

# DESCONGELACION ELECTRONICA DEL PESCADO

Experiencias realizadas en los laboratorios técnicos de la Distribución de las Peces Comerciales en los Estados Unidos, parecen demostrar que a través de un tratamiento electrónico es posible conservar en el pescado toda su frescura.

Los barcos de pesca que efectúan viajes largos para llegar a los fondos distantes, deben congelar sus capturas para evitar su deterioro antes de llegar a puerto; pero inmediatamente después de su llegada, el pescado debe descongelarse para permitir el fileteado y el embalaje.

Los actuales procedimientos de descongelación por medio de agua llevan varias horas, lo que retrasa en un día la distribución del pescado. Los estudios realizados en aquellos laboratorios parecen permitir una reducción del tiempo de descongelación a algunos segundos en vez de algunas horas.

Al utilizar un equipo electrónico especial, los técnicos del laboratorio descongelaron instantáneamente, por medio de ondas decimétricas, el pescado congelado.

Congelado a baja temperatura (-20°, el pescado se dispone en un transportador colocado en uno de los extremos de un horno electrónico; aquél hace pasar el pescado a un compartimiento donde es sometido a microondas que hacen penetrar en el pescado un calor producido por alta frecuencia durante 60 segundos, hasta que salga, del otro lado, descongelado y pronto para ser embalado y distribuido para el consumo.

Este equipo es el primer horno a microondas con transportador construido para la industria, visto que los anteriores estaban completamente cerrados para conservar la energía. La novedad de este horno consiste en un dispositivo que permite localizar esta energía y abrir las dos extremidades por donde el pescado puede pasar a través de un transportador.

Durante un período de un año se realizaron experiencias para determinar los métodos más eficaces de congelación a bordo. La etapa siguiente consiste en recongelar y conservar, durante un año, el pescado descongelado electrónicamente, volviendo a descongelarlo para mantener su valor nutritivo y analizar su paladar. Si estas experiencias fuesen coronadas por el éxito, el pescado capturado muy lejos podría distribuirse para el consumo en un estado de frescura tan perfecto como si fuera capturado en la proximidad de las costas.



## El retardo en la evolución técnica

ES posible que esta evolución se haya producido entre nosotros con diez años de retraso. ¿Pero, puede culparse a la iniciativa privada de haberse dormido en los laureles, y ser la responsable exclusiva de los efectos retardatrices consecutivos a tal demora? En modo alguno.

La primera vez que en la legislación del crédito naval se habló de buques factoría, congeladores y nuevas técnicas, fue en la Orden del 7 de diciembre de 1960. Y es sabido que sus disposiciones, prometedoras de preferencia a los proyectos técnicamente avanzados, no se vieron confirmadas cuando en la Orden comunicada del 4 de julio siguiente se hizo la primera distribución de créditos en distintas condiciones a las establecidas en la legislación precedente.

También es demasiado sabido que, los cuatro primeros congeladores de la flota arrastrera española, no se beneficiaron del préstamo naval institucional. Y también, que éste no contempla aún el problema que plantea la financiación de grandes complejos, como los de buques madre y factoría con flotilla auxiliar.

Todo esto es agua pasada. No lo hubiéramos recordado si no fuese necesario salir al paso de afirmaciones tan gratuitas, que aun faltas de respaldo en su origen, adquieren la difusión que les concede el órgano en que aparecen vertidas.

## La inculpabilidad de la iniciativa privada

LA llamada "Prensa del Movimiento" ha lanzado en estos días un "suplemento especial". Está dedicado a un tema que merece este y otros homenajes de la atención periodística, y que pocas veces lo recibe: "España cara al Mar".

No pretendemos analizar el contenido de tal publicación, aunque debamos celebrar la iniciativa que la ha inspirado. Como dice uno de los distinguidos colaboradores de aquella —el Sr. Azcárraga Bustamante— "todavía no existe una plena conciencia marítima española".

Al lado de artículos brillantes y acertadamente orientados, hay en el número alguna intervención que no debe pasar sin réplica. Se trata de las manifestaciones atribuidas a un presidente de sección social sindical, que es a la vez, según el entrevistador afirma, "Procurador en Cortes como representante de los obreros de dicha actividad." La de la pesca, naturalmente.

Comienza afirmando que "el Gobierno ha hecho todo lo posible por contribuir a la modernización de nuestra flota pesquera, otorgando créditos en cuantía importantísima". Nadie lo discute. Pero el declarante añade:

"...Es una lástima que la iniciativa privada —salvo en raras excepciones— no haya seguido el mismo ejemplo. Es necesario que la iniciativa privada efectúe inversiones en consonancia con las aportadas por el ahorro público, puesto que no todo debe hacerse siempre con la financiación estatal." Suponemos que al autor de tales manifestaciones, des-

# EL CREDITO Y LA POLITICA

pués de proferirlas, le habrá quedado la cabeza descansada.

