

¡Y TODAVÍA NOS QUEJAMOS DEL PAN A BORDO!

Bartolomé CÁNOVAS SÁNCHEZ



(Retirado)

Introducción



N tema que siempre ha servido de debate a bordo de los barcos, tanto de guerra como mercantes de todas las marinas, ha sido el de la comida: si estaba bien preparada, sosa o salada, caliente o fría y muchos otros comentarios. Cosa que psicológicamente influía muy poco, por no decir nada, en los viejos cocineros, que eran personal contratado o de la Maestranza, y que siempre solían decir lo mismo: «¡no tengo problema, la clientela la tengo asegurada!»; verdad irrefutable.

En el caso de la Armada, en una determinada época, a la famosa hora del bocadillo el cocinero vendía —legalmente, eso sí— el mismo panecillo con la excusa de que era de mucha mejor calidad, cosa que no era cierta, ya que no se panificaba a bordo; pero los jóvenes marineros solían decir que era mucho mejor y que sabía de forma muy distinta. La realidad es que el tema del pan, sin llegar a ser un gran problema estratégico ni táctico, aunque en otros lejanos tiempos lo fuera, siempre ha estado en todos los comentarios cotidianos, escuchándose frases como «qué ganas tengo de llegar a casa y comer auténtico pan» o «este pan no hay quien se lo coma». Para los que tuvimos la oportunidad de vivir los tiempos en que se panificaba a bordo —yo personalmente recuerdo barcos cuya panadería se encontraba en la cubierta principal—, uno de los grandes placeres radicaba en el agradable olor a pan recién cocido, que se extendía a todos los rincones durante la madrugada. Es más, si eras amigo del cocinero, este te podía sorprender con un reconfortante panecillo preñado con su pedacito de chorizo, una auténtica delicia en medio de la mar que endulzaba la dura guardia del alba.

La situación ha cambiado bastante y es necesario embarcar pan congelado o semicocido, de muy buena calidad, pero que lógicamente no es lo mismo.

Reconozco que yo he sido de los que, como decimos en la Armada, ¡he desbarrado del pan! Pero la razón de hacer estas reflexiones viene a cuento de recordar cómo fue la alimentación a bordo a lo largo de la historia, y curiosamente hay algo que ha permanecido invariable: la necesidad del pan y del agua; estos dos productos sí han condicionado las derrotas de los barcos, especialmente el agua.

Devenir histórico

Evidentemente, el pan ha sido elemento fundamental de la alimentación, pero no exactamente como ahora lo conocemos. Su antecesor fue el bizcocho, aunque al mencionarlo se podría pensar en ese dulce blando y fácil de partir, que cuando se sirve como postre es todo un éxito. Pero no, en esta ocasión estamos hablando de algo duro, nada dulce y bastante difícil de comer si no fuera con la ayuda de agua o vino, pero esencial para sobrevivir en la mar en tiempos pasados. Se podría decir que era un elemento básico en la alimentación, aunque no era sino un pan sin levadura, poco fermentado, que se cocía por segunda vez para eliminar la humedad y evitar que se descompusiese y de esta forma lograr que durase más tiempo. Una vez elaborado (1), se le daba una forma muy peculiar, consistentes en láminas redondeadas para su fácil almacenamiento, razón por la que se denominó galleta o bizcocho. En ocasiones, estaba tan duro que aun mojándolo en vino solo lo podían tomar los más jóvenes con buena dentadura. Algunos autores afirman que el origen de esta palabra es francés (2) (Ritchie, 1994).

Este importante, casi estratégico, producto se intentaba almacenar en lugares secos y ventilados, pero tenía el inconveniente de que se volvía muy duro. Y, aun así, la galleta se podía reblanecer, convirtiéndose en botín fácil para los insectos o gusanos (De Pazzis Pi Corrales, 2019).

Existe la seguridad de que había dos tipos de bizcocho: el normal o común, descrito anteriormente, que era consumido por la tripulación en general, y el de pasaje, que era distinto y de menor calidad que el que tomaban los oficiales, al que se denominaba blanco, mucho mejor elaborado y de bastante calidad (Babío Walls, 1991).

(1) El término bizcocho proviene de *bis-* (dos veces) y del latín *coctus* (cocido). En la mar también era conocido con el nombre de galleta, y se elaboraba con harina más o menos blanca, bien amasada con agua y un poco de levadura. Una vez cocida, se retiraba del fuego y se enfriaba poco a poco hasta que quedaba totalmente seca, sin migas y dura. No era raro comerlas a bordo con casi dos años de antigüedad; eso sí, antes era necesario ponerlas en agua o vino unos minutos.

(2) También se afirma que el término procedía del francés *biscuit*, que etimológicamente significa «cocer dos veces».

La dotación veía cómo sus galletas eran también comidas por ratas, gusanos y gorgojos. Curiosamente, los marineros bromeaban con esta situación y llamaban «boteros» a los gusanos, ya que la galleta se asemejaba a un bote y los gusanos eran sus tripulantes. Para evitar en parte que estas larvas llegasen al producto (estibadas en barriles y sacos), se ponía un pescado muerto sobre un recipiente, con lo que los gusanos iban primero al pescado, que llegaba a llenarse de estos infectos insectos, y cuando estaba ya invadido se tiraba al mar y se sustituía por otro (Cánovas Sánchez, 2019).

Si se profundiza en el tema a lo largo del tiempo, una de las primeras referencias ya aparece en *Las Siete Partidas* de Alfonso X el Sabio (3), que reconocían que uno de los mayores peligros que se podía producir en la mar radicaba en

la alimentación, y se decía textualmente: «... el comer y el beber hanlo [*sic*] todo por medida y muy poco». En la misma documentación, también queda reflejada la importancia del bizcocho en la alimentación, concretamente se añade: «... deven traer [las naos] mucha vianda, assí como vizcocho, que es un pan muy liviano porque se cuece dos veces e dura mas que otro, e non daña» (Martínez Marina, 1834).

El asunto del bizcocho fue de vital importancia históricamente a bordo de los barcos, principalmente desde el siglo XVI en adelante, ya que se necesitaban grandes cantidades y no era algo fácil de conseguir. Por ello, cuando se



Cocido de tortas marineras.
(Fotografía facilitada por el autor)

(3) *Las Siete Partidas* son un cuerpo normativo redactado en la Corona de Castilla durante el reinado de Alfonso X con el objetivo de conseguir cierta uniformidad jurídica en el Reino. Su nombre original era *Libro de las Leyes*, y hacia el siglo XIV recibió su actual denominación por las secciones en que se encontraba dividido.



Almacenamiento del pan antiguamente.
(Fotografía facilitada por el autor)

estaba organizando la expedición contra Inglaterra, es decir, la Gran Armada —mal llamada Armada Invencible—, se comisionó a Miguel de Cervantes Saavedra para gestