



Enrique Ballesteros é Illera

SR. D. ENRIQUE BALLESTEROS É ILLERA

Socio fundador de la Liga Marítima.

que el articulista del *Nautical Magazine* hable con tanto entusiasmo de los buques escuelas de MM. Dewitt y Moore, que han resuelto, á lo que parece, por la iniciativa privada, el problema de la formación y de la educación del marino. Realmente, el joven que haya permanecido cuatro años en esas condiciones y algunas semanas en una escuela de navegación para completar en ella su instrucción teórica, puede, sin inconveniente alguno, presentarse en cualquier parte, no faltándole, para ser un verdadero marino, más que un aprendizaje de algunos meses á bordo de un buque de vapor.

Diremos, para terminar estas impresiones sobre el *Macquarie* y el *Illawarra*, que ambos buques, destinados principalmente para servir de escuela de marina, llevan al mismo tiempo, tanto á la ida como á la vuelta, carga completa; que el trabajo de su estiva forma parte del curso de estudios, y que en el modo cómo está organizada la escuela, el alumno no solamente se hace marino, sino también que el oficio de marinero no tiene secretos para él, y cuando más tarde tenga á sus órdenes la marinería, podrá dar indicaciones y órdenes precisas y vigilar que el trabajo sea ejecutado á conciencia.

..

He aquí el sistema teórico y práctico que tanta falta hace en nuestro país y que nos proporcionaría hombres del oficio aptos para todas las vicisitudes propias de tan arriesgada profesión, prácticos y ágiles; en una palabra: verdaderos marinos.

Los buques-escuelas de MM. Dewitt y Moore podrán servir de modelo á quienes deseen introducir aquí una escuela flotante de Marina. Quizá no fuese del todo imposible instalar una escuela del mismo género en un buen velero que, para cubrir sus gastos, navegase con flete, haciendo al mismo tiempo conocer nuestra bandera y nuestros productos en países lejanos embarcando aspirantes que pagasen su alimentación é instrucción y pasajeros.

Esto sería infinitamente mejor que sostener y entretener, sin esperanza de recompensa ó beneficio, algún barco-escuela amarrado, que sin dar jamás lo que hace falta, esto es, verdaderos marinos, sería, bajo el punto de vista financiero, algo parecido al famoso tonel de las Danaidas.

Dejemos los sueños y las utopías; toquemos el lado práctico de la cuestión, y no perdamos nunca de vista que la navegación á la vela reporta grandes beneficios á los que á ella confían sus capitales.

Los pueblos esencialmente marítimos tienen el deber de preocuparse del conocimiento del mar, si no para dominarlo, al menos para obtener de él las ventajas y los provechos de una explotación inteligente y racional.

La navegación á vapor ha introducido métodos y usos nuevos, que abrevian y facilitan esas ventajas; pero la navegación á la vela, menos costosa, cimenta y consolida las enseñanzas prácticas de la ruda cuanto fatigosa vida de mar.

Dedúcese de lo expuesto que, para la buena educación marítima del personal que ha de manejar las modernas flotas comerciales, lo primero que se requiere es una completa identificación con el medio ambiente, que solo podrá lograrse con buques escuelas organizados en la forma conveniente y bien entendida que va expuesta, y á que pueden servir de modelo el *Illawarra* y el *Macquarie*.

SANTIAGO ARAMBILET.

(Adaptado del *Bulletin de la Ligue Maritime Belge*).