A la iniciativa privada se debe, fundamentalmente, la potencia pesquera que ha adquirido España. Sin ella, por muchas facilidades de financiación que hubiera otorgado el crédito oficial —es innegable que las ha prodigado—, nada se habría conseguido. El ejemplo de Ipassa nos releva de todo razonamiento.

Los empresarios pesqueros —contra los cuales van dirigidos los tiros—, no son responsables de que al conceder los préstamos no se hayan condicionado a la construcción de prototipos de buques técnicamente más evolucionados. Esto, además, era prácticamente imposible

en 1940, en que se inició la aplicación de la Ley y el Reglamento de Crédito Naval. Sólo algunos años después de terminada la segunda Guerra Mundial, cuando Inglaterra inició la serie de arrastreros-factoría "Fairtry" y la U. R. R. S. encargó a los astilleros de Copenhague y Kiel la serie "Pouskin", y el Japón comenzó a reconstruir su flota de arrastreros congeladores y buques-madre, se hizo posible disponer de la experiencia y documentación técnica necesaria para emprender la orientación que España comenzó a seguir en 1960.

## Créditos y salarios

EL reportaje a que nos estamos refiriendo, aunque breve, es intencionado. No decimos bien intencionado. Si lo fuera no contendría aseveraciones tan alegres como esta:

—La ley de renovación de nuestra flota pesquera, si bien aspira a incrementar nuestro potencial marítimo-pesquero a más alto nivel, no adopta medida impositiva alguna que obligue a los usufructuarios del crédito público a garantizar unos mínimos en el orden social y laboral de los trabajadores de tales buques, cuyos mínimos —naturalmente— deben ser siempre superiores a los establecidos en las reglamentaciones laborales correspondientes."

Como es lógico que ocurra. Cada ley es para lo que es. El régimen de créditos para el desarrollo económico, en España y en... la China, es por naturaleza independiente del régimen salarial de las tripulaciones.

Al entrevistado a que nos estamos refiriendo una distinción tan elemental no le cabe en la cabeza. Y con una tenacidad digna de mejor causa, añade:

—"Y es más: nos duele extraordinariamente que muchas dificultades que hallamos para extender y mejorar nuestra política social y salarial se originen por los empresarios que utilizan créditos públicos a satisfacer los salarios y cargas sociales, etc., por lo menos en la cuantía reglamentaria estableci-

Por MAREIRO

da, con un aumento proporcional al interés del capital prestado, que por ser de todos los españoles debe distribuirse también entre todos los españoles."

He aquí otro desahago de demagogia barata que no puede ser pasado por alto.

### El régimen normal de crédito

**A**NTES de que se estableciera en España la intuición del crédito naval, primero con fines reconstructivos, después con sentido modernizador, así en la flota de superficie como en la de arrastre demersal los tripulantes participaban en el beneficio bruto de la explotación. Antes de que se dictara la primera Reglamentación Nacional de Trabajo en la Industria Pesquera, hace unos veinte años, las primas según el volumen de la pesca capturada, con una deducción que no cubría los costos operativos, ni mucho menos, se habían im-

plantado sin imposición de nadie por los armadores españoles.

Ya sabemos que esto no habrán de reconocerlo nunca los que hablan para la galería. Pero se trata de hechos históricos, que precedieron a toda la política salarial desarrollada después mediante las reglamentaciones nacionales y los convenios colectivos.

Por otra parte ¿es que el Estado regala a los empresarios pesqueros el dinero que reciben en préstamos para construcción de nuevas unidades de captura? La generosidad inicial en el tipo de interés y en el plazo de amortización, como todo el mundo sabe, ha desaparecido desde hace cuatro años. Y aún en aquellas condiciones, el crédito naval no fue un mal negocio para la Hacienda Pública. Además de rescatar religiosamente el principal e intereses, ha percibido impuestos sobre la empresa prestararia y sobre su producción en

cuantía muy superior, que de otro modo no se hubieran recaudado.

Prácticamente, el régimen de crédito naval en España ha perdido su carácter tutelar. Está asimilado a las condiciones generales del crédito a medio y largo plazo que se concede a cualquier industria, para desarrollar sus programas de creación de bienes de equipo. Por tanto, resulta extemporánea la invocación de una prioridad que hoy pertenece al recuerdo.

### La empresa grande, mediana y pequeña

**P**ODRIAMOS dar remate a nuestro comentario, con lo que acaba de anotarse. Pero el autor de las manifestaciones recogidas en el difundido "suplemento", extiende su diatriba hacia sectores de la industria, que no deben quedar indefensos.

