



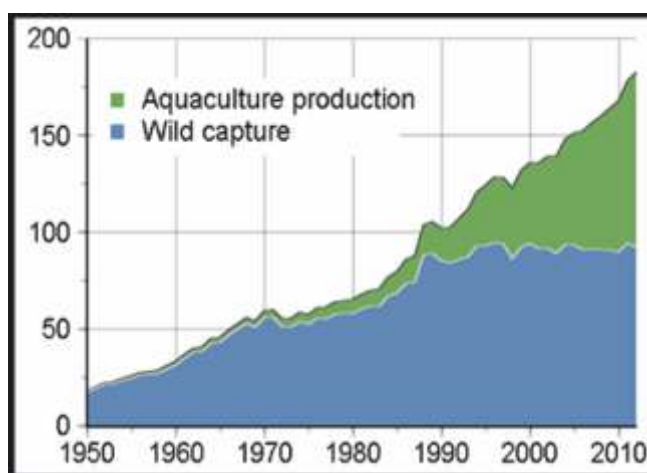
Os arrastreiros por popa Athe stern trawler

Humberto V. Santiago Esperón

Hoxendía, cando damos unha volta por un peirao pesqueiro de calquera pobo mariñeiro e nos fixamos máis aló dos barcos da frota artesanal, atopámonos cun tipo de barcos que ata non hai moito non existían: os “rampleros”, barcos de arrastre por popa, en contraposición cos de arrastre polo costado. Pois ben, nas notas que veñen a continuación explícase a orixe e evolución dos citados “rampleiros” e como na práctica chegaron a substituír na súa totalidade aos barcos de arrastre polo costado.¹

A capacidade da humanidade para extraer as riquezas dos mares, aumentou considerablemente na segunda metade do pasado século XX como resultado dos avances en todas as ramas da tecnoloxía pesqueira. Duas das innovacións de crucial importancia foron o arrastreiro de rampla a popa, (que en diante chamaremos rampleiro), e a construción dunha segunda cuberta onde procesar as capturas, por baixo da cuberta superior ou de pesca. Tanto é así, que as vantaxes que ofrecía esta disposición fixo que se adoptase en todas as frotas de arrastre do mundo, independentemente do tamaño dos buques. Así, esta disposición é a adoptada desde os chamados arrastreiros de litoral (sobre 30 m. de eslora), ata os grandes arrastreiros de altura de 100 m. de eslora e máis).

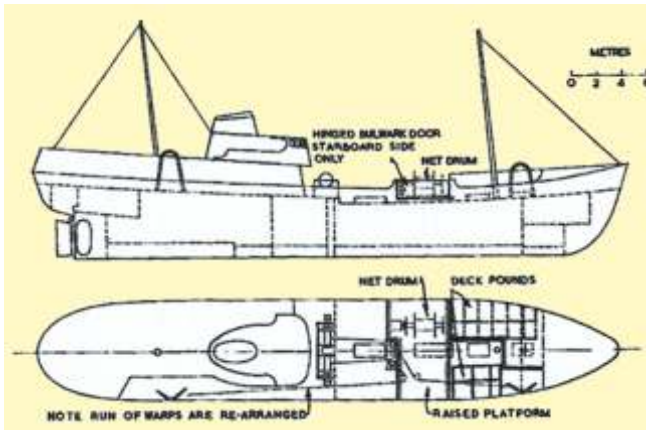
Entre os anos 1950, (data de construción do primeiro rampleiro) e 2012, segundo a FAO as capturas de peixe pasaron, en millóns de toneladas, de 20 a 91,4 Tm., das que o 40 % lle corresponden ao arrastre nas súas diferentes modalidades. (No gráfico adxunto pode verse a evolución das Capturas en Millóns de Tm./Ano. Fonte FAO. En verde están as toneladas correspondentes á Acuicultura). Aínda que xusto é recoñecelo, este incremento non foi só



debido á nova disposición dos arrastreiros, senón tamén aos avances da propulsión mecánica, sistemas de navegación electrónica, sondas de eco máis eficaces, sónar, materiais de aparellos, deseños de cascos, hélices... e un longo etcétera.

