

MISION PESQUERA EN SUDAMERICA

Don Justo Ojeda es un asturiano callado y tenaz, que hoy tiene en sus manos las riendas de una de las primeras empresas pesqueras del Cantábrico. Sin ruido, pero sin descanso, ha dotado a la casa que lleva su apellido de una de las flotas arrastreras más copiosa y moderna, con la cual no se ha limitado a trillar las sendas habituales. Ensayó en Bilbao con gran éxito la explotación en factoría propia dotada de todos los servicios, lanza en trio o en quinteto sus naves al Mar Céltico, monta base propia en Canarias...

Ahora el señor Ojeda, con una o dos «parejas» modernas, está haciendo ensayos en la Argentina. Muchas veces se ha pensado en canalizar hacia los países sudamericanos, el exceso de la flota arrastrera española. Como ahora este exceso va resultar seguramente demasiado abrumador, la tentativa del industrial asturiano es natural que despierte cierta esperanza.

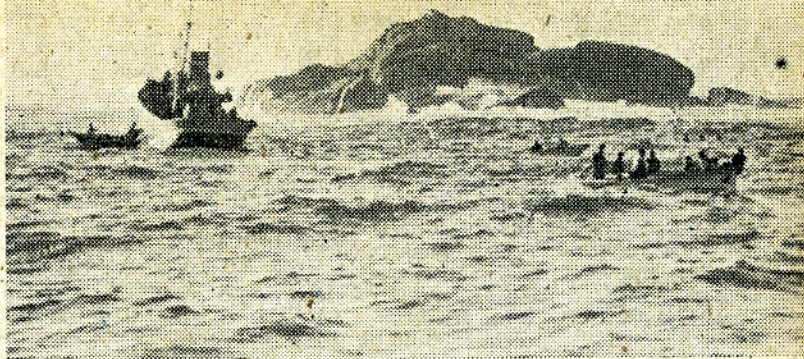
Hay varias incógnitas a despejar, en este problema de nuestra expansión pesquera sobre Ibero-América. Aunque el mar allí sea pródigo, aunque los bancos de especies comestibles se hallen poco menos que intactos, la calidad, el sabor, la durabilidad de las especies captadas no parece que puedan parangonarse con los que tienen nuestros productos icticos fundamentales.

El público consumidor es muy carnívoro y poco ictiófago. No está avezado a comer los frutos de la mar, ni a condimentarlos con el arte adecuado para obtener de cada clase el máximo rendimiento culinario. Nos referimos, claro está a la masa, porque sólo ésta puede proporcionar base económica suficientemente amplia para cimentar una industria pesquera poderosa.

Tales son las impresiones que, a distancia, hemos recibido hasta ahora, por transmisión oral, fragmentaria y empírica. ¿Las confirmará o las rectificará la experiencia de don Justo Ojeda? No ha de tardar en saberse.

Por el momento nos basta con subrayar el hecho, y remarcar su trascendencia. Es posible que España aun tenga en América, por los caminos de la mar, que siempre fueron nuestros mejores caminos, una alta misión industrial a cumplir.

MAREIRO



LA LECCION D

A falta de ser un año pródigo, 1948 parecía ser un año de genio apacible, en cuanto a su proyección en la mar. No se habían registrado en su decurso graves accidentes afectantes a la flota pesquera, y todo hacía presumir que se despediría sin dejar la amargura de graves siniestros. En sus postrimerías cambió el sino, y toda España vivió la angustia del naufragio del «Tito» a la entrada de la ría de Vigo, la de contemplar a sus 37 tripulantes aislados durante dos noches y casi tres días en el islote de Lagoeira y el ulterior conocimiento de las dos vidas sacrificadas en el drama.

Después, y casi en el mismo paraje, la destrucción de la embarcación de recreo de matrícula americana, «Thalasa», tripulada por noruegos que han perecido en el naufragio con excepción de una niña salvada casi milagrosamente, ha teñido el epílogo del año con una profunda sombra de dolor.

