

Un pilar de los placeres del crucero

Hay navegantes que no salen de puerto sin la cocina perfectamente a punto y todo lo necesario en la despensa y en la bodega para convertir su barco en un '3 estrellas Michelin' flotante. Todo y así, la cocina es un equipamiento con una valoración de lo más dispar. Hay armadores devotos de los fogones, otros que apenas los utilizan y todos los puntos intermedios que se quiera encontrar.



En crucero, la cocina es un equipamientos muy solicitado por la mayoría de navegantes

Nada de lo que hay instalado a bordo es eterno y a la cocina le llega también la hora de su jubilación. Llegado ese momento, salen a flote una serie de dudas sobre las prioridades a considerar a la hora de instalar el nuevo bloque. Cuantos quemadores?, de qué tamaño y potencia?, grill, horno?, de qué tipo? y unas cuantas preguntas más que intentaremos repasar.

La operación de cambio de la cocina es relativamente sencilla desde el punto de vista técnico. Los problemas básicos se limitan a cuadrar mediante tacos de madera la distancia entre los cardanes. La cocina se 'cuelga' luego en su sitio y sólo queda rehacer la llegada de la manguera de gas y del eventual cable de electricidad 12 VDC para dar chista a los quemadores y luz al horno. Partiendo de la cocina antigua como referen-

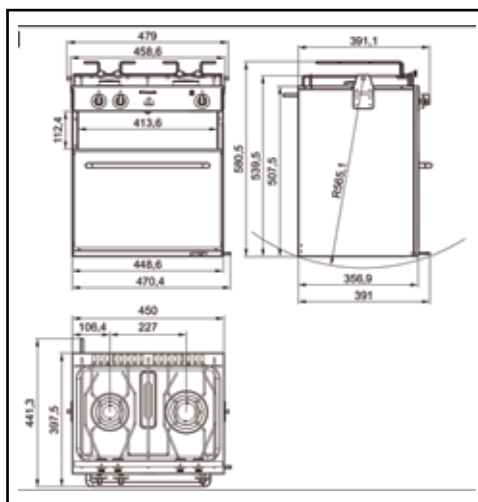
cia, es fácil acotar las medidas máximas del nuevo bloque, que ya incluirá los imprescindibles márgenes para el balanceo del bloque con la escora. Los fabricantes detallan siempre las medidas de sus cocinas en sus webs o catálogos. Todo y así, es muy recomendable confirmar si las medidas totales reseñadas incluyen detalles como el conector trasero del butano, los reguladores giratorios frontales y/o el asa de apertura del horno. Puede parecer una tontería, pero la omisión de cualquiera de estos elementos-comunes en toda cocina- en las cotas reseñadas, puede amargar luego la instalación.

¿Cuántos quemadores?

Existen cocinas náuticas en el mercado con 1, 2, 3 y hasta 4 quemadores y la primera decisión a tomar es acertar en la cantidad adecuada de quemadores para nuestras necesidades.

Al margen de cuestiones ineludibles de presupuesto y de espacio disponible a bordo, una consideración genérica cocinando en barcos de pequeña o media eslora es la excepcionalidad de que haya más de un quemador en funcionamiento de forma simultánea. Un par de quemadores es pues una cifra suficiente en la mayoría de situaciones.

El quid de la cuestión, más que la cantidad, es el tamaño de estos quemadores y una primera recomendación al respecto que facilita el día a día en los fogones es intentar que haya variedad de tamaños. Es muy práctico tener un quemador apropiado para una cafetera individual o un pequeño cazo, un segundo fogón de tamaño medio para el grueso de las situaciones y ¿un tercero? con diámetro y potencia suficiente para una paella o cazuela de cierto tamaño.



Partiendo de la vieja cocina, es fácil acotar las medidas máximas que puede tener el nuevo bloque. Es importante repasar los planos que cada fabricante tiene de sus modelos en su web

Dicho de otra manera, la gran ventaja de tener tres quemadores no es poder cocinar en tres fuegos a la vez, sino tener un fogón adecuado a cada necesidad culinaria. De hecho, en la mayoría de cocinas con tres quemadores (y también en algunas de solo dos) es realmente complicado usarlos todos al mismo tiempo por falta de espacio entre ellos.

Al tomar la decisión tampoco se ha de olvidar que la simetría de las cocinas de 2 quemadores les otorga una perfecta estabilidad sobre su cardán, tema en el que las cocinas de 3 y 4 quemadores queda más en entredicho, agradeciendo a menudo un contrapeso (un cazo con agua, por ejemplo) cuando sólo trabaja el quemador de uno de los lados.

La potencia entra en juego

Al margen, o en paralelo, a decidir el número de fogones de la cocina hay que interesarse por su potencia, que en las cocinas a gas se mide normalmente en BTU o en Kw. Ambos (BTU = British Thermal Unit) son medidas de potencia calórica y 1 kW equivale a unos 3.400 BTU. Lo habitual es que los BTU se utilicen en cocinas de gas y los Kw en las cocinas eléctricas y los microondas. Cuanto mayor es el número de BTU o de vatios, mayor es el calor máximo que genera el quemador o el horno. Un quemador de 7.000 BTU (2 Kw) es adecuado para cocinar (hervir, freír, guisar o saltear) alimentos en recipientes de cierto tamaño (comida para 4 personas) a buena velocidad. Si lo que se desea es tostar el pan o calentar delicadamente un plato o lata al 'baño maria', los quemadores más potentes lo tienen complicado, pues tienden a apagarse cuando se afina al mínimo su regulador. Otra ventaja de tener distintos tamaños de quemador.

Por lo general, los fogones en las cocinas náuticas a gas oscilan entre los 3.000 y los 9.000 BTU y, como decimos más arriba, un punto a valorar al escoger una nueva cocina es su variedad de potencia en sus quemadores. Poder seleccionar el quemador adecuado al tamaño de la cazuela o sartén es más importante que la eventual previsión de cocinar varias cosas a la vez.

Horno y grill

Grills y hornos son equipos indispensables para los amantes de cocinar a bordo. Sus servicios empiezan de buena mañana tostando en el grill el pan del desayuno y siguen más tarde gratinando los macarrones en el horno, guisando unos sabrosos pescados o dando el último toque de calor a la paella.

Las medidas que conforman el volumen del horno vienen siempre especificadas en los catálogos o en la web del fabricante de la co-



Algunas cocinas llevan un pequeño compartimento específico para gratinar, que requiere mucho menos tiempo que el horno para entrar en funcionamiento

cina. Cuanto más grande, mejor, asumiendo que el tamaño alarga el tiempo necesario para que el horno alcance su temperatura de trabajo, pero también minimiza las pérdidas de calor al abrir la puerta.

Hay fabricantes de cocinas náuticas que proponen un pequeño grill independiente del horno principal. Este grill es ideal para tostar el pan o para gratinar el contenido de bandejas de poca altura y su gran ventaja es el poco tiempo que necesita para alcanzar su temperatura de funcionamiento. El inconveniente de estos grills es que añaden altura al bloque de cocina, complicando encontrar espacio suficiente para su instalación. En algunos modelos, el grill roba su espacio al tamaño del horno, lo que tampoco hace mucho por arreglar las cosas.

Los hornos pequeños se calientan antes y consumen menos gas que los grandes, pero la cercanía del foco de calor con la comida no favorece la mejor cocción, al tiempo que las eventuales limitaciones en la 'altura de techo' pueden complicar la elaboración de algunos bizcochos o pan.

Por norma general, las cocinas de tres fogones serán mayores en sus cotas y tendrán un horno de mayor volumen que las de dos quemadores. También existen bloques de cocina sin horno o incluso con alojamiento inferior vacío y previsto para instalar el microondas en vez del horno de gas. Para no tener sorpresas, es bueno interesarse por la potencia del horno, que en las cocinas náuticas suele rondar entre los 5.000 BTU (1,5 Kw) y los 7.000 BTU (2 Kw).

Importante también que haya seguro en la puerta del horno. Horneando con el barco escorado, el seguro es una garantía –adicional de que la bandeja con la comida no acabará por el suelo. Y navegando con el horno apagado y el bloque de cocina falcado con su pasador, el seguro de la puerta impide también que las bandejas y parrillas vacías, a menudo estibadas en el propio horno, salgan de su alojamiento en una escorada.

Las barbacoas exteriores

Hace años que existen las barbacoas exteriores, normalmente de acero inoxidable y a instalar mediante tornillos y/o bridas en el balcón de popa. Las hay que funcionan con gas y otras utilizan carbón.