Nos planos que mostramos na páxina seguinte apréciase o que sinalamos anteriormente respecto da cuberta de refuxio. O plano da esquerda corresponde a un arrastreiro “de costado” tipo “bou” de 1952 e casco de aceiro, e o da dereita a un moderno “rampleiro”, onde se distingue claramente a cuberta de factoría ou refuxio, inmediatamente por baixo da cuberta superior ou de pesca.

¹ En realidade a palabra rampero, non existe en castelán nin figura nos dicionarios galegos pero entre os nosos mariñeiros definiuse como “rampleiro”. Designamos con esta palabra os barcos que teñen unha rampla a popa pola que lagan e cobran o aparello.



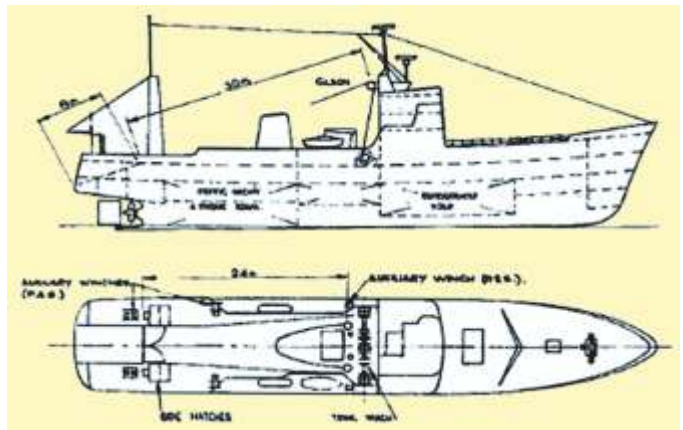
Arrastreiro "de costado"

Outro dos factores que influíu decisivamente no novo concepto de barco pesqueiro foron os novos métodos de conxelación rápida. En efecto, o desenvolvemento do "rampleiro" vai parello, polo menos nos seus inicios, ao concepto de buque factoría, no que se elabora o peixe en filetes e outros produtos, o que fai necesario contar con espazo suficiente para montar máquinas descabezadoras, fileteadoras..., e que mellor que facelo nunha nova cuberta debaixo da superior ou de pesca, que se estendería de popa cara a proa nunha extensión suficiente como para albergar toda a maquinaria de procesado de peixe e de conxelación.

Non é casualidade que o primeiro arrastreiro factoría, fose o primeiro rampleiro que incorporaba ademais a cuberta de refuxio (como gustan dicir os británicos) e que fose tamén dos primeiros barcos que instalaron a conxelación a bordo: Estamos a referirnos ao "Fairtry"². Pero non adiantemos acontecementos.

A orixe do novo concepto

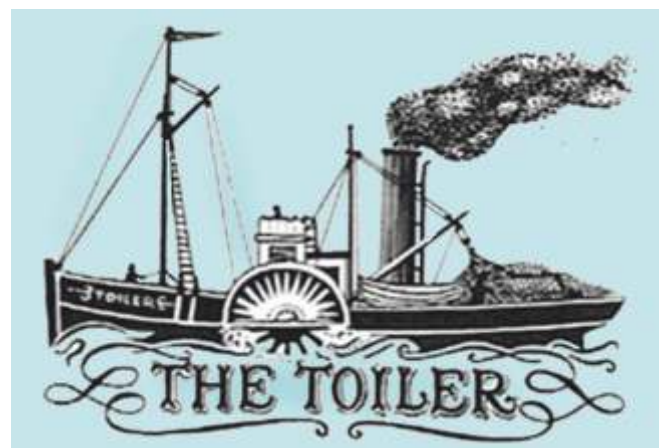
Este novo concepto de buque factoría rampleiro xerou á súa vez unha serie de modificacións en aparellos, maquinillas, manobras de pesca e outros dispositivos que dificilmente poderían ter lugar nun arrastreiro "polo costado"³.



Arrastreiro de popa ou "rampleiro"

Hai que sinalar que este intento de arrastre por popa, en contraposición ao arrastre polo costado, xa fora ensaiado anteriormente, a finais dos anos 40 do século pasado, pero sen redondear o concepto cunha nova cuberta de abrigo ou de factoría.