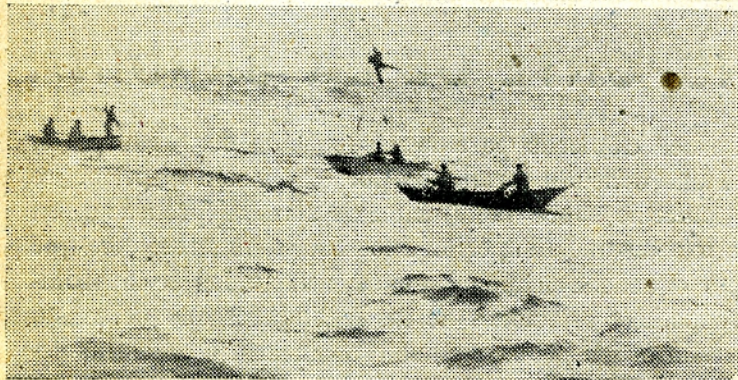
No pretendemos insistir sobre la descripción de estos tristes acaecimientos, que la Prensa diaria, tan atenta al dramatismo de las situaciones, ha apurado copiosamente. Es otro el aspecto que nos interesa tratar ahora, precisamente porque no lo hemos visto recogido en las páginas de los rotativos, aunque insistentemente haya recaído en su análisis la atención de las gentes, que por destino profesional o por proximidad afectiva, vivieron minuto a minuto la agobiante espera de que los naufragos del «Tito» fuesen salvados.

Se ha puesto de manifiesto en esta ocasión, algo más que los extremos de violencia a que puede llegar, en su enfurecimiento, la mar. La imposibilidad de hacer nada práctico para salvar a los robinsones forzados durante el primer día, el escaso fruto de los esfuerzos de los salvadores durante el segundo, y el hecho de que se haya tenido que esperar al tercero para llevar a brillante fin el rescate total de las vidas aisladas en aquel medio inhóspito, descubre algo en nuestra organización que no funciona eficazmente. Y conste que, al establecer tal observación, dejamos a un lado, y en su debido y honroso lugar, el mérito de cuantos, por deber o por humanitarismo espontáneo, han contribuido al salvamento, y, desde luego, cuantos han asumido un difícil papel dirigiendo, desde tierra o en la mar, los actos y servicios que evitaron una impresionante tragedia.

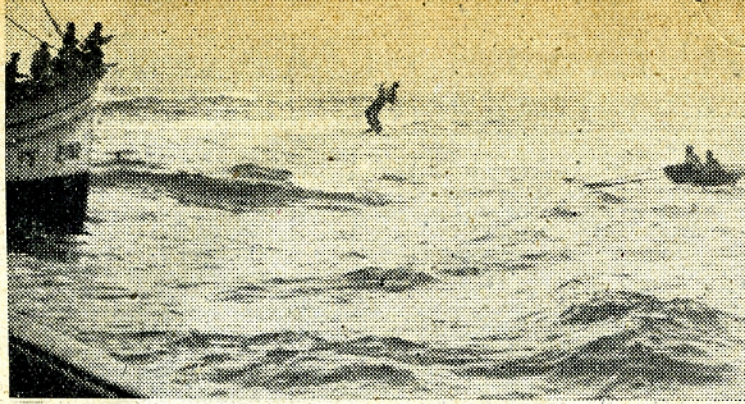
INDUSTRIAS

En
des
y a

AÑO NUE



Como han colaborado en el salvamento, desde frágiles chalanas, otros marineros



Promontorio de Lagoeira, donde estuvieron bloqueados por el oleaje, los tripulantes del "Tito". — Una escena del difícil y arriesgado salvamento de los naufragos

EL NAUFRAGIO

Precisamente por la falta de medios que hubo necesidad de vencer a fuerza de arrojo y valerosa tensión, resulta más meritorio el salvamento. Pero este aspecto puramente valorativo, moral, no debe hacernos olvidar la indefensión en que se halla un puerto como el de Vigo, cabeza de una costa erizada y sinuosa que va desde Finis-tèrrè al Miño, frente a los eventos marítimos que ponen frecuentemente en riesgo miles de vidas consagradas en este dilatado sector del laboreo de la pesca.

* * *

Con un poco de memoria, que no se ha perdido en la cabeza de los hombres de mar y de sus familiares, podríamos trazar una copiosa relación de dramas vividos en nuestra costa, que hubieran podido evitarse o aminorarse al menos, si dispusiéramos de medios modernos de pesquisa y auxilio. Raro es el invierno en que, desde la Ribera del Berbés a Cangas, a Teis, a Santa Eugenia de Riveira... no se abre un paréntesis de angustia, en torno a la falta de noticias de alguna embarcación tripulada por doce, por veinte o por cuarenta trabajadores de la mar, dotados, cuando más, de una frágil chalana y unos chalecos salvavidas para luchar contra los crueles

PESQUERAS,

Umbral de 1949,
a sus lectores

O FELIZ

zarpazos del océano. Recuérdese, como aún reciente, el caso del «Jaimito», en el cual la incertidumbre duró semanas enteras y las víctimas llegaron a diecisiete.

Ni entonces—hace más de dos años—, ni ahora, se han tenido a mano los medios necesarios para acortar las horas o los días de inquietud, ni aun para socorrer desde el primer momento a las vidas en peligro. Si se hubiera dispuesto de hidroaviones, de lanchas rápidas, de cañones lanzatabos y demás «utillaje» exigido como dotación instrumental de una estación de salvamentos en regla, por lo menos se hubiera esclarecido más rápidamente la realidad del accidente, se habría hecho todo lo que humanamente era posible hacer para evitar el sacrificio de vidas, se pondría a algunas de éstas en condiciones de recuperación...

Fuesto que hemos de extraer de los hechos su lección, de los que acabamos de vivir es preciso obtener la suya. No basta que dejen en nuestros corazones la huella de su angustia. Es preciso que tensen nuestra voluntad en un afán de superación, y nos impulsen a vencer la incapacidad de defensa que ahora se ha puesto, una vez más, al descubierto.—M.

EL PESCADO COMO ALIMENTO

Sabido es, que de vez en cuando, se discute el valor nutritivo del pescado. Persona hay, muy seria, que después de tomar una sopa de pescado o un besugo al horno, o acaso ambas cosas, una detrás de otra, piensa o dice: "¿Cuándo se inicia la comida en serio?" Y otras que ponen los ojos en blanco, pensando en una chuleta "de buey gallego" (no es propaganda, sino fraseología). Pues bien, para esos detractores del pescado como alimento, copiamos a continuación unas notas publicadas en el "Diario Vasco", de San Sebastián, hace unos días, al informar de una transcendental pugna atlética, de "aizkolaris". Dice así:

"En mi visita a los dos "aizkolaris" anterior al festival, quise saber el régimen alimenticio que habían seguido uno y otro.

—¿Igual que en la prueba anterior?, pregunté a Corta.

—De ninguna manera. Ni huevos, ni carne. Mucho pescado y abundante verdura. Véalo usted en todo su detalle. Por la mañana, una sopa de ajo sin huevo, y luego unas lonchas de pescado. A mediodía, sopa, habas, nuevamente pescado y un trozo de carne que, diariamente, no excedería de los 250 a 300 gramos. Para merendar, un poco de pollo y mermelada, y, para cenar, sopa y pescado. Durante todo el entrenamiento no habré comido ni siquiera una docena de huevos.

—¿Con diferencia en su estado físico?

—No me ha inquietado el hígado, he conservado el peso y estoy menos gordo, por el contrario. Francamente, el régimen de ahora es mucho mejor que el de las chuletas y los huevos por docenas.

—¿"Arriya", por el contrario no opina así?

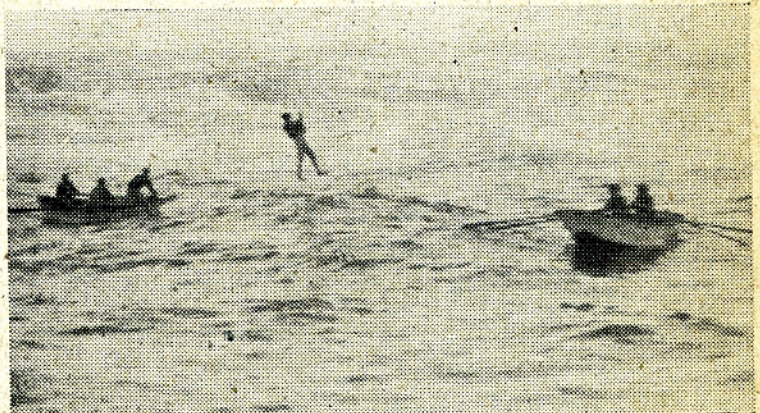
—Yo he seguido la costumbre habitual, sin variaciones con respecto a mi último encuentro con Corta. Por la mañana, un poco de café, una buena chuleta y cuatro yemas de huevo con azúcar. A mediodía, sopa, pero una sopa substanciosa, otra chuleta aceptable, una manzana cruda y otras cuatro yemas de huevo azucaradas. Por la noche, sopa, la tercera chuleta y cuatro yemas de huevo con su correspondiente azúcar. ¡Nada más!

Ni nada menos si consideramos que entre otros detallitos sin importancia en el recuento he llegado a sumar tres chuletas ¡y que chuletas! y una docena de huevos cada día."

Después de esto, no caben dudas de ninguna clase. Votamos por el ictiofagismo y aconsejamos a los españoles que coman mucho pescado. Cuidarán su hígado, su estómago y adquirirán una fuerza de campeón de "aizkolaris".

El gran campeón Corta, al coronar su tarea de cortar 10 troncos en 44/12 segundos, preparado físicamente "a base de pescado", ha realizado un acto de propaganda pesquera, que no puede ser superado ni por el mejor columnista del mundo. Merece un homenaje de la Industria Pesquera Nacional.

ANGEL FERNANDEZ



Otra impresionante fase del salvamento de vidas