preparar algo para los posibles naufragos. No tardaron en escuchar voces. Sin esperar a que terminaran de explicarse, doña Rosario atiende so-

lícita a los recién llegados. Realiza las primeras curas a los heridos, reparte ropas de abrigo, atiza el fuego... El café y el coñac que les han servido también ayudan. Y las palabras de ánimo y apoyo que les dedica su anfitriona. Poco a poco los naufragos y sus salvadores van recuperando el aliento y la calma. Cuentan a los presentes, entre los que se encuentran algunos reporteros de la prensa local, detalles de lo ocurrido.

Lo que no saben entonces es que unas horas más tarde será rescatado el contraestre del buque, quien, habiendo permanecido amarrado durante horas al botalón, terminó por lanzarse al agua cuando la marejada empezaba a amainar. También desconocen que sus otros dos compañeros no corrieron la misma suerte: el mar apesó los cuerpos de los dos tripulantes que ejercían las funciones de cocinero y de fogonero, vecino este último del gijonés barrio de La Calzada y padre de tres hijos y una hija.

La noticia de estas muertes envolvió de tragedia la villa gijonesa. Aunque la mayoría parece asumirse con resignado dolor este nuevo zarpazo del inclemente océano; Rosario de Acuña no se resigna, no se calla. No lo hizo años atrás al conocer la agresión sufrida por una alumna de la madrileña Universidad Central y no lo hará

mientras viva, por más que aquel escrito en el que arremetió contra los agresores de la joven estudiante le obligara a exiliarse en Portugal. No se quedó callada cuando registraron su casa durante la huelga general de 1917 o cuando hubo que exigir responsabilidades por los millares de muertos en la atroz guerra de Marruecos, y a pesar de sus ansias de vivir los últimos años de su vida en paz y tranquilidad, su pluma tampoco podrá permanecer envainada ahora, cuando llaman a su corazón las víctimas de la insensatez gubernante.

Indignada por estas muertes, escribe un duro artículo reclamando de las autoridades la adquisición de cuanto material de salvamento marítimo sea necesario, cuyo coste no supondría más que unas migajas del dinerito que desde hace años se lleva sufriendo en el mar para construir el nuevo puerto de Gijón. Con “algunas rebañaduras” del ingente capital invertido en las obras, con todos los millones que desde hace treinta años se están tirando al mar en el ¡gran puerto de El Musel!! bien pudiera tener siempre dispuesto “un bote insumergible, salvavidas, con cohetes lanza-cabos, teas, bengalas, maromas, bicheros, garfios de amarre, recias mantas y ropas de abrigo...” y “hombres avezados al mar, bien pa-

gados” que estuvieran prestos al auxilio de los naufragos.

A pesar de que en su escrito no se olvide, no, de quienes, arriesgando sus jóvenes vidas, salvaron las de los dos naufragos, para ella el meollo del asunto está en el abandono en el que se encuentran los trabajadores que por un escaso jornal arriesgan su vida a bordo de un barco. Para los primeros, a quienes rinde público homenaje de admiración y respeto, acreedores como son a tener “Alteza” y “Santidad”, pide una distinción acorde con sus méritos: “¡Que venga la Cruz de Beneficencia al pecho de estas altezas imberbes...!”. Para quienes deben ganarse su sustento en el mar, tan solo una cosa: ¡Justicia!

El gran puerto de El Musel, como ella lo llama, ya nació entre polémicas. Cuatro décadas atrás la primacía portuaria de Gijón estaba en cuestión y son muchas las voces que afirman entonces que el puerto se ha quedado pequeño. En 1879 Fernando García Arenal, hijo de la ilustre Concepción Arenal y a la sazón ingeniero de la Junta del Puerto, presenta un proyecto para su ampliación. Hay quien piensa, en cambio, que la mejor opción para entrar en la modernidad es construir uno nuevo, en la ensenada de El Musel. Tras no pocas discusiones, esta última opción es la que obtiene el apoyo de las autoridades ministeriales, y en el mes de julio de 1889 el ministro del ramo firma el decreto que da vía libre a la nueva construcción. Unos cuantos años después y con ya muchos millones empeñados en la obra, El Musel abre la puerta a una modernidad inimaginable en aquel tiempo (graneleros, espigones, petroleros, portacontenedores, cruceros, regasificadoras, quimiqueros, ampliaciones...). Eso sí, tal y como denuncia nuestra protagonista, sin contar entonces con los medios necesarios para socorrer a quienes batallan en el inmisericorde océano.

Pocas semanas después del fatal naufragio, tendrá una nueva ocasión para hablar de las condiciones laborales de quienes están condenados a penar por un injusto reparto de la riqueza. Como ya viene siendo habitual en los últimos años, en la tarde del Primero de Mayo grupos de obreros, en silenciosa excursión, se dirigen hasta su casa para rendirle un sencillo homenaje de respeto y admiración. Con ellos confraternizó en amigable charla, hablando del pasado más reciente y del incierto futuro que presagiaban los negros nubarrones que ensombrecían la vieja Europa, amenazando con nuevos padecimientos para quienes ya padecían. A tenor de lo que dejó escrito uno de los presentes, tal parece que el análisis que realizó entonces resultó del todo clarividente. En opinión de aquella veterana luchadora tan solo había una salida: la unión de los de abajo, de quienes malviven con el fruto de su trabajo:

“A ver, amigos socialistas –nos decía– únanse ustedes los socialistas, los comunistas, los sindicalistas, los anarquistas, todos los verdaderos liberales; únanse en bloque ante esa avalancha que se nos echa encima en todos los países, que es el fascismo...”