O clásico arrastreiro de costado, dunha soa cuberta de feito, parece ser o último do seu tipo, non capaz de moita máis evolución ou desenvolvemento... O arrastreiro de popa rampleiro, préstase con moita máis facilidade á introdución de equipos e métodos modernos, destinados a aforrar na man de obra, aumentar a produtividade e mellorar a calidade da captura e ademais é máis seguro e cómodo para as tripulacións. Porén, a idea do arrastre por popa non era nova. Era unha práctica habitual en moitas partes do



Primeiro arrastreiro. Aberdeen 1882

2 De feito, o novo concepto de deseño de arrastreiro foi factible grazas ao desenvolvemento de máquinas automáticas de descabezado e fileteado, e armarios e túneles de conxelación que xa foran desenvolvidas en Alemaña para procesar bacallau nas factorías de terra.

3 Estamos a referirnos neste caso aos "bous", cuxa manobra de arrastre se leva a cabo por medio de dúas pastecas de arrastre situadas unha a proa e outra a popa nunhas estruturas semicirculares, que difire do sistema utilizado polas "bacas" que foi o usado tradicionalmente nas Rías Baixas, (Vigo, Marín...), e que supón un sistema mixto entre a "parella" e o "bou". Maiormente, o "bou" foi utilizado polos grandes bacaloeiros con base en Pasaxes e na Coruña. Tamén se utilizou nos primeiros arrastreiros comprados en Gran Bretaña e importados a España.

mundo, por exemplo nos pequenos arrasteiros de popa de América do Norte, ou na propia Inglaterra, na que os primeiros arrasteiros a vapor foron remolcadores de paletas adaptados á pesca, como o “Toiler” e nos que, presumiblemente, era máis conveniente manexar o equipo de pesca desde a popa. Por que non se evolucionou desde este tipo de arrastre ao de rampleiros directamente? Posiblemente porque a arte do arrastre con portas non estaba completamente desenvolvida xa que a apertura horizontal da rede nos remolcadores reconvertidos, conseguíase mediante unha pértega-viga, (coñecida como bou de vara) completamente ríxida, e esta arte tén loxicamente unhas dimensións máximas para facela practicamente manexable.

O que queremos dar a entender coa exposición anterior é que a idea de construír unha rampla na popa dos barcos para meter o aparello, idea que hoxe nos parece “de caixón”, necesita dunha serie de mellores adicionais que houbo que desenvolver ao mesmo tempo que a soa construción dunha rampla, e non foi menor a idea do uso de paneis deflectores ou portas de arrastre.

Con respecto a unha das persoas que máis contribuíron ao desenvolvemento dos rampleiros, é de xustiza citar a Charles D. Burney⁴, quen xunto con James Lithgow e outros, puxo as súas ideas en práctica nun iate a vapor que compraron cando estaban a piques de despezalo: o “Oriana”.

O Precursor

O “Oriana”, que pode considerarse como precursor dos rampleiros, foi comprado por un consorcio do que formaban parte Burney e Lithgow. Foi construído no estaleiro Charles Connell & Company en Scotstoun (Escocia) en 1896 para o director da navieira británica Allan Line. Durante a Primeira Guerra Mundial foi requisado pola Royal Navy e utilizado desde o 22 de setembro de 1914 ata o 29 de novembro de 1917 no Firth of Clyde de Campbeltown (Escocia) como patrulleiro auxiliar. As súas características eran as seguintes e a súa fotografía é a que aparece anexa.



Nome.....ORIANA
 Eslora.....30,54 m.
 Manga.....6,13 m.
 Puntal.....2,93 m.
 Tonelaxe.....128 grt / 78 nrt / 172 Tm.
 Propulsión.....Máq. Alternat. De vapor. 2 Cilindros.
 1 Hélice.