PESQUERIAS

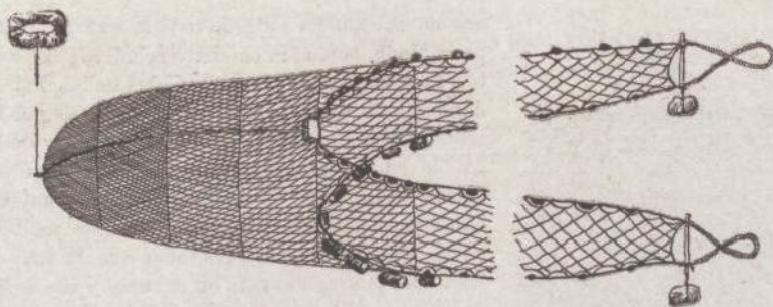
La pesca en la provincia de Málaga

Apuntes sobre los diferentes artes de pesca más usuales en estas costas de Málaga, expresando los que causan daños y perjuicios, así como los beneficios que cada uno reporta, tanto en los fondos del mar, como al bien público.

JÁBEGA Ó ARTE REAL.—Aunque este arte es bien conocido por su antigüedad, es conveniente darlo á conocer ampliamente, expresando con detalles su construcción, no sólo á los individuos que se dedican á la industria de la pesca, sino también á las personas que no la ejercen, pero que consumen sus productos, para que reflexionando sobre el particular puedan formar idea de si es ó no ofensivo á nuestras costas.

COMPOSICIÓN DEL ARTE.—Se forma ó compone de doce piezas de red, cada cual de diferente tamaño de mallas, dimensiones, á las cuales se le da el nombre siguiente: claro, rigal, cazarete, entre-arcanela, arcanela, batidero, caja de á ocho, ídem de siete, ídem de seis, cajeta, corona, capirote ó corané; de estas doce piezas, las seis primeras sirven para formar las bandas, y las restantes componen el copo.

Las mallas de las primeras, ó bien del claro, tienen diez pulgadas en cuadro de ancho; las del rigal, ocho; las del cazarete, cinco; las de la arcanela, cuatro; las del batidero, tres; las de la caja ocho, copo dos, siete, para que pueda pasar una moneda de diez céntimos desahogadamente; caja seis, cajeta y corona, el diámetro de una moneda de cinco céntimos, y el capirote, el de una moneda de dos céntimos. Pues bien; después de formar las bandas ó brazos del arte, las cuales van cosidas al copo, se procede á darle flojedad al filo ó borde de las bandas, para que la parte baja, la que haya de rozar el fondo, esté mucho más floja que la parte alta: esta operación se hace porque de no ir flojo el borde bajo, se introduce en el fondo, ó sea moviendo el fango ó arena, ó hasta pudiera quedar cogida en piedra y romperlo. Lo cierto es que de no efectuarlo así perderíase el arte por su sencillez, y además porque este filo que queda tirante se introduciría bajo las piedras, y á la vez destrozaría los criaderos y cuantos abrigos existen en los fondos para el pescado, por cuya razón se le da la flojedad citada. Además lleva el arte colocados en la parte baja una clase de rulos de barro cocido, para que al tirar desde tierra del arte faciliten el arrastre sin profundizar, pasando suavemente por los asientos marítimos sin causar daño alguno, recogiendo solamente el pescado que haya permanecido á la sombra del arte envuelto en las redes y el de paso, que jamás tiene criaderos tan próximo á la costa, debiendo advertir que cuando los peces, sean de la clase que fueren, se encuentran soliviantados á causa de las borrascas ó por las fuertes mareas y las corrientes, es una casualidad que sean cogidos con la jábega, saliéndose por los claros del mallaje ó por encima de los corchos. Con lo expuesto queda suficientemente demostrado que el arte de jábega es inofensivo por todos conceptos, contribuyendo con sus productos á la más higiénica y provechosa alimentación del público en general.



JÁBEGA

Al propio tiempo llamamos la atención sobre el hecho que solamente en la costa de esta provincia de Málaga existen empleadas en la pesca más de ochenta barcas de jábega, y que cada una de ellas mantiene unos veinte padres de familia por lo menos. Además, cuando se presentan años que se pierden las cosechas del campo, acuden á engrosar las tripulaciones y las operaciones terrestres de las jábegas los agricultores y hacneros, siendo partible el pescado entre todos los que trabajan, aunque se hayan reunido cien hombres. Así, pues, se justifica que el arte de la jábega real, además de ser beneficioso, está dentro de las leyes vigentes para ejercer la industria de la pesca, y que todos en general, y particularmente las autoridades de Marina, estén obligados á su protección.

