

CUADERNO DE APUNTES PARA GRANDES TRAVESIAS EN VELERO



2ª edición – Enero2.012

A los que sienten el mar, y saben disfrutarlo.

Prólogo de la segunda edición.

Cuando se me ocurrió editar mi primer libro, “*Cuaderno de apuntes para grandes travesías en velero*” no tuve en cuenta que, con mucha mayor frecuencia, las travesías que realizamos son de pequeña duración.

Al salir el libro a la venta, recibí varias peticiones para que realizara las modificaciones necesarias para que el libro se adaptase a todo tipo de travesías.

Efectivamente, para la mayoría de los que nos gusta navegar, el sueño dorado es realizar una Gran Travesía que nos permita, al menos, atravesar el Atlántico, pero pocos llegamos a disponer del tiempo y/o la oportunidad necesaria para llevarla a cabo.

Agotada la primera edición, hago caso a los aficionados y posibles clientes. Teniendo en cuenta que todos los capítulos, excepto el de alimentación, son perfectamente válidos para todo tipo de cruceros (aunque sean costeros y no duren más de un día) he dividido el capítulo de alimentación en dos subapartados que son:

Generalidades, donde nos referimos a los gustos de la tripulación, el equipo mínimo de cocina y unas cuantas ideas más que son válidas en cualquier tipo de travesía

Navegaciones de larga duración, que por su complejidad requieren un tratamiento especial en la planificación de las comidas y la compra correspondiente.

Eso no quiere decir que el programa de cálculo no sirva para las travesías de pequeña duración, ya que podemos emplearlo para que nos ayude a recordar que alimentos debemos proveernos y en qué cantidad, teniendo en cuenta que muchos de ellos no son fáciles de encontrar en otros lugares o que, si se encuentran, pueden tener un precio muy superior (por ejemplo,

el aceite de oliva) o una calidad que no es a la que nosotros estamos acostumbrados.

El capítulo de convivencia también ha sufrido una ampliación. Por idea de mi mujer, he incluido un apartado especial, al que he titulado “*el pasajero paquete*”. Este tipo de pasajero tiene su importancia en todas las navegaciones, pero más en las de corta duración, porque no se concibe una tripulación tan inexperta que incluya ese ser tan particular (y tan frecuente) en la tripulación cuando no se espera tocar tierra en un tiempo prudencial.

También he ampliado el apartado que trata del mareo: ese invitado indeseable que muchas veces se nos cuele en las travesías, que había sido tratado muy sucintamente en la versión anterior, y que puede resultar francamente desagradable.

En el capítulo de consejos útiles, he incluido un apartado nuevo que trata del equipamiento personal. Lo que intento aquí es aconsejar el equipo mínimo necesario del que todo tripulante debe estar provisto, sea cual sea la duración de la travesía. Este punto no estaba incluido en la edición anterior por considerar que, cuando alguien se atreve a realizar una gran travesía, tiene la suficiente experiencia como para saber que es lo que debe llevar.

Aprovecho para agradecer a todos las críticas recibidas sobre mi primer escrito y espero que esta nueva edición tenga, al menos, una aceptación similar a la primera.

Felices singladuras.

Justificación.

Desde que tengo uso de razón, aunque soy de tierra adentro, siempre me ha atraído e interesado el mar. Ya desde los doce años, comencé a acompañar a los pescadores del pueblo gallego donde pasaba el verano, a sus jornadas de pesca, bien con red o con palangre.

Gracias a esa amistad, conseguía que me prestasen sus chalanas y/o botes que, un poco más tarde, utilizaba para mis pequeñas aventuras sin salir de la ría.

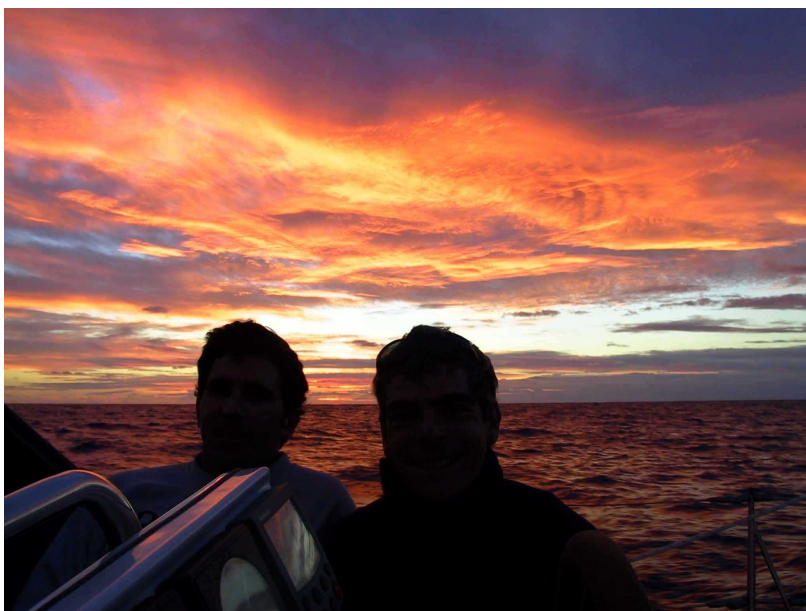
Como mi inquietud iba en aumento, a los 16 años conseguí mi primer “barco”. Era un chinchorro de la marina de guerra, en madera de roble, con casco en tingladillo y claveteado en bronce, que salió de una subasta de material de desecho, al que le instalé un mástil con una vela latina. ¡Que recuerdos más agradables y fantásticos tengo de aquella época!. Este pequeño bote, de una eslora de 14’, me sirvió para aprender a manejarme con vela latina y para empezar a entrever que un barco requiere atención y cuidados casi continuos. También me enseñó a pasar algunos malos ratos por falta de previsión en cuanto a las condiciones de viento y mar.

Cuatro años después, me fabriqué uno. Más pequeño y de motor. Lo pasé muy bien construyéndolo pero, una vez utilizado, no me gustó y lo regalé. Me quedé sin barco durante una temporada.

Una vez comienzo a trabajar, compro mi primer “barco” de vela nuevo (seguía siendo barca). Pequeño, claro. Era tan formidable la deriva que, con viento de través, navegaba más de costado que de frente. Lo bautizamos como “La Bañera”, tanto por su color como por la forma de su casco. Mi mujer, desde entonces, también bautizó a la botavara como “corta-cabezas”. Empiezo a soñar con tener un barco de verdad, pero no veo el momento y, sobre todo, no tengo tiempo suficiente para utilizarlo.

En el 92 me hago patrón de yate y, poco después, alquilo mi primer velero: un queche de 36' con el que realizo mi primera singladura, medio seria, de una semana por las Baleares. Mi afición va en aumento y, después del segundo chárter, comienzo a desear travesías más sustanciosas.

En el ínterin, compro otro barco, un velero de 17', que me sirvió para “matar el gusanillo” cada vez que tenía un rato libre.



He navegado mucho con él e incluso he realizado travesías “serias” para ese tipo de barco (me he recorrido toda la costa del Mediterráneo español, con sus escalas, en quince días). Con él he pasado muy buenos ratos y, también, malos (aquella rotura de timón, en medio de un “levante otoñal”, como dice Serrat...).

Actualmente tengo un 38', crucero puro, del que estoy francamente satisfecho. Pero eso es otra historia. Seguimos...

Por fin, en el 2.000 llega mi oportunidad. Un compañero de profesión compra un barco de verdad, un North Wind de 43' (no hay mejor barco que el del amigo, como decía aquel) y decide inscribirse en la regata Cádiz – La Habana, que se realizará en Enero del 2.001. Ni que decir tiene que me apunto inmediatamente como tripulante, a la vez que cocinero y pescador. Y ahí comienzan mis otras inquietudes. Mi experiencia se limitaba a travesías cortas por el Mediterráneo, pero nunca había navegado más de dos días seguidos sin tocar tierra. Mi intuición me decía que, ambos tipos de travesías, no tenían muchas cosas en común.

Esa intuición me hizo buscar informaciones al respecto del aprovisionamiento, pero, después de dos meses, no encontré nada que me diera las bases de cálculo para realizar una buena previsión. No fui capaz de descubrir ni artículos ni libros suficientemente completos donde se nos enseñe como calcular las cantidades de comida y bebida suficientes para no tener problemas de alimentación. Tampoco se nos dice que “trucos” emplear para pescar con un aparejo sencillo. Como aprovechar ese pescado de forma que se convierta en un manjar suculento. Que actitudes tomar para que la convivencia no se deteriore. Como organizar las guardias. Como podemos hacer ejercicio a bordo, para no sentirnos entumecidos...

Todo eran consejos personales, basados en las suposiciones o experiencias de cada uno; pequeños artículos con recomendaciones muy generales, libros de cocina... en fin, nada serio en lo que basarse. Lo único “serio” que encontré fueron los ejercicios recomendados por un profesor de educación física de mi entera confianza (por algo es mi hijo), que también incluyo en este escrito.

Para tener una previsión fiable de compra, aprovechando mi experiencia como informático, organizador industrial, logístico de distribución y cocinero aficionado, se me ocurrió hacer un pequeño programa que me ayudase a hacer el cálculo.

La verdad es que casi funcionó. Digo “casi” por que sobraron algunas cosas (pocas) y faltaron otras (menos). En mi defensa diré, para justificar las sobras, que la pesca se dio francamente bien (nada menos que dos bonitos y nueve dorados) lo que nos permitió ahorrar una buena cantidad de comida. De todas formas me sirvió como base y, corregidos los defectos, lo incluyo para aquellos de vosotros que os encontréis con las mismas inquietudes para que, sin pretender haber inventado la panacea universal, os pueda servir para realizar los cálculos en la preparación de una larga singladura.

La idea de escribir este, llamémosle, cuaderno de apuntes, surgió de que no llegué a encontrar un escrito que hable de estas cosas, y de una forma tan clara.

El contenido y organización de este cuaderno de apuntes viene detallado en el índice siguiente:

	Pág.
1.- Alimentación	11
<u>1.1.- Generalidades</u>	12
Encuesta para preferencias de alimentación.	13
Consideraciones para una buena alimentación.	15
El mareo: prevención y su tratamiento	17
Equipo mínimo de cocina.	22
Duración, conservación y estiba de los alimentos.	26
Recetas de cocina	35
Comidas en condiciones difíciles de navegación.	53
Recomendaciones a la hora de comprar.	54
Tratamiento de las basuras y desperdicios.	56
<u>1.2.- Navegaciones de larga duración</u>	59
Planning de Menús	59
Programa para calcular exactamente las cantidades (lista de la compra).	62
Lista de la compra	65
2.- Pesca	75
Equipo mínimo.	76
Cómo preparar un “cebo” de curricán “de andar por casa” y que funcione.	76
Cómo sujetar la caña al barco.	78
Cómo intentar pescar.	79
Cómo cobrar el pez. Técnicas sencillas.	81
Izar el pescado a bordo.	83
Cómo inmovilizar el pescado, una vez en cubierta.	84
Limpieza del pescado.	86
Conservación del pescado.	88

	Pág.
3.- Guardias	89
Consejos generales.	90
Programa de cálculo de guardias, según número de tripulantes.	92
Seguridad en las guardias.	97
4.- Convivencia a bordo	99
Consejos generales. - Organización y estructura de la tripulación.	101
El pasajero “paquete”	104
5.- La gimnasia a bordo	107
Ejercicios diversos adaptados a poco espacio.	109
Ejercicios de estiramientos.	116
Las agujetas: cómo tratarlas.	125
6.- Consejos útiles	127
Botiquín básico	127
Equipo personal	128
Como lavar con poca agua.	131
Ducharse con muy poca agua.	133
Enfriar sin nevera	134
Mantenimiento del inodoro (la “bestia negra”)	135
Limpieza de los baños	136
Dormir con mala mar	137
Métodos de hacer “aguas menores”	138
Una anécdota curiosa y... afortunada?	140
Manual de usuario del programa de cálculo de aprovisionamiento para travesías.	141

1.- Alimentación

Un antiguo conocido mío, viejo guarda forestal gran conocedor del campo y de los animales silvestres, decía: “*con la comida en la panza, viene la danza*”. El se refería a que, cuando los pastos eran abundantes, la proliferación de las crías era mayor en primavera. Aplicando este refrán a nuestro problema, podemos interpretarlo para decir que, cuando las necesidades alimenticias están bien cubiertas, es más fácil mantener la alegría de vivir.

Es evidente que, para el ser humano, la comida siempre ha sido excusa para celebraciones, reuniones, negocios... No se conciben unas vacaciones sin el buen yantar y, si queremos obtener un rendimiento óptimo de nuestras posibilidades, lo primero que debemos hacer es alimentarnos bien. Nadie puede pensar ni actuar de una forma positiva, correcta y coherente si el hambre, o una mala alimentación, nos distrae. Al fin y al cabo, la primera necesidad, como animales que somos, es la subsistencia.

Por lo tanto en un viaje, sea de la envergadura que sea, no debemos prescindir de los pequeños (o grandes) placeres que nos puede (y debe) proporcionar una alimentación sana, equilibrada y apetecible.

Ahora bien: ¿qué llevo? ¿qué hago para comer? ¿qué cantidades? ¿cómo lo hago? ¿cómo lo conservo? Si la “rasca” se levanta y dura más de lo debido ¿qué podemos comer?. En este capítulo vamos a intentar dar unos consejos que respondan a todas esas preguntas.

1.1.- Generalidades

Ejemplo de encuesta para preferencias de alimentación.

Lo primero que hay que hacer es conocer los gustos de la tripulación. Todos tenemos nuestras particulares manías con respecto a los alimentos, llegando incluso al asco (yo, por ejemplo, odio el yogur). Se debe intentar satisfacer el gusto de todos o, al menos, de la mayoría cada vez. Conocer los gustos también ayuda a la hora de planificar los menús y la frecuencia de los diferentes platos. Para ello es recomendable que cada miembro de la tripulación cumplimente una encuesta al respecto.

En las páginas siguientes tenemos un ejemplo. En esta encuesta se distinguen las frecuencias de consumo habitual en las tres comidas principales del día (M – mucho, B – bastante, P – poco). También existe la palabra VETO, que se utilizará cuando ese tipo de alimento nos sea imposible (o casi, que con hambre sería todo se come) consumir por cualquier razón. En el fichero del programa de cálculo hay una hoja específica con esta encuesta, para poder listarla y pasarla a todos los futuros tripulantes. He de decir que, en este escrito, se obtiene la encuesta en dos páginas, por problemas de formato. Cuando se lista directamente desde el programa, la encuesta se presenta en una sola página.

Por el reverso de la página de la encuesta, cada tripulante debe poner nuevas ideas, faltas que se detecten de algún tipo de alimento, motivos que le llevan a vetar los alimentos (puede ser por algún tipo de alergia o enfermedad, además del asco ya comentado) en fin, ayudar al encargado de la compra (que, normalmente, será el cocinero) a prever todo lo necesario para que las cosas salgan bien.

Veamos la encuesta:

ENCUESTA SOBRE GUSTOS DE ALIMENTACION

ALIMENTO		FRECUENCIA DE CONSUMO HABITUAL									VETO
		Desayuno			Comida			Cena			
		M	B	P	M	B	P	M	B	P	
Carne	En conserva (albóndigas, etc.)										
	Carne a la plancha										
	Carne guisada										
	Carne asada (horno)										
Pescado	En conserva (sardinas, bonito, ...)										
	Pescado a la plancha										
	Pescado guisado										
	Pescado al horno										
Verduras	Espárragos (en conserva)										
	Col o repollo										
	Espárragos trigueros										
	Judías verdes										
	Cardo										
	Tomates										
	Espárragos										
	Alcachofas										
	Champiñón										
	Guisantes										
Zanahorias											
Frutas	En conserva (melocotón, pera...)										
	Manzanas										
	Naranjas										
	Kiwis										
	Melón										
Fiambres	Chorizo										
	Salchichón										
	Lomo										
	Jamón serrano										
	Jamón York										
	Fiambre en lata (chopped, mortadela,...)										
	Salchichas										
Varios	Sopas										
	Patatas (cocidas, asadas, ...)										
	Arroz										
	Pasta (espaguetis, macarrones, ...)										
	Huevos										
Legumb	Lentejas										
	Alubias (en fabada)										
	Alubias (hervidas, para vinagreta o así)										
	Garbanzos										

		FRECUENCIA DE CONSUMO HABITUAL									
Otras cosas	Cereales										
	Galletas										
	Pan fresco										
	Pan tostado										
	Mermelada										
	Miel										
	Chocolate										
	Frutos secos										
	Patatas fritas										
Lácteos	Yogur										
	Leche										
	Queso curado										
	Queso suave										
Bebidas (además de agua)	Vino										
	Cerveza										
	Whisky, ron, ginebra										
	Cava (o champán, para los ricos)										
	Coca-cola										
	Naranja										
	Limón										
	Piña										
	Manzana										
	Uva										

Nota: M = Mucho

B = Bastante

P = Poco

Consideraciones a tener en cuenta para una buena alimentación.

Pese a los gustos de los tripulantes, es necesario (salvo casos de imposibilidad por alergias o enfermedad ya comentadas) prever ciertos alimentos que deben consumirse con obligatoriedad, a no ser que queramos correr el riesgo de problemas más o menos graves. No estoy hablando de escorbuto o de cosas así (afortunadamente hoy en día estamos “demasiado” bien alimentados) si no de problemas de estreñimiento, malas digestiones, calambres nocturnos y otras lindezas más que nos pueden causar más de un trastorno. Y los trastornos debemos evitarlos, siempre que sea posible.

Hay personas, por ejemplo, que son poco “verduleros”. Si no queremos tener esos problemas anunciados, es absolutamente imprescindible incluir en la dieta un porcentaje mínimo del 25% de verduras. No es necesario tomar las verduras solas. Se pueden mezclar con cualquier tipo de alimento (carne, arroz, espaguetis...) o bien rehogadas, “alegrándolas” con especias (pimienta, albahaca, guindilla...) y un poquito de jamón, bacon, chorizo...

De todas maneras, lo primero que hay que tener en cuenta es que, para encontrarnos bien, es mejor comer “muchos pocos” que “pocos muchos”. Es decir, no debemos pasar más de dos horas sin comer (excepto si estamos durmiendo, claro, aunque haya algunos que casi lo consiguen) y las comidas principales no deben ser muy abundantes. La razón es que el estómago y la vesícula biliar generan sus productos líquidos necesarios para la digestión. Esos productos, al estar estimulados los órganos mencionados por el movimiento siempre presente, son más abundantes durante la navegación y esta abundancia genera sensación de malestar e, incluso, predispone al mareo. La mejor forma de neutralizar los ácidos es mantener el estómago “ocupado”.

Otro punto a tener en cuenta es la permanencia de los alimentos en el estómago. Cuanto más permanece un alimento sin pasar al intestino, es más fácil llegar a marearse. La razón es que, durante la digestión, el estómago recibe una mayor afluencia de sangre, dejando el resto del cuerpo “un poco falto” de ella (por ello se produce la somnolencia después de comer). Tampoco la sensación de malestar (pesadez de estómago) es muy recomendable para permanecer en un barco. Por lo tanto, no debemos tomar gran cantidad de alimentos y procurar que, estos, no sean de digestión pesada.

Y otra cosa más: las comidas deben estar acompañadas por líquidos. Bebidas alcohólicas, pocas, y siempre con algo de comer.

Teniendo en cuenta lo expuesto en los puntos anteriores, se recomienda tomar entre horas (siempre pocas cantidades):

- Galletas o pan (pueden acompañarse con miel, mermelada, mantequilla...).
- Frutos secos (almendras, avellanas, cacahuetes...).
- Frutas desecadas (dátiles, pasas, ciruelas, orejones, higos...).
- Chocolate.
- Aceitunas (rellenas o no).
- Fruta (muy recomendable. De cualquier clase, incluidas conservas).
- Alguna verdura que se pueda comer cruda (zanahorias, por ejemplo).
- Quesos (suaves).
- Yogur (al que le guste).

Y no se recomienda tomar (por su dificultad de digestión):

- Alimentos muy grasos o cocinados con mucho aceite.
- Leche.
- Café (sólo uno al día, con un poco de leche).

El mareo: prevención y su tratamiento.

Solamente he encontrado dos personas que dicen que nunca se han mareado y, cuando he navegado con ellas, así ha sido. Pero, por regla general, todos lo hemos sufrido en mayor o menor medida y, cuando el mareo se cuele en la travesía, nos hace pasar un mal rato.

Existen toda una serie de prevenciones, o preparaciones, (que yo llamo genéricamente “consejos de la abuela”) para evitar el mareo, pero ninguna suele ser efectiva.

A este respecto recuerdo lo que le sucedió a un compañero de trabajo que nos acompañó en una travesía por las Baleares, en un queche de 36’, que alquilamos durante una semana. En el viaje desde Madrid a Denia paramos a tomar un “bocata” en un bar y, ante mi sorpresa, le pidió unos cuantos ajos a la camarera. Sorprendido por el detalle, le pregunté qué iba a hacer con semejante manjar. Su misteriosa respuesta fue: “*ya te enterarás*”. Llegamos a Denia y cenamos antes de ir a buscar nuestro barco.

Mientras estábamos estibando nuestras pertenencias en el interior, mi compañero buscó en el botiquín un rollo de esparadrapo y se ocultó en el aseo. Poco después sale y, levantándose la camiseta, me enseña un ajo pegado sobre el ombligo con dos tiras de esparadrapo cruzadas. Según le habían dicho era “*un remedio infalible*” para no sufrir mareos.

Ni que decir tiene que, en menos de una hora y media, el “allipebre” de la cena (mira que le advertí que era un plato para estómagos fuertes) fue destinado a dar de comer a los peces. El mareo subió de tono y la cosa pasó a mayores (descomposición, vómitos continuos). Le indicamos varias soluciones alternativas para paliarlo (llevábamos medicamentos específicos) pero él seguía confiando en sus ajos (tal vez eran de efecto retardado) y se pasó toda la

travesía sentado en el inodoro con el lavabo bajo sus fauces. Total; un desastre porque, además de pasarlo francamente mal, luego hubo que desatascar el lavabo y limpiar de pelo a rabo todo el aseo.

Seguro que todos conocemos casos similares o, al menos, nos los han contado. También seguro que a todos nos han dicho “*aquel truco infalible*” para no marearnos. No seamos ingenuos y preparémonos convenientemente para intentar evitarnos (y evitar al resto de la tripulación) ese mal rato.

Sabido esto, vamos a pasar a tratar seriamente el mareo. Para ello lo mejor que se puede hacer es prevenirlo. Veamos como:

Preparación ante una travesía

Cada persona es un mundo y unos tienden a marearse más que otros. Lo que sí es cierto es que es más fácil marearse en las primeras 24 horas que una vez acostumbrados al balanceo. Por lo tanto, los consejos que vamos a dar aquí van encaminados a aquellas personas que tienden más a marearse y a los preliminares de una travesía, cuando esta se va a producir después de un tiempo considerable sin haber navegado.

Lo primero que tenemos que hacer es no obsesionarnos con que nos vamos a marear. Si vamos pensando que el mareo nos va a pillar, tenemos más probabilidades de que así sea.

Otro detalle importante es no comer abundantemente ni platos de digestión difícil y/o pesada, tal y como decíamos en el apartado anterior. Es preferible tomar una comida ligera y digestiva antes de embarcar, pero tampoco es bueno ir con el estómago vacío.

No tomar bebidas alcohólicas en exceso. Podemos acompañar la comida con un poco de vino o cerveza, pero sin abusar y, desde luego, nada de copas.

Tampoco es recomendable ni el café ni la leche y sus derivados (yogur, chocolate, natillas...) porque estos alimentos permanecen en el estómago un tiempo considerable.