Ao finalizar a guerra, o iate volveu á vida civil e foi renomeado como “ORIANA II” pero finalmente, en 1939 foi vendido para o despezamento a un estaleiro de Holy Loch. Pero non se despezou e en 1946, despois de permanecer amarrado durante a Segunda Guerra Mundial, un consorcio liderado por Charles Burney, cuxa experiencia na industria pesqueira era nula, comprou o iate por 1.200 libras e converteuno nun buque experimental de pesca por popa con rampla no que plasmar as novas ideas e conceptos. Nel, ademais da rampla, experimentouse con redes adaptadas ao novo sistema, e empezaron as probas coas manobras de pesca e cabullería e grillería novas.

En principio, a área de pesca do “Oriana” foi o fior-do, unha especie de Ría, do Clyde na desembocadura do río do mesmo nome que pasa por Glasgow, entre o Mull of Kintyre e Ailsa Craig. É dicir, a área na que empezaron correspondería ao que poderíamos denominar pesca de baixura. A medida que foron ensaiando, experimentando e rectificando, e en vista dos alentadores resultados, o consorcio optou por comprar un novo barco no que envorcar todos os ensinamentos aprendidos. A operación do “Oriana” duraría escasamente un ano.

⁴ Burney estivera directamente relacionado co desenvolvemento de paraváns de varrido de minas nos Dragaminas, buques militares, cuxo principio de funcionamento é similar ao das portas de arrastre, e co desenvolvemento doutras ideas innovadoras sobre o desenvolvemento de buques pesqueiros e artes de arrastre.

O “Fairfree”

De entre todos os buques pendentes de despezo ao acabar a Segunda Guerra Mundial, (non esquezamos que estamos en 1946), o que ofrecía unhas características acordes coas futuras transformacións, foi un dragaminas pertencente á Royal Navy, o “HMS Felicity”. Entregado en agosto de 1944 polos estaleiros Redfem Construction de Toronto, Canadá, como dragaminas para a Armada canadense co nome de “HMCS Copperclif”, con numeral J369, foi unha das 110 unidades que se construíron en total da clase “Alxerina” e foi vendido á Royal Navy británica en 1945 e rebautizado como “HMS Felicity”⁵



Características do HMS Felicity”

Eslora.....64,19 m.

Manga10,70 m.

Puntal3,66 m.

Tonelaxe 1.305 BRT 575 NRT

Propulsión...Vapor. Máquina de Triple exp. de Montreal Locomotive Company de 2.000 HP. En agosto de 1949 cambiouse por dous motores Mirlees Bickerton de 12 cilindros e 2.500 HP total. 1 Hélice.

En 1946 foi dado de baixa na Armada e amarrado en Portland como moitos outros barcos de guerra ao acabar a contenda, e esesmo ano é comprado polo consorcio que operaba o “Oriana”. O seu prezo, 5.000 libras. As reformas ás que se somete, sempre de acordo coa experiencia acumulada, teñen lugar no estaleiro Fairfield Shipbuilding & Engineering Co. de Glasgow e consisten fundamentalmente en :

1. Construción dunha rampla a popa pola que largar e cobrar o aparello.

2. Proxecto e deseño dunha nova maquinilla de pesca a popa da ponte de mando.

3. Construción dunha ponte a popa (enriba da rampla), desde a que se controla a manobra de pesca. (Ver fotografía)

4. Construción da cuberta de “refuxio ou de factoría” onde traballar o peixe. Nos arrasteiros actuais é a cuberta Principal.

5. Nesta mesma cuberta e a continuación das máquinas de procesamento do peixe instálase a planta de conxelación.

6. Toda unha serie de elementos auxiliares para poder realizar en condicións de seguridade a manobra de pesca tales como estibadores de portas de arrastre...

Unha vez finalizada a reforma, foi renomeado como “Fairfree” e rexistrado como pesqueiro en Glasgow co número de Pesca GW19. Faise ao mar e empeza a pescar ao Noroeste de Escocia seguíndose coa posta a punto do sistema. Despois dos ensaios preliminares, o buque é adquerido no ano 1947 por Christian Salvesen, de orixe norueguesa, propietario entre outras industrias, de dous buques factorías para procesar baleas e dunha vintena de “catchers” (barcos arponeiros), ademais dunha liña de cargueiros, pero sen experiencia na industria pesqueira. Esta empresa, radicada en Leith, tamén en Escocia, cambiou o Porto de Rexistro e en consecuencia mudou o número de Pesca que pasou a ser LH271.