ARTE DEL SARDINAL Ó JEITO.— Se le da este nombre á unas telas de red muy finas, hechas de lino ó hilo, que se componen de cuatro piezas, de setenta metros de largo cada una.

Estas piezas se unen por sus extremos por medio de unos cordelitos formando una sola tela; su mallaje es del diámetro de una moneda de cinco céntimos; en su borde superior lleva un cordel cosido á la tela, el cual pasa por el centro de muchos corchos del diámetro de tres pulgadas; dichos corchos están colocados de medio á medio metro; á este mismo cordel van sujetos otros, á dos metros de distancia unos de otros, á los cuales se les da el nombre de boncoyes, que, á manera de boyas, mantienen la tela á flote; en el borde inferior, ó sea la parte baja, lleva otro cordel, cosido en toda su extensión, al cual van mordidos unos trozos de plomo de dos onzas de peso y colocados á un palmo de distancia unos de otros, de modo que este peso, perfectamente proporcionado, evita que se sumerjan los corchos y hacen que se conserve la tela en sentido vertical en el agua; por lo tanto, tirada esta red al mar, resulta un tabique intermedio y á voluntad de las mareas ó corrientes, y, como es natural, llega la sardina, que es la única clase de pescado que este arte coge, y se encuentra con esta valla, y al querer pasar queda cogida por la cabeza en sus mallas; por consiguiente no aprisiona más pescado que aquel cuya cabeza y no el cuerpo pase por la malla; de modo que las más pequeñas se pasan, y nunca está enmallada la cría; esto demuestra que su modo de pescar es inofensivo y nunca causa daño en el fondo, por cuanto no arrastra por él.

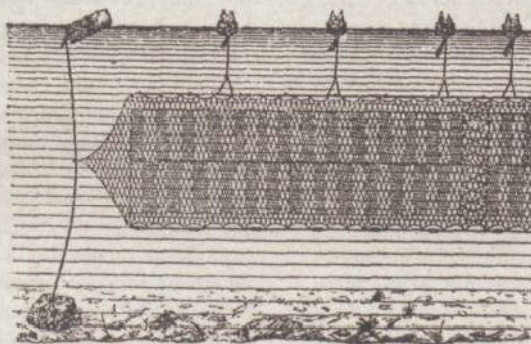
Se mantienen con el producto de esta clase de pesca más de mil padres de familia en la costa de la provincia, los que diariamente ruegan á las autoridades competentes hagan desaparecer los artes del «Bou», porque desde que se ins-

talaron en la costa «arrasando» sus criaderos, viénense notando cada año menos arribazones de sardinas, y aun las pocas que arriban desaparecen en seguida, como huyendo de algo desastroso.

ARTE DEL TR. SMALLO.— Se le llama á este arte del tresmallo, porque lo componen tres telas de red sobrecosidas por sus bordes, formando una pieza; de estas tres, la que ocupa el centro tiene sus mallas del diámetro de una moneda de diez céntimos y las laterales del diámetro de ocho pulgadas; debe advertirse

que la tela del centro está colocada mucho más floja que las de los extremos, con la idea que cuando el pescado que embista á esta red, tanto de un lado como de otro, forme copo la malla estrecha con la ancha, quedando el pescado aprisionado.

Este arte queda en el agua lo mismo que la tela del sardinal, pero tiene menos altura y el plomo está proporcionado para que vaya al fondo y quede estable en el mismo, para lo cual tiene sus peones ó pesos, con el fin de que no sea arrastrado por las corrientes; además tiene una boya en en las raveras, para que sirva de señal é indique dónde se halla el arte mencionado. Ahora bien; de estos artes, que en esta costa hab'ía diez ó doce, en la actualidad solo quedan tres, las tripulaciones de las embarcaciones que los usan se encuentran en la mayor miseria, y muy pronto tendrán que abandonarlos, por no encontrar en esta costa la clase de pescado que antes cogían; pescado de fondo que ha desaparecido á causa de estar todo arrasado por el bou, que diariamente hacen sus corridas donde éstos calaban el arte.

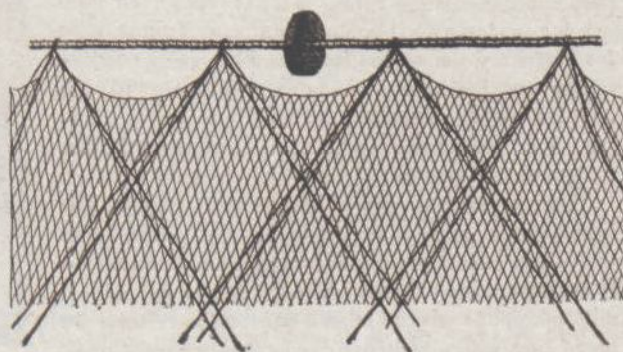


SARDINAL

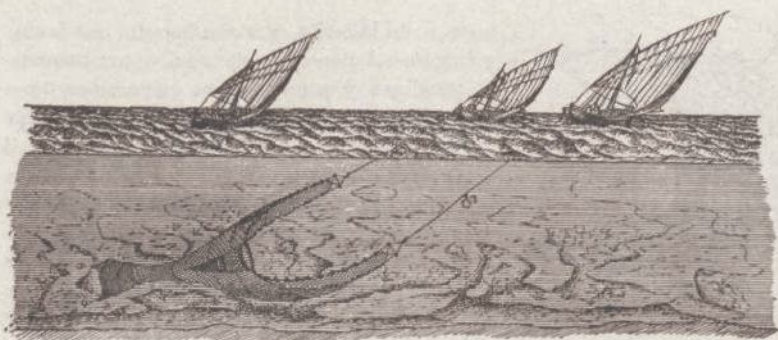
Estas mismas consecuencias vienen sufriendo otras artes, como son el «Palangre», la «Naza» y los «Atuneros», dando

por resultado el total abandono de ellos, pues van desapareciendo también, á causa del continuo arrastre que sufren los fondos de estas costas por el bou.

ARTE DEL BOU.—Como lo anteriormente expuesto necesita una completa justificación, probatoria de los daños que produce el referido arte del bou, hacemos una reseña detallada de su construcción. El arte del bou lo componen dos bandas ó brazos que tienen unos siete metros de largo, y van cosidos á un seno de red, llamado copo, de nueve metros de largo y cinco de ancho por la parte de la entrada, y otro tanto por la parte de la corona y de dos metros de ancho