Otro consejo: procurar ir sin prisas. Pensemos que es nuestro pasatiempo favorito y que en el mar no hay que tener, ni actuar, nunca con prisas. El estrés no es bueno y también predispone al mareo. Es preferible “perder” un par de horas en tierra que llegar asfixiados como si el barco tuviera que salir a una hora exacta y determinada.

Si queremos, podemos tomarnos algún medicamento específico para el mareo. Todos conocemos alguno y, al no ser médico, no me atrevo a recomendar ninguno en particular, pero seguro que algo nos ayudará.

Y poco más. Tranquilidad, buena alimentación y nada de obsesión garantizan una buena travesía.

Métodos de adaptación

Hemos dicho que es que es más fácil marearse en las primeras 24 horas que una vez acostumbrados al balanceo. Por lo tanto vamos a describir el método a seguir para que la adaptación al balanceo sea lo más rápida posible. Veamos ese método:

Permanecer en el interior del barco el tiempo mínimo necesario. Es decir, si tenemos que entrar al interior para coger alguna cosa o ir al aseo, coger esa cosa (o hacer nuestras necesidades) y salir “zumbando” a la bañera. Si hay algún otro tripulante que se maree menos, pedirle que nos traiga “aquella cosa”, dándole instrucciones de donde se encuentra.

Si se entra al interior, es solo para dormir. Tumbado boca arriba, y con los ojos cerrados, no nos mareamos.

Mirar siempre hacia lo lejos. No fijar la vista en la bitácora, ni en los instrumentos del barco, ni en nuestro compañero de conversación. Un truco muy fácil de hacer es permanecer de guardia, mirando si hay otros barcos o explorando la costa. Conseguimos estar entretenidos, mirar “lejos” y ayudar al piloto. De esa forma, no nos acordamos de marearnos.

No leer ni realizar trabajos manuales. Es una de las actividades que más predisponen al mareo. Dejar esa novela o revista para días más adelante, cuando ya estemos acostumbrados al movimiento.

Tomar alimentos con regularidad. En pequeñas dosis, podemos tomar alguna galleta, pan, fruta... para tener el estómago ocupado.

Beber mucha agua. El agua es un disolvente de la bilis y la vesícula biliar lanza grandes cantidades de este producto cuando estamos a punto de marearnos. Hay que neutralizarla.

Siguiendo estos consejos, es fácil que no lleguemos a marearnos. No obstante, por nuestra propia estructura física o por otra circunstancia, el mareo puede pillarnos en mayor o menor medida. Cuando esto suceda, debemos poner los medios para que desaparezca lo antes posible. He aquí unas cuantas soluciones:

Soluciones ante el mareo.

Lo primero que hay que hacer es no dejar que el mareo alcance grandes proporciones. En el momento que empezamos a sentirnos “raros”, hacer saber la circunstancia a nuestros acompañantes para que estén pendientes de nuestro problema y puedan ayudarnos en los peores momentos. Hecho esto, seguir las siguientes pautas:

Tumbarse en un lugar ventilado, boca arriba y con los ojos cerrados. Taparnos bien para no coger frío, ya que el mareo nos deja destemplados normalmente.

Procurar beber agua. Hay que evitar a toda costa la deshidratación que se produce por los vómitos (y la descomposición, si el mareo es grave). La deshidratación es muy peligrosa y, si el mareo se vuelve crónico, puede llegar a ser necesaria la evacuación urgente del afectado. Si podemos añadir un poco de zumo de limón natural y azúcar al agua, mejor.

En cuanto remita un poco, ingerir algún alimento seco (galletas, pan,...) que no contenga grasas y que sea de fácil digestión. El objetivo de esta acción es neutralizar los ácidos del estómago y la bilis.

Tomar algún medicamento. Muchos de estos producen somnolencia y, si nos dormimos, mejor.

Una vez desaparezca, aunque no sea totalmente, seguir los consejos indicados en los métodos de adaptación hasta encontrarnos seguros de que no se volverá a producir.

¿Hay alguien que no haya oído hablar de los “milagros” de la Coca-cola?. Sirve, entre otras cosas, para aflojar tornillos oxidados, para limpiar cacerolas incrustadas pero, sobre todo, para “arreglar” el estómago en un momento determinado. Nunca suelo tomarla en tierra (no me gusta demasiado) pero en navegación... ¡cuantas veces me habrá “puesto en su sitio” el estómago después de un mareo demasiado rebelde!. Es algo a no olvidar.

Bueeeeno, ya nos encontramos bien y el mal rato ha pasado. Vamos a disfrutar de la travesía. Es el momento de pensar cómo vamos a hacer la comida.

Equipo mínimo de cocina.

Cocinar también significa fregar los cacharros. Cuantos menos cacharros se utilicen, mejor. Por lo tanto vamos a plantear cual sería el equipo mínimo de cocina, de forma que resulte útil y que, sin faltar de nada, no nos ocupe demasiado.



En primer lugar, “la fábrica”, es decir, la fuente de calor. Para mí **el horno** resulta imperativo. Sin este adminículo no se puede hacer pan, pescado en condiciones, bollos...

En segundo lugar, **la olla exprés**. Es un invento maléfico, que mata los sabores, pero es absolutamente imprescindible para ahorrar gas y tiempo y evitar salpicaduras peligrosas. Debe ser profunda y así la utilizaremos como sartén para rehogar lo que haya menester (verduras, revueltos...) y, por supuesto, para cocer. Seguiremos con **una tetera** con tapa. Nos servirá para calentar agua. Y **la cafetera**, que no se nos olvide. Se complementan estos dos cacharros con **un termo**,

ideal para conservar bebidas calientes en las guardias nocturnas.

Un cuchillo grande, de buen corte y su **piedra de afilar**. Sirve para todo: cortar, pelar, matar pescados... y, por supuesto, **una tabla para cortar**.

Vasos y cubiertos para todos, y un juego más, por si hace falta (pérdidas, roturas, etc.). Por supuesto los vasos que no sean de cristal ya que, seguro, se romperá más de uno. Que sean de base ancha (tienden a volcarse menos) y, a ser posible, apilables, para que ocupen menos espacio. Hay materiales irrompibles que, sin dar la calidad del cristal, son muy agradables y fáciles de fregar. El número de vasos puede doblarse, ya que pueden utilizarse como tazas y así no nos obligará a estar fregando de continuo. Las bebidas en lata o botella se pueden consumir directamente desde su envase. Pero ojo a las latas. Antes de abrirlas, limpiar siempre la zona donde vamos a poner la boca. Nos evitaremos posibles infecciones (el problema surgido con la Coca-cola en Bélgica en el año 2.000, fue debido a un líquido que ciertos supermercados utilizaban para limpiar los envases antes de situarlos en la exposición para su venta).

Dos o tres platos, para ayudarnos en la cocina. Para comer, recomiendo utilizar **cuencos de acero inoxidable**. Uno por cabeza. Son cómodos, fáciles de fregar y sirven para todo (espaguetis, sopa, guisos, arroz y hasta pescado asado). También ayudan al cocinero para utilizarlos a la hora de batir huevos, mezclar pastas, etc.

Un escurridor, para los espaguetis, macarrones, verduras...

Una “rustidera”, de acero inoxidable, para algunos asados en el horno y para el bizcocho.

Un barreño de unos cinco litros de capacidad. Nos servirá para la masa del pan y como apoyo en la cocina (cacharros a escurrir, patatas a pelar, etc.).

Una cacerola grande y otra pequeña, esmaltadas o de acero inoxidable (a ninguna de estas les atacan los ácidos de las frutas). Nos servirá, entre otras cosas, como ensaladera y para hacer macedonias con la fruta semi-estropeada (ver duración y conservación de las frutas y verduras).

Una sartén pequeña. Para cosas a la plancha (jamón, tortillas, huevos, tortas...).

Dos bandejas de acero inoxidable con huecos, como esas típicas de los cuarteles (ver foto, ángulo inferior izquierdo). Nos servirá para dejar “cositas” para picar (frutos secos, pasas, trozos de chocolate...) y para el aperitivo. También nos puede servir para llevarle la cena al de guardia, si no tiene tiempo para bajar. Si no viene provisto de ellos, es recomendable pegar en el reverso de la bandeja unos trocitos de goma, para evitar que resbale.

Una espumadera. Imprescindible para cocinar, revolver, servir...

Varios contenedores de plástico o bolsas herméticos (tupper's), para guardar los restos de guisos o alimentos “pringosos” en la nevera o en los armarios de la cocina.

Papel de aluminio. ¡Que no se olvide!. Además de servirnos para proteger alimentos que guardemos, debe ponerse siempre en la bandeja del horno antes de usarlo. De esa manera nos evitaremos tener que rascar para limpiarla.

Dos o tres bayetas. Son de múltiples usos pues, además de para limpiar, nos sirven para evitar que algo se escurra con los movimientos y/o escoras del barco, colocándolas debajo de las cacerolas, vasos, cuencos...

Uno o dos abrelatas y un sacacorchos. Que no se olvide!. Mi recomendación es utilizar abrelatas de tipo explorador. Funcionan bien (son capaces de abrir hasta las latas de espárragos, con su reborde tan pequeño) y no ocupan ni pesan casi nada.

Y poco más. En los barcos siempre falta espacio para almacenar, por lo tanto cuanto menos llevemos, mejor.

Duración, conservación y estiba de los distintos alimentos.

Hemos hablado de la durabilidad de los alimentos. ¿Y cuanto duran en buenas condiciones?. Pues, depende de varias cosas: el tipo de alimento, su estado inicial, el calor y la estiba. En este capítulo no vamos a ocuparnos de la durabilidad de las conservas (ya viene información de eso en cada envase); solo hablaremos de su estiba. La durabilidad se refiere a los alimentos frescos, es decir, las frutas, verduras, lácteos, carne, embutidos...

Pero, antes de meternos en materia, vamos a hablar de la nevera (eléctrica, claro, que en mar no se suele encontrar hielo fácilmente). Es un servicio del que no podemos prescindir en una travesía de cierto porte, pero que debemos utilizar bien.

Deberemos emplearla para almacenar los restos de los alimentos que nos vayan quedando (aquel resto de guiso que nos ha sobrado, la leche abierta,...), para mantener algunas bebidas frescas (cervezas, agua, refrescos...) y para los alimentos que sea más conveniente almacenar con frío (los huevos y la mantequilla, por ejemplo). No se debe contar con ella, mas que nada por su capacidad bastante limitada, para almacenar y conservar de todo. Y nunca se debe meter nada caliente. Es necesario dejar que se ponga a temperatura ambiente antes de guardarlo.

Y, para ahorrar energía, se debe procurar abrirla lo menos posible y, siempre que sea posible, por la tapa superior. El aire frío es más pesado que el aire y, si abrimos la tapa inferior (en aquellas neveras que la tienen y que resulta tan cómoda), se vaciará, con lo que aumentará el consumo de energía y descenderá el rendimiento.

También es imprescindible limpiar cuidadosa y exhaustivamente la nevera al menos una vez por semana. Además de evitar malos olores, evitaremos posibles

contagios de ciertos microorganismos que se desarrollan en su interior y pueden provocarnos más de un problema de salud.

Ya hemos hablado de la nevera. Ahora hablaremos de los alimentos. Pero, antes de nada quisiera recomendar que, siempre que sea posible, los alimentos cortados estén envasados al vacío. En los buenos establecimientos y en algunos supermercados, con tiempo suficiente, nos pueden envasar lo que queramos en bolsas resistentes y selladas. Este sistema ayudará a mantener por más tiempo los alimentos en buenas condiciones, además de evitar en gran medida las manchas producidas por estos, y los malos olores si llegan a pudrirse.

Bien; ahora vamos a examinar los grupos de alimentos. Iremos por partes:

Carne:

Al revés que el pescado, la carne se puede tomar aunque esté un poco pasada. Todo es cuestión de costumbres y/o de estómago (dicen que el buen faisán debe estar “al sereno”, con tripas y todo, hasta que las vértebras del cuello se separen, antes de prepararlo para comer). De todas maneras vamos a dejarnos de “exquisiteces” y a considerar que, para consumir la carne, no va a oler “a pasado”.

Debemos estibarla siempre en nevera. La duración se estima entre cuatro y seis días. Si no tenemos nevera, la estibaremos en un lugar ventilado, para evitar la condensación de humedad, y nos durará unos dos o tres días.

Si compramos carne seca o salada, y no viene envasada al vacío, se estibará igualmente en un lugar ventilado, para evitar la condensación de humedad, y lejos de las verduras y frutas. La duración puede llegar a ser indefinida (varias semanas).

En el caso de la carne fresca, es mejor conservarla en pieza completa. Ni troceada ni en filetes. Aunque no seamos carniceros, cortaremos la carne un momento antes de guisarla, aunque los trozos no sean regulares ni el filete “bonito”.

Pescado:

En cuanto huela el pescado, hay que deshacerse de él. Si no es así, se corre el riesgo de problemas intestinales y/o estomacales, que pueden llegar a ser graves (diarreas, vómitos,...).

La estiba siempre en nevera, con una duración estimada de dos o tres días. Si no tenemos nevera y queremos conservar el pescado, es obligatorio salarlo o escabecharlo (ver el apartado de recetas en este mismo capítulo). Fresco y sin nevera, sólo hasta el día siguiente.

Frutas:

Es un alimento delicado para conservar. Lo primero que debemos hacer, es comprar el último día y comprarlo en tres estados: verde, semi-verde y maduro. Hay que fijarse también que no tengan golpes, porque la putrefacción se acelera en ese caso.

Hay dos formas recomendadas de estiba: en contenedores o en red. En ambos casos, debe situarse en un lugar ventilado y sin sol y sin amontonarlas demasiado. El peso aplasta la fruta y ayuda a que se pase más rápidamente. Si se estiba en red, cuidado con los posibles goteos que se produzcan con las eventuales putrefacciones. Las manchas son muy difíciles de quitar en las tapicerías.

En cuanto aparezca una fruta con eflorescencias o inicio de putrefacción, retirarla del resto, pues contagia a las otras. No obstante, no deben tirarse esas frutas. Pueden sanarse y utilizar el resto para hacer una macedonia (ver receta).

La duración, considerando un clima cálido y húmedo, puede estimarse según la siguiente tabla:

Limones	20 – 30 días
Manzanas	15 – 20 días
Naranjas	10 – 15 días
Kiwis	15 – 20 días
Melón	20 – 30 días

Las uvas prefiero tratarlas aparte porque, si las llevamos, requieren un trato especial. Si queremos que duren, es imperativo llevarlas colgadas por el escobajo, como si aún estuvieran en la parra. La duración, siempre que estén en lugar ventilado, se estima en unos 15 – 20 días.

Por supuesto existen muchas más frutas, pero no tengo experiencia en su durabilidad y me recomendaron limitarme a las expuestas, por su mejor conservación.

Verduras:

Es el alimento más delicado para conservar, pero son absolutamente necesarias para una buena alimentación y el complemento de innumerables platos. También como las frutas, es necesario estibarlas en un lugar ventilado y sin sol. Hay que prever conservas de verduras para cuando se nos acaben las frescas ya que, aunque no tienen las mismas propiedades que aquellas, nos aportan la fibra y vitaminas necesarias.

Todas, excepto las patatas y cebollas, deben estibarse sin amontonarlas demasiado, para no aplastarlas con su propio peso.

Respecto a las cebollas, es recomendable estibarlas aparte y en el exterior, por el fuerte olor que expelen y que puede llegar a resultar francamente molesto. Se pueden

poner en un contenedor de plástico, con rejilla, como los utilizados para la fruta en los mercados, para que se ventilen y evacuen la humedad, y tapadas con una tapa impermeable, lo más opaca posible o, en su defecto, con un paño, que debe atarse con un cabito para evitar que se vuele.

La col o repollo no se debe cortar. Se debe consumir de fuera hacia dentro, deshojándolo, pues se conserva mejor la parte interior que la exterior.

Visto esto, presentamos la siguiente tabla con las duraciones estimadas, también considerando un clima cálido y húmedo:

Col o repollo	10 – 15 días
Patatas	30 – 45 días
Cebollas	20 – 30 días
Ajos	30 – 45 días
Espárragos trigueros	5 – 10 días
Judías verdes	5 – 10 días
Pimientos	15 – 20 días
Cardo	10 – 15 días
Tomates	15 – 20 días
Alcachofas	10 – 15 días
Zanahorias	15 – 20 días
Lechuga	3 – 5 días
Cogollos de Tudela	5 – 10 días

Embutidos:

Hay muchas clases de embutidos. Pueden comprarse “al natural”, es decir, en tripa, o envasados al vacío. Estos últimos requieren frío para conservarlos. Mi

recomendación es utilizar los primeros y seguir unas normas básicas para su estiba.

Deben colgarse, si es posible (siempre podemos poner unos cáncamos en lo alto de un pañol y poner un cabo fino, con nudos, para soportar tan nobles ahorcados). Si no es así, debemos estibarlos en lugar ventilado y lo más fresco posible.

Cuidado, en ambos casos, con las chorreras. Los embutidos y el jamón (que puede llevarse entero) “sudán” grasa. Es necesario poner un papel absorbente, con un plástico debajo que no toque el embutido, para recoger estas gotas. Evitaremos tanto manchas rebeldes como peligrosos resbalones.

Lácteos y huevos:

Para hablar de los lácteos, distinguiremos dos tipos: de frío obligatorio y otros. Los primeros, evidentemente, solo se pueden conservar en nevera, por lo tanto no son demasiado recomendables. Existen yogures, cremas y otros que no es necesario mantener al frío para su conservación. Refiriéndonos a estos últimos, debemos estibarlos en un lugar fresco y cuidando que no se aplasten ni se perforen. Si les entra aire, se estropean rápidamente.

Y, con respecto a la leche, es recomendable que venga envasada en botella de plástico con tapón de rosca o en tetra-brik de esos que también tienen tapón. Un recipiente sin tapón (como algunos tetra-briks) abierto es francamente molesto de almacenar y siempre acaba volcado por la nevera.

Las mantequillas y/o margarinas deben conservarse en la nevera, en caso contrario se enrancian rápidamente. Si no tenemos nevera, podemos recurrir a echarlas en un

bote con agua y dejarlas en sitio fresco. Así aguantarán un poco más.

Respecto al queso, se recomienda llevar quesos no frescos (Manchego, Idiazabal, Majorero...), para poder almacenarlos sin nevera. Se deben envolver en papel encerado y con un plástico por debajo, ya que “sudán” grasa.

Como ya no es la época en la que se llevaban gallinas en el barco, los huevos deben comprarse lo más frescos posible. Incluso, si tenemos esa oportunidad, directamente en granja. Es necesario tener la garantía de que los huevos que estamos comprando son frescos ya que, un huevo en malas condiciones, puede provocar graves trastornos digestivos y otras enfermedades (salmonelosis, por ejemplo) que pueden llegar a ser francamente peligrosas y molestas.

Sin conservar al frío, mantenidos en lugar fresco y sin que les dé el sol, pueden durar hasta tres semanas. No obstante es recomendable utilizar una parte de la nevera para almacenar estos elementos tan versátiles y delicados. En un frigorífico pueden llegar a durar más de un mes. Para estibarlos utilizaremos los propios cartones con los que vienen normalmente y no pondremos peso encima, para evitar que se rompan.

De todas formas, hay un truco para saber si el huevo es fresco y no correr riesgos: se llena un vaso profundo con agua potable. Se echa el huevo al vaso. Si el huevo se va al fondo, se puede comer. Si se queda entre dos aguas, puede haber dudas (yo, directamente, lo descarto). Y, si flota, tirarlos sin contemplaciones. También deben desecharse, sin excepción, todos los huevos que presenten grietas y/o picaduras. Si les ha entrado aire, tienen muchas posibilidades de estar estropeados.

El resto de alimentos no requiere lugares especiales de conservación. Solamente debemos prever la estiba. Para ello he aquí unas recomendaciones:

- Los envases de cristal deben estibarse de forma que no se muevan ni choquen entre si, ni con otros elementos duros, que puedan provocar su rotura, con la consiguiente pérdida de lo almacenado en su interior y el peligro del cristal roto (¡que desgracia, si se rompe “aquella” botella de vino!).
- Estibar la mayoría de los alimentos en lugares distribuidos por el barco. Hay que tener en cuenta que constituyen una parte muy importante del peso transportado y que, normalmente, para el volumen que ocupan, tienen un peso considerable. Debemos estibarlos en las zonas bajas, incluida la sentina, y repartidos según las necesidades de navegación (por ejemplo, si se prevén largas navegaciones con vientos portantes, es recomendable desplazar el peso hacia popa).
- Dejar unas pequeñas partes de los alimentos a mano en la cocina, nevera, etc. e irlos sustituyendo a medida que sea necesario. Es pesado, pero recomendable.
- Hacer una “lista-plano” de la situación de los distintos alimentos. En un momento dado puede ser necesario. Esta misma lista puede servir para llevar un control de las existencias y prever posibles cambios de menú (o instar al pescador a que se espabile, por que, si no, comemos patatas viudas).

Recetas de cocina.

El origen de estas recetas es variado. Proviene de revistas especializadas, de un conocido mío, cocinero aficionado de una sociedad gastronómica vasca, de mis propias experiencias...

Todas están probadas y han sido del gusto de la mayoría. No se han buscado recetas complicadas (he visto algunas con componentes francamente difíciles de encontrar) si no platos simples, sencillos de preparar y con la combinación de los alimentos que se consideran imprescindibles.

He aquí las recetas:



Bizcocho "MIL MILLAS"

(Bautizado con este nombre porque era el "regalo" que nos permitíamos cada mil millas recorridas)

Ingredientes

- 1 yogur (puede sustituirse por leche condensada en la misma proporción)
- 4 huevos
- 125 gramos de harina
- 1 sobre de levadura
- un puñado de pasas
- una pizca de sal
- 125 gramos de azúcar
- 100 gramos de mantequilla (puede hacerse también con 100 cl. De aceite de oliva)

Receta

Se separan las yemas de las claras.

Se mezclan las yemas con el azúcar, batiéndolas hasta formar una pasta blancuzca.

Se incorpora la harina, la levadura y la mantequilla derretida (o el aceite) y se mezcla el conjunto hasta conseguir una pasta homogénea.

Se baten las claras, con la sal, al punto de nieve (el tenedor debe quedarse "de pié" en las claras batidas).

Mezclamos las claras con la pasta anterior.

Echamos la mezcla en una rustidera, o molde, previamente untado con mantequilla.

Se incorporan las pasas, distribuidas homogéneamente (si somos capaces, dados los balanceos).

Se pone en el horno, a 200 grados, durante unos 45 minutos.

Se deja reposar hasta que adquiera la temperatura ambiente.

Carne guisada

Ingredientes para 4 personas:

- 1/2 kg. de carne cortada a dados
- 2 zanahorias
- 2 tomates maduros (o una lata de tomate tamizado de 300 g.)
- 2 cebollas medianas
- 4 ajos
- 1 pimiento verde
- 1/2 kg. de patatas medianas
- 2 pastillas de caldo
- aceite
- sal
- pimienta

opcionalmente se pueden añadir unas cuantas judías verdes o un puñado de guisantes.

Receta

En una cazuela se fríe la carne a fuego vivo, salpimentando la carne. Una vez dorada la carne, se añaden los ajos a láminas y se remueve durante un minuto.

A continuación, se incorporan las cebollas picadas, las zanahorias a rodajas finas, el pimiento a dados, las judías (o guisantes) y se baja el fuego tapando la cacerola.

A los 10 minutos incorporamos el tomate natural rayado (también puede sustituirse por tomate enlatado triturado sin cocinar).

Diez minutos mas tarde, ya podemos añadir las patatas y el agua o caldo en cantidad del doble del volumen del alimento.

Se sube el fuego hasta alcanzar el hervor para bajarlo de nuevo a lento y dejándolo por lo menos 20 minutos de cocción.

Un reposo de 5 minutos armonizará mejor los sabores.