Otra tendencia, más moderna, son los bloques 'barbacoa' o 'parrilla' que hoy ofrecen como opción casi todos los astilleros generalistas en sus gamas de veleros de crucero

familiar a partir de los 40 pies. Estos bloques utilizan uno de los cofres de popa para albergar la barbacoa (de carbón o eléctrica) e incluso un lavamanos, un compartimento nevera y algún espacio de estiba. Y al terminar el ágape, el cofre se cierra y la bañera recupera su aspecto 'marinero'.

La opción del bloque fijo en el exterior se antoja evidentemente más cómoda que la barbacoa con bridas, pero al final ambos sistemas llegan al mismo resultado, que es preparar y disfrutar de las comidas al aire libre. Los amantes de estas cocinas al aire libre deben ser numerosos, vista la celeridad con la que los astilleros han dotado a sus nuevos modelos con esta opción. Cualquier velero es más amplio y dispone de más asientos en la bañera que en su interior y las comidas al aire libre –las preferidas de las tripulaciones de chárter- tienen un plus de naturalidad que siempre se agradece en verano.

En el lado contrario, los reticentes a las barbacoas exteriores alegan la incomodidad del incesante trajín de alimentos, complementos, vajillas y cubiertos desde la cocina a la bañera que sale a la palestra cada vez que hay prevista una comida exterior. Por no hablar las complicadas manchas de aceite, hollín o de comida que siempre quedan en la teca, en el faldón de popa o en el bloque integrado del cofre tras estos ágapes.

Aceros y vidrio

Los dos materiales estrella en la fabricación de cocinas son el acero (antiguamente hierro) esmaltado con porcelana y el acero inoxidable. El primero era y sigue siendo muy común en las cocinas domésticas. Además del habitual blanco, las cocinas pueden



Las barbacoas o grill exteriores son un plus en las comidas al aire libre. Los hay a gas y con carbón



Las cocinas exteriores se están convirtiendo en una opción mayoritaria entre veleros por encima de los 40 pies

esmaltarse en cualquier otro color y este esmalte es resistente, fácil de limpiar y un buen refractor del calor.

Utilizadas a bordo las cocinas de acero esmaltado tienen el gran inconveniente del óxido y la corrosión al cabo de pocos años. Hace décadas eran prácticamente la única solución en los bloques de cocina para barcos, pero la popularización del acero inoxidable las ha ido relegando. Todo y así, los hornos de acero esmaltado siguen teniendo un rendimiento térmico superior a los de acero inoxidable.

El acero inoxidable es hoy el material que impera en las cocinas, tanto a bordo como en casa. Es ligero, relativamente barato, fácil de limpiar y muy resistente al óxido. Pero tiene dos problemas. El primero es su mayor disipación de calor en comparación con el acero esmaltado, perdiendo calidad sobre todo en las cocciones al horno. Otro problema del inox es que los picos de fuerte calor lo azulean o ennegrecen de forma indeleble, perdiendo sus cualidades estéticas. Los esmaltes pueden llegar a ennegrecerse por calor, pero en general resisten las altas temperaturas mejor que el acero inoxidable. Un tercer material, muy utilizado recientemente tanto en las encimeras de las cocinas domésticas (eléctricas y de inducción) como náuticas, es el cristal templado. Es un material que aguanta el calor sin apenas desmejorar su apariencia, aguanta los golpes mejor de lo que parece, es prácticamente insensible al medio marino y además resulta fácil de limpiar.

Instalar la cocina

Paso a Paso

En los barcos veteranos, el punto de partida a la hora de renovar la cocina suele ser similar, con un bloque que, con los años, va perdiendo puntos un poco por todas partes. Lo fácil tomar la decisión cuando la vieja cocina rinde el alma. En este caso, la cocina (foto 1) podría haber funcionado quizás alguna temporada más. Pero analizando el tema con más detalle, los difusores estaban oxidados hasta su último suspiro (foto 2), la placa superior ennegrecida de forma indeleble en varios puntos y los conductos de gas mostraban preocupantes señales de óxido (foto 3). La lista de achaques se completa con una puerta del horno desconjuntada y con pérdidas de calor que prácticamente inutilizan esta parte de la cocina (foto 4).