TRESMALLO



ARTE DEL BOU

por el centro, para que forme cintura; la anchura de las bandas es de cuatro metros y sus bordes muy tirantes, como por comparación las redes de cazar; el mallaje es del diámetro de una moneda de diez céntimos desde su calón hasta media banda, y la otra media del diámetro de cinco centímetros, hasta la tercera parte del copo, y á continuación una pieza cerrada, de hilo, más grueso y con menos mallaje, para formar la cintura antedicha y la corona á continuación. En los lordes ó filos de sus bandas van cosidas convenientemente unas cuerdas llamadas trallas, de la siguiente forma: en el borde superior una cuerda de cáñamo de media pulgada de grueso, cosida más tirante que el filo de las bandas, y en las que lleva á cada palmo un corcho de dos pulgadas de diámetro y media de grueso, y en la parte de la boca, llamada gola, un grupo de ocho ó diez de los mismos corchos; en el filo ó borde inferior lleva otra cuerda cosida de doble grueso que la anterior, y en la que á cada medio metro muerde un pedazo de plomo de medio kilo de peso; hay que advertir que esta tralla va más tirante que la del borde del corcho, y la gola ó entrada viene á caer un metro más al copo que la gola del arte; luego, á continuación de estas golas, lleva cosida una tela de red llamada fisca, hasta la corona, cuya fisca le da mucho refuerzo al copo, y además es parte de desahogo, por cuanto sus mallas son mayores tres veces que las del copo, pero van colocadas mucho más tirantes y son de un hilo mucho más grueso, para que el pescado que embista encuentre dureza y no pueda pasarla. Por consiguiente, estos artes, tirados por embarcaciones de tres toneladas (el porte mínimo en el Mediterráneo), según el Reglamento provisional á que están sujetos, por poco viento que haya hacen mucha fuerza, y unida esta fuerza á la manera de que el referido arte está construido, hace que se introduzca en el fondo media vara y el corcho no pueda levantar más de una del fondo, teniendo que ponerle al borde del plomo unos rulos de madera para que no se le sepulte el arte del todo; pero aun con dichos rulos, muchas veces, en sitio que los fondos están blandos ó son muy fangosos, se les atascan y tienen que llevarlos á fuerza de cabrestantes que los barcos llevan á prevención, para lo cual las cuerdas llamadas malletas que llevan amarradas, de los barcos al arte, son de cáñamo y de una pulgada de grueso.

Visto y probado que el bou va arrastrándose por los fondos, á manera de arado, queda comprendido que en el trozo que va abrazando en su recorrido lo arranca todo, yendo á parar al copo, y dejando el sitio por donde pasa lo mismo que una carretera; de modo que, calculando que recorre cada pareja unas cinco leguas, que es el minimum de su recorrido, y

que en el copo ha entrado todo lo que se le ha presentado, como las camas y criaderos de éstos, fangos, yerbas y algas criadas en los bajos, donde dicho pescado tiene su abrigo, se puede tener idea del estado en que podrán venir dentro de este copo los primeros pescados que entraron en él, esto, que es una verdad comprobable presenciando el levantamiento de un bou en nuestras costas, da á entender que la mayor parte del pescado cogido en el copo y conducido á tierra, para su venta, se presenta en estado de putrefacción. Tal vez se pregunte: ¿No trae también el bou, pescado en buenas condiciones?

Sí lo trae, pero el poco bueno lo compran los saladeros y los remitentes para fuera de la ciudad, cubriéndolo con pedazos de nieve, para que pueda resistir hasta su venta.

De manera que dicho arte, además de producir tan terrible daño en el mar, no menos causa al público, presentando á la venta el pescado en pésimas condiciones, aunque por menos precio. Si la Junta de higiene local practicara algunos escrupulosos reconocimientos, por imperiosa necesidad prohibiría su venta como nocivo para la salud pública. Como las autoridades no ignoran algunos de los abusos detallados, estamos persuadidos de que las de Marina y las locales, han de procurar evitarlos. Para ello, lo legal, lo justo y lo equitativo, sería que dichas autoridades nombraran, al efecto, una comisión mixta que presenciara el levantamiento del bou, y corrigiera en el acto sus desastres, pues con el tiempo no han de tener remedio; porque á pesar de estar prohibida la pesca del bou á menos distancia de tres millas afuera de una línea recta desde Calaburra á la punta llamada de Almellones, con sujeción al Reglamento provisional, dado en Madrid en 8 de Noviembre de 1898, y de haber sido castigados los infractores de esa prescripción con multas por la autoridad de Marina, no cesan en su obra de destrucción, haciendo sus corridas algunas veces hasta media milla de tierra, con asombro y desesperación del público que lo presencia.

Ahora bien; aunque no nos proponemos señalar á la Junta que nombrasen su misión, nos permitimos hacer algunas in-



DE REGRESO DE LA PESCA

dicaciones para su formación, convencidos de que una vez que fuere dicha Junta á bordo de cualquiera de las parejas del bou, vería con disgusto que al vaciar el copo sobre la cubierta contendría dentro, y entre el fango, multitud de peces de todas clases y la mayoría de la cría envuelta en una masa informe que, por necesidad, ya aplastados, arrojan de nuevo al agua, con palas de hierro que llevan á bordo con este objeto.