Con lo que no se ha consumido, se puede preparar un arroz, añadiendo agua y un puñado de arroz por persona.

Ensalada de patatas

Ingredientes para 4 personas:

- 1/2 kg. De patatas medianas
- 2 zanahorias
- 4 tomates verdes
- 1 cebolla mediana
- 1 pimiento verde
- 1 lata de sardinas
- aceite
- vinagre
- agua de mar

Receta

En una cazuela se ponen las patatas y las zanahorias, lavadas y sin pelar. Se cubren con agua de mar.

Se enciende el fuego y, una vez comience al agua a hervir, se dejan 20 minutos. Si lo hacemos en olla exprés tapada, con 10 minutos es suficiente.

Mientras hierve, se pela la cebolla y se corta en rodajas finas. El pimiento y los tomates se cortan en trozos pequeños.

Una vez hervidas las patatas y zanahorias, se escurre el agua y, cuando enfríen, se pelan y cortan en dados.

Se vuelcan todos los trozos en una ensaladera. Se abre la lata de sardinas y se añaden estas en migas.

Se aliña el conjunto con vinagre y aceite o mayonesa.

Se puede añadir también un poco de pimienta y albahaca.

Escabeche de pescado

Ingredientes para 1 kg. de pescado:

- 1 kg. de pescado (es lógico suponerlo, ¿no?)
- 1 cabeza de ajos
- 1 cebolla grande
- 4 hojas de laurel
- tomillo
- 1 cucharadita de pimentón dulce
- sal
- vinagre

Receta

Se limpia el pescado, quitándole piel y espinas. Se sala y se fríe con aceite caliente.

En una cacerola sofreímos la cebolla pelada y picada, el ajo, tres hojas de laurel, tomillo, y una cucharadita de pimentón. Esta se echará al final, para que no se quemem.

Cuando esté dorada, añadiremos unos granos de pimienta, agua y vinagre al 50%. Dependiendo de la fuerza del vinagre y del gusto personal, esta proporción variará.

Cuando el caldo se haya reducido a la mitad, incorporaremos el pescado cuidando que no se rompan los trozos.

Se deja cocer unos minutos. Pararemos el fuego y se deja reposar.

El escabeche está hecho y listo para comer, una vez enfriado.

Conserva

Se introduce el escabeche (pescado mas caldo) en un frasco, de los que tienen tapa de cierre hermético. Los frascos deben quedar prácticamente llenos.

Se prepara una cacerola con agua y se meten los frascos llenos y abiertos.

Se pone a calentar esa cacerola, cuidando de que el agua, al hervir, no entre en los frascos.

Antes de que hierva el contenido de los frascos, se apaga el fuego.

Se pone la tapa a los frascos, apretando bien.

Se deja enfriar y ya está lista la conserva. La duración puede garantizarse para seis meses (siempre que el cierre sea hermético).

No es necesario conservarlos al frío, hasta que han sido abiertos.

Atún con patatas (Marmitako)

Receta obtenida de la revista “Náutica”, con algunas pequeñas variantes.

Ingredientes para 4 personas:

- 800 g. De atún fresco (o dorado, o bacalao si es que no se pesca)
- 1 kg. De patatas
- 4 tomates maduros
- 1 cebolla grande
- 4 ajos
- 1 pimiento rojo (o lata de pimiento morrón)
- 1 guindilla
- pimentón dulce
- aceite
- sal

Receta

En el fondo de la cacerola ponemos aceite a calentar. Sofreímos la cebolla pelada y picada, el ajo, el pimiento y la guindilla.

Mientras, pelamos las patatas y las troceamos clavando el filo del cuchillo y girándolo, con lo que se rompe un trozo, quedando las caras con superficies rugosas.

También limpiamos el pescado, eliminando la cabeza, piel y espinas, y troceamos la carne con las manos. (Si es bacalao, debemos desalarlo antes, cambiando tres veces el agua en 24 horas). Estas espinas, con la cabeza del pescado, pueden ponerse a hervir para conseguir un caldo sabroso, que enriquecerá el sabor del guiso. Para utilizar este caldo, será necesario colarlo, para evitar que las caigan las espinas.

Una vez dorada la cebolla, añadimos agua (si es el caldo conseguido como se explica en el punto anterior, mejor) y, cuando hierva, incorporamos las patatas.

A los 15 minutos de ebullición, añadimos el pimentón, el pescado troceado y los tomates pelados y cortados (también puede sustituirse por tomate enlatado triturado sin cocinar). Solo nos queda esperar 15 minutos más para servir.

También se pueden añadir en la ebullición tres rebanadas de pan finas, que espesarán el caldo.

Dorado al horno (también sirve para el bonito fresco)

Se trata de una receta algo complicada y laboriosa de hacer, pero merece la pena.
(Lástima no tener foto en color!)



Ingredientes para 6 personas:

- 2 kg. de dorado en trozos gruesos, con la piel, a ser posible escogiendo las partes sin espinas.
- 6 cebollas
- 6 patatas grandes
- 1 decilitro de aceite
- 9 dientes de ajo
- 2 guindillas (Cayena)
- eneldo
- perejil
- sal

Receta

Pelar las patatas y cortarlas en rodajas de medio centímetro, aproximadamente.

Poner el aceite en una olla profunda. Calentarlo y dorar un poco las patatas.

Poner papel de aluminio en la bandeja del horno para facilitar su limpieza posterior.

Cortar una cebolla y poner algunas rodajas en crudo sobre el papel aluminio (con eso evitamos que se peguen las patatas al asarse).

Situar las rodajas de patata, ya fritas, sobre la cebolla cruda.

Pelar los dientes de ajo y cortarlos a rodajas.

Pelar y cortar las cebollas en juliana (a trocitos).

Rehogar los ajos y, una vez dorados, añadir la cebolla y las guindillas. Rehogar el conjunto hasta que la cebolla quede transparente (un poco dorada).

Mientras se hace el sofrito, ponemos el pescado (con la piel hacia abajo y ya con la sal al gusto) en la bandeja sobre las patatas fritas.

Espolvorear el pescado con el eneldo y el perejil. Se puede rociar también con zumo de limón.

Una vez hecho el sofrito, volcarlo sobre el pescado, cuidando de que quede bien distribuido (el pescado tapado con el sofrito).

Poner en el horno, previamente calentado a 200 grados. Pasados 45 minutos, ya está listo para servir.

Revuelto de champiñón, alcachofas y salchichas

Ingredientes para 4 personas:

- 6 huevos
- 1 bote de champiñón cortado
- 1 lata de alcachofas
- 1 cebolla
- 4 ajos
- 4 salchichas
- aceite
- sal

Receta

Lo primero que hay que hacer es abrir las latas y dejar escurrir el líquido.

En el fondo de la cacerola ponemos aceite a calentar. Sofreímos el ajo y, cuando esté casi dorado, la cebolla pelada y picada. Todo ello a fuego no muy vivo.

Mientras se fríe, cortamos las alcachofas en cuatro partes y las salchichas en rodajas.

Cuando la cebolla esté casi transparente, añadimos el champiñón y las alcachofas. Subimos el fuego a tope y rehogamos el conjunto durante unos cinco minutos.

Añadimos las salchichas en rodajas y le damos unas vueltas.

Se echan los huevos, sin batir, y les damos vueltas hasta conseguir la consistencia deseada. (algunos prefieren poco hecho, pero la mayoría lo prefiere bien cuajado).

Se sirve caliente, recién hecho.

Arroz milanesa – Ensalada de arroz

Ingredientes para 4 personas:

- ½ kg. de arroz
- 1 lata de magro de cerdo cocido (llamado jamón York) de 250 g.
- 2 huevos duros
- 1 lata de guisantes (100 g.)
- 1 lata de judías verdes (250 g.)
- 4 ajos
- colorante o azafrán
- aceite
- sal

Receta (para milanesa)

Lo primero que hay que hacer es abrir las latas y dejar escurrir el líquido.

En el fondo de la cacerola ponemos aceite a calentar. Sofreír el ajo.

Una vez dorado, incorporamos las judías verdes y se rehogan

Se añade un litro de agua y los guisantes, el magro cortado a dados.

Se echa la sal al gusto y el colorante.

Cuando rompa a hervir, añadimos el arroz y se baja el fuego, de forma que hierva lentamente.

Al cabo de unos 20 minutos, apagamos el fuego, añadimos los huevos duros en trocitos y tapamos la cacerola.

Se deja reposar 5 minutos y se sirve.

Receta (para la ensalada)

Abrir las latas y dejar escurrir el líquido.

En el fondo de la cacerola ponemos aceite a calentar. Sofreímos el ajo. Una vez dorado, se añade un litro de agua.

Cuando rompa a hervir, añadimos el arroz y se baja el fuego, de forma que hierva lentamente.

Al cabo de unos 20 minutos, apagamos el fuego y echamos el arroz en el escurridor. Se lava bien con agua dulce, moviéndolo con la mano. Se deja escurrir e incorporamos todos los demás componentes cortados en trocitos (judías verdes, el magro y los huevos duros). Se mete en la nevera a enfriar.

Cuando esté frío, se añade mayonesa, se revuelve todo y ya tenemos un plato muy agradable de tomar si hace calor.

Arroz caldoso, con pescado

Es un plato de aprovechamiento de restos de pescado que no se han cocinado de otra forma (al horno, en marmitako...).

Ingredientes para 4 personas:

- ½ kg. de arroz
- varios trozos de pescado
- 1 lata de calamares o de pulpo en aceite
- 1 lata de guisantes (100 g.)
- 1 lata de alcachofas (250 g.)
- 4 ajos
- colorante o azafrán
- aceite
- sal

Receta

Lo primero que hay que hacer es abrir las latas de verduras y dejar escurrir el líquido.

Se hierve previamente la cabeza del pescado (si disponemos de ella) y utilizamos esa agua, colada para eliminar las espinas, para cocinar. Le dará mucho más sabor al arroz.

Se limpia bien el pescado, eliminando las espinas y la piel. Se corta en trozos pequeños.

En el fondo de la cacerola, ya seca, ponemos aceite a calentar. Sofreímos el ajo.

Una vez dorado, damos una vuelta al pescado (poco frito). Después incorporamos las alcachofas, cortadas a cuartos, y se rehogan.

Se añade un litro y medio de agua (si es la de hervir la cabeza, mejor), la lata de calamares (o de pulpo) y los guisantes. Se echa la sal al gusto y el colorante.

Cuando rompa a hervir, añadimos el arroz y se baja el fuego, de forma que hierva lentamente.

Al cabo de unos 20 minutos ya está listo para comer.

Espagueti, con “marisco”

Es un eufemismo llamar “marisco” al pulpo y a los berberechos, pero...

Ingredientes para 4 personas:

- ½ kg. de espaguetis (o macarrones)
- 1 lata de calamares o de pulpo en aceite
- 1 lata de guisantes (100 g.)
- 2 latas de berberechos (250 g.)
- 4 ajos
- albahaca
- aceite
- sal

Receta

Lo primero que hay que hacer es abrir la lata de guisantes y dejar escurrir el líquido.

Se cortan los ajos en rodajas y se fríen con un poco de aceite.

Cuando estén dorados, se echa agua abundante y sal al gusto.

Al romper a hervir, se añaden las latas de “marisco” y los guisantes. Se deja hervir unos 15 minutos y se incorporan los espaguetis o macarrones.

Remover, de vez en cuando, con una cuchara para evitar que queden pegados.

Cada maestrillo tiene su librillo, que dice el refrán. Me refiero al punto de cocción. Por mi parte, los dejo unos 15 minutos, pero hay quien los prefiere más “al dente” o mas blanditos, así que... tu mismo.

Se escurre el conjunto y se vuelve a echar en la cacerola.

Se espolvorea con un poco de albahaca y... a comer.

Espagueti al ajo

Especialidad del contraamaestre. Es un plato un poco “bravo”. Sólo recomendable para estómagos fuertes y... para no salir a “ligar” luego, por que el aliento...

Ingredientes para 4 personas:

- ½ kg. de espaguetis
- 12 ajos
- 4 guindillas (Cayena)
- 1 frasco de salsa para pasta (siciliana, piamontesa, boloñesa...)
- aceite
- sal

Receta

Se cortan los ajos en rodajas y se fríen con un poco de aceite o mantequilla.

Cuando estén dorados, se echa la Cayena y se dan unas vueltas más. Se reserva el conjunto.

Hervir los espaguetis, con abundante agua, sal al gusto y un chorreón de aceite crudo.

Remover, de vez en cuando, con una cuchara para evitar que queden pegados.

Lo del punto de cocción, ya se sabe... Por mi parte, los dejo unos 15 minutos, pero hay quien los prefiere más “al dente” o más blanditos, así que... tu mismo.

Se escurre el conjunto y se vuelve a echar en la cacerola.

Se añade el sofrito de ajos y guindilla y la salsa. Se remueve bien y... que Dios nos pille confesados!.

Panaché de verduras

Ingredientes para 4 personas:

- 1 lata de judías verdes (300 g.)
- 1 lata de champiñón
- 1 lata de alcachofas
- 1 lata de pimiento morrón
- 1 lata de guisantes
- 2 ajos
- pimienta
- aceite
- sal

Receta

Lo primero que hay que hacer es abrir las latas de verduras y dejar escurrir el líquido.

Se cortan los ajos en rodajas y se fríen con un poco de aceite.

Cuando estén dorados, se echan las verduras, excepto el pimiento y los guisantes, y se rehogan con el fuego fuerte.

En un recipiente aparte, se prepara un poco de caldo de carne (1/4 de litro) del tipo Starlux o Avecrem.

Una vez rehogada la verdura, se añade el caldo, la sal y la pimienta y se incorporan los pimientos y los guisantes.

Se deja hervir, a fuego muy lento, hasta que el caldo se consuma casi totalmente.

Y ya está listo para servir.

Nota: en plan exótico, se le pueden añadir unas pasas y/o piñones una vez apagado el fuego.

Macedonia de frutas

Ingredientes:

- Frutas de toda clase y condición

Receta

Pelamos las frutas, apartando las partes con inicio de putrefacción y/o pasadas.

Las cortamos en dados, mas o menos de dos centímetros, y los echamos en una cacerola o bol (que no sean de aluminio).

Añadimos azúcar al gusto y un chorrito de licor (ron, Cointreau, whisky, coñac...)

Se deja reposar un mínimo de dos horas, para que se macere.

Listo para consumir.

Sopa de fideos “barquera” (por aquello de “casera”)

Esta sopa tiene dos variedades: sabor a pescado o a embutido. Para las dos, se puede emplear arroz o fideos. Y, por supuesto, es mucho más agradecida que las sopas de sobre, aunque a veces...

Ingredientes para 4 personas:

- un puñado de arroz o fideos
- 1 lata de champiñón
- 1 lata de guisantes
- 1 lata de bonito en escabeche / unos taquitos de chorizo y/o jamón
- 1 lata de tomate tamizado
- Azafrán o colorante
- 2 ajos
- pimienta
- aceite
- sal

Receta

Lo primero que hay que hacer es abrir las latas de verduras y dejar escurrir el líquido.

Se cortan los ajos en rodajas y se fríen con un poco de aceite.

Cuando estén dorados, se echa el champiñón y se rehoga con el fuego fuerte.

Una vez rehogado, se echa el tomate y se baja el fuego para que se fría un poco.

Frito el tomate, se echa el agua y se añaden los fideos (o arroz), los guisantes, el bonito en migas (o los taquitos de embutido), la sal, el colorante o azafrán y la pimienta.

En el caso de embutido, se puede echar también una pastilla de caldo de carne.

Se deja hervir, a fuego lento, hasta que los fideos (o arroz) estén en su punto (algo blandos).

Y ya está lista para tomar.

Nota: mi recomendación es usar arroz del tipo “brillante”. Tiene la ventaja de que no se pasa y, si sobra sopa, puede tomarla el que esté de guardia por la noche, que siempre se agradece algo caliente.



...y, por supuesto, **PAN (en horno)**

... con sus variedades

Es impensable pasar tantos días sin un buen pan...

...y no olvidar que la masa del pan puede ser utilizada como base para pizzas

Ingredientes para hacer pan para 4 personas durante 2 ó 3 días:

- 1 Kg. De harina de trigo (que no sea de repostería)
- 1,25 litros de agua (no fría)
- 10 gramos de levadura para pan (también vale la de repostería)
- Sal al gusto

Receta

En un barreño o cubo bajo, echamos la harina, la sal y la levadura. Se añade, poco a poco, el agua hasta conseguir una pasta de consistencia elástica, ni blanda ni dura.

Se deja reposar durante una hora a una temperatura entre los 18 y los 20°C hasta que fermente. El tiempo de reposo variará en más o menos en función inversa a la temperatura reinante. Sabremos que ya está preparada la pasta cuando haya adquirido un volumen, aproximadamente, del triple del inicial.

Es conveniente, antes de dejar reposar la pasta, untar con harina el barreño para evitar que se pegue.

Si se observa que, transcurrido el tiempo esperado, la masa no fermenta, añadiremos un poco más de levadura y agua, volveremos a amasar y dejaremos reposar de nuevo.

Cuando se vaya aproximando el momento de empezar a trabajar con la pasta, se va encendiendo el horno de forma que tome una temperatura de 180 - 200°C. Espolvoreamos harina sobre una superficie plana. Volcamos la pasta sobre esa superficie y la "trabajamos" un poco, con las manos bien enharinadas, hasta dar la forma a la hogaza.

Se espolvorea harina sobre la bandeja del horno (con papel de aluminio) y se deposita la hogaza encima. Se lleva el conjunto al horno.

Se vigila su cocción, bajando la temperatura si se tuesta muy rápidamente. Lo ideal es que adquiera el dorado cuando haya transcurrido 1 hora y cuarto ó 1 hora y media.

Sacar el pan cocido y dejar reposar durante, por lo menos, media hora a temperatura ambiente (esta última parte resulta a veces difícil, dado el olor que despiden y lo tragona que puede ser la tripulación).

Con la masa fermentada también se pueden hacer empanadas (al estilo gallego), tortas de pan, bollos "preñaus" (ver recetas que siguen).

Tortas de pan fritas.

Receta:

Se toma un poco de masa fermentada, se aplana (con una botella enharinada, por ejemplo) sobre una superficie plana espolvoreada con harina, hasta conseguir una torta de un grosor de 2 milímetros, aproximadamente, y que quepa en la sartén pequeña.

Se prepara una sartén con un poco de aceite o mantequilla y, una vez caliente, se echa la torta para que se tueste. Una vez tostada (por los dos lados), se puede añadir azúcar por encima o cualquier otro ingrediente (anises, sésamo, ajo espolvoreado, etc.)

Bollos "preñaus"

Receta:

Se toma un poco de masa fermentada, se aplana (con una botella enharinada, por ejemplo) sobre una superficie plana espolvoreada con harina. Grosor de 2 cm. aprox.

Se envuelve un trozo de chorizo (de los de asar) con esa pasta, formando un pequeño pan, cerrado por todas las partes.

Se meten en el horno durante una media hora, tomando las mismas precauciones que con el pan normal.

Empanada

Relleno:

El secreto de la empanada es el relleno. Para que quede jugosa, es necesario utilizar mucha cebolla. Vamos a hacer un relleno con bonito y berberechos:

Se pelan y cortan, en rodajas muy finas, tres o cuatro cebollas. Se fríe, con muy poco aceite y a fuego lento, en una cacerola.

Cuando está transparente, se añade tomate natural tamizado (una lata de 300g.) y se sofríe.

Después de incorpora el bonito. Puede ser de lata o fresco (mejor este último). Se le da unas vueltas y se añade pimienta morrón cortado en tiras (unos 200 gramos). Se aparta, se añaden un par de latas de berberechos y se espera a que enfríe un poco.

Receta:

Se toma un poco de masa fermentada y se le añade un poco más de levadura. Se amasa de nuevo y se deja reposar una media hora.

Se aplana (con una botella enharinada, por ejemplo) sobre una superficie plana espolvoreada con harina, hasta dejar un grosor de, mas o menos, 3 milímetros. Se repite el proceso para conseguir dos mitades, mas o menos iguales, y de un tamaño algo menor al de la bandeja del horno.

Se distribuye el relleno por una de las dos tortas, dejando alrededor un “pasillo” de unos 2 centímetros sin relleno.

Se tapa con la otra torta y se enrollan los bordes para cerrarla.

Se unta la cara superior de la empanada con huevo batido y se mete en el horno, sobre papel de aluminio enharinado que colocaremos en la bandeja, durante una media hora, tomando las mismas precauciones que con el pan normal.

Ideas para comidas en condiciones difíciles de navegación.

Hay que tener mucho espíritu de sacrificio para cocinar en medio de una “rasca” y no siempre apetece un “bocata”. Con grandes olas, sobre todo en ceñida, una sopa puede llegar a ser hasta peligrosa.

Para estos casos, además de los consabidos “picoteos” de frutos secos, chocolate y tal, se puede pensar en llevar unos cuantos “potitos” de tipo cadete (que son más grandes). Son muy variados y fáciles de calentar al baño María. Con un poco de cuidado y una cuchara, pueden ser una solución en más de un momento

También podemos llevar unas cuantas “barritas” alimenticias, de tipo dieta, que, además de alimentarnos, dan la sensación de estómago lleno y son muy digestivas.



Las bebidas calientes (té, café...) en lugar de tomarlas en tazas o vasos, es mejor meterlas en uno de esos frascos de plástico que tienen un pitorro y parecen un biberón (ver foto). De esa manera no nos echaremos todo el líquido por encima, con la consiguiente mancha. Eso sí, se recomienda enjuagar dichos frascos nada mas terminar de utilizarlos. La limpieza de su interior es francamente difícil de realizar.

Recomendaciones a la hora de comprar.

Siempre tiene que haber un responsable de la compra. Eso no quiere decir que sea él quien la realice físicamente, si no quien confeccione la lista de la compra, de acuerdo con el resto de la tripulación, y supervise lo comprado. De todas formas, el responsable de la compra debe estar informado de cualquier variación que se produzca como, por ejemplo, la falta de algún alimento en particular.

Las conservas y demás alimentos sin caducidad, o de caducidad a largo plazo, deben comprarse con suficiente antelación para evitar quedarnos sin ellas en el último momento, o vernos en la necesidad de comprar artículos que no se ajusten a nuestro programa. Si el establecimiento donde realizamos la compra es de cierta importancia, se puede guardar en unas cajas y quedarse almacenadas hasta el día que las necesitemos (siempre y cuando no sea un período demasiado largo de tiempo).

Los fiambres y demás artículos que queramos llevar envasados al vacío, deben comprarse tres o cuatro días antes. Con ese espacio de tiempo, el establecimiento tendrá tiempo de prepararlos y, también, nos los podrá guardar en su frigorífico esos días. Pero cuidado: si el establecimiento no es de nuestra confianza, estar presentes en el envasado, no vaya a ser que nos den gato por liebre...

Ya hemos hablado de comprar los huevos lo más frescos posible. Insisto en ello, para evitar riesgos innecesarios. Si se pueden comprar directamente en la granja, mejor.

Las frutas y verduras, si es posible, comprarlas en el mismo día. Todo lo más el día anterior. Y tener muy presente variar la madurez de las mismas (muy verde, verde, maduro), para que nos duren lo más posible. Es conveniente encargarlas con un par de días de antelación, porque los verduleros suelen traer sus artículos para el consumo casi

diario, con lo que esa variabilidad no será posible de realizar. Insistiremos también en que no sean “de cámara” ya que, en cuanto cojan un poco de calor, se madurarán a toda velocidad y no habremos conseguido nuestro objetivo. Si se pueden comprar directamente en la huerta, mejor.

