Restauracióncolectiva
El portal de referencia para los profesionales del sector

Los liofilizados, ‘combustible’ de los tripulantes en la vuelta al mundo a vela

27-03-2015

La Barcelona World Race es la primera y única regata de vuelta al mundo a vela a dos (con dos tripulantes por barco) y sin escalas. Es una circunnavegación que se desarrolla a lo largo de tres meses con salida y llegada a Barcelona. En una competición exigente como ésta, la alimentación es muy importante tanto a nivel nutricional como logístico.

La tercera edición de la Barcelona World Race ha llegado a su fin. El pasado 21 de abril llegó a Barcelona el último de los veleros, de todos los que zarparon el pasado 31 de diciembre. Han sido casi cuatro meses dando la vuelta al mundo de oeste a este, sin escalas, recorriendo aproximadamente 23.000 millas y atravesando doce zonas climáticas.

Según los expertos, los aspectos relativos a la comida y los alimentos en una regata a dos como la Barcelona World Race son uno de los pilares para lograr el éxito. Los alimentos necesarios para alimentar a las dos personas de la tripulación no sólo deben cubrir las necesidades dietéticas, sino que son la base de una operación logística de envergadura en la que intervienen diversos condicionantes como el peso, el volumen o la conservación.

Jordi Griso, coordinador deportivo de los equipos de la FNOB (Federación de Navegación Oceánica de Barcelona), explica en un vídeo realizado para el curso *Chefs y dietistas. Alimentación de alto rendimiento para una vuelta al mundo*, qué características y requerimientos debe cumplir la alimentación de los navegantes en este tipo de competición.

Antes de nada, y para que nos situemos todos, decir que los veleros que participan en esta vuelta al mundo son de la clase Imoca 60. Se trata de barcos de un solo casco de 60 pies (unos 18 metros de eslora), y son los más rápidos del mundo. El diseño del buque, los materiales que se utilizan en su construcción y las tecnologías empleadas a bordo han evolucionado tanto que se les conoce como los Fórmula 1 del mar.

Requerimientos nutricionales muy altos

La alimentación es importante para el rendimiento del velero en la regata por motivos directos e indirectos. Cuando pensamos en los

indirectos, tal como comenta Jordi Griso, *“debemos tener en cuenta que la alimentación es el combustible del navegante. La tripulación debe llevar una dieta adecuada a las distintas fases de la vuelta al mundo, para que los tripulantes sean capaces de mantener un ritmo alto de regata sin altibajos y para conseguir el máximo rendimiento en cada momento”*.

Los requerimientos de la dieta de la tripulación de un velero son muy exigentes, con un contenido en nutrientes elevado para cubrir las necesidades de una actividad física y mental muy dura, con frecuencia sometida a condiciones climáticas extremas. Todo está planificado y calculado para rendir al máximo, no sólo en la regata, sino en los periodos de preparación.

Los condicionantes directos

Además de los condicionantes indirectos, relacionados con la nutrición de la tripulación para consguir el mayor rendimiento, hay otra serie de condicionantes de incidencia directa en el rendimiento del barco; son los que se refieren al peso, conservación y volumen de los alimentos.

El peso, como aclara Griso, *“es el mayor enemigo de un velero de competición… a más peso, menos velocidad. Cada kilo de más penaliza y, a lo largo de 100 días de regata, se nota en los resultados”*. Para los tres meses de regata, cada barco lleva unos 250 kg de comida, un porcentaje sobre el total, nada despreciable *“un Imoca 60 pesa entre 8 y 10 tm según el equipo del que se trate”*.

El segundo condicionante es la conservación de los alimentos. Los barcos cruzan dos veces la zona ecuatorial y eso genera unas codiciones de temperatura y humedad muy elevadas y extremas. Los veleros además, no pueden llevar ningún tipo de neveras ni congeladores, no sólo por el peso, sino por la limitación del consumo eléctrico ya que los barcos deben ser autosuficientes en el mar, y por tanto, la comida debe poder conservarse a temperaturas elevadas.

Por último está la cuestión del volumen. *“El reglamento*–explica Griso–*, permite mover el material embarcado según las condiciones de navegación. La ropa, las velas que no se usan, las herramientas o la comida, se pueden recolocar según las necesidades de peso en unas zonas u otras del velero. Por todo ello se necesitan envases compactos y volúmenes reducidos que se puedan estibar (sujetar para que no se caigan ni desplacen) bien”*.

Vistos éstos tres condicionantes, asegura Griso que el único tipo de alimentación que cumple hoy en día con todas estas premisas, son los alimentos liofilizados. *“Los liofilizados son la base de la dieta diaria del navegante; conserva los sabores de los alimentos y son muy fáciles de hidratar con agua caliente”*.

Todos los veleros llevan potabilizadoras de agua. Se calcula que cada tripulante consume ocho litros de agua al día entre la bebida, comida y aseo… *“sería imposible cargar con agua dulce para los cien días y los dos tripulantes, así que lo que se hace es desalar el agua de mar con una potabilizadora que a través de un proceso de osmosis inversa, convierte en dulce el agua salada”*. Como curiosidad, comentar que cada velero lleva dos potabilizadoras y 18 litros de agua dulce que es lo que se calcula que sería necesario hasta que llegase el rescate, en caso de que fallasen las dos potabilizadoras.

Quesos, embutidos y platos de cocina de autor

Normalmente se complementa el cargamento de los alimentos liofilizados, con barritas energéticas, embutido y queso envasado al vacío, galletas, leche en polvo, té y café. Excepcionalmente, este año los tripulantes de los veleros han podido disfrutar de auténticos platos de cocina de autor (también liofilizados) diseñados por los restaurantes ‘El Celler de Can Roca’ (Girona, 3 estrellas Michelin) y ‘Les Cols’ (Olot, Girona, 1 estrella Michelin). Representantes de estos establecimientos entregaron a cada uno de los barcos participantes seis platos como muestra de sus elaboraciones: *Gachas de trigo sarraceno*, *Patatas en salsa y aceite de eucaliptus*, *Arroz con calamar de lata*, *Arroz con leche*, *Hummus* y *Salmorejo andaluz*.

Estas especialidades se prepararon en el marco de un proyecto de investigación impulsado por la Fundació Navegació Oceànica Barcelona (FNOB) y que tendrá continuidad en la próxima edición de la Barcelona World Race. El proyecto está asociado al curso del Barcelona World Race Ocean Campus de la FNOB y la Universitat de Barcelona, que se desarrollará bajo el título *Chefs y dietistas. Alimentación de alto rendimiento para una vuelta al mundo*. La inscripción es gratuita y tendrá lugar el próximo 20 de abril en Barcelona.

En esta jornada se explicarán cuáles son los alimentos que se embarcan en la Barcelona World Race y cómo se diseñan los menús incorporando en ellos alimentos liofilizados que contribuyen a mantener las características organolépticas, a pesar de haber sido manipulados para conseguir un menor peso y mayor duración y estabilidad.

También se plantea el método de cálculo de las necesidades nutricionales y cómo se planifica una dieta para rendir al máximo en los periodos de preparación y de navegación en la vuelta al mundo.

www.restauracioncolectiva.com Copyright © Restauración Colectiva 2024 / Versión 2.0 / Todos los derechos reservados.