O “Fairfree”

⁵ Nos buques de guerra, a diferenza dos civís, fanse moitos exactamente iguais. Neste caso 110 dragaminas xemelgos. Noméanse “clase Alxerina” porque o primeiro buque da serie que se botou chamouse “Alxerina”.

E así transcorre a vida deste barco. Con probas, ensaios e modificacións, aventurándose xa a áreas de pesca cada vez máis afastadas do seu porto base como a zona de Granton. Chégase así a Agosto de 1949, data na que se substitúe a máquina a vapor de tripla expansión por 2 motores Mirless de 1250 HP. cada un. Nesta segunda gran reforma, elimínase a ponte de pesca sobre a rampla e unificanse na ponte principal os mandos da maquinilla de pesca. Con estas últimas reformas, chégase a faenar nas illas Feroe, Islandia e mesmo nos Grandes Bancos de Terranova, cunha viaxe redonda de 2.500 millas. Esta última viaxe á pesca do bacallau é un éxito sen precedentes. Toda a súa carga conxelada descárgase en Grimsby e Immingham e a experiencia tiña dado información suficiente para acometer a construción dun novo arrastreiro por popa.

O “Fairtry”

Efectivamente, C. Salvesen contrata nos estaleiros John Lewis & Son de Aberdeen unha nova versión xa construída exprefeso, dunhas 2.500 Tm. que con lixeiras modificacións, foron nomeados “Fairtry I”, botado en 1954, “Fairtry II”, botado en 1959 e o “Fairtry III”, botado en 1960. Finalmente o “Fair-free”, ao que lle cabe a consideración de ser o primeiro barco arrastreiro por popa do mundo, foi destinado ao despezamento no porto de Leith en agosto de 1957. Este barco, volvía ter moi próxima á popa unha ponte auxiliar, independente da de navegación



Características do "Fairtry I" (arriba)

Eslora.....	85m.
Manga.....	13,6 m.
Puntal Cub. Sup.....	7,8 m.
T.R.B.....	2.605
H.P.....	1.950
Capac. Bodega..	600 t.
Tripulación.....	80 homes.

para poder dirixir a manobra de pesca. E entre esta ponte e a rampla de popa dispuña dun guindastre xiratorio utilizado para o embarque da rede a través da rampla. O sistema de conxelación, mediante placas de contacto, (armarios), era capaz de conxelar 40 toneladas diarias de filetes de peixe, contando para iso coa axuda de máquinas descabezadoras, fileteadoras e peladoras, todas elas desenvolvidas en Alemaña para o procesamento de bacallau nas factorías de terra. Ademais dispuña dun equipo para a fabricación de fariña e aceite de peixe. Estes prototipos de arrastreiros xeraron toda unha revolución no concepto da pesca de arrastre e foron modelos de toda unha serie de construcións posteriores, que chegan ata hoxe. A continuación do “Fairtry” e co mesmo modelo, iniciouse a construción nos estaleiros alemáns de Kiel (HDW) a serie “Pushkin” composta por 24 buques para a Unión Soviética, o primeiro dos cales se botou en 1956. Tamén se construíu o arrastreiro alemán “Heinrich Mina” en 1957 e a serie B-15 construída en Polonia, tamén para os rusos. Estes, á súa vez, construíron a serie “Mayakovski”, todos duns 80/100 metros de eslora.



En España, a partir destes prototipos, tamén se fixeron rampleiros. Os primeiros foron botados en 1963, o “Villalba” e o “Vimianzo, para Pescanova SA. de Chapela, fundada entre outros, por D. José Fernández e D. Valentín Paz Andrade. Ambos buques foron construídos en (ASCÓN) Astilleros y Construcciones de Meira - Moaña.

Bibliografía

- The Stern Trawler. Varios Autores. Fishing News (Books) Ltd. Londres.
- Fishing Boats of the World I, II e III.
- VV. AA. Fishing News (Books) Ltd. Londres.
- Historia y desarrollo de la Pesca de Arrastre en Galicia. F. Eiroa del Río.
- Lloyd's Register of Shipping. Londres.