El agua potable se puede comprar en botellas o garrafas. Las primeras son más fáciles de manejar y, si se rompe alguna, sólo perdemos esa parte de agua. El “pero” que tienen es que ocupan más espacio para estibarlas y el envase suele ser más frágil. Además debemos guardar más envases (al no integrarse en el medio, no debemos tirarlas por la borda) y también esos desperdicios ocupan, por mas que podamos aplastar la botella. Nosotros empleamos las garrafas de cinco litros. No se rompió ninguna y sirvieron, una vez vacías, para almacenar en su interior cantidad de desperdicios de los que no se deben tirar (suelen tener la boca más ancha que las botellas). Nos evitó muchos olores y son mucho más resistentes que las bolsas de plástico.

Otra cosa interesante de llevar es uno o dos rollos de papel, de tipo industrial. Nos sirve como bayeta, servilletas, pañuelos, etc. No coge olores, como las bayetas y trapos sucios y, además, puede tirarse sin cargo de conciencia al mar, pues se disuelve muy rápidamente. También con eso nos evitamos lavar los dichosos trapos, contribuyendo a ahorrar agua dulce.

De todas formas, en las travesías de corta duración, debemos aprovechar para comprar en los mercados locales las frutas y verduras. Además de evitarnos su almacenamiento y su conservación, con los consiguientes riesgos de pérdidas y putrefacciones, podemos encontrar variedades locales francamente interesantes, que nos permitirán integrarnos en las culturas alimenticias de la zona o país que visitemos.

Tratamiento de las basuras y desperdicios.

En un programa de televisión escuché que, en los fondos de las Baleares, hay almacenadas un número enorme de toneladas de basura (dijeron la cantidad, pero no me acuerdo, aunque era sorprendente).

El caso es que me lo creo. Un amigo mío alquiló un barco con patrón para ir a Ibiza y me contó que tuvieron casi bronca porque, prácticamente, se negaba a guardar en el barco las dos o tres bolsas de desperdicios de la travesía desde Valencia hasta allí. Ganaron los de la tripulación pero, ¿cuántas veces habrá tirado basuras en ese recorrido?.

En travesías cortas, guardar la basura no supone un problema. No hay mas que atar las asas de la bolsa, meterla en otra (del revés) y atarla también. El olor prácticamente desaparece y, además, es fácil encontrar un lugar donde no estorbe. El problema aparece en las travesías largas, ya que se genera una gran cantidad de desperdicios, y de ello es de lo que se trata en este apartado.

Nunca se deberían tirar residuos de ninguna clase al mar. Pero seamos realistas; aunque no debiéramos, todos hemos tirado (y seguimos tirando) desperdicios por la borda. Ya que practicamos esta costumbre tan poco cívica, por lo menos guardemos unas ciertas normas al realizarla. Veamos cuales son:

En primer lugar, **nunca tiraremos desperdicios de ninguna clase si nos encontramos a menos de 200 millas de costa.** Se deberán guardar en bolsas y tirarlos en puerto, o mar adentro, si estamos de salida en nuestra gran travesía. En este caso, los residuos “tirables” deberemos conservarlos a bordo durante un período de 36 a 48 horas antes de deshacernos de ellos. Tampoco supone tanto, ¿verdad?.

Partiendo de esa base, dividiremos las basuras en tres categorías:

- **orgánicas**, compuestas por restos de comida,
- **degradables**, es decir, las que acaban integrándose en el medio en un espacio de tiempo más o menos largo, como pueden ser papeles, metales y vidrio,
- **no degradables**, plásticos, ropas, cabos, tetra-briks, etc.

Con las de la primera categoría (orgánicas), es fácil. Se echan al agua y listo. Los peces y demás criaturas del mar darán cuenta de ellos.

Las de segunda categoría (degradables), requieren cierta preparación. Para poder tirarlos debemos seguir las siguientes indicaciones:

- el papel debe trocearse en trozos pequeños antes de tirarlo por la borda. Esto no será necesario si es papel higiénico, pañuelos de celulosa, servilletas...
- los metales (botes de bebida, latas de conserva...) pueden aplastarse. Un buen pisotón a un bote de bebida le deja reducida al tamaño de una galleta. Las otras cuesta un poco más de trabajo, pero se puede utilizar un martillo para dejarlas bien planitas y a la basura. Ahora bien, si decidimos tirarlas, deben agujerearse para que se hundan lo antes posible. Con la presión que existe en el fondo, no durarán mucho,
- el vidrio debe romperse antes de tirarse al agua. Los vidrios rotos, con el movimiento de las corrientes submarinas y los roces con el fondo, se acaban convirtiendo en arena. Son los que más tardan en desaparecer. De todas formas, es preferible no tirarlos y guardarlos con el resto de las basuras para tirarlos en

puerto (sobre todo las botellas que tengan el vidrio muy grueso, como las de cava).

Ya se sabe que, al mar, “*nunca hay que echarle ni cojones ni plásticos*”. Por lo tanto, **los residuos de tercera categoría (no degradables), jamás deben tirarse por la borda**. El plástico flota y no se integra prácticamente nunca en el medio. Siempre aparecen en la costa o son causa de muerte de algún animal (por tragarlo o asfixiarse con él). Debemos guardarlo y tirarlo en puerto.

Lo malo es donde almacenarlo. El patrón de nuestro barco me dio una idea que no todo el mundo conoce: Se trata de atar el extremo de un cabo a uno de los candeleros de popa. Al otro extremo le ponemos un mosquetón grande, que podamos enganchar en otro candelero (si no tenemos este mosquetón, siempre se puede hacer otro nudo, aunque sea más incómodo). Se ata la bolsa por las asas. Se desengancha el extremo del cabo que tiene el mosquetón y se pasa por seno entre las asas atadas. Volvemos a enganchar ese extremo del cabo y la basura queda suspendida. No molesta y no huele. Desde luego no es estético, pero es práctico y un buen truco.

Pero, por favor, no tirar nunca basura que dudemos que se va a integrar en el medio. Seamos cívicos, al menos, en este sentido.

1.2.- Navegaciones de larga duración

Planning de menús.

Para planificar un menú, además de contar con los gustos de la tripulación, hay que tener en cuenta la durabilidad de los alimentos, por lo que empezaremos consumiendo los alimentos frescos (carne, verduras, etc.) y seguiremos con los de mayor perennidad. En el siguiente ejemplo, las reglas que se han seguido para la planificación son las siguientes:

- Se supone la salida a media tarde.
- Duración prevista de la travesía: 28 días, sin escalas.
- Por seguridad, no se hará nada frito. Sólo a la plancha o rehogado con muy poco aceite.
- Cuando se habla de pescado, se supone fresco (por eso se pone con interrogación. Hay que plantearse su sustitución si la pesca no ha sido afortunada).
- Los “varios” son complementos (algo de fiambre, queso, etc.).
- El postre no se programa. Cada tripulante tomará lo que le apetezca.

En la página siguiente tenemos el menú ejemplo.

	Día 1	2	3	4	5	6	7
Comida		Ensalada verde	Ensalada verde	Ensalada verde	Ensalada patatas	Panaché de verduras	Entremeses
		Carne guisada	Fabada	Carne guisada	Revuelto	Albóndigas	Marmitako
Cena	Sopa sobre	Arroz caldoso	Sopa fideos	Espagueti marisco	Arroz milanesa	Sopa sobre	Macarrones
	Revuelto champiñón	Varios	Pescado?	Varios	Varios	Pescado?	Varios

	8	9	10	11	12	13	14
Comida	Fabada	Lentejas	Panaché de verduras	Ensalada patatas	Entremeses	Fabada	Panaché de verduras
	Varios	Revuelto	Salchichas	Albóndigas	Marmitako	Varios	Salchichas
Cena	Sopa sobre	Arroz caldoso	Sopa fideos	Espagueti	Arroz milanesa	Sopa sobre	Macarrones
	Salchichas	Varios	Pescado?	Varios	Varios	Pescado?	Varios

	15	16	17	18	19	20	21
Comida	Ensalada patatas	Panaché de verduras	Entremeses	Lentejas	Panaché de verduras	Ensalada patatas	Fabada
	Revuelto	Albóndigas	Marmitako	Revuelto	Salchichas	Albóndigas	Varios
Cena	Arroz caldoso	Sopa fideos	Espagueti marisco	Arroz milanesa	Sopa sobre	Macarrones	Sopa sobre
	Varios	Pescado?	varios	Varios	Pescado?	Varios	Salchichas

	22	23	24	25	26	27	28
Comida	Entremeses	Ensalada patatas	Panaché de verduras	Fabada	Entremeses	Lentejas	Panaché de verduras
	Marmitako	Revuelto	Salchichas	Varios	Marmitako	Revuelto	Salchichas
Cena	Arroz caldoso	Espagueti	Arroz milanesa	Sopa fideos	Macarrones	Sopa sobre	Espagueti
	Varios	Varios	Varios	Pescado?	Varios	Pescado?	Varios

Como se puede observar, el menú planteado es sencillo y repetitivo. No obstante es variado y contempla todos los alimentos (proteínas, vitaminas, grasas, fibras, hidratos de carbono...). El motivo es buscar una cocina sencilla, rica, al gusto de todos y de fácil realización. En el barco no hay que complicarse la vida. Cocinar es muy duro, sobre todo con olas de cierto tamaño (lo se por experiencia).

Los resultados de la encuesta realizada a la tripulación nos ayudará a la planificación, utilizando los platos posibles que se describen en el programa de cálculo.

Puede llamar la atención, después de decir que no hay que tomar alimentos de digestión pesada, ver platos como fabada. Las legumbres son necesarias, por lo tanto están previstas. Lo que hay que regular es la cantidad.

Programa para calcular exactamente las cantidades (lista de la compra).

Una vez que sabemos los menús, hay que saber cuanto comprar. Si lo hacemos “a ojo”, lo mas normal es que nos equivoquemos, en más o en menos. Por ello imaginé un pequeño programa que, partiendo de las recetas y con los parámetros de días de navegación y número de personas, obtiene el cálculo exacto de lo que se debe comprar y el peso total, muy aproximado, de los alimentos.

Con los menús que hemos acordado en páginas anteriores, y las recetas de cada uno de ellos, vamos a obtener la lista de la compra, es decir, vamos a calcular qué cantidades debemos comprar.

El programa de cálculo se basa en los ingredientes de las recetas, el menú (número de veces que se va a preparar cada plato), el número de días que se supone que va a durar la travesía y el número de personas que componen la tripulación.

Con estos datos, se obtiene una lista detallada de cada uno de los componentes, con la cantidad a comprar para cada uno de ellos. Internamente, el programa multiplica las cantidades por un coeficiente corrector, para prever las pérdidas producidas por putrefacciones, roturas, etc. Por supuesto, el coeficiente corrector para las latas de conservas es 1.

Probé el programa en la travesía Cádiz – La Habana y, la verdad, es que salió bastante bien. Sobraron patatas, eso si (menuda discusión tuvimos en Rota por los 35 kilos). La culpa la tuvo el famoso coeficiente corrector, que era exagerado. (El programa está corregido actualmente).

También hay que tener en cuenta que la pesca se dio francamente bien. ¡Nada menos que 9 dorados, 2 bonitos y un tiburón (al que solté)!. Esa abundancia inesperada contribuyó

grandemente al ahorro de otros alimentos previstos. Y, menos mal que hubo tanta pesca, porque había pensado comprar bacalao y se me olvidó. Cosas de las prisas de última hora.

En el CD adjunto tienes el programa de cálculo. Es de utilización francamente sencilla. Lo que hay que tener en cuenta es que debemos utilizar para el menú exclusivamente la lista de platos posibles y con la denominación exacta. No podemos inventar nada ni llamarlo de otra manera. Si no lo hacemos así, el cálculo no funciona (emite un mensaje advirtiendo esa circunstancia). También debemos dar el dato del número de personas y de días de navegación y que, este último dato, sea coherente con el menú (el programa controla que si, por ejemplo, hemos dado 23 días de navegación, se han previsto 23 días en el menú. En caso contrario, emite el mensaje correspondiente).

El programa no redondea y pueden salir resultados tan curiosos como 15,7 latas de alcachofas de 300 gramos. Preferí dejarlo así para que cada uno adapte la lista de la compra a su gusto (algunos echan más alcachofas que otros al arroz, por ejemplo).

De todas formas hay que prever comidas rápidas, platos esporádicos. Por ejemplo: para alguien que se levante en ese momento y que, por haber estado durmiendo, no ha tomado la comida (no habré hecho huevos a la plancha, con pan tostado y mantequilla o “pan tumaca” con jamón durante la travesía a horas intempestivas...). Por lo tanto el programa de cálculo nos sirve de orientación y es una ayuda inestimable para realizar una lista de la compra muy aproximada a nuestras necesidades, pero no es infalible. El cocinero o encargado de la compra debe saber prever estas y otras eventualidades para que no haya fallos.

En las páginas siguientes tenemos el resultado obtenido con el menú utilizado como ejemplo en este cuaderno, con

una supuesta duración de la travesía de 28 días y cuatro personas de tripulación.

LISTA DE LA COMPRA OBTENIDA

VERDURAS Y FRUTAS	Concepto	Cant.	Unidad	Peso	AUTO	
	Ajo	3	Kg. (ajo de diente grueso)	3,00	2,69	Kg.
Cebolla	14	Kg., grandes	14,00	13,20	Kg.	
Cogollos Tudela	18	Unidades	1,44	14,40	Unidades	
Kiwis	3	Kg., procurando mezclar maduros y verdes	3,00	2,75	Kg.	
Laurel		Varias hojas, a ser posible en rama	0,00		Varias Hojas	
Limonos	4	Kg.	4,00	3,08	Kg.	
Manzanas	11	Kg., procurando que sean poco maduras	11,00	10,73	Kg.	
Melón	12	Unidades	30,00	11,20	Unidades	
Naranjas	12	Kg.	12,00	11,20	Kg.	
Patatas	27	Kg., nuevas	27,00	26,67	Kg.	
Pimiento verde	3	Kg., gruesos (no tipo italiano)	3,00	1,63	Kg.	
Tomates	8	Kg., mezclando maduros, verdes y muy verdes	8,00	5,94	Kg.	
Zanahorias	3	Kg.	3,00	1,67	Kg.	
TOTAL				119,44		

CONSERVAS VEGETALES	Concepto	Cant.	Unidad	Peso
	Aceitunas	20	Latas 150 g., de anchoa y pimiento (50%)	3,00
	Alcachofas	25	Lata 300g. Clase primera	7,50
	Champiñón	20	Lata 250g., en trozos	5,00
	Espárragos	10	Lata 250g., gruesos, clase primera	2,50
	Guisantes	26	Lata 100g., clase primera	2,60
	Judías verdes	12	Lata 300 grs., clase primera	3,60
	Pimiento morrón	20	Lata 200g.	4,00
	Tomate cocinado	4	Frascos 300 g.	1,20
Tomate tamizado	20	Lata 300g. Clase primera	6,00	
TOTAL				35,40

AUTO	
5,00	Lata 150gr.
23,00	Lata 300gr.
18,60	Lata 250gr.
5,00	Lata 250gr.
25,50	Lata 100gr.
11,00	Lata 300gr.
16,00	Lata 200gr.
0,60	Frasco 300gr.
15,00	Lata 300 g.

ESPECIAS	Concepto	Cant.	Unidad	Peso
	Albahaca	2	Frascos	0,20
	Colorante	2	Frascos	0,20
	Cominos	1	Frasco	0,10
	Eneldo	1	Frasco	0,10
	Guindilla	2	Frascos, tipo CAYENA	0,20
	Pimentón dulce	2	Frascos	0,20
	Pimienta negra	2	Frascos (uno en grano y otro molida)	0,20
	Tomillo	1	Frasco	0,10
TOTAL				1,30

AUTO	
2,00	Frasco
2,00	Frasco
2,00	Frasco
2,00	Frasco
2,00	Frasco
2,00	Frasco
1,00	Frasco

EMBUTIDOS	Concepto	Cant.	Unidad	Peso
	Bacón	3	Kg., ahumado	3,00
	Chorizo	6	Kg., de tripa media (ni fina ni gruesa)	6,00
	Jamón cocido	6	Lata 250 grs.	1,50
	Jamón serrano	1	Jamón entero, quitado el hueso de la paletilla	7,00
	Salchichas	18	Latas 8 piezas	9,00
	Salchichón	3	Kg. de fuet	3,00
	TOTAL			29,50

AUTO	
2,80	Kg.
5,00	Kg.
4,00	Lata 250 grs.
1,50	Kg.
17,50	Lata 8 piezas
1,00	Kg.

CONSERVAS DE PESCADO	Concepto	Cant.	Unidad	Peso
	Almejas	6	Lata 200g.	1,20
	Berberechos	12	Lata 200g., de las rías gallegas (sin arena)	2,40
	Bonito en aceite	15	Lata 250g.	3,75
	Pulpo en aceite	15	Lata 125g.	1,88
	Sardinias en aceite	12	Lata 125g.	1,50
	TOTAL			10,73

AUTO	
5,00	Lata 200gr.
11,00	Lata 200gr.
12,36	Lata 250gr.
12,00	Lata 125gr.
10,00	Lata 125gr.

PLATOS PREPARADOS	Concepto	Cant.	Unidad	Peso
	Caldo	1	Caja de pastillas	0,10
	Albóndigas	10	Latas de ½ kg., (mas o menos)	5,00
	Lata de fabada	6	Latas de 1 kg.	6,00
	Lata de lentejas	4	Latas de 1 kg.	4,00
	Mermelada	6	Frascos 250 g., melocotón y fresa	1,50
	Paté "la Piara"	6	Latas 100g.	0,60
	Salsa para pasta	10	Frascos	3,30
	Sopa de sobre	20	Raciones varias	2,00
	TOTAL			22,50

AUTO	
4,00	Pastillas
8,00	Lata ½ Kg.
5,00	Latas de 1 kg.
3,00	Latas de 1 kg.
5,60	Frasco
5,00	Lata
10,00	Frasco
14,00	Sobre

ARROCES Y PASTAS	Concepto	Cant.	Unidad	Peso
	Arroz	4	Kg.	4,00
	Espagueti	4	Kg., en paquetes de 250 g.	4,00
	Fideos	1	Kg., en paquetes de 250 g.	1,00
	Macarrones	4	Kg., en paquetes de 250 g.	4,00
	TOTAL			13,00

AUTO	
2,50	Kg.
2,50	Kg.
0,50	Kg.
2,50	Kg.

ALIMENTOS FRESCOS	Concepto	Cant.	Unidad	Peso
	Carne	3	Kg., entera para guisar (morcillo)	3,00
	Huevos	10	Docenas, morenos clase A	8,00
	Leche	12	Botellas plástico de 1 litro	12,00
	Mantequilla	6	Paquetes 200g. (tarrinas) 2 de ellos salada	1,20
	Mayonesa	10	Frasco 250g.	2,50
	Queso	6	Kg. Varias clases - no fresco	6,00
	TOTAL			32,70

AUTO	
1,00	Kg.
8,00	Docenas
14,00	Litros
1,24	Kg.
10,00	Frasco 250gr.
5,60	Kg.

BOLLERIA, GALLETAS Y FRUTOS SECOS	Concepto	Cant.	Unidad	Peso
	Galletas	6	Kg., variadas	6,00
	Almendras	6	Lata o paquete 200g.	1,20
	Avellanas	6	Lata o paquete 200g.	1,20
	Bollería	5	Kg., bollos varios (croisant, etc.)	5,00
	Cereales	6	Cajas 200g., variados	1,20
	Chocolate	10	Tabletas 250 g. Variados	2,50
	Cacahuetes	5	Paquetes 250g.	1,25
	Ciruelas	10	Caja 200g.	2,00
	Dátiles	5	Caja 200g.	1,00
	Picos de Jerez	10	Paquetes 250g.	2,50
	Madalenas	10	Paquetes 250g.	2,50
	Nueces	10	Paquetes 250g.	2,50
	Pan tostado	15	Cajas 100 g.	1,50
	Panchitos	10	Lata 200g.	2,00
	Pasas	5	Paquetes 100 g.	0,50
	Patatas fritas	15	Paquetes 200 g.	3,00
Pistachos	5	Paquetes 200 g.	1,00	
			TOTAL	36,85

AUTO	
5,60	Kg.

DROGUERIA	Concepto	Cant.	Unidad	Peso
	Bayeta	2	Piezas	0,01
	Fairy	2	Frasco mediano, verde	1,50
	Nanas	2	Piezas	0,01
	Papel higiénico	48	rollos	3,84
			TOTAL	5,36

VARIOS	Concepto	Cant.	Unidad	Peso	AUTO	
	Aceite	9	Litros oliva virgen	8,10	7,40	Litros
Bacalao	3	Kg., trozo grueso, sin espinas	3,00	2,40	Kg.	
Café	2	Kg.	2,00	2,00	Kg.	
Cola-Cao	2	Bote 1/2 Kg.	1,00	1,00	Kg.	
Harina	25	Kg., especial para pan (no repostería)	25,00	23,93	Kg.	
Nescafé	1	Frasco 250g. Pueden ser sobres individuales	0,25	1,00	Frasco	
Sal fina	2	Kg.	2,00	2,00	Kg.	
Sal gorda	5	Kg.	5,00	5,00	Kg.	
Vinagre	2	Litros, de vino viejo	2,00	0,50	Litros	
Azúcar	3	Kg., en sobres	3,00	0,00	Kg.	
Levadura	20	Sobres	0,40	17,70	Sobre	
Manzanilla	2	Cajas 25	0,05			
Miel	2	Frasco 250 g.	0,50			
Té	4	Cajas 25	0,10			
Tila	2	Cajas 25	0,05			
TOTAL				52,45		

PESO TOTAL ALIMENTOS | 359,23

BEBIDAS	Concepto	Cant.	Unidad	Peso
	Agua	45	Garrafas 5 l.	225,00
Cava	2	Botella	2,60	
Cerveza	7	Cajas 24 latas	55,44	
Coca cola	7	Cajas 24 latas	55,44	
Whisky	1	Botella	1,00	
Zumos varios	25	Litros	25,00	
PESO TOTAL BEBIDAS				364,48

AUTO	
224,00	Litros
2,00	Botella
168,00	Lata
168,00	Lata
1,00	Botella

Total litros por persona/día

PESO TOTAL COMPRA

En la columna AUTO (color rojo) figuran los cálculos realizados. Hay cantidades que no se calculan, por lo tanto no figuran en AUTO. Estas cantidades son manuales (color amarillo), es decir, no se realiza el cálculo y se deja al libre albedrío del responsable de la compra (vino, cava, etc.).

El número de días se utiliza para el cálculo del agua potable (2 litros por persona y día), las cervezas (1,5 por persona y día) y las coca-colas (1,5 por persona y día). En ese cálculo se incluye el líquido bebido directamente y el que se utilizará para cocinar. También se utiliza para el consumo de pan (se supone un consumo de 1/12 de bollo de pan de 1 kg. por persona y día).

Los datos para el consumo del escabeche, el bizcocho y la empanada deben darse por separado. Es una estimación que la tripulación (o el cocinero) debe realizar.

El cálculo del agua está realizado sin disponer de potabilizadora. Si la tenemos y queremos ajustarlo, habrá que descontar de la cantidad calculada de agua el 50% de la cantidad resultante de sumar el resto de líquidos (cervezas, refrescos, zumos...). Es un riesgo que se debe asumir en consenso con toda la tripulación, ya que debe ser horrible encontrarse sin agua potable en medio de una travesía (y no todos los días llueve...) o verse obligados a cocinar siempre con agua de mar. Esto último lo he hecho a veces, y solo es recomendable para cocer las patatas (quedan francamente buenas) o el marisco. El resto de cocciones (espaguetis, macarrones,...) y/o guisos (marmitako, carne guisada) resultan prácticamente incomedibles por el exceso de sal.

Si, en un momento dado, nos encontramos con la necesidad de ahorrar agua potable, podemos cocinar empleando un cuarto de agua de mar para los guisos y un tercio para las cocciones. Queda bien de sal, pero deja un cierto “saborcillo” al que hay que acostumbrarse.