Así, lo mismo los armadores que las tripulaciones de estas parejas, no buscan más que su conveniencia inmediata, pero pueden tener seguro que de continuar su destructora obra, con la misma arma que asesinan á los demás artes, han de destruir los suyos, sin que, por desgracia, estos resultados se hagan esperar muchos años; y cuando esto suceda, sin que haya habido quien lo remedie, entonces, las consecuencias serán fatales para todos, y pereceremos de hambre todos los compañeros de profesión, siendo la responsabilidad de las autoridades competentes que permitan los abusos denunciados tantas veces.

Málaga 30 de Agosto de 1902. En nombre de la Sociedad de la pesca, su Presidente, *José Román Caparrón*; el Secretario, *Antonio Escobar*; los suscriptores de LA VIDA MARÍTIMA: *José Fuentes Mejía, Francisco Parrilla, Francisco Salinas, Francisco Carmona y Luis Soler López.*

NOTAS AMERICANAS

New-York 1.º de Octubre de 1902.

SEÑOR Director de LA VIDA MARÍTIMA.



De algún tiempo á esta parte la opinión pública está sobreexcitada con la sucesiva y trágica desaparición de los más importantes factores de la guerra con España, á que ha venido á dar mayor relieve el relato de algunos periódicos y revistas, descubriendo la mala fe con que por parte de los Estados Unidos se llevaron las negociaciones preliminares.

Primero sucumbió Mac-Kinley bajo el plomo de un asesino, después el Almirante Sampson completamente idiota y ahora el Teniente Morris, que se ha levantado la tapa de los sesos á bordo del crucero *Olimpia*.

Mac-Kinley tenía en sus manos el impedir la guerra con España; Sampson contribuyó con todas sus fuerzas á que estallara, y Morris, electricista en el *Maine*, sabía perfectamente que los españoles no eran responsables de la voladura de ese crucero.

Todo esto, eslabonándose en la mente del pueblo *yankéé*, al convencimiento, hoy muy extendido, de la injusticia con que se atropelló á España en circunstancias para ella difíciles, ha hecho que esas tragedias y el conocimiento de las notas diplomáticas que mediaron entre España y los Estados Unidos, reservadas durante tres años después de terminada la guerra, pese como una losa de plomo sobre la conciencia nacional y el imperialismo *yankéé*.

Tres periódicos principalmente, *The Review*, que se publica en San Luis; *The Record*, de Filadelfia, y el *Evening Post*, de New-York, han juzgado severamente la pérdida de Mac-Kinley, ocultando al Parlamento las buenas disposiciones de España á aceptar las demandas del Gobierno americano, concretadas en tres puntos: armisticio con los insurrectos cubanos durante seis meses, revocación de la orden de concentración y arbitraje de los Estados Unidos si después de la tregua no se hacía la paz entre España y los insurrectos.

Esas tres exigencias fueron otorgadas, pero Mac-Kinley no participó al Congreso americano, en cuyo nombre obraba, ni el noble y piadoso Mensaje de la Reina de España, ni los sublimes esfuerzos de León XIII para evitar la guerra, y únicamente, y como de pasada, se refirió á la suspensión de hostilidades en Cuba en su Mensaje al Parlamento, es-

torbando así deliberadamente que éste pudiera formar opinión completa de la resignada actitud de España.

Ya se ha visto cómo sucumbió Mac-Kinley. Ahora, al suicidarse en Boston el Teniente Morris, el *World*, de New-York, expresa, sin ambages, que ese suicidio es el resultado directo del desastre acaecido al *Maine*. Morris sabía la causa de la explosión, y después de ella rehusó hablar; pero sus amigos del Club de Kansas City, al tener noticia de su fin trágico, no vacilaron en afirmar que Morris se ha matado porque no podía sobrellevar el conocimiento de aquel espantoso accidente.

