



ING. MR. MILTON J. LOBELL

UN HOMBRE DE PIPA Y GAFAS

Milton J. Lobell es un norteamericano fornido y pletórico, asociado indisolublemente a una pipa. También ha asociado el rostro a unas gafas, que ayudan a acusar su perfil, aunque no acentúan los rasgos personales. Con pipa y gafas un hombre se permite ver el mundo a través de dos pantallas. La del humo para obtener cierto alejamiento de las cosas próximas, a veces muy saludable. La de cristales, para obtener mayor presencia de las gratas a su espíritu.

Cuando iniciamos este coloquio, Mr. Lobell se desarma a medias. Concede una tregua a la pipa, colocándola en pila con otras que ya des-

LA PAREJA Y EL

Hasta aquí el hombre. En este caso lo tomamos como algo más que mera introducción a sus palabras. Como determinante del peso que a las palabras ha de concederse. Mister Lobell acaba de explicar veinte lecciones sobre artes y buques de pesca. Además, conoce la flota actual que tiene a Vigo como base principal. ¿Por qué no iniciar el diálogo sobre el arte de la pareja e inquirir el juicio técnico que le merece?

—Desde el momento en que este «sistema español» comienza a ensayarse en los Estados Unidos y a adoptarse en Inglaterra, hay buenas razones para reconocer que su crítica no era justificada. La eficacia del remolque bilateral del aparejo, derivada de la mayor amplitud de la boca y la eliminación de las puercas, principalmente; pero su porvenir es

CON EL INGENIERO EXPERTO EN APAREJOS

Por V. PAZ

cansaban al borde de la mesa. A la derecha de nuestro macizo interlocutor, sobre breve peana de mármol, decorando la sobriedad de un mueble, destaca la maqueta en bronce de un modelo de buque pesquero, construido en Galicia. Nuestra tierra entró hace tres años en la órbita de conocimientos del visitado, lo que no es un elemento despreciable para la indagación ulterior.

Estamos en Santiago de Chile, entre los Andes y la corriente de Humboldt. Dos cordilleras que se complementan, imprimiendo a la economía del país, tanto como a su comprimida geografía, una fisonomía compleja y exigente. Dentro de aquella, como asesor técnico de la Corporación de Fomento, se engrana ahora la actividad profesional de mister Lobell.

Aunque ha nacido en New York, trae del Pacífico su formación pesquera. La ha adquirido en Seattle, Estado de Washington, en cuya Universidad recibió el título de ingeniero. Cinco cursos de esta carrera, en aquel centro de enseñanzas técnicas, se dedican a las industrias de la pesca. Con tales antecedentes, Mr. Lobell ha intervenido en el Centro Latino-Americano de Capacitación Pesquera, organizado por la F. A. O., que acaba de clausurar sus tareas en Valparaíso.

«FLOTING TRAWL»

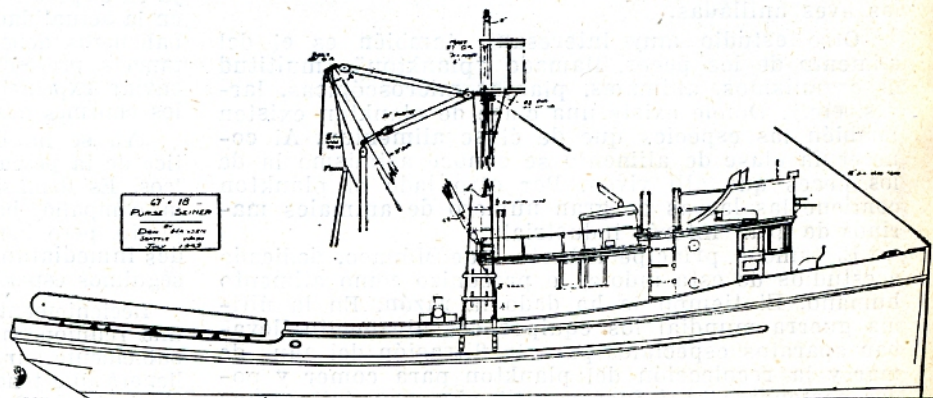
más claro y prometedor que el del «trawl» ordinario. A base de construir una red más liviana, y por consiguiente, más manejable y más

fácilmente controlable, el arte de pareja es una buena base para ulteriores perfeccionamientos, que se persiguen afanosamente en algunos países. El secreto está, en combinar la profundidad con la velocidad, intensificando ésta y situando el aparejo en plano a aquel donde los peces tienen su «habitat». Tal es el objetivo del «floting trawl» o «Larsen trawl» del que se han hecho ya experiencias satisfactorias. Por medio de dispositivos de flotación, el aparejo puede emplazarse a distintos niveles de agua, lo que permitirá seguramente sustituir el cerco pará la captura de especies no demersales, como la sardina o el atún pequeño. Para las que se dan en in-

LOS APAREJOS: EL

—Volviendo al tema de los aparejos, ¿qué resultados se obtienen con los contruídos a base de fibra de nylon?