De ese cálculo se deriva la lista de la compra. En ella aparece la cantidad por cada componente (AUTO). Es función del responsable de la compra ajustar esas cantidades poniendo la cantidad real a comprar en la correspondiente columna (azul claro).

También aquí debe tenerse en cuenta la encuesta de preferencias de alimentación. Ayuda a realizar los ajustes y a añadir aquellas otras cosas que no están incluidas en el cálculo (patatas fritas, por ejemplo, que a nosotros se nos olvidó incluir y que echamos mucho de menos) o a eliminar aquellas que, estando incluidas, han sido objeto de veto o no nos interesa llevar. Pero, ¡atención a las eliminaciones!. Pueden afectar a las recetas.

Como se dice en la introducción, no se pretende que este programa de cálculo sea la panacea universal, pero nos servirá para darnos una orientación muy ajustada para saber lo que debemos comprar. Nosotros lo utilizamos y funcionó.

De todas maneras, la lista debe complementarse con otras cosas más, dependiendo del gusto de los tripulantes. Por ejemplo, aunque no sepamos muy bien como utilizarlos, no se deben olvidar unos cuantos frascos de especias (albahaca, eneldo, pimienta, comino...) son de mucha utilidad y enriquecen el sabor de los alimentos, además de que, algunas, ayudan a la digestión (por ejemplo, el comino evita el flato. Puesto un poco en las legumbres, antes de calentarlas, puede resultar útil).

Tampoco hay que olvidar cosas para “picoteos”, como latas de aperitivos, cacahuètes, pistachos, almendras, avellanas... Ayudan a pasar el rato y, a veces, sirven para “inventar” nuevos platos.

Recomiendo incluir en estos “picoteos” los llamados “Picos de Jerez”. Son esos palitos de pan que combinan con

todo: como acompañamiento de aperitivos, como tropezones en la sopa, solos...



¡Buen provecho!

2.- Pesca

No es tan difícil pescar. Si hacemos caso a las técnicas más sofisticadas, podemos llegar a pensar que nunca seremos capaces de coger un bonito. Paravanes, profundizadores, cebos vivos, engodos, ... un lío.



El primer bonito que pesqué en la regata Cádiz – La Habana, fue con dos piolas de 25 metros unidas, un trozo de dacrón y un “pulpo silbador” (especie de cebo de curricán consistente en unas hilas de plástico blando y blanco, con un anzuelo en su interior).

Equipo mínimo.

Visto esto, podríamos pensar que el equipo mínimo es ese. Tampoco hay que ir de pobres y no debemos perder la oportunidad de sacar “un buen bicho”, cosa que con ese aparejo sería poco menos que imposible (no fuimos capaces de sacar un bonito enorme con la caña, por tener un carrete demasiado pequeño). Según mi modesta opinión el equipo mínimo verdadero podría ser el siguiente:

- Caña de curricán, de fibra de vidrio o similares, de 80 libras de potencia, al menos, y una longitud de, aproximadamente, 2 metros.
- Carrete de curricán, con freno y “carraca” de alarma. Capacidad suficiente para unos 200 metros de dacrón de 80 libras.
- Cebos de curricán de diversos tipos, con anzuelos dobles o triples, potentes. Las “plumas” pueden ser de diferentes colores, pero procuraremos que esos colores sean brillantes... que se vean desde lejos...
- Plomos de 100 gramos (varios).
- Emerillones fuertes (varios), para evitar que se retuerza el hilo de dacrón.
- Gancho para sacar peces de cierto tamaño.

Cómo preparar un “cebo” de curricán “de andar por casa” y que funcione.

¿Qué pasa si se me pierden, olvidan, no encuentro, ... los cebos para el curricán?. ¿Será mejor el bandeador-profundímetro-especial o el engañador-bailarín-pro-peces-elistos?. ¿Le pongo el paraván-soslayador-automático?.

Es lo mismo. Llevo “intentando pescar” (prefiero decir eso, que decir “pescando”) desde los 5 años (casi 60) y he visto que, cuando hay pesca, lèves lo que lèves como cebo, pescas. Sirve cualquier cosa que llame la atención del pez.

Como demostración de este aserto, recuerdo que una vez estábamos pescando caballa (llamada verdel en algunas zonas). El banco era enorme y picaban sin parar. A uno de los compañeros de pesca se le ocurrió preparar un cebo de “curri” especial: cogió un reloj de pulsera viejo que llevaba en el barco, y que hacía tiempo ya que no funcionaba, y le puso un par de anzuelos. Ató el “invento” al final de su línea. Supongo que más de uno no me creerá pero, entre el regocijo general, pescó tanto como el resto a partir de ese momento.

La palabra “cucharilla” viene de los primeros cebos de “curri” que se emplearon: una cucharita de café, brillante, a la que se había practicado un orificio en la punta del mango, que servía para atar el cabito, y otro en la punta de la cuchara, a la que se sujetaba un anzuelo. A partir de ahí, vinieron las evoluciones. Por lo tanto, si en un momento dado nos encontramos sin cebo “oficial”, podemos poner cualquier cosa, siempre que llame la atención al pez.

Además del truco de la cucharilla, difícil de hacer en un barco si no disponemos de un taladro (y, además, no es cosa de quedarnos sin cubertería), podemos utilizar un trozo de driza o escota. La forma de prepararlo es la siguiente:

- Cortamos un trozo de cabo de, aproximadamente, 15 centímetros.
- Deshilachamos un extremo, dejando sin deshacer unos 4 centímetros del otro extremo.
- Pasamos el hilo de dacrón (nos podemos ayudar con una aguja de las de reparar velas) por el medio del cabo, comenzando por el extremo sin deshacer.
- Forramos, con unas vueltas dadas alrededor con un trozo de dacrón, la zona sin deshacer, para evitar que con el roce del agua se nos deshaga. Se puede aprovechar para añadir algo más (por ejemplo, algunas tiras obtenidas de una bolsa de patatas fritas, que son

muy brillantes, unas plumas blancas...), que ataremos al conjunto.

- Atamos el anzuelo a la punta del dacrón que hemos pasado por medio y que se encuentra en la zona deshilachada y tiramos del otro extremo hasta conseguir que dicho anzuelo quede oculto entre las “barbas” del cabo.

Ya tenemos cebo. Y funciona. Solo falta que haya peces.

Cómo sujetar la caña al barco.

¿Es necesario tener “tinteros” o cualquier otro soporte estándar para sujetar la caña?. ¿Debo estar todo el rato con ella en la mano?. Lo primero: no y, lo segundo, tampoco.

Por supuesto que, si nuestro barco viene dotado de “tinteros” (cosa nada frecuente en un velero) o le instalamos un soporte especial, estos huecos son los mejores para dejar nuestra caña, tanto si está en funcionamiento como si está en reposo. Pero no es necesario.

Hay armadores a los que no les gusta hacer demasiados agujeros y, además, si nos equivocamos en la situación del soporte o tintero, el agujero ya está hecho y la marcha atrás es, poco menos, que imposible.

Por mi parte empleo un tubo de plástico (PVC) (de los que se suelen usar para cañerías en fontanería) del diámetro apropiado, sujeto con unas abrazaderas de nailon al balcón de popa o a un candelero. La longitud debe ser suficiente para que, al apoyarse la caña en su extremo superior, la manivela del carrete quede a la altura necesaria para poder maniobrar sin que estorbe el guardamancebos o la barandilla. Si me equivoco o me gusta más otro sitio, lo cambio y en paz. El barco no sufre y no deja huellas.

Y, por supuesto, tanto si utilizamos este “invento” como si nuestra caña reposa en uno más estándar, siempre deberá estar atada con un cabo (que debe sujetar el carrete) sujeto a una parte fija del barco (por ejemplo: una cornamusa). Este cabo debe permitir trabajar bien con ella y, si se nos escapa la caña o el pez es muy fuerte, quedará colgada de nuestro barco y la podremos recuperar. Es aconsejable dejar una maniobrabilidad de 2,5 metros de cabo, aproximadamente.

Bien. Ya tenemos el equipo y el lugar donde poner la caña. Ahora se trata de que todo eso sirva para que un buen pez pueda llegar a constituir nuestro almuerzo, después de haber constituido un motivo más de interés mientras navegamos. En resumen: ahora a intentar pescar.

Cómo intentar pescar.

Lo primero que hay que hacer es preparar el aparejo. En navegaciones por alta mar suelo soltar unos 80/100 metros de hilo y, normalmente, pongo un plomo de 100 gramos situado a unos tres metros del cebo. Se pone el freno al carrete, a una dureza media (se debe poder soltar más hilo haciendo poca fuerza con la mano) y, por supuesto, la carraca, que nos servirá de alarma cuando piquen.

¿Velocidad?. Según dicen los expertos “*la mínima para que el aparejo trabaje*”. Según dicen las normas, “*depende del tipo de pez que se intente pescar*”. Según mi experiencia... “*la que sea*” (a vela, claro). En la travesía del Atlántico he pescado a más de 8 nudos (dorados y un tiburón) y a menos de 2 (un bonito). Desde luego se pesca más a una velocidad de unos 4 nudos, pero no se trata de sacrificar nuestra velocidad de crucero para una pesca teóricamente más abundante. Aunque, si no tenemos prisa... Y, cuanto menos miremos la caña, mejor (siempre suelen picar cuando estamos haciendo otra cosa más urgente).

Suena la carraca. ¡Han picado!. Ahora se trata de cambiar el nombre al animal (de llamarse “pez”, pasa a llamarse “pescado”).

Cómo cobrar el pez. Técnicas sencillas.

Lo primero que tenemos que hacer es quitar la carraca (evitaremos así que se llegue a estropear más rápidamente) y adecuar la tensión del freno a la fuerza del pez. Esta tensión debe ser tal que nos permita ir recuperando, pero dando opción al pez a que, si tira demasiado, largue más hilo por sí mismo.



Si el pez no es muy grande, con ir dando vueltas a la manivela del carrete conseguiremos traerlo. Si es grande y/o tira mucho debemos intentar cansarle e, incluso, ajustar un poco las velas para perder algo de velocidad. Si no lo hacemos así, corremos el riesgo de perder el pez y/o cansarnos excesivamente. De todas formas, para recuperar el hilo, debemos bascular la caña de adelante a atrás. Cuando basculemos hacia nosotros (adelante) no recogemos. Cuando basculemos hacia el pez (atrás), aprovechar la menor tensión

y dar vueltas a la manivela del carrete. Poco a poco. Sin nervios. Sin prisas. Hay que tener en cuenta que, a veces, se tarda más de una hora en cobrar un “buen bicho”.

Si el pez sigue fuerte, soltamos un poco el freno para permitirle que tire. Hay que cansarle para que no luche demasiado. Pero siempre mantendremos la tensión del hilo. Si aflojamos demasiado, podemos perder el pez si no está bien enganchado. Si hacemos demasiada fuerza, podemos romperle la boca y también se perderá.

Hay peces que tienden a ganar profundidad para defenderse; por ejemplo: el bonito. Si están lejos todavía, no debe preocuparnos. Lo que si hay que evitar es que, al estar cerca del casco, se metan bajo el barco, pues pueden llegar a enredar el hilo en la hélice, con los consiguientes problemas (además de perder el pez, que sería el menor de ellos).

Según vamos acercando al pez, lo iremos aproximando a popa. Si tenemos plataforma de baño, mejor. Cuando ya esté junto al casco atención que no se apoye, pues en ese instante se puede soltar (¡cuantos peces se me habrán soltado por esa causa!). Es el momento en que otro de los tripulantes debe echarnos una mano.

Ya tenemos el pez al borde del barco; y ahora ¿qué hacemos?.

Izar el pescado a bordo.

Si tenemos un salabre (red con un mango) suficientemente grande, podemos utilizarlo para coger el pez y sacarlo a bordo. Es la opción más cómoda, pero es el artificio más incómodo para estibar. Siempre estorba y nunca sabemos donde meterlo. Yo prefiero el gancho.



El “ayudante”, bien sujeto con un arnés y su correspondiente eslinga, para que no se vaya al mar con aquello de la emoción, debe coger el gancho y, mientras tiramos para elevar la cabeza del pez un poco sobre el agua, debe engancharlo por la agalla (o la branquia, si es un tiburón). Una vez enganchado, entre los dos, arriba.

Cómo inmovilizar el pescado, una vez en cubierta.

En un artículo leí: “... una vez el dorado a bordo, se puso a dar saltos y vueltas por toda la cubierta y no sabíamos como pararle ...”. Esta situación es mucho más frecuente de lo que parece.

Para evitar esta situación, con el pez en cubierta (no en la plataforma de baño) y sin desenganchar el anzuelo todavía, introducimos el pez en un contenedor grande de plástico. Si no lo tenemos, sujetamos el pez sobre el piso de la cubierta por la cola y la cabeza.



Coger un cuchillo puntiagudo y de buen filo y clavarlo en la zona occipital derecha o izquierda de la cabeza (ver flecha en la foto). Morirá casi instantáneamente y evitaremos los saltos, enredos, y... la caída al mar de nuestro “casi-pescado”.

Eso sí, tendremos que aguantar las indirectas (o directísimas) lanzadas por el armador (o por su esposa, que son peores todavía) al respecto de las manchas de sangre, de la peste, de las escamas... De todas maneras, lo mejor que podemos hacer es, una vez destripado, baldear la cubierta y

raspar un poco con un cepillo para que se quite todo resto de nuestra hazaña. Cuando coman el pescado (ahora ya si le hemos cambiado el nombre) se olvidarán del asunto.

Hemos dicho “destripar el pescado”. ¿Cómo?. Muy sencillo.

Limpieza del pescado.

Con el mismo cuchillo puntiagudo que nos ha servido para matar al pescado introducimos la punta por el ano y rasgamos hasta las agallas. Sacamos los intestinos (es curioso ver lo que han comido pues, a veces, nos encontramos con cosas inesperadas) y los tiramos cuidadosamente por la borda. Se quitan los ojos (algunas personas los comen) y se le somete a un baldeo con agua de mar. El pescado ya está listo para ser cocinado.

Si queremos, cortaremos la cabeza y, dependiendo de lo que se quiera hacer después, se tira o se guarda. La cabeza es un manjar exquisito para el que gusta del pescado. Se puede comer asada, cocida... o bien puede servir como base para darle gusto al caldo del arroz, de los espaguetis o a un marmitako (ya hemos hablado de ello en el capítulo de alimentación).

Si queremos quitar la espina central habrá que trabajar un poco más. Lo ideal sería hacerlo como los pescaderos, pero yo ni tengo esa práctica ni el cuchillo adecuado. Lo que aconsejo es seguir el método siguiente:

Sujetamos el pescado por la cola (se puede emplear un trapo enrollado en la base de la cola para evitar que se nos resbale). Empezamos a “buscar” la espina central con la punta del cuchillo (que debe estar muy bien afilado) desde atrás hacia delante. Una vez encontrada, cortamos lo suficiente para poder coger con la mano que sujeta la cola esa parte ya despegada. Seguimos cortando cuidadosamente, lo más pegado a la espina, la carne del pescado. ¡Sin tirar!. Si tiramos, la carne se destroza. Continuamos hasta la base de la cabeza y ya tenemos separada la primera mitad. La segunda mitad es más sencilla, puesto que no es necesario “buscar” el comienzo.

Una vez quitada la espina, limpiamos el resto de ellas por los bordes de ambas mitades. Tiramos las partes espinosas y tendremos preparado el pescado para que, a los que no les gusta encontrarse tropezones, puedan disfrutar más si cabe del plato que vamos a preparar.

Conservación del pescado.

Pero, si no queremos comérmolo todo o hemos pescado demasiado ¿cómo lo puedo conservar?. Por supuesto, se puede guardar en la nevera (si es que tenemos) pero también se puede conservar haciendo un salazón o escabechándolo (ver apartado de alimentación – recetas). No intentar secar el pescado, pues, con la humedad nocturna, lo más normal es que se pudra y no habremos conseguido el objetivo.

De todas formas, si ya hemos pescado suficiente para dos días, recoger el cebo. Es absurdo matar peces si no los vamos a aprovechar.

¿A que es una gozada...?



3.- Guardias

Las guardias suelen ser aburridas ya que, afortunadamente, la mayoría del tiempo “no pasa nada” y, aunque nuestro barco esté lleno de “artilugios” (radar, navegador, piloto automático, sonda...) es necesaria la vigilancia humana continua si queremos garantizar la seguridad durante la navegación.



En una ocasión me encontraba charlando con un navegante solitario y me decía que, aunque el radar le había avisado siempre con suficiente antelación, tenía la costumbre de dormir, como máximo, una hora y media seguida, ya que era el tiempo que el barco tardaba en recorrer lo que abarcaba la vista. Tal vez era demasiado exagerado o demasiado prudente, pero mi intención no es hablar de navegaciones en solitario, si no de tripulaciones compuestas por, al menos, tres personas.

Se da por supuesto que disponemos de piloto automático o piloto de viento. Si no tenemos cualquiera de estos artilugios o se nos han estropeado, nos encontraremos en situación anómala y se deberá reducir el tiempo de guardias, ya que no es conveniente “timonear” tantas horas seguidas.

De todas formas, siempre hay que guardar unas precauciones básicas y, una de las más importantes, es tener en cuenta que nunca se debe salir de la bañera sin sujetarse a la línea de vida. Sobre todo si es de noche y más si se está solo de guardia. Una situación de “hombre al agua” es absolutamente indeseable y de las más peligrosas que pueden darse en una travesía.

Para darnos cuenta de lo que puede costar recuperar a alguien que caiga por la borda, hacer la siguiente prueba:

Cuando nos encontremos navegando, tirar cualquier cosa que flote por la borda y ejecutar las maniobras necesarias para recuperarlo. Lo más normal es que tardemos cerca de media hora en subir el objeto a bordo (y eso con buena mar y con preparación previa).

Por lo tanto, nunca hay que olvidar instalar una buena “línea de vida” y tener los arneses necesarios para podernos desplazar con seguridad por cubierta.

Consejos generales.

Para que las guardias sean lo más efectivas y lo menos aburridas posibles, es necesario fijarse unas premisas básicas:

- Procurar las guardias en compañía (imposible si son dos tripulantes, claro).
- No hacerlas siempre en el mismo período horario.
- Un máximo de 5 horas de guardia seguidas.

- Tiempo recomendado de guardia: 3 a 4 horas.
- El tiempo de descanso del tripulante que no esté de guardia debe ser de, al menos, cuatro horas seguidas. Está demostrado que un período de tres horas es insuficiente para permanecer el tiempo necesario en la fase del “sueño profundo”, que es el que nos procura un descanso efectivo y repone las fuerzas. También está comprobado que la fatiga es la causa de la mayoría de los errores que cometemos, por lo tanto hay que evitarla al máximo.
- Atención a las horas del atardecer (ocaso) y del amanecer (orto). Procurar que se hagan con dos personas como mínimo. El motivo es que, en ese período, es cuando suele haber más cambios en la dirección e intensidad del viento y cuando es más fácil caer en la tentación de dormitar o dormirse (...y, además, es cuando los peces se suelen animar más a picar).
- El patrón y el cocinero deben permanecer el mínimo tiempo posible de guardia, ya que deben estar al servicio del resto de la tripulación la mayoría del tiempo. Esto es fácil de comprender: el patrón, además de estar continuamente al tanto de la derrota, del buen funcionamiento de todos los equipos, de organizar las guardias, de que el ambiente sea agradable, debe estar siempre disponible cuando hay cualquier duda o se levanta alguna “rasca” y, por otra parte, cuando hay “gazuzo” se avisa al cocinero que, además de cocinar para la manada de lobos, debe mantener limpia la cocina y cacharros, organizar la estiba, etc. ¿Qué eso es poco?. Apuntaros de cocinero en una travesía y luego hablamos.

- El relevo de guardias debe realizarse con puntualidad. Suele molestar mucho al saliente que el entrante se quede dormido o se ponga a hacer algo en el último momento.

Programa de cálculo de guardias, según número de tripulantes.

En las páginas que siguen se presentan unos cuadros, a modo de ejemplo, en las que se detallan las diferentes organizaciones de los períodos de guardias y descansos para todos los miembros de la tripulación, dependiendo del número de tripulantes (3, 4, 5 y 6). Para el cálculo, se han tomado los convenios siguientes:

- El patrón (P) hará guardias "blandas", dado que siempre debe estar a disposición en emergencias.
- El cocinero (K) no hará guardias dos horas antes y una hora después de las comidas principales (sólo se considera cocinero a partir de 4 tripulantes).
- Cuadros:
 - rojos: tiempo de guardia
 - blancos: tiempo libre de guardia
 - amarillos: tiempo de trabajo del cocinero (no podrá estar de guardia)
 - verdes: horas de comida
- El horario siempre se refiere al reloj de abordo.
- Horario nocturno: de 24:00 a 08:00.
- El estar "de guardia" implica no poder dormir durante ese espacio de tiempo y mantener la vigilancia debida.

Por supuesto, hay muchas más soluciones que las presentadas. No se trata de tomar estos cuadros como la mejor y única forma de organizar las guardias, si no como idea de base para tener en cuenta a la hora de programarlas.

Veamos esos cuadros:

ORGANIZACIÓN CON 3 TRIPULANTES

- Un tripulante no estará más de cuatro horas de guardia en solitario.
- Ciclo repetitivo de CINCO días.

								ORTO													OCASO				HORAS	
		00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	GUARDIA
DIA	P																									4
	A																									13
	B																									11
DIA	P																								5	
	A																								13	
	B																								11	
DIA	P																								3	
	A																								12	
	B																								13	
DIA	P																								4	
	A																								11	
	B																								13	
DIA	P																								3	
	A																								12	
	B																								13	

HORAS DE GUARDIA POR CICLO:

PATRON: 19

Trip. A: 61

Trip. B: 61

ORGANIZACIÓN CON 4 TRIPULANTES

- Un tripulante no estará más de dos horas de guardia en solitario durante la noche y tres durante el día.
- Ciclo repetitivo de CINCO días.

								ORTO								OCASO				HORAS GUARDIA						
		00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
DIA 1	P																									3
	K																									4
	A																									12
	B																									
DIA 2	P																									6
	K																									4
	A																									12
	B																									10
DIA 3	P																									5
	K																									4
	A																									10
	B																									
DIA 4	P																									4
	K																									4
	A																									10
	B																									
DIA 4	P																									6
	K																									7
	A																									10
	B																									

HORAS DE GUARDIA POR CICLO:

PATRON: 24

Cocinero: 23

Trip. A: 55

Trip. B: 56

ORGANIZACIÓN CON 5 TRIPULANTES

- Un tripulante no estará más de una hora de guardia en solitario durante la noche y dos durante el día.
- Ciclo repetitivo de CUATRO días.

		ORTO								OCASO			HORAS GUARDIA															
		00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23		
DIA 1	P																										1	
	K																											2
	A																											12
	B																											12
	C																											8
DIA 2	P																										2	
	K																											2
	A																											11
	B																											8
	C																											12
DIA 3	P																										3	
	K																											0
	A																											10
	B																											12
	C																											12
DIA 4	P																										2	
	K																											2
	A																											11
	B																											8
	C																											12

HORAS DE GUARDIA POR CICLO:

PATRON: 8

Cocinero: 6

Trip. A: 44

Trip. B: 40

Trip. C: 44

ORGANIZACIÓN CON 6 TRIPULANTES

- Un tripulante no estará de guardia en solitario durante la noche, pero podrá estar una hora durante el día.
- Ciclo repetitivo de CUATRO días.

