

El día 5 último se ha señalado con caracteres trágicos en los anales pesqueros. Fué el día en que zozobró la lancha sardinera «Azaña», de la matrícula de Cangas de Morrazo, con pérdida de veintidós vidas, después de una alucinante odisea de un día y una noche sobre las olas.

El carácter de esta publicación nos obliga a registrar el trágico acontecimiento. Hemos de hacerlo sin aquella prolijidad informativa que ya habrá advertido

el lector en los periódicos diarios; buscando en el marco espantoso del hecho, los caracteres menos pasajeros y anecdóticos.

Es indudable que el naufragio es el riesgo profesional del mariner.

No puede ser motivo de asombro que sucesos de esta índole ocurran, en costas donde las flotas pesqueras cuentan con un número importante de unidades, y son muchos centenares de hombres los andan a diario sobre las olas, en procura del pan de sus hogares.

Quienes ante el hundimiento de una embarcación pesquera, con o sin víctimas personales, siente la sensación de lo inaudito, debe sentirla también ante otra catástrofe cualquiera, de carácter vulgar, como el despeñamiento de automóvil, el hundimiento de una obra, etc.

Ahora bien: el humanitarismo que se siente herido en ocasiones como la dolorosísima que ahora comentamos, debe traducirse en medidas concretas que para lo sucesivo limiten a lo inevitable el capítulo de estas espantosas desgracias. Bien están las suscripciones públicas, los actos piadosos, etcétera, que suelen celebrarse para llevar algún consuelo a los hogares fulminados por el infortunio; pero en medio de esto la razón debe buscar el hilo de la eficacia, que haga innecesarias para lo futuro esta clase de obras misericordiosas.

* * *

En este segundo aspecto, el naufragio de

**LAS VIDAS
QUE ROBA
EL MAR** :-
:-
**ANTE LA
TRAGEDIA
DE CANGAS**

la lancha «Azaña» plantea una cuestión de caracteres determinados. Debemos no olvidar que se trata de una embarcación de pesca costera, y que las causas que pudieron motivar su vuelco trágico no se dan en pescas de otro linaje: las que se practican con barcos de altura.

El riesgo a que anda expuesta una lancha sardinera, como la que zozobró a la altura de Salvora en la mañana del día 5, proviene principalmente de

de dos o tres factores: del gran número de sus tripulantes, de la falta de elementos de salvamento con que salen a al mar, y del radio de acción a que se aventuran, no siempre adecuado a la seguridad personal de los trabajadores que tripulan la nave.

No es que entendamos nosotros que si estas embarcaciones salen con 25 hombres a pescar, deban hacerlo con menor número. Demasiado se nos alcanza la razón de este crecido número de marineros a bordo, pero es evidente que cuantos más sean, mayor número de víctimas habrá en caso de naufragio, y más se entorpecerán unas a otras en caso de salvamento.

Lo que ya no resulta irremediable, es la falta de elementos de reacción contra el peligro. Tenemos la seguridad de que esos hombres no contaban con otros útiles para salvarse del zarpazo trágico de las olas, que sus mebrudos y resistentes brazos, que llegado un momento se agotan.

Y si a un barco a motor, que lleva una dotación de doce hombres, se le exigen otros tantos chalecos-salvavidas a bordo, no creemos que deba permitirse el embarque a los 25 marineros de una lancha como la naufragada, mucho más fácil a dejarse sacudir por el peligro, sino van dotados de aquel elemento de relativa, pero de alguna seguridad.

* * *

Otro aspecto de interés ofrece la cuestión: el de las millas a que trabajan esta clase de

embarcaciones. Naturalmente que, en busca del pescado, por el cual emprenden la expedición aventurada, han de dar con él donde se halle. Pero a veces se encuentra fuera de las posibilidades náuticas de una embarcación como esta, y es preciso vigilar que ese límite no se traspase.