—Por ahora se utiliza preferentemente para redes verticales, de tres telas. En esta aplicación el rendimiento obtenido es doble del habitual producido por redes de fibras corrientes. El nylon es más liviano, resistente y duradero, aunque por ahora más caro, incluso en los Estados Unidos. Su uso se general-



Plano de perfil de un buque de 67 piés de largo, tipo «Purse Seiner» del Pacífico

RO MR. LOBELL, AJOS Y BUQUES

ANDRADE

menos cardúmenes, el arrastre más o menos superficial representará un excepcional progreso. Sobre todo, si puede operar con mayor aceleración que la permitida por el uso de un sólo buque, tanto para la tracción, como para armar y recoger el cerco, aun completado con una embarcación auxiliar en este último caso. Esta embarcación, si fuese movida por un motor, como se hace en algunos países, aceleraría la operación y evitaría en parte la dispersión del banco. Parece que se tiende a combinar el cerco con el arrastre, y si en este terreno se logra algo positivo, la utilización simultánea de dos naves puede constituir la clave de la fórmula practicable.

YLON Y LA MALLA

zará, seguramente, en el aparejo de arrastre, aun cuando el contacto con el casco de acero o con los cables del calamento causó deterioros importantes en los primeros aparejos utilizados. Parece que ahora el pe-

ligo de destrucción por esa causa se ha eliminado.

—Y respecto a la dimensión de la malla, ¿juzga que debe persistirse en la tendencia a aumentarla?

LA FLOTA GALLEGA DE ALTURA

Una nueva mirada a la maqueta de bronce, que reproduce la línea alargada de un "superstandard". Nuestro amigo recoge la muda indicación y deriva el curso de la charla hacia la flota gallega, la que conoció en su viaje a Vigo:

—Quedé con los ojos abiertos, ante el diseño y la línea de los pesqueros modernos que allí construyen. No puedo ocultar que me ha

—Estimo que tiene un gran efecto para evitar en parte la destrucción prematura de peces no desarrollados, pero que este efecto es mayor en los aparejos de cerco que en los de arrastre. Entre los técnicos, aun tratándose de artes de este último tipo, se considera beneficiosa práctica la de ensanchar el ojo del mallaje, si bien los pescadores no le reconocen la misma eficacia. Ambas posiciones se explican, aunque debieran conciliarse.

sorprendido la modernidad y avance técnico conseguido, singularmente en los barcos de acero, que ahora emplean en las campañas de Terranova. En general, la flota de altura, aún la construida en madera, en camino de ser superada, responde a un tipo y a características plenamente eficaces. En cambio...

COMO SUSTITUIR LA ANTICUADA PARA SARDINA Y OTROS PECES

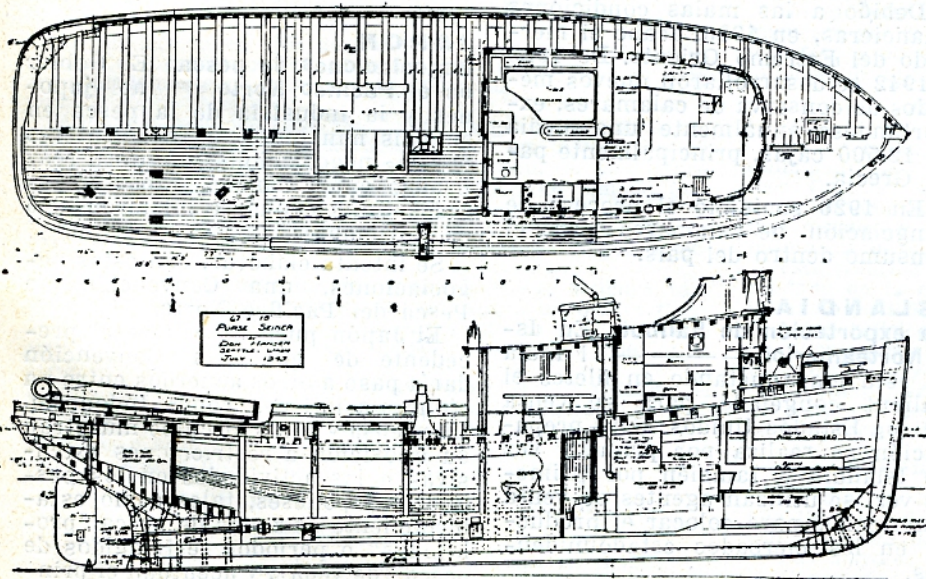
—La flota costera no—atajamos. Y Mr. Lobell corrobora la negación, sin ocultar el efecto del contraste.

—Es demasiado anticuada, para seguir los desplazamientos de la sardina, el bonito, el atún... Con barcos lentos, de casco envejecido en su material y en su factura, con

tripulación muy numerosa, quemando carbón menudo, caro y de escaso rendimiento y radio de acción para pocos días... no es posible hoy sostener una explotación productiva. Sólo renovando la flota, como han hecho con la de altura, podrá vencerse la crisis que vienen soportando, especialmente en Galicia, los pequeños industriales pesqueros y los pequeños y grandes fabricantes de conservas, salazoneros, etc.

—¿Hablamos de la adopción de algún modelo de buque moderno, adaptable a las necesidades y conveniencias de este sector de la pesca gallega?

—Los americanos, en las costas del Pacífico principalmente, utilizamos con éxito el «Purse-seiner». También se emplea en Perú, con buen resultado. Puede construirse el casco en madera o acero. Va dotado de un motor Diesel de 180 HP. Tiene unos veinte metros de eslora y cinco de manga, pero permite reducir la tripulación a 20 ó 22 hombres, mediante la instalación a bordo de un tambor para levantar la red. Se ha estudiado la distribución interior, para lograr buen acondicionamiento del pescado, la que de-



Planos de construcción, cubierta y sección vertical, del tipo «seine», difundido en la costa americana del Pacífico