								ORTO						OCASO				HORAS GUARDIA									
		00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23		
DIA 1	P	█																				█	█			3	
	K									█	█		█	█	█	█			█	█	█		█	█			2
	A	█	█	█	█	█						█	█	█	█					█	█	█	█	█	█		12
	B		█	█	█	█	█						█	█	█	█									█		9
	C					█	█	█	█	█								█	█	█	█	█					8
D						█	█	█	█	█							█	█	█	█	█					8	
DIA 2	P																									0	
	K								█	█			█	█	█	█			█	█	█	█	█			2	
	A					█	█	█	█	█							█	█	█	█	█	█	█	█		8	
	B	█	█	█	█	█					█	█	█	█	█					█	█	█	█	█	█		11
	C	█	█	█	█	█	█					█	█	█	█	█							█	█	█	█	9
D				█	█	█	█	█					█	█	█	█	█							█		9	
DIA 3	P									█													█			2	
	K											█	█	█	█				█	█	█	█	█			0	
	A	█	█	█	█	█						█	█	█	█							█	█	█	█	12	
	B					█	█	█	█	█							█	█	█	█	█	█	█	█	█		9
	C					█	█	█	█	█	█							█	█	█	█	█	█	█	█		8
D	█	█	█	█	█				█	█	█	█	█	█						█	█	█	█	█	█	11	
DIA 4	P																						█			1	
	K											█	█	█	█				█	█	█	█	█			1	
	A					█	█	█	█	█							█	█	█	█	█	█	█	█		8	
	B	█	█	█	█	█					█	█	█	█	█					█	█	█	█	█	█		11
	C	█	█	█	█	█	█					█	█	█	█	█							█	█	█	█	12
D					█	█	█	█	█															█		9	

HORAS DE GUARDIA POR CICLO: **PATRON:** 6 **Cocinero:** 5 **Trip. A, B y C:** 40 **Trip. D:** 37

Seguridad en las guardias.

Hemos dicho que el estar "de guardia" implica no poder dormir durante ese espacio de tiempo y mantener la vigilancia debida, pero, ¿cómo se hace esto?. ¿Que debo hacer para no dormirme?. ¿Cómo sé que estoy manteniendo la vigilancia debida?. En resumen: ¿cómo garantizo mi propia seguridad y la del barco, que está bajo mi responsabilidad en ese período de tiempo?.

En primer lugar, hay que sentirse seguro. Saber que no me voy a caer por la borda en una maniobra mal calculada o por un tropezón inoportuno. Para ello lo mejor es contar con un arnés, y su correspondiente línea de vida bien colocada o, mejor aún, un chaleco cómodo y con arnés (hay varios en el mercado que están muy bien hechos, no molestan y ocupan muy poco). Esto es absolutamente obligatorio e imprescindible. Sobre todo cuando se está solo de guardia y, mucho más, de noche.

En segundo lugar, hay que sentirse cómodo en todos los sentidos, es decir, no pasar frío, no estar húmedo, podernos sentar cómodamente (¡ojo! sentarse, no tumbarse), tener algo de beber a mano (agua, refrescos, café...), alguna "cosilla" para picar (chocolate, frutos secos, ...). Por lo tanto, antes de "tomar la guardia" debemos procurarnos todas esta serie de "comodidades", para evitar tener que estar entrando y saliendo del barco.

Para no dormirse, cada uno tiene su truco. A mi me da resultado estar ocupado en algo, y eso, en un barco que se encuentra en navegación, es fácil. Siempre hay cosas que hacer: arrancar la bañera, adujar los cabos correctamente, limpiar, ordenar, dejar las puntas de los cabos bien cortadas y sin hilachas, lavar la ropa, ... y todo ello sin luz, aprovechando la de las estrellas si es de noche.

Esta última frase tiene su importancia; se debe intentar no tener ninguna luz innecesaria, para que nuestros ojos se acostumbren a la oscuridad (se tardan unos quince minutos en tener la máxima apreciación visual cuando se pasa de un medio iluminado a otro oscuro). Es increíble lo que puede mejorar la vista aprovechando nuestras propias posibilidades naturales. Por mi parte, cuando paso varios días navegando, soy capaz de leer sin gafas (tengo presbicia o “vista cansada”). Merece la pena.

4.- Convivencia a bordo

Me contaron una vez (creo que fue nuestro “Capi” durante la travesía) que una tripulación, compuesta por dos amigos “de toda la vida” y otros dos tripulantes más, hizo la travesía del Atlántico. Como no estaban ni bien organizados, ni bien pertrechados, ni suficientemente concienciados para la experiencia, las relaciones se fueron deteriorando poco a poco.

A tres o cuatro días de la arribada, los dos amigos se pusieron a discutir sobre el reparto del último fondo de mayonesa que quedaba en el último frasco. Cuando se produjo el desembarco, cada uno de los amigos se fue por su lado. No se han vuelto a ver ni a hablar.

La historia tiene todos los visos de ser verdadera y creíble, porque la convivencia a bordo es el asunto más delicado que debemos superar en una travesía de cierta duración.

Por mucho que nos guste navegar, no es fácil vivir en tan pocos metros cuadrados, prácticamente sin intimidad, aguantándonos nuestras manías particulares, a veces con fatiga acumulada, en un medio que puede llegar a ser muy hostil.

En nuestro caso, la convivencia funcionó casi a la perfección. La tripulación se componía de seis personas: Carlos, como “Capi”; Alfredo, el armador (también llamado “El Owner”); “Ray”, que ejercía de contramaestre; “Edu”, como marinero; Vicente, nuestro oficial de “incomunicaciones”; y yo mismo, como cocinero y pescador. Las edades variaban entre los veintitantos de “Ray” y los cincuenta y tres míos. Las profesiones: tres informáticos, dos profesionales del mar y un “telefónico”. Como se puede ver, no había demasiada coincidencia y, no obstante, no tuvimos ni siquiera un pequeño roce ni discusión digna de mención.

Por lo tanto, después de haber consultado con varias tripulaciones, de haber escuchado a patrones con experiencia en

estas lides y de haber vivido una de estas travesías con un resultado francamente bueno en este aspecto, he llegado a las siguientes conclusiones:

Consejos generales. Organización y estructura de la tripulación.

El patrón debe ser de la entera confianza de toda la tripulación y sus órdenes no deben ser discutidas. Por supuesto, si el patrón es verdaderamente de la entera confianza de todos y, sobre todo, en un momento de peligro, la opinión del patrón prevalecerá sobre la de cualquiera, pero...

El patrón debe ser de la entera confianza de toda la tripulación, pero no debe ser “dios”. Es decir, por mucho que sepa más que cualquiera de los integrantes, por mucha que sea su experiencia, debe saber escuchar y considerar las opiniones del resto. Me han enseñado, y he comprobado, que, a veces, hasta el más tonto puede tener razón. Sobre todo, si no se deja opinar a nadie y/o las ideas que nos transmiten siempre se desprecian sin tan siquiera considerarlas, la colaboración de la tripulación se ve absolutamente anulada, creando un malestar creciente y absurdo. La tripulación debe configurarse como un verdadero equipo.

Cada miembro de la tripulación debe tener un cometido específico. Esta responsabilidad ayuda a sentirse útil y no tener la sensación de que se forma parte del equipaje. A la vez, al tener repartidas las tareas, no se crea la sensación de que “aquel no hace nada y yo me cargo con todo”.

Evitar al máximo las discusiones. Si el tema que se discute no afecta a la seguridad de la navegación en general, dejarlo para tierra. Y, si se inicia una discusión, sea por el motivo que sea (y, sobre todo, si ese motivo es tonto, como lo de la mayonesa) el patrón u otro miembro de la tripulación debe intervenir, sin tomar partido, para evitar que continúe. Los nervios y el cansancio pueden jugarlos malas pasadas y dar importancia excesiva a algo que, realmente, no la tiene.

Romper la monotonía, darse “caprichos” de vez en cuando. Abrir aquella botella de vino o cava que tenemos reservada para cuando se cruce el trópico, hacer una comida especial para una ocasión especial (en nuestra travesía, al patrón se le ocurrió que hiciera un bizcocho – que se puede ver en las fotos y cuya receta se encuentra en el apartado de alimentación – cada vez que superábamos 1.000 millas más). Celebrar un cumpleaños (real o fingido), darse un baño o aprovechar para pescar en las calmas... en fin, cualquier cosa que ayude a romper la monotonía.

Ser respetuosos los unos con los otros. No hacer ruidos innecesarios cuando alguien se encuentre durmiendo. No utilizar las cosas personales de otro sin permiso. Llegar puntualmente a las guardias. “Echar una mano” para cualquier cosa (aunque no nos toque) si vemos apurado a quien le toque. No “chincar” si alguno tiene unas costumbres (que no afectan a nadie) que no comprendemos...

Enseñar sin machacar. Es preciso evitar equivocaciones, que pueden acarrear problemas más o menos graves, cometidas por algún miembro de la tripulación más inexperto, más despistado o menos hábil. Pero hay muchas maneras. El que es corregido nunca debe tener la sensación de que es un inútil y que el que enseña es el más listo del mundo y nunca se equivoca. Por regla general, esto provoca agresividad y quita cualquier intención de colaborar voluntaria y eficazmente. A este respecto, el patrón nunca debe “mosquearse” si alguien le despierta o le avisa por un motivo trivial. Siempre debe estar dispuesto para cualquier consulta y, lo que debe hacer en ese caso, es formar al tripulante que ha lanzado el aviso para que sepa determinar la poca importancia del mismo, para que la próxima vez que suceda lo resuelva él mismo si es posible.

No gritar ni chillar innecesariamente. Escuché en una ocasión que, si empiezas a elevar la voz, estás demostrando

que no tienes razón y demuestras tu complejo de inferioridad. Los gritos y chillidos no valen para nada bueno, excepto para advertir de un peligro inminente o cuando las circunstancias no permiten oírse con un tono de voz normal (por ejemplo: alguien se encuentra encaramado al mástil, viento fuerte...).

No admitir en la tripulación a ninguna persona de la que se tenga dudas. Cada miembro de la tripulación debe aceptar al resto de los componentes. Si embarcamos con alguien del que se puede sospechar que su conducta no será bien aceptada, lo más normal es que la convivencia se deteriore a las primeras de cambio. Es preferible ir con uno de menos, pero todos “bien avenidos”.

Planificar bien y con tiempo suficiente. Si salimos con nervios, con dudas, con algo de menos, puede afectar al desarrollo del viaje. Sobre todo si eso que nos hemos dejado en tierra tiene importancia para alguno o para todos (no quiero ni imaginarme si alguno que yo me sé, se hubiera olvidado el tabaco).

Fijar las normas de “la comunidad” de acuerdo con todos. Por ejemplo, si hay fumadores (como era nuestro caso) convenir que sólo se fumará en cubierta. Obligatoriedad de dejar el baño achicado y limpio después de usarlo. Luces apagadas si no son necesarias, etc. Nuestras normas decían que, en caso de incumplimiento, debía pagarse una multa que oscilaba entre 1 y 5\$. La hucha conseguida, sirvió para darnos una pequeña cena a nuestra llegada.

Resumiendo: paciencia, tolerancia, buena intención y sentido común (que, como se dice, es el menos común de todos los sentidos).

El pasajero “paquete”.

Nuestro barco nos produce unas indescriptibles sensaciones que, muchas veces, queremos compartir con las personas que nos rodean. Cuando describimos una travesía, intentamos hacer comprender a nuestro interlocutor ese placer que sentimos al contemplar una puesta de sol en medio del mar. La delicia de encontrarnos lejos del bullicio. Ese amanecer especial, con sus cambios de luces. El navegar por navegar, sin un sentido aparente que no sea el de nuestra propia satisfacción.

También describimos, la mayoría de las veces aumentado (para que nos vamos a engañar) aquel “temporal” que sufrimos cierto día. Los delfines que, incontables, nos acompañaron durante un larguísimo período de tiempo. Lo riquísima que sabe una ensalada campera en cubierta, fondeados en esa idílica y solitaria cala de aguas transparentes...

En resumen, queremos traspasar nuestra afición al resto de los mortales para que sepan qué es lo que se están perdiendo.

Nuestra descripción es tan convincente que, en ocasiones, le hace desear a nuestro interlocutor sentir las personalmente y suelta aquello de: *“como me gustaría hacer un viajecito de esos”*. Entonces sale al paso nuestro entusiasmo y le invitamos sin considerar si dicho personaje nos va a dejar sentir esas sensaciones (y él mismo va a ser capaz de sentir las) o, por el contrario, va a hacernos la vida imposible.

El “pasajero paquete” se convierte en eso, en un fardo que nunca sabemos donde colocar ya que, siempre, se sitúa donde más estorba. Toca lo que no debe. Suelta el mordedor de la escota en el momento más inoportuno. Dice querer seguir navegando cuando estamos fondeados o pretende fondear en medio del mar, bajo un viento de fuerza seis. Se aburre, y lo

dice constantemente para dejarlo bien claro. Sin llegar a caerse por la borda, siempre da la sensación de estar a punto...

No estoy hablando del novato. Todos hemos sido novatos alguna vez y no nacemos sabiendo. Al novato hay que enseñarle a “no meter la pata” y a disfrutar. Puede ser que sea alguien que, aunque no haya navegado nunca, sienta el atractivo del mar y quiere saber si realmente le gusta. Con ese tipo de personas hay que tener paciencia, pero rápidamente nos damos cuenta de si la cosa va a ir o no. Me refiero a las personas que, aún habiendo navegado (muchas veces hasta se nos presentan con experiencia) son del tipo pasivo, egoísta y/o intolerante y, sobre todo, caprichosas y poco colaboradoras.

Si tenemos la desgracia de encontrarnos un “ente” de estas cualidades en un charter multitudinario, no habrá más remedio de intentar sufrirlo lo menos posible (en ocasiones es preferible renunciar) pero lo que es imperdonable es invitarlo a nuestro barco.

Por lo tanto, mi consejo es que, antes de invitar a nadie, consideremos que tipo de persona es y no nos dejemos llevar por el entusiasmo ni por nuestra generosidad. La compañía es muy apetecible, pero debe ser una compañía escogida y más si se trata de un viaje por mar, dadas sus peculiares características.



¡Feliz convivencia!

5.- La gimnasia a bordo

Todos sabemos que en un barco siempre hay cosas que hacer y, aunque esta actividad nos ocupa todo el día, siempre existen momentos en los que todo está “tranquilo” en los que podemos dedicarnos un poco a nosotros mismos.

En esos momentos en los que todo esta más o menos estable, podemos sacar unos minutos para realizar ejercicios que, a lo largo del día, habrán significado sin darnos cuenta, una formidable sesión de entrenamiento.

La Organización Mundial de la Salud recomienda como patrón de vida saludable, realizar 30 minutos de ejercicio cada día, y con todo el día para nosotros, podemos disponer de sobra de ese tiempo durante nuestra travesía.

Los momentos de tranquilidad que se presentan en el barco, son una buena ocasión para realizar ejercicios cortos que, además de servir para ejercitarnos, nos mantendrán entretenidos.

Tal como suele plantearse la vida en el barco, el método más recomendado y que mejor se adapta a éste ritmo de vida es el denominado “*Sistema de Circuito*”, que trata de realizar diversos ejercicios en lo que se llaman “*estaciones*”. Las “*estaciones*” son espacios de tiempo variable durante los cuales realizamos un ejercicio.

En cada *estación* se realiza un ejercicio para trabajar un grupo muscular concreto (los brazos, el abdomen, la espalda, las piernas...). A continuación os muestro diferentes ejercicios para realizar en cada estación, pudiendo elegir entre varios para hacer la sesión más divertida.

Todas las variantes de los ejercicios propuestas logran el mismo objetivo. Por tanto podremos escoger el que mejor se adapte al modelo de nuestro barco y a nuestra preferencia. Los ejercicios que se plantean no son los típicos ejercicios aburridos.

Son ejercicios en los que se utilizan objetos de uso común en el barco que hacen del movimiento algo realmente entretenido

Realizar ejercicios en el sistema de circuito plantea muchos beneficios:

- 1- Puedes realizarlos cuando quieras y utilizando muy poco tiempo.
- 2- Son ejercicios diferentes a los que suelen realizarse en tierra y al utilizar materiales que tenemos en el barco, se hacen muy entretenidos.
- 3- Sin darte cuenta, a lo largo del día, se hace mucho ejercicio y, al cabo de pocos días, se nota.

A continuación muestro el programa que nos fue planteado en la travesía Cádiz – La Habana por Alejandro Rodríguez-Solano, nuestro preparador personal, Licenciado en Educación Física.

El plan de ejercicios esta dividido en 7 estaciones y en cada una de ellas podemos elegir entre diferentes ejercicios según nos gusten unos más que otros:

Ejercicios diversos adaptados a poco espacio

Comenzamos preparando el “aparato” de gimnasia.

Para ello, atamos al extremo de un cabo de unos diez metros (si es más corto, puede saltar sobre las olas) un bidón de agua de cinco litros. Lo llenamos según nuestras fuerzas y la velocidad que lleve el barco. Normalmente, con tres litros suele ser suficiente, pero cuanto más lleno esté, más resistencia hará, y por lo tanto, haremos más ejercicio.

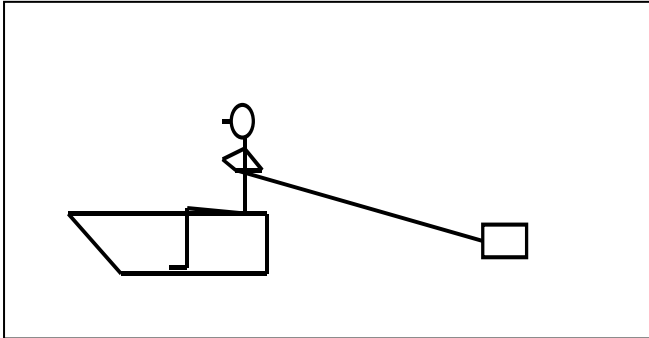
En el otro extremo del cabo hacemos un as de guía lo suficientemente amplio para fijarlo en la cornamusa, y luego hacemos otro a un metro del primero lo suficientemente amplio como para permitirnos agarrar a la vez con las dos manos. El as de guía primero nos servirá para no perder el aparato o para poderlo soltar rápidamente en caso de emergencia, y el segundo nos servirá como asa. Una vez terminado el “aparato”, podremos lanzar el bidón por la borda para comenzar los ejercicios.

Con este sencillo artilugio, vamos a realizar diversos tipos de ejercicios:

Estación 1: ejercicios para abdominales:

Con este ejercicio vamos a trabajar fundamentalmente los abdominales centrales y laterales.

Es muy importante en todo momento que respiremos normalmente y que no aguantemos la respiración.



Nos colocamos sentados, lo más próximo posible al espejo de popa, y mirando hacia proa.

Tomamos el asa del cabo (el nudo as de guía) y sujetamos con las dos manos manteniendo el tronco en posición erguida llevando el cabo por un costado del cuerpo. Mantenemos la posición 30 segundos.

Cambiamos el cabo de costado y repetimos el ejercicio manteniendo también 30 segundos. Al terminar soltamos el cabo.

Repetimos este ejercicio tres veces.

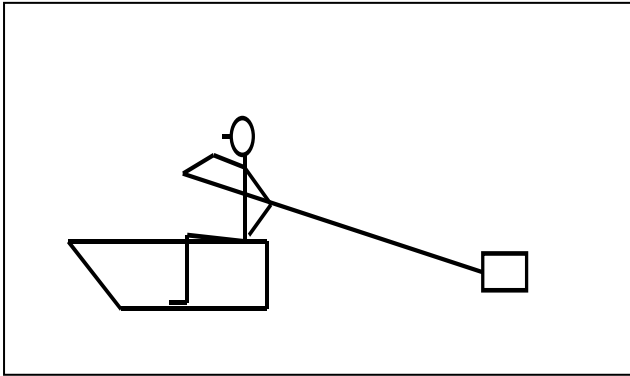
Con el tiempo, se puede ir aumentando el número de repeticiones, pero no debemos abusar en el numero de repeticiones desde el principio, porque es más duro de lo que parece.

Como variante, podemos hacer balanceos lentos hacia delante hasta que nos inclinemos 45° y volver a la posición inicial durante el tiempo de trabajo.

Estación 2: ejercicios para pectorales:

Mantenemos el preparativo del artilugio utilizado en el ejercicio anterior.

Recuerdo que es muy importante respirar en todo momento normalmente y no aguantar la respiración.



Nos colocamos sentados lo más próximo posible al espejo de popa, y mirando hacia proa.

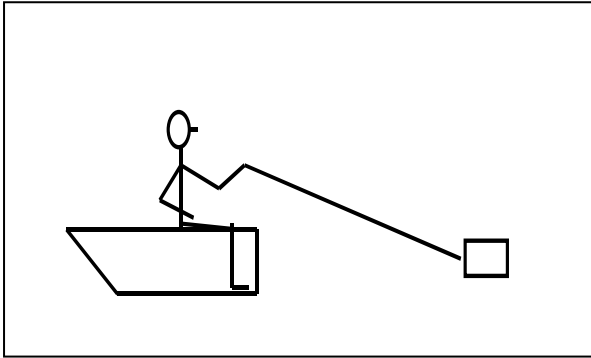
Tomamos el asa del cabo (el nudo as de guía) con una mano. Llevamos la mano a la altura del pecho. El codo en paralelo y hacia fuera. Mantenemos el tronco erguido, manteniendo el cabo por el mismo costado del cuerpo que la mano que utilizamos. Lanzamos 25 “puñetazos” hacia el frente, despacio, y volvemos tranquilamente a la posición inicial.

Repetimos este ejercicio cuatro veces con cada brazo.

Estación 3: ejercicios dorsales:

Seguimos con el mismo artilugio.

Es muy importante en todo momento mantener la espalda recta y una correcta respiración.



Nos colocamos sentados, lo más próximo posible al espejo de popa, mirando también hacia popa.

Tomamos el asa del cabo (el nudo as de guía) con una mano. Estiramos el brazo hacia el frente, a la altura del pecho, y lo recogemos llevando el puño hacia a las costillas.(es el mismo movimiento que el de serrar)

El movimiento debe hacerse despacio en todo su recorrido.

Repetir este ejercicio 3 veces con 25 movimientos cada brazo.

Estación 4: ejercicios de bíceps:

Siempre con el mismo artilugio.

Nos colocamos sentados en la banda de babor, mirando hacia proa.

Tomamos el asa del cabo (el nudo as de guía) con la mano izquierda. Estiramos el brazo hacia abajo dejándolo a 45°, con la palma hacia arriba y lo doblamos hasta tocar prácticamente con el hombro. Se deshace el movimiento.

El movimiento debe hacerse despacio en todo su recorrido.

Repetir este ejercicio 20 veces.

Para el brazo derecho, desplazarse a la banda de estribor.

Estación 5: ejercicios de tríceps:

Siempre con el mismo artilugio.

Nos colocamos orientados hacia popa, en la banda de babor para el brazo derecho y en la de estribor para el izquierdo.

Cogemos nuestro cabo por el asa y asomamos el brazo por la borda.

Colocamos el brazo a 90° y con el codo pegado a las costillas. La palma de la mano, hacia abajo. Ahora tratamos de estirar el brazo completamente. Una vez conseguido, retornamos a la posición inicial.

Podemos realizar este movimiento, pausadamente, 20 veces con cada brazo.

Estación 6: ejercicios de hombro:

Ahora se trata de desmontar el artillugio.

Nos sentamos en el banco de estribor de la bañera y cogemos el bidón semi-lleño de agua con la mano derecha.

Con el brazo pegado al cuerpo, lo elevamos lateral y pausadamente hacia la horizontal, con la palma de la mano orientada hacia el suelo. Volvemos a la posición inicial.

Para el brazo izquierdo, cambiaremos de banda.