Se apuntó por alguien, en la prensa diaria, la conveniencia de dotar al puerto de Vigo de un buque salvavidas, que al primer aviso estuviera dispuesto a acudir al lugar del peligro. La idea está inspirada en un bello sentimiento, pero tenemos la seguridad de que prácticamente no daría rendimiento estimable. Desgraciadamente el buque-salvavidas llegaría siempre tarde, porque los ahogamientos se producen con excesiva rapidez y la comunicación desde el lugar del naufragio al puerto tropezaría con dificultades poco menos que insuperables.

¿No sería más práctico, circunscribiendo el problema a cada clase de pesca, exigir para la de sardina que las lanchas no pescaran sin divisarse unas a otras? ¿No resolvería en gran parte el problema de esta clase de copiosas desgracias, una medida de seguridad que consistiera en obligar a los patronos de tales embarcaciones a conservar una distancia prudencial de otra u otras naves del mismo oficio, en vez de realizar la faena solas, y lejos de la costa, como ahora acontece? Procedimiento sencillo como este, sin duda pudiera surtir el efecto que por caminos más costosos y menos practicables nos empeñaríamos sin éxito en procurar.

MAREIRO.

INDUSTRIAS PESQUERAS, impresionada hondamente por la tragedia pesquera que tiene sumida en dolor a la villa de Cangas de Morrazo, hace constar la expresión de su condolencia profunda, y se suma al anhelo de llevar algún socorro a las familias azotadas por la tragedia.

¿Es usted Armador?

Suscribiéndose a INDUSTRIAS PESQUERAS, sabrá de un modo cierto y constante de los problemas planteados en su negocio y de las manifestaciones del progreso pesquero del mundo. Todo aquel industrial cuyo negocio tenga relación con la pesca y sus derivados, debe anunciarse en nuestra Revista. Con ello favorecerá el engrandecimiento de las Industrias del Mar y contará con un eficaz elemento de propaganda.

EL AÑO DE ANGULA

La temporada en San Sebastián

El resumen de la temporada 1931-32, por lo que se refiere a la venta de angula en la pescadería de San Sebastián, es como sigue:

| MESSES | Cantidad vendida Kilogramos. | Precio medio Pesetas | Valor mensual Pesetas |
|-----------------|---------------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Nobre. 1931. | 900 | 19'45 | 15.694'68 |
| Diciembre. . . | 13.350 | 14'82 | 130.862'25 |
| Enero 1932 . . | 71.750 | 6'24 | 513.935'32 |
| Febrero. . . . | 24.868 | 8'33 | 204.725'11 |
| Marzo. | 202.459 | 3'34 | 684.874'23 |
| Abril. | 3.183 | 6'79 | 16.238'04 |
| TOTALES. | 319.510 | 9'82 | 1.566.329'90 |

Las cifras son mucho más satisfactorias que las logradas en la temporada 1930-31: la producción es superior e igualmente el rendimiento, no solo en su valor absoluto, sino también en el relativo, ya que los precios medios de cada mes experimentaron un alza notable. Concretando las cifras registradas en el pasado año angulero, tenemos que la cantidad vendida fué de 275.795 kilogramos, por valor de 1.520.095'77 pesetas, siendo su precio medio anual (ya que los siete medios mensuales oscilaron entre 3'95 y 16'30 pesetas), de 7'68 pesetas. Este año la temporada se redujo a seis meses, pues durante el de Octubre se respetó la veda y no se llegó a expender angula en la pescadería donostiarra, alcanzando el precio medio anual de 9'82 pesetas por kilogramo.

ELEX...

es la marca de reconocida solvencia, para los armadores. Las malletas alambreadas ELEX y los cables de acero galvanizado ELEX para la pesca de «composición novísima», DAN EL MAXIMO RENDIMIENTO

Exclusivos vendedores

ECEIZA Y TABOADA. — BILBAO

Para pedidos dirigirse a:

JUAN ELÉSPURU SANTIAGO

VIGO