Todo hubiera tenido posiblemente arreglo, pero analizando los presupuestos que fuimos consultando, el precio de la reparación se acercaba mucho al precio de un nuevo bloque, por



cuanto se tomó de la decisión de la renovación. La cocina elegida para el cambio fue una Dometic CU433ML de tres quemadores (PVR: 570 €). El bloque cumplía nuestros principales requerimientos: un gran horno (30 litros), tres quemadores de distinto tamaño (1kW, 1,20kW y 2,20kW) y encimera de cristal. Las medidas también cuadraban en el hueco del barco, por cuanto la decisión estuvo pronto tomada.

Como es norma en estos casos, la primera actuación antes de montar la nueva cocina fue desmontar todos los viejos componentes y limpiar a fondo (foto 5).

La instalación

Para instalar la nueva cocina, dos parámetros básicos a tener en cuenta son la altura y la profundidad del tetón del cardán, verdadero centro de gravedad (nunca mejor dicho) del conjunto. La posición del bloque ha de dejar suficiente espacio libre para permitir su balanceo hacia ambas bandas.

La teoría es sencilla, la práctica no tanto. Cualquier bloque pesa sobre los 20 kilos y no es fácil aguantarlo con dos dedos para ir haciendo pruebas. Hay que ir tanteando alturas, profundidades y radios de balanceo hasta dar con el punto dulce.

Para cuadrar la altura utilizamos unos cuantos tacos y tablas de madera que nos permitían visualizar el nivel de los quemadores (foto 6). Una vez establecida la altura, adecuamos la profundidad, marcando (en la cinta azul) el punto exacto donde había de quedar el cardán (foto 7).

Para visualizar el radio de balanceo antes de atornillar los soportes, un truco es fijar la cocina en altura y profundidad como explicamos más arriba y tirar un cabito desde el tetón a las esquinas del bloque. El radio de giro del cabito será luego el de la cocina y es fácil visualizar si toca con el barco.

Un paso previo o paralelo a estos procesos era hacer los tacos de madera que han de suplir a banda y banda el espacio entre la cocina y las paredes del barco en el hueco de la cocina. No hay mucho misterio en estos cálculos; se ha de medir la anchura total del hueco y restarle la distancia entre placas del cardán. Esta medida (dividida entre dos) es el grueso que han de suplir las maderas.

En nuestro caso teníamos dos condicionantes añadidos. El primero es que el hueco libre bajo la encimera para la cocina no era igual en ambos lados (malditos ingenieros!!). Para que la cocina quedara centrada, los tacos de madera debían ser pues distintos en su anchura. El segundo condicionante



te –esta vez voluntario y por estética- era respetar los agujeros de los tornillos de los antiguos tacos para no hacer más agujeros. Esto obligaba a descentrar los agujeros en los nuevos tacos.

En todas estas verificaciones y ajustes, el bloque de la cocina entró y salió de su alojamiento infinitas veces. Estos bloques pesan sus buenos 20 kilos y el mejor sistema que encontramos para trajararlo fueron unas 'bragas' improvisadas con cabo (foto 8).

Otro importante detalle en la instalación es poner la balda para inmovilizar la cocina. El anterior bloque la llevaba por su parte trasera, pero el nuevo tenía el bulón por delante. Un taco de madera pegado en el marco con Sikaflex fue la mejor solución (foto 9).

Tras los ajustes correspondientes, un poco de lija y tres manos de barniz antes de pegarlo consiguieron mimetizarlo con la carpintería del barco como si siempre hubiera estado allí (foto 10).

Solo quedaba conectar la manguera de gas y la alimentación eléctrica 12v. para la luz del horno y la chispa de los quemadores (foto 11). Ambas operaciones las hicimos –por comodidad- con la cocina fuera de su alojamiento. Una vez el bloque en su lugar, conectamos la alimentación a la red del barco y la manguera de gas al circuito. Por seguridad, en vez de conectar la manguera al viejo tubo de cobre, pusimos un nuevo adaptador para manguera en el terminal (foto 12). Estos adaptadores se encuentran por muy poco dinero en cualquier ferretería.

La nueva cocina está lista para funcionar (foto 13). Con el cambio hemos ganado más tamaño y potencia en los fogones y en el horno. En los barcos, donde la cocina suele quedar integrada en la decoración del salón principal, la agradable estética del bloque también se agradece viviendo a bordo. ■

por: Toni Vernic