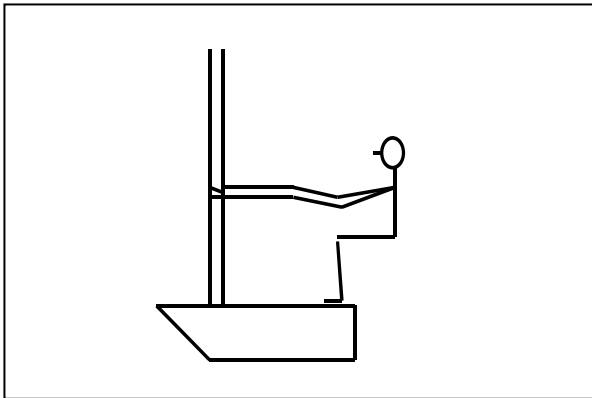
Realizaremos este ejercicio 20 veces con cada brazo.

Estación 7: ejercicios de piernas:

Antes hemos utilizado el bidón. Ahora utilizamos el cabo.

Este ejercicio puede ser un poco arriesgado y, desde luego, nada recomendable en ceñidas ni con mala mar.

Tomamos el cabo y lo enrollamos con una vuelta alrededor del mástil, mas o menos a la altura del estómago.



Tomamos la misma longitud en cada mano y nos colocamos como si estuviéramos sentados en una silla imaginaria, con las piernas dobladas por las rodillas formando un ángulo de 90°.

Las piernas deben estar separadas a la anchura de los hombros. Mantendremos esta posición todo lo que podamos.

Descansamos y repetimos el ejercicio tres veces.

Una vez que lo tengas dominado, puedes ponerte además de puntillas, manteniendo el mismo ángulo en las piernas. De esta forma, además de ejercitar los muslos, ejercitarás los gemelos.

Ejercicios de estiramientos

Todos notamos que, a medida que pasan los años, nuestro cuerpo se va volviendo más rígido y menos elástico. Sobre todo perdemos flexibilidad en la parte posterior de las piernas y la parte baja de la espalda. Por eso es importante incidir en el trabajo de la flexibilidad para mantener nuestra calidad de vida.

El propósito de este capítulo es contagiar una filosofía diferente en cuanto la modo enfrentarse a los estiramientos, evitando ese sentimiento de imposibilidad y de no mejora.

Los ejercicios que planteo son estiramientos muy simples que no requieren esfuerzo, y podemos realizarlos en cualquier momento aprovechando la vida cotidiana dentro del barco, por ejemplo mientras hablamos con un compañero, mientras miramos el paisaje, mientras leemos... .

Realizar una travesía puede ser una oportunidad de oro para mejorar nuestra flexibilidad porque podemos estar muchos días dedicando pequeños ratos a esto. Desarrollar la flexibilidad es solo cuestión de tiempo. Es solo cuestión de acumular unos **minutos** de trabajo. El cuerpo en este aspecto es muy agradecido, y la flexibilidad es una cualidad que se desarrolla muy pronto, pero también es la que antes desaparece.

Para mejorar la flexibilidad de un modo seguro debemos tener en cuenta unas consideraciones básicas:

- 1- Los ejercicios debemos realizarlos hasta sentir una molestia leve, sin llegar nunca al dolor, porque el exceso de estiramiento puede llegar a lesionarnos.

2- Es recomendable haber realizado una actividad física anterior, por tanto puedes hacerlos después de realizar algún ejercicio de los antes mencionados, o al final del día, ya que la actividad diaria dentro del barco nos va a preparar para los estiramientos.

3- No es recomendable realizar estiramientos al poco de levantarnos ya que el músculo está aún muy frío y, sin un calentamiento adecuado, aumentaremos las posibilidades de lesionarnos.

4- Debemos permanecer relajados, manteniendo la posición de estiramiento que adoptemos, al menos, 1 minuto y medio, para acostumbrar a nuestro cuerpo. Durante este tiempo, aunque podremos, no deberemos continuar ampliando nuestro movimiento.

5- Podemos estar todo el tiempo que necesitemos en una posición antes de avanzar en el movimiento para lograr más amplitud de este. Cuanto más mejor.

6- **Nunca debemos hacer rebotes** cuando lleguemos al límite de nuestra amplitud con el fin de ampliarlo, podemos lesionarnos fácilmente.

En el punto 1º comentaba la importancia de llegar en el movimiento hasta donde sentimos las primeras molestias. Este punto es muy importante, ya que nos marca nuestro límite de movilidad. Es primordial que nos fijemos en él y que lo tomemos como punto de referencia.

Al finalizar cada ejercicio, si comparas dónde sentías molestias al comenzar y observas hasta dónde has llegado, después de estar unos segundos estirando, te sorprenderás de todo lo que puede mejorarse.

También hay que tener en cuenta que no todas las personas avanzamos los mismos centímetros el límite de movilidad después de cada espiración. Avanzar más o menos

depende en gran parte de nuestra composición corporal. Algunos podremos avanzar nuestra flexibilidad de centímetro en centímetro y otros avanzarán de tres en tres, o hay quien puede avanzar aún más.

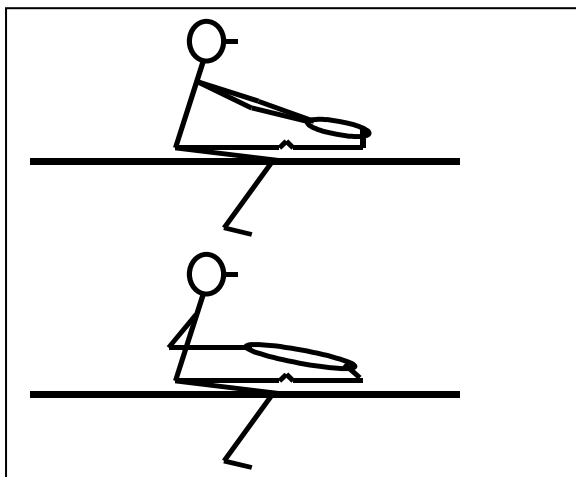
Es conveniente repetir los ejercicios cada día para afianzar la mejora conseguida ya que, como hemos dicho, la flexibilidad es la cualidad que antes se mejora y es, también, la que más rápido se pierde.

Importante: Es normal que a medida que avances del punto en que empezaste el movimiento, los centímetros que ganes sean cada vez menos.

Descripción de los Ejercicios

Con los siguientes ejercicios mejoraremos la flexibilidad de la espalda y de la parte posterior de las piernas.

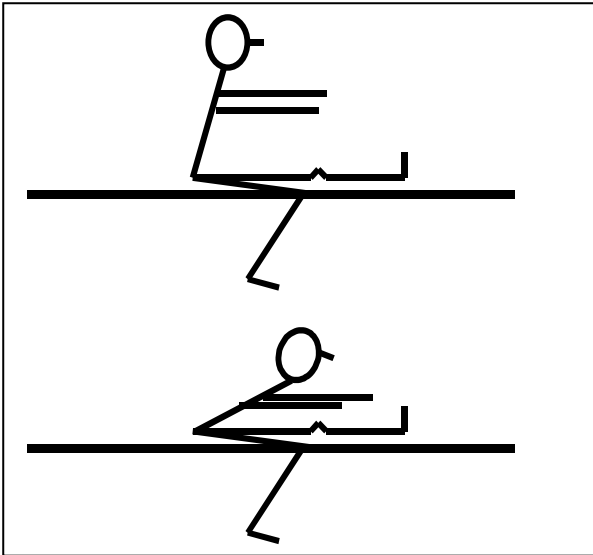
Ejercicio 1



Nos colocamos en la posición inicial que nos indica la imagen, sentados en un lateral de la bañera con una pierna extendida y la otra en el suelo.

Usaremos un pañuelo o un cabo pasado dos veces por la planta del pie y tiraremos hacia nosotros hasta sentir una leve molestia en el gemelo, manteniéndonos en ese punto durante 1 minuto y medio. Repetimos el ejercicio 3 veces. Al finalizar dejamos el cabo o el pañuelo que hemos utilizado.

Ejercicio 2

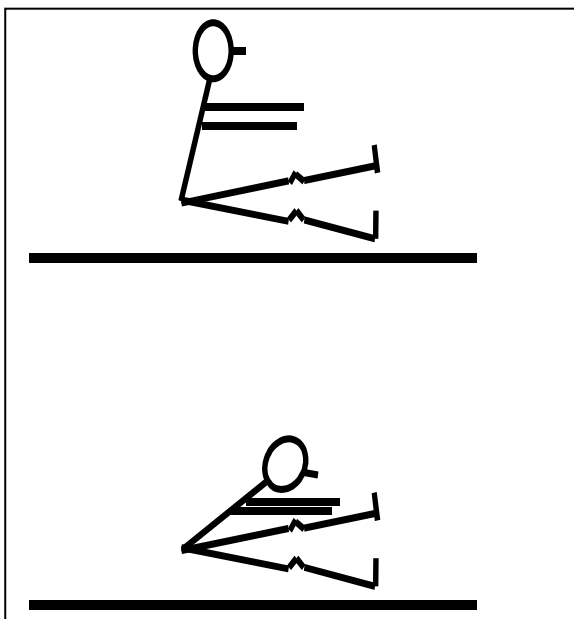


Desde la posición del ejercicio anterior, nos colocamos con la espalda recta y los brazos sobre las piernas, colocada en horizontal. Bajamos lentamente “sin sacar chepa” hasta sentir una leve molestia detrás de la rodilla. Mantenemos la posición 2 minutos.

Una vez que haya desaparecido la leve molestia, y nunca antes del tiempo anteriormente indicado, cogemos aire y lo espiramos mientras bajamos el tronco hasta sentir de nuevo molestia detrás de la rodilla, y te mantienes otros 2 minutos. Repite esto tantas veces como quieras o hasta que llegues al objetivo que te marques (llegar a la mitad de la espinilla, tocar el tobillo, la punta del pie o, el máximo objetivo, tocar la pierna con el pecho).

Realiza también el ejercicio con la otra pierna.

Ejercicio 3



Nos colocamos con ambas piernas extendidas sobre una superficie horizontal, separando los pies a la altura de los hombros. Nos colocamos con la espalda recta y las manos sobre las piernas en horizontal, bajamos lentamente “sin sacar chepa” hasta sentir una leve molestia detrás de la rodilla. Mantenemos la posición 2 minutos como mínimo.(para ayudarnos a bajar el cuerpo podemos ayudarnos de un cabo atado)

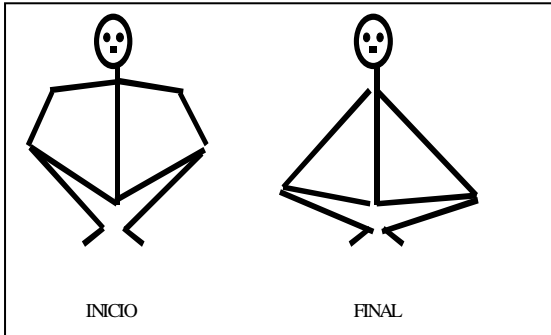
Una vez que haya desaparecido la leve molestia, cogemos aire y espiramos mientras bajamos el tronco hasta sentir de nuevo molestia, manténate como mínimo otros 2 minutos. Repite esta operación al menos 4 veces o hasta alcanzar tu objetivo marcado.

Variantes:

3-a: Realiza este ejercicio con los tobillos separados a la anchura de los hombros

3-b: Realiza este ejercicio con las piernas lo mas separado que puedas, deslizándote primero por la pierna izquierda, sin levantarte, inclínate hacia el centro y, por ultimo, hacia la pierna derecha.

Ejercicio 4



Nos colocamos sentados con las piernas encogidas y unidas por las plantas de los pies.

Nos echamos hacia delante, mientras apoyamos los codos o las manos sobre el lateral de las rodillas, empujando hacia abajo hasta sentir molestias en la cara interna de la pierna, cerca de la pelvis. Mantenemos la posición al menos 2 minutos, mientras respiramos tranquilamente. Cuando no sintamos molestias, y no antes del tiempo señalado, cogemos aire y bajamos las rodillas mientras espiramos, hasta donde notemos molestias. Allí nos mantenemos al menos otros 2 minutos. Podemos repetir esta operación las veces que queramos con un mínimo de 4 veces.

Por ultimo recordar que, a medida que hacemos repeticiones, conseguiremos avanzar menos centímetros. Por eso, es recomendable mantener más minutos la nueva posición a medida que avanzamos.

Por ultimo quisiera añadir que tanto los ejercicios de mantenimiento muscular como los de estiramientos, pueden realizarse en cualquier momento, pero sobre los ejercicios de estiramiento personalmente recomiendo hacerlos cuando lleves al menos dos o tres horas despierto, ya que el cuerpo está más entonado y más predispuesto a realizarlos.

Ya para finalizar quiero exponer un comentario personal: en relación con la práctica de los ejercicios y los estiramientos, el mayor paso es vencer la pereza de empezar a hacerlos. Una vez que has roto esa pereza y empiezas a practicar, no vas a querer parar, sobre todo si eres un poco constante y realizar ejercicio casi todos los días.

Ponte metas y oblígate a ser un poco constante en la práctica. Testéate localizando en qué situación estabas cuando comenzaste con los ejercicios y compáralo con cómo estarás cuando lleves unos pocos días. Eso motiva mucho, sobre todo cuando notas mejoría rápidamente.

¡ Anímate, y prueba a realizarlos.!

Un saludo.

Alejandro Rodríguez-Solano

Las agujetas: cómo tratarlas

Existen muchas “teorías” acerca de qué son las agujetas, encontrándose una explicación diferente según la fuente y el año de publicación.

Los últimos datos apuntan a que su origen es causado por falta de un entrenamiento adecuado a la actividad que vamos a realizar, o por realizar un esfuerzo más largo o más intenso que de costumbre. Fisiológicamente se produce una disfunción de la contracción muscular como consecuencia de un trastorno del metabolismo de los glúcidos, del calcio y del potasio. En determinados casos se encuentran roturas microscópicas de la fibra muscular con una reacción inflamatoria.

Para prevenirlas es importante preparar el músculo para el ejercicio realizando un pequeño calentamiento que consista en movilidad de las articulaciones que vamos a emplear y seguidamente realizar movimientos generales, que impliquen la utilización de muchas partes del cuerpo a baja intensidad, con el fin de aumentar la frecuencia cardíaca e irrigar correctamente los músculos.

Como calentamiento alternativo o como preparación al ejercicio, podemos realizar cualquier actividad de mantenimiento del barco con un ritmo vigoroso.

Si ya las padecemos, debemos realizar al día siguiente una sesión muy ligera de movilidad o realizar movimientos suaves y continuos, que hagan circular bien la sangre por los músculos implicados o doloridos, facilitando así la llegada de los componentes que los arreglen, siendo también útil tomar alguna bebida para deportistas que nos reponga rápidamente de los elementos que hemos perdido.

En los días sucesivos, y según como nos encontremos, iremos aumentando suavemente la carga de trabajo hasta realizar los ejercicios con normalidad.

6.- Consejos útiles

En este capítulo quisiera transmitir algunos de esos “trucos” que me han ido enseñando o he ido descubriendo a lo largo de las distintas travesías y charlas con otros navegantes más expertos que yo, lo que es muy fácil. Son pequeños consejos sobre cosas tontas que nos pueden ayudar a hacernos más agradables nuestras navegaciones. Ahí van unos cuantos:

Botiquín básico:

Para saber que tipos de medicinas llevar es necesario conocer los puntos flacos de cada tripulante, pero también deben preverse aquellas enfermedades que puedan resultar molestas y/o peligrosas.

Es necesario aconsejarse con un médico de confianza, pero no debemos olvidar que hay problemas que en tierra no revisten gravedad pero que, en el mar, pueden ser causa de graves trastornos o, incluso, la muerte. Por ejemplo, un simple herpes puede llegar a ser muy peligroso (si aparece en la cara y afecta al ojo, puede llegar a causar la ceguera de dicho ojo) y, una vez metidos en la travesía, es prácticamente imposible la evacuación rápida.

Me contaron que muchos tripulantes, que nunca han tenido problemas de apendicitis, se operan antes de partir. Parece una exageración, pero no quiero ni pensar en lo que podría resultar una operación de apendicitis en alta mar, realizada por un profano en la materia, por mucha asistencia médica radiofónica que se tenga y aún disponiendo del instrumental adecuado.

Por lo tanto, mi consejo es prestar mucha atención a este capítulo e ir más bien sobrados que faltos de los medicamentos necesarios.

Equipo personal:

En el mar hay que estar preparado para cualquier cambio de tiempo, sobre todo si es el Mediterráneo. Muchas veces habremos salido con un día magnífico, sin viento y con la mar llana y hemos vuelto con una “rasca” de mucho cuidado. Por lo tanto debemos estar prevenidos para no pasarlo mal ante cualquier variación meteorológica que nos pueda acontecer.

Siempre que nuestra salida sea superior a unas cuantas horas y, sobre todo, si se prevé un cambio de tiempo o nos alejamos de algún punto de resguardo conveniente, debemos estar prevenidos y preparados con el equipo necesario.

Partiendo de esta base, suponiendo que entramos vestidos al barco y que no se contemplan en el equipo recomendado los elementos de seguridad que se deben llevar obligatoriamente, según la categoría de navegación, detallamos dos listas de equipo personal. La primera se considera como imprescindible y la segunda, que es la opcional, es un complemento de la primera, pero es muy aconsejable llevar el equipo completo. Veamos las listas:

Equipo mínimo (imprescindible)

ROPA

- Bañador
- Camisa o camiseta
- Gorra o sombrero
- Pantalón largo
- Ropa interior
- Calcetines de abrigo
- Jersey o chaqueta polar
- Anorak o parka de abrigo
- Traje impermeable
- Guantes (si navegamos a vela)
- Zapatillas o náuticos
- Botas impermeables
- Chanclas

COMPLEMENTOS

- Gafas de sol
- Navaja (mejor si es de usos múltiples)
- Cerillas y mechero (aunque no fumemos)
- Bolsas de plástico (sirven para la basura, para guardar los posibles peces, para meter aparatos que no toleren bien el agua...)
- Abrelatas
- Sacacorchos

VARIOS

- Jabón o detergente
- Toalla
- Gafas de bucear
- Trapos
- Papel higiénico (o rollos de celulosa de cocina)
- Agua potable

Equipo opcional (aconsejable)

ROPA

Otro bañador

Camisa o camiseta de repuesto

Otros pantalones

Otra gorra o sombrero

Guantes (aunque no naveguemos a vela)

COMPLEMENTOS

Gafas de sol de repuesto

Herramienta múltiple

Vasos y platos (pueden ser de plástico)

VARIOS

Aletas y tubo de buceo

Teléfono móvil

El agua:

El agua para beber es fácil de calcular y siempre podemos llevar unas cuantas garrafas y/o botellas para este menester. Pero hay otras necesidades (ducharse, lavar la ropa y cacharros, etc.) que requieren agua dulce. Y el depósito de agua del barco no es ilimitado.

De todos es sabido que el agua dulce es el elemento más importante en nuestras navegaciones de larga duración. Ahora existen potabilizadoras, pero ni todos los barcos la tienen ni estamos libres de averías que, en un momento dado, puedan dejarnos sin este precioso elemento. También las potabilizadoras son uno de los servicios que precisan más energía eléctrica, por lo tanto, desde un principio, debemos tender a ahorrar agua.

Debemos prever algún “invento” para poder coger agua de lluvia. En el Atlántico son frecuentes los chubascos y podemos aprovechar para rellenar nuestro depósito.

De todas formas, ahí van un par de consejos para ahorrar agua:

Lavar la ropa:

Un truco muy sencillo es tener un contenedor grande de plástico, con tapa, situado en una zona de la cubierta que no estorbe demasiado. Si el contenedor es oscuro, mejor; así recogerá calor y lavaremos con agua templada.

Se echa agua de mar en el contenedor con el detergente (recomendado líquido o en pasta) y se disuelve. Se sumerge la ropa a lavar, de forma que esté cubierta en su totalidad.

Con los balanceos del barco, el contenedor hace las veces de lavadora y, después de algunas horas (3 ó 4) removemos la ropa para ayudar a que expulse la suciedad.

Aclaremos dos o tres veces con agua de mar y, el último aclarado, lo hacemos con agua dulce (al que se puede añadir un poco de suavizante). Escurrimos bien y la ropa queda lavada.



Otro truco que leí en una revista (no recuerdo cual) era el que empleaba un navegante, que se decía con experiencia. Consiste en introducir la ropa sucia en una malla, atar el conjunto con un cabo y lanzarlo por la borda. Se deja al arrastre entre 12 y 24 horas, dependiendo de la cantidad de suciedad acumulada. Transcurrido ese tiempo, recuperamos la ropa y la enjuagamos con agua dulce.

Dicen que funciona, aunque yo no lo he probado. Lo que yo me pregunto es la velocidad que nos restará en nuestro crucero, puesto que la resistencia puede ser importante. Claro que, a lo mejor, con ese cebo pescamos algún “pez lavandero”.

Ducharse:

Una ducha con agua dulce es insustituible. Sobre todo en zonas cálidas y húmedas. Para ducharse con muy poca agua se puede emplear el siguiente artilugio:

Compramos un aparato de fumigar. Suelen ser azul oscuro, de unos 10 litros de capacidad, con una manguera con boquilla regulable pulverizadora, provista de una palanca de cierre, y una bomba manual para dar presión a su interior. Se llena de agua y se deja al sol (no mucho rato, pues el agua puede llegar a quemar!).

Le damos presión. Ponemos la boquilla en modo pulverizador y nos mojamos. Nos enjabonamos con el gel habitual y nos enjuagamos.

La ducha es verdaderamente gratificante y efectiva y no se gasta más de tres litros de agua por persona.

Frío sin nevera:

Una cerveza, agua, refrescos... calientes no hay quien se los tome. Sólo en caso de verdadera necesidad. Y ¿que pasa si no tenemos nevera o si se ha estropeado?. Siempre se puede echar las cosas en una red al agua, pero no quedan suficientemente frías. Es mejor utilizar el efecto de frío que produce el agua al evaporarse.

Cogemos un calcetín (limpio, por favor!) y se empapa de agua. Ese calcetín debe ser largo y, si es de lana, mejor. Empapamos el calcetín con agua de mar (así ahorramos agua dulce) introducimos el envase a enfriar y lo colgamos en un lugar con viento, a la sombra si es posible (el obenque de sotavento es un lugar magnífico, aunque le llegue a dar el sol, ya que recibe el chorro de aire del génova).

Con el aire, el agua se evapora (hay que ir manteniendo el calcetín húmedo, echándole agua de vez en cuando) y el bote o botella del interior del calcetín se enfría de maravilla. Dejándolo un período suficiente de tiempo, el resultado es sorprendente.

Mantenimiento del inodoro (la “bestia negra”)

El apelativo de “bestia negra” lo escuché de un patrón de chárter, que así había bautizado a esa pieza imprescindible de todo barco que se precie. Le llamaba así por considerarlo una verdadera fuente de problemas, ya que siempre hay alguien que no cierra la válvula, alguien que no sabe usarlo convenientemente, alguien que tira algo dentro de él... Lo que si está claro es que es algo a cuidar y mantener convenientemente.

Incluyo aquí una transcripción literal al respecto de la revista “Skipper” que, si bien no resuelve los problemas de utilización, si ayuda a facilitar las cosas para un buen mantenimiento. Este es el consejo de “Skipper”:

Una de las desagradables tareas a realizar en los barcos es la de revisar y limpiar periódicamente los distintos componentes de los WC, con el objeto de asegurar el correcto funcionamiento.

Es importante recordar la norma que dice: “No debe ser el WC destino de nada que no haya ingresado por la boca de un tripulante”. El mismo agua de mar deposita una costra dura en las válvulas y tuberías, con lo que se reduce su sección y disminuye su capacidad para expulsar residuos. Por tanto, cualquier actuación, por activa o pasiva, que lleve a retrasar el proceso de desmontaje y limpieza de los componentes del WC se agradece en extremo.

Una forma de colaborar activamente en dicho mantenimiento consiste en utilizar como engrasante de válvulas y émbolos el aceite de cocina a desechar. De modo que, si se echa el aceite en la taza y se actúa sobre el émbolo sin dejar entrar agua mar, se logra el engrase del circuito. Asimismo, dejar periódicamente el circuito, desde la taza

hasta la salida, lleno de vinagre hace que las calcificaciones se disuelvan lentamente.