—“En algunas empresas —añade— se han otorgado voluntariamente mejoras de importancia al personal de las mismas, y es preciso reconocer que esa política es la que se viene siguiendo por nuestras grandes Empresas pesqueras. Sin embargo, no sucede así, desgraciadamente, con el crédito para la pequeña y mediana empresa, que continúa aferrada a las normas y usos de cada puerto, pese a la insistencia con que los trabajadores solicitan la aplicación de disposiciones que mejoren la situación existente.”

Es lógico que existan diferencias de remuneración entre los dos tipos de empresas. Otra cosa sería, además, injusta. Como lo es no reconocer el fundamento de tal diversidad salarial.

Las grandes empresas realizan la pesca a larga distancia. Las tripulaciones están meses, en algunos casos cinco o más, sin volver a sus hogares. La rentabilidad de su esfuerzo tiene que ser superior a la que obtengan en explotaciones de corto radio, que se sostienen sobre áreas de pesca semi-agotadas, y con recaladas en puerto a corto término.

La empresa pesquera mediana y pequeña se desenvuelve con notoria dificultad, según es sabido. Aún así, el trabajador obtiene en ella ingresos superiores a los que las reglamentaciones prevén, especialmente cuando las caladas son pródigas.

Es tan infundado el ataque contra la pequeña y mediana empresa pesquera, como insuficiente el reconocimiento que se hace respecto a las grandes. Estas fueron las primeras en establecer espontáneamente salarios a nivel europeo, aun en buques que no recibieron crédito estatal para su construcción en condiciones tuitivas.

De cualquier modo, grande o pequeña la empresa, en ningún sector de la industria española, como en el pesquero, ha sido tan activa la promoción social. O sea, la transformación del trabajador en empresario. Y este milagro no se hace sin una previa retribución holgada del esfuerzo de aquél. El obrero de la pesca la ha logrado, en las empresas no puramente artesanales y precapitalistas, mucho antes de que los salarios se sometiesen a tasa legal mínima y sin que, con deleznable argumentos, se ejerciese la defensa de sus siempre respetables intereses.

## NAUFRAGIO EN LAS HÉBRIDAS

**P**OCOS días después de suscitarse en una conferencia de Londres, de la que nuestros lectores tienen noticia, alguna discusión sobre la presencia de buques pesqueros españoles en aguas del Norte de Escocia, una noticia infausta estremeció la prensa británica y la gallega. El día 18 de octubre, a poco de emprender el regreso a su base de Vigo, desde los caladeros próximos a las Islas Hébridas, desapareció el moto-arrastreo "Tulipán", de esta matrícula. El derecho de los buques de bandera española, a pescar entre las 6 y las 12 millas, recibía así una triste corroboración.

El "Tulipán", era un buque relativamente moderno, que componía trío con los denominados "Tabeirón" y "Tabeirón Juan". Pertenecía, como estos, a la compañía armadora viguesa "Tabeirones, S. A.", filial de "Vielra González, S. A.". El día del siniestro había terminado su carga, mientras los compañeros de equipo seguían en el caladero. Al poner rumbo hacia el Canal de San Jorge encalló en las proximidades de una isla deshabitada, viéndose obligada la tripulación, ante la velocidad de inmersión consecutiva, a lanzar las balsas a la mar y acomodarse en ellas.

Ganaron tierra en una de las Hébridas dotada de un puesto de socorro, pero se ha registrado la desaparición de un tripulante, soltero y vecindado en Bouzas, llamado José Pujales Alonso.

Los supervivientes fueron recogidos en la isla por un helicóptero, que los trasladó a Escocia. Hubieron de permanecer algunos días en Liverpool,

para rendir declaración en el expediente que las autoridades inglesas instruyen a consecuencia del evento.

El "Tulipán", ha naufragado a consecuencia de la niebla espesísima que interfirió su ruta. Pero la información que hemos recogido sobre el evento, asegura que el buque iba dotado de radar, decca, telefonía, radiogoniómetro... O sea, de un equipo de orientación náutica modernísimo, y especial para la navegación por la zona donde aconteció la desgracia. La costa de Inglaterra, como todas las del Norte del Atlántico, están cubiertas por la red "Decca Navigator", y este servicio debiera normalmente alejar el casco de los bajos, aun en situación de nula visibilidad, como debió ser la que encontró el "Tulipán". No es preciso referirse a otros elementos técnicos del buque, por resultar menos específicos en cuanto a su empleo para la evitación de un siniestro como el que comentamos.

La sorpresa mayor que ha producido el suceso estriba precisamente en la inutilidad práctica de una dotación tan completa de aparatos de comunicación y orientación náutica. Comprendemos que se trata de un caso aislado, que no debe generalizarse, pero es incuestionable que algún fallo debió registrarse, técnico o de otra clase, que dejó inoperante aquel valioso conjunto de medios.

Sólo nos resta, ante una realidad irreversible, lamentar el siniestro, especialmente por la vida joven que quedó perdida entre las nieblas nórdicas.