Poco á poco se va descorriendo el velo calumnioso que ha impedido que se haga la luz sobre las responsabilidades de la guerra con España y la catástrofe del *Maine*; pero ¡hay Providencial, y el pueblo norteamericano, abrumado por todos estos acontecimientos posteriores, empieza á preocuparse y á sentir el peso de su injusticia.

«La historia de esta guerra, si alguna vez se escribe con verdad — dice *The Review*, — cubrirá de eterno oprobio á los Estados Unidos.»

En las evoluciones y simulacros de la escuadra, efectuados á la entrada Este de la Sonda de Long Island para forzarla, ha prevalecido la opinión de que, no obstante lo bien artillados que están ahora los fuertes que defienden la entrada, habría sido posible hacerlo por la noche, y una vez forzada nada hubiese impedido al enemigo que bombardease á New-York ó hiciese un desembarco en las proximidades. Recuérdese que éste era el proyecto sometido al Gobierno español por el distinguido jefe de Marina Sr. Gutiérrez Sobral mucho antes de que estallara la guerra, y que ahora los propios marinos americanos consideran implícitamente practicable, y mucho más entonces, en que los fuertes estaban mal artillados y se disponía por los americanos de menos buques que ahora.

Durante las indicadas evoluciones la escuadra americana se dividió en dos: unos buques defendían el territorio nacional y otros figuraban el enemigo. Contaban además los primeros con el apoyo de las fuerzas de la entrada de la Sonda de Long Island. Fué posible para la «división nacional» descubrir los movimientos del enemigo y frustrarlos á tiempo. Desde los fuertes se elevaron varios globos para escudriñar el horizonte. Durante las evoluciones embarrancó el crucero *Brooklyn*, causándose considerable avería en los fondos y cuya reparación se calcula costará arriba de 50.000 pesos.

En el invierno toda la escuadra, al mando del Almirante Dewey, se trasladará al Mar de las Antillas para poner en ejecución un plan de defensa de las costas de los Estados Unidos. Se ha establecido una base de operaciones en la isla de Culebra, donde se están levantando varios fuertes.

A estas horas preocupa mucho al Gobierno la situación anómala del istmo de Panamá, para donde ha salido el acorazado *Illinois*, mientras que á Colón se dirige el transporte *Panther* con un contingente de 350 soldados de Infantería de Marina. Ya se encuentra en aquel puerto el crucero *Cincinnati*. Cálculase que se desembarcará en el Istmo un contingente de 800 hombres de los tres buques. Ha protestado de este paso el General colombiano encargado de aquella provincia, pero no cede este Gobierno, alegando que viene obligado á tener expedito el ferrocarril, según convenio.

Desde Sidney, en Nueva Escocia, seguíamos el regreso de las regiones árticas del Teniente de Marina Robert E. Peary á bordo del buque *Windward*. En una entrevista que publica esta prensa, ha dicho aquel explorador:

«Me veo obligado á dar por terminados mis trabajos en las regiones árticas (está para expirar la licencia del Gobierno); pero bajo otras circunstancias, si fuese yo un hombre de fortuna independiente, no sería este el final de mis viajes al Norte. Este año he alcanzado la latitud de 84 grados 17 minutos, habiéndome trasladado en trineo al Norte de la Tierra de Grinnell, al Noroeste del Cabo Hecta. Teniendo establecido un campamento de invierno en la latitud de 83 grados, puede, seguramente, llegarse al polo en trineos. No es más difícil viajar entre la latitud 70 y 80 grados que entre 60 y 70 grados, ni tampoco creo que lo es más entre 80 y 90 grados que entre 70 y 80 grados. Estoy convencido de que no hay mar abierto en el trayecto hacia el Norte. No pude adelantar más allá de la latitud expresada por impedirlo prácticamente el hielo. He demostrado que Groenlandia es la tierra más al Norte; más allá es Océano. He rectificado la carta del Cabo York y de la región de