

RECUERDOS, HÉLICES Y TURBINAS

por Alberto Rumschisky

Hace ya bastantes años, en estas mismas páginas, nos preguntábamos si es posible comer bien en los aviones. Recordábamos las deliciosas experiencias de las comidas de primera clase en las ya desaparecidas TWA y Varig, y también los malos sabores de lo que nos servían en otros vuelos y en las clases más modestas. Pero, hasta ahora, no habíamos sabido que nuestras papilas gustativas tienen una relación estrecha con la altura a la que hincamos el diente a lo que nos sirven.

Según un artículo de Jad Mouwabad en el New York Times, resultaría que el aeropuerto de Barajas, a una altura media de 667 metros sobre el nivel del mar, es el lugar perfecto para el funcionamiento adecuado de esas papilas, de las que cada uno tenemos nada menos que 10.000. Con la ayuda de la nariz (el sentido del olfato es muy importante en el gusto) lo que es dulce, amargo, ácido o salado sabe como debe de saber. El zumo de tomate sabe como zumo de tomate, y el pavo asado lo hace como pavo asado. Pero, cuando estamos volando en un moderno avión de pasajeros, el sentido del gusto se perturba. No se trata de que muchas de las comidas que nos sirven no nos atraen, sino de algo científico, que ahora las aerolíneas tratan de hacer jugar a su favor, para su negocio más lucrativo: los viajeros de primera clase y *business*.

Incluso antes de que el avión despegue, la atmósfera dentro de la cabina seca la nariz. Y cuando toma altura, el cambio de la presión del aire anula un tercio de las papilas gustativas. Cuando se sube a 10.000 metros, los niveles de humedad en la cabina se mantienen bajos, para reducir el riesgo de corrosión del fuselaje. La nariz termina por no sentir nada, y las papilas están como taponadas con algodón. Todo esto explica por qué, por ejemplo, se bebe a bordo tanto zumo de tomate, que sabe mucho menos ácido. También es por esto por lo que las aerolíneas salpimentan más la comida y tienden a servir vinos con más cuerpo. De no ser así, la comida parecería sosa e incluso un buen rioja perdería su bouquet.

Durante los últimos años Lufthansa, Delta, Air France, Emirates y otras compañías han estado estudiando la ciencia de la comida de los aviones, y esto ha abierto un nuevo frente en la batalla por captar pasajeros de las clases privilegiadas. Hasta hace poco, y a causa de los drásticos recortes,

esa comida parecía estar en franco declive. Esto ha sido especialmente notable en la clase turista, donde nos hemos quedado con caramelos, cacahuetes, refrescos y los bocadillos que estemos dispuestos a comprar a bordo. Pero la tendencia actual reconoce que la comida es un factor importante para que los pasajeros de negocios elijan con quién viajar, por lo que se crean nuevos menús e incluso se contratan a célebres *chefs*. Por ejemplo, Lufthansa acude a un instituto de investigación de comida cerca de Munich, y Air France contrata cocineros míticos, como Joel Robouchon, que ha logrado 27 estrellas de Michelin.

Ingo Buelow, responsable de la comida y la bebida que se sirve en Lufthansa, dice que "nos esforzamos al máximo para diseñar comidas para nuestros clientes, pero cuando nosotros mismos las probamos en el aire, saben como comida de avión. Estamos desconcertados". Y Marion Nestle, una conocida profesora de nutrición de la Universidad de Nueva York, asegura "que los helados son la única cosa que se me ocurre que puede saber bien a bordo de un avión. Las aerolíneas tienen problemas con la comida que sirven. Los procesos de envasado, congelado, secado y almacenamiento perjudican el sabor a cualquier altitud, y mucho más cuando se come a 10.000 metros de altura".

En definitiva, que el camino desde el libro de recetas a la cocina industrial y al avión en vuelo está lleno de riesgos. El catering para los aviones mueve más de 10.000 millones de euros al año, sirviendo millones de comidas cada día, en todo el mundo. Tiene que mantener las cadenas de abastecimiento y los estándares de calidad bajo múltiples condiciones locales. Corey Roberts, el principal chef de LSG Sky Chefs, que es la mayor empresa de catering, dice que « de lo que tenemos que preocuparnos es de la logística para poder servir la comida adecuada en el vuelo correcto, en las bandejas correctas, en el pasillo correcto, en el momento correcto. Coordinar todas esas comidas, cada día, para cientos de vuelos, es un verdadero rompecabezas logístico." Michael Chiarello, un conocido chef de California contratado por Delta, da un claro ejemplo de los problemas que afronta: "Si en mi restaurante le pongo salsa a un plato, puedo exigir a los camareros que lo lleven a la mesa con mucho cuidado, para que no se vuelque. Pero no le puedo exigir al piloto de un avión que vuele siempre derecho".