Personalmente, dejo en el circuito 1/2 litro de vinagre durante un día a la semana, aparte de verter el aceite usado de la cocina. Puedo asegurar que se nota una mejora considerable al manipular la bomba.

Además, se debe evitar el utilizar lejía para limpiar la taza del WC si en ella hay agua de mar, ya que ambos elementos reaccionan y desprenden gases posiblemente tóxicos, o por lo menos irrespirables.

Limpieza de los baños:

El baño es una de las piezas del barco que debemos mantener más limpia. El barco siempre debe mantenerse, mas o menos, limpio y ordenado, pero en el baño ese orden y limpieza son imprescindibles. El problema es que a nadie le gusta hacerlo, pero a todos nos gusta que no huela y que esté “como una patena”. Para mantener limpio el baño, sólo hay que hacer dos cosas:

Cada vez que terminemos la ducha, y con el baño todavía húmedo de las gotas, coger una bayeta que seque bien (las hay de tipo gamuza, que recogen mucha agua y no dejan señales) y pasarla por todas las paredes, el lavabo y el inodoro. Quedará estupendo. Si somos muy exigentes, una vez seco, echar un poco de líquido especial de limpieza de azulejos en la bayeta y pasarla de nuevo. Esto último puede hacerse cada dos o tres días.

Para evitar olores, además de bombear cuidadosamente y raspar con la escobilla los restos de nuestra visita, echaremos una vez al día un poco de líquido para baños (hay varios en el mercado) en la rejilla que comunica con la bomba de achique.

Evitará ese olor a agua descompuesta, que resulta tan desagradable.

Por supuesto, ambas cosas deben complementarse con una limpieza regular de la sentina, para evitar que los pelos y demás atraquen la bomba.

Dormir con mala mar:

Uno de los problemas durante la navegación son los continuos movimientos causados por las olas. Cuando estamos despiertos, nuestro movimiento compensa el del barco. Lo malo es cuando estamos dormidos, pues el cuerpo se relaja y, a veces, el vaivén no nos deja descansar tan bien como deseáramos. Incluso nos tira de la litera.

El barco gira, más o menos, alrededor de un eje ficticio que pasa por el centro de él. Pude comprobar que, al estar situadas las literas en el sentido longitudinal del barco en la mayoría de los casos, los movimientos eran muy notables, sobre todo con mar cruzada y no siempre (ni todos) podemos dormir en las literas o el sofá del salón. Con estos movimientos, en los camarotes, mas que dormir, se intenta y, desde luego, no se consigue dormir profundamente.

Existen las bandas anti-escora (o anti-lujuria, como yo les llamo, ya que evitan todo contacto entre durmientes que ocupan una misma cama) que nos acotan el espacio donde podemos oscilar. De todas maneras es muy incómodo.

Si nuestro barco no tiene las camas o literas colocadas en sentido transversal, mi recomendación es dormir de esa forma. Es decir, nos situamos atravesados y con los pies contra una de las bandas del casco. De esa forma podemos apoyarnos y el movimiento que transmite el barco a nuestro cuerpo queda controlado.

Métodos de hacer “aguas menores”:

Parece una tontería hablar de esta actividad, pero he escuchado en más de una ocasión que, un gran porcentaje de las personas que han desaparecido al caer por la borda, son encontrados con la bragueta abierta. Orinar por la borda es una actividad que se realiza con frecuencia. El problema es que es difícil mantener el equilibrio, sin orinarse encima, y sin ensuciar la cubierta. Y más aún si hay algunas olas. ¿Por qué lo hacemos, si tenemos un inodoro adecuado?. Cada uno puede tener sus razones particulares, pero el caso es que se hace.

Curiosamente, en prácticamente todos los barcos hay un lugar designado para ello. Bien es cierto que tampoco es fácil no ensuciar el baño, por mucho que apoyemos la cabeza en el mamparo mientras realizamos esa actividad (así tenemos las dos manos libres). Un método aconsejado es sentarse en el inodoro. Se mantiene mejor el equilibrio y no ensuciamos (ni nos ensuciamos).

No obstante, si no queremos privarnos de ese “pequeño placer” consistente en orinar por la borda, debemos tomar las precauciones necesarias.

En una travesía hacia Ibiza, uno de los tripulantes, patrón con muchas millas de navegación a sus espaldas, se situaba entre los obenques de sotavento. Apoyaba un hombro en cada cable y rodeaba estos con los brazos, a la vez que realizaba el conjunto de operaciones que le permitían realizar la actividad de referencia. Conseguía estar sujeto, utilizar las dos manos, no ensuciar la cubierta ni ensuciarse. Es un buen método, pero yo prefiero el mío.

Consiste en arrodillarse en la banda de sotavento, apoyado en los guardamancebos. Se consigue el mismo efecto que con

el anterior (uso de las dos manos y no ensuciar ni ensuciarme) y, al estar mas bajo, se mantiene mejor el equilibrio.

De todas formas, deberíamos fijarnos el siguiente eslogan:
“Orina, pero seguro”.



Esta postura, por ejemplo, no es muy recomendable

Una anécdota curiosa y... afortunada?.

Al este de Cuba, a unas doce millas de Haití y con el mar bastante formado, un barco de madera a motor, sin matrícula, y de unos 8 metros de eslora, se nos aproxima rápidamente con rumbo de colisión. No hay nada alrededor: ni un bajío, ni una pequeña isleta.

Los de guardia, en vista de que la distancia se acortaba muy considerablemente y de que no se veía a nadie a bordo, avisamos al patrón. ¡Todos a cubierta!, nos dice, y él baja a por la bandera. El barco sigue aproximándose y, cuando se encuentra a unos trescientos metros, el patrón asoma con la bandera enrollada en su asta. El barco vira rápidamente y se aleja. Vemos a dos personas agachadas tras de la cabina.

Después de muchas discusiones, no llegamos a ninguna conclusión. Las opiniones se dividían en, por una parte, piratas y, por otra, pescadores que, al tener un barco cerca, se aproximan para verlo.

En el caso de que fueran piratas (hicimos comentario al respecto en “la rueda de los navegantes” esa noche) ¿por qué se fueron?. ¿Por ver tanta gente? (éramos seis). ¿Por confundir el asta de la bandera con un rifle, como apuntó uno de nosotros?.

Prefiero dejar la pregunta en el aire y que cada uno saque sus propias conclusiones. Afortunadamente, todo quedó en la duda.

Felices singladuras.

MANUAL DE USUARIO

DEL

PROGRAMA DE CALCULO

DE

APROVISIONAMIENTO

PARA TRAVESIAS

1.- Software necesario:

Para poder trabajar con el programa de cálculo de aprovisionamiento para travesías es necesario un PC con procesador mínimo 486 y que tenga instalado EXCEL 97 o superior, preferiblemente con monitor color, tipo VGA resolución de 800X600 con 256 colores.

Para hacer funcionar en programa de cálculo podemos trabajar directamente con el CD o disquete. También existe la posibilidad de copiar el programa de cálculo a nuestro directorio habitual de EXCEL. Esta segunda opción es la más recomendable, ya que trabajaremos más rápido y podemos utilizar el disquete como copia de seguridad.

2.- Introducción:

Para poder utilizar este programa, no es necesario saber EXCEL. Solo hay que seguir al pie de la letra las instrucciones de este pequeño manual. Por lo tanto, no hay que asustarse.

En el libro de EXCEL todas las hojas se encuentran protegidas. Solo se podrán realizar cambios en determinados campos de las hojas "MENU" y "LISTA COMPRA".

Dado que es un programa informático (o sea, que es tonto) ***es necesario llamar a cada cosa exactamente por su nombre***, a fin de que pueda identificarlo. Por lo tanto no podemos "inventarnos" platos nuevos ni llamarles de otra manera. ***Los únicos platos admitidos para confeccionar un menú son aquellos que figuran en la hoja "MENU"***. Estos son los siguientes:

- Albóndigas
- Arroz caldoso
- Arroz milanese
- Carne guisada
- Ensalada patatas
- Ensalada verde
- Entremeses
- Espagueti al ajo
- Espagueti marisco
- Fabada
- Lentejas
- Macarrones
- Marmitako
- Panaché
- Pescado
- Revuelto champiñón
- Salchichas
- Sopa fideos
- Sopa sobre
- Varios
- NADA

El programa obliga a programar para todos los días, excepto el primero, dos platos para la comida y otros dos para la cena. Si no queremos un segundo plato en alguna de las comidas, pondremos “NADA” en lugar de cualquiera de ellos. Por ejemplo: consideramos que el día 13 con comer fabada es suficiente. Ese día, que estaba programado así:

13
Fabada
Varios
Sopa sobre
Pescado

lo programaremos de la siguiente manera:

13
Fabada
NADA
Sopa sobre
Pescado

También comprueba internamente que los nombres utilizados en los platos (con sus acentos y todo, cuando los tengan) son los reconocidos. Tanto si nos hemos olvidado un plato como si se utiliza otro nombre (o se ha escrito de forma diferente) emite el siguiente mensaje de error:

“Falta un plato o alguno de los escogidos en el menú no figuran en la lista de platos posibles. Debe utilizar EXCLUSIVAMENTE los platos de la lista.”

La duración máxima de la travesía está limitada a 28 días. Si se supone mayor, hacer un cálculo para esos 28 días y otro con los restantes, hasta conseguir la cantidad de días necesarios.

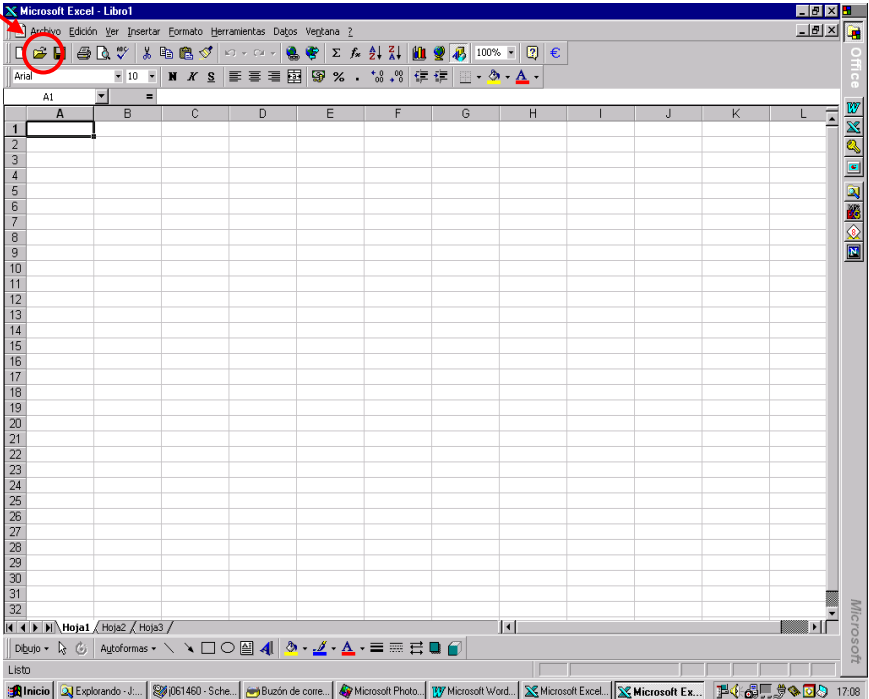
En el siguiente punto (Funcionamiento) se explica como trabajar con el programa. La explicación es paso a paso para facilitar su utilización a las personas que no conocen EXCEL. Por lo tanto, para los más o menos expertos, puede resultar un poco rollo. Ruego paciencia y tolerancia a estos últimos en beneficio de los primeros.


En dicho párrafo empleo la palabra “pinchar” cuyo significado es: *situar la flecha (o la cruz) del cursor encima del campo o símbolo al que nos estamos refiriendo y pulsar el botón izquierdo del ratón.*

Teniendo en cuenta estas condiciones, vamos a ver como podemos utilizar el programa, para que obtenga la lista de aprovisionamiento, o lista de la compra.

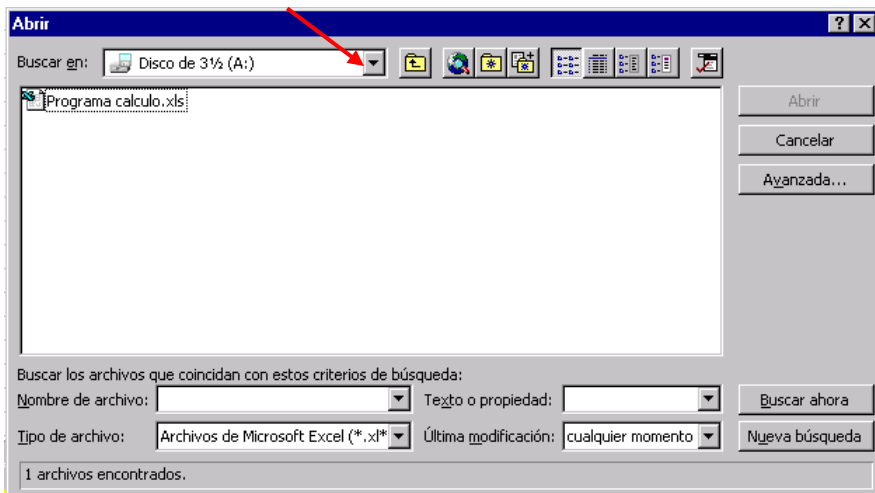
3.- Funcionamiento:

Una vez puesto en marcha nuestro PC, abriremos la sesión de EXCEL, pinchando con el ratón en el símbolo correspondiente. Obtendremos la siguiente pantalla:



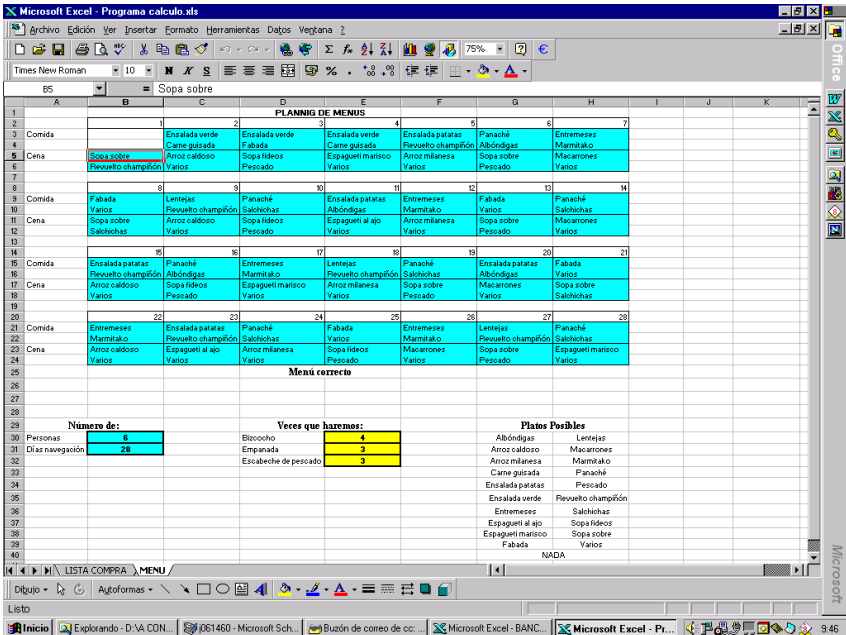
Una vez abierta la sesión, pinchamos el símbolo  (ver flecha en el dibujo de la pantalla).

Obtendremos la pantalla que se muestra en la página siguiente:



Normalmente EXCEL no se sitúa en el “Disco de 3 ½ (A)” o en la unidad de CD cuando se abre la sesión. Para situarnos en el “Disco de 3 ½ (A)” o en la unidad de CD, pincharemos en la flechita derecha de “Buscar en:” (ver flecha en el dibujo de la pantalla). Aparecerán todos los discos de nuestro PC. Pinchamos sobre el “Disco de 3 ½ (A)” o en la unidad de CD y, entonces, aparecerá nuestro libro de programa. Por supuesto, antes habrá que meter el disquete en la disquetera o el CD en su alojamiento. Si hemos realizado la copia del programa en nuestro fichero habitual de EXCEL, aparecerá entre el resto de nuestros ficheros.

Pinchamos sobre “Programa calculo” (que se resalta en azul) y, después, pinchamos sobre el botón “Abrir”. Se obtendrá la siguiente pantalla:



Si no está a la vista la hoja “MENU”, nos situamos en ella, pinchando con el cursor del ratón encima de la solapa “MENU”, que se encuentra en la base de la pantalla.

Nos encontraremos, como en este caso, con el menú correspondiente al cálculo realizado anteriormente. Podemos eliminar todos los platos (que están resaltados en azul) o escribir sobre ellos.

Para eliminarlos, pinchar sobre el plato correspondiente (se remarca en rojo, como “Sopa sobre” del ejemplo) y pulsar la tecla “Supr” (en algunos PC viene “Del”). Una vez eliminado, podemos escribir el plato escogido. No obstante no es necesario eliminar. Basta escribir encima. Pero, insisto,

utilizar los platos reseñados EXCLUSIVAMENTE en la lista de Platos Posibles.

Cuando ya hemos realizado el planning de menús, si este es de menos de 28 días, debemos eliminar los platos de los días restantes, siguiendo el método explicado en el párrafo anterior.

Daremos el dato de número de personas y días navegación (resaltados en azul) y las veces supuestas que cocinaremos el bizcocho, la empanada y el escabeche (resaltados en amarillo). Sobre estos campos no hay control. Es válido cualquier número, incluido el cero. No son válidos los números negativos.

Si el número de días de la navegación no coincide con el número de días programados en el menú, aparecerá el siguiente mensaje de error:

“No corresponde el número de días con los que se han confeccionado en el menú. Corrija número de días de duración o el menú”

Debemos repasar entonces nuestra programación y ajustarla para que coincida.

Si, por el contrario, todo es correcto, aparecerá el siguiente mensaje:

“Menú correcto”

Una vez conseguido este mensaje y seguros de que la planificación de los menús es la deseada, pasaremos a ver el resultado. Para ello pincharemos sobre la solapa “LISTA COMPRA”, que se encuentra en la base de la pantalla. Obtendremos la pantalla que aparece en la página siguiente:

En esta pantalla hay que distinguir dos tipos de cantidades:

	Concepto	Cant	Unidad	Peso	AUTO
VERDURAS Y FRUTAS					
2	Ajo	4	Kg. (ajo de diente grueso)	4,00	4,00 Kg.
3	Cebolla	20	Kg. grandes	20,00	19,98 Kg.
4	Cajolitas Tuleá	25	Unidades	2,00	2,00 Unidades
5	Kiviel	5	Kg. procurando mezclar maduros y verdes	5,00	4,13 Kg.
6	Laurel		Varias hojas a ser posible en rama	0,00	Varias Hojas
7	Limones	5	Kg.	5,00	4,63 Kg.
8	Manzanas	20	Kg. procurando que sean poco maduras	20,00	20,00 Kg.
9	Melón	10	Unidades	30,00	16,80 Unidades
10	Naranjas	20	Kg.	20,00	16,80 Kg.
11	Patatas	35	Kg. nuevas	35,00	34,43 Kg.
12	Pimienta verde	3	Kg. gruesos (no tipo italiano)	3,00	2,44 Kg.
13	Tomates	10	Kg. mezclando maduros, verdes y muy verdes	10,00	9,90 Kg.
14	Zanahoras	3	Kg.	3,00	2,98 Kg.
15			TOTAL	157,00	
CONSERVAS VEGETALES					
17	Concepto	Cant	Unidad	Peso	AUTO
18	Acetunas	20	Latas 150 g., rellenas de anchoa y pimienta (50%)	3,00	7,90 Lata
19	Alcachofas	35	Lata 300g. Clase primera	10,50	24,50 Lata
20	Champiñón	30	Lata 250g. en trozos marca CIBACOS	7,50	27,72 Lata mediana
21	Espárragos	10	Lata 250g. gruesos, clase primera	2,50	7,90 Lata
22	Guisantes	40	Lata 300g. clase primera	4,00	39,20 Lata 100 g.
23	Judas verdes	10	Lata 300 grs. clase primera	5,40	16,80 Lata 300 g.
24	Pimientos morón	25	Lata 200g. marca MOLINERA	5,00	27,16 Lata 200 g.
25	Tomate cocinado G	4	Frascos 300 g.	1,20	0,72 Frasco
26	Tomate laminado	20	Lata 300g. Clase primera	6,80	20,00 Lata 300 g.
27			TOTAL	45,70	
ESPECIAS					
29	Concepto	Cant	Unidad	Peso	AUTO
30	Albahaca	2	Frascos	0,20	2,00 Frasco
31	Colorante	2	Frascos	0,20	2,00 Frasco
32	Cominos	1	Frasco	0,10	2,00 Frasco
33	Enebro	1	Frasco	0,10	2,00 Frasco
34	Guindilla	2	Frascos, tipo CAYENA	0,20	2,00 Frasco
35	Pimentón dulce	2	Frascos	0,20	2,00 Frasco
36	Pimenta negra	2	Frascos (uno en grano y otro molida)	0,20	2,00 Frasco
37	Tomillo	1	Frasco	0,10	1,00 Frasco
38			TOTAL	1,30	
EMBUTIDOS					
39	Concepto	Cant	Unidad	Peso	AUTO
41	Bacón	4	Kg. ahumado	3,00	4,20 Kg.
42	Chorizo	8	Kg. de tipa media (ni fina ni gruesa)	8,00	7,90 Kg.

- las cantidades que figuran bajo la columna “AUTO” (de fondo naranja) es el resultado del cálculo que se origina a partir del menú que hemos planificado.
- las cantidades que figuran bajo la columna “Cant” (de fondo azul) corresponden a las que el encargado de la compra ha decidido como definitivas. Estas, como en el ejemplo, corresponden al cálculo realizado anteriormente, por lo tanto habrá que modificarlas.

La labor consiste en adaptar las cantidades de la columna azul, que constituirán la lista de la compra definitiva, partiendo de las cantidades que aparecen en la columna naranja. Es el momento de aprovechar para variar, en más o en menos, las cantidades definitivas. Pero, ¡ ojo con las variaciones! . Si ponemos menos, pueden afectar a las recetas

y habrá que tenerlo en cuenta a la hora de cocinar dichos platos.

El programa no redondea, por lo tanto lo mínimo que debemos hacer es poner cantidades enteras, para no ir con una lista que contiene cantidades imposibles de comprar en la mayoría de los casos.

Vemos que hay cantidades que no figuran en “AUTO”. Estas cantidades están señaladas en amarillo y son manuales, es decir, no se realiza el cálculo y se deja al libre albedrío del responsable de la compra (vino, cava, etc.).

También se recuerda que el cálculo del agua está realizado sin disponer de potabilizadora, pero contando con la utilizada para cocinar. Si la tenemos y queremos ajustarlo, habrá que descontar de la cantidad calculada de agua el 50% de la cantidad resultante de sumar el resto de líquidos (cervezas, refrescos, zumos...).

Cuando tengamos la lista corregida, podemos imprimirla.

Para ello pincharemos el símbolo



...o pincharemos sobre “Archivo” (ángulo superior izquierdo), luego sobre “Imprimir...” y, por último, sobre el botón “Aceptar”.

Con esa lista, cuyo ejemplo podemos ver en las páginas 51 a 57, ya podemos ir al mercado.

Para finalizar y guardar nuestro trabajo, solo hay que pinchar sobre el botón que contiene una “X”, que se encuentra en el ángulo superior derecho. EXCEL preguntará si deseamos guardar los cambios. Aquí decidiremos. Si pinchamos sobre “Sí”, se guardarán. Y lo contrario si pinchamos sobre “No”.

¡Buena compra y buena travesía!