

La evolución técnica del moderno buque de arrastre

por MAREIRO

Sin molestia para nadie debemos señalar que se habla con exceso de vaguedad, acerca de las mejoras técnicas que deben incorporarse al arrastrero moderno. Es verdad que en España estas materias se hallan radicadas aun en el campo de la mera afición, por ausencia de instituciones científico-industriales consagradas al estudio experimental de los artes y los buques, de los dispositivos de pesca y los medios de accionarlos en la mar.

Sin centros de esta clase no pueden formarse hombres capacitados para resolver problemas de alguna envergadura técnica, que siguen abandonados en manos de la rutina o de la improvisación. Así sucede que, en esta hora, después de muchos años de ensayos, en España aun se vacila entre la pareja y el «trawler», entre el hierro y la madera para los cascos, entre el motor y el vapor como medios de propulsión, etc.

En estos últimos años hemos asistido al alumbramiento del arte de la «baca» como acaso mas eficaz, dentro de su tipo, que los demás de arrastre, para la pesca de altura.

Todo esto implica una falta de madurez notoria.

Cuando se ha llegado a dominar un problema no surgen estas vacilaciones sobre directrices tan fundamentales. La solución menos práctica queda descartada por la mas eficaz y el progreso de la industria discurre entonces con ritmo firme y disciplinado, sin retrocesos ni altibajos, sin contradicciones y rectificaciones.

* * *

Es frecuente comprobar en nuestros astilleros donde se construyen buques de pesca, como sobre casos de madera nuevos y amplios, se montan equipos de propulsión viejos; caldera y máquina usadas en barcos que fueron desguzados, de dimensiones mucho mas reducidas.

Semejante práctica revela un desprecio evidente por un elemento esencial de la economía del buque: la marcha. El armador que aprovecha equipos de desecho en cascos nuevos, aunque introduzca en aquellos mejoras de alguna importancia que aumenten un tanto—desde luego poco—, su rendimiento, se muestra indiferente a que sus barcos inviertan dos o cuatro singladuras en ir desde el puerto de base al caladero, o viceversa.

No hace falta poner muy de relieve la importancia que esto representa en la industria. Su rendimiento depende fundamentalmente de los días que aproveche pescando; los de navegación son días muertos, de riesgo y sin provecho, que deben reducirse al límite.

De suerte que el problema de la velocidad del buque es de transcendencia cardinal.

El que mas ande desplazará al que invierta en las travesías un exceso de jornadas, con esteril aumento de gastos, disminución de los días de pesca, merma en el valor del pescado cotizable principalmente por su frescura, etc.

No se nos oculta que, en ciertos momentos de superconsumo, esta competencia no tiene efectos aniquiladores para los industriales retardatarios. Todo el pescado que llega a puerto es absorbido, y, bien que mal, unos y otros van saliendo adelante.

Pero no hay que soñar en la perpetuidad de momentos tan anormales.

La economía pesquera, como la de las demás producciones nacionales, tiende a buscar su asiento permanente; la competición volverá a regir en los mercados por el juego suelto de la demanda y la oferta, y aquel que no triunfe en ese combate de precios y calidades naufragará fatalmente.

* * *

La mayor parte de nuestra flota de parejas adolece del defecto que acabamos de señalar. Los buques de casco en buen estado, con 22 o 23 metros de quilla, a fuerza de carbón van a Grande Sole, a Canarias, a las proximidades de la bahía de Arguin. Cuando mas, logran dos caladas al mes. De estos treinta días, la mitad, o mas, se invierten en los viajes de ida y retorno.

En las circunstancias actuales, buena parte de este retardo se origina por la deficiente calidad del carbón nacional, que con dificultades notorias queman los buques de pesca. Pero aun mejorando el rendimiento calorifero del combustible, las ideas generales que venimos glosando tienen aplicación evidente al caso de nuestras parejas de altura.

Con máquinas de vapor mas modernas, y desde luego con motores, la marcha de los barcos se incrementaría en dos o tres millas por hora, lo cual podría suponer una economía del treinta o del cuarenta por ciento del tiempo muerto que se invierte en ir a los caladeros o en retornar a los puertos.

No existe una preocupación en esta materia, análoga a la que existe por aumentar la capacidad de los cascos. Se piensa en remediar las mayores necesidades de radio de acción aumentando el espacio para carboneras, o llevando combustible sobre cubierta; pero no se piensa seriamente en acabar con elrote de caballo cansado que aun conservan la mayor parte de nuestros buques de pesca.

* * *

Sería también de interés, despertar el deseo de mejorar los aparejos de arrastre. España sigue en esta materia las normas que vienen impuestas por la aclimatación de tipos extranjeros, o por la rutina; pero no se ha intentado la revisión de esas normas, no se han sometido a nuestra propia investigación.

No nos referimos exclusivamente al mallaje.

Es posible que sea necesario dotar al aparejo de un dispositivo que lo mantenga abierto mientras se echa a bordo en la levantada; es posible que conviniera reformar sus dimensiones, etc.

Aun hoy no se sabe a derechas si, para la captura de ciertas especies pelágicas, convendría confeccionar aparejos con mayor dimensión entre los corchos y los flotadores. Es posible que la merluza, pescado emigrante por excelencia, pulule cuando es adulta a alturas que no alcance el aparejo que arrastra las especies bentónicas aplastadas sobre los fangos del fondo.

No hacemos mas que insinuar problemas, porque no somos técnicos para resolver sobre ellos. Pero reflejamos una avidez, un ansia por conocer la entraña de ciertos secretos que aun tiene entre nosotros la compleja función de pescar en los mares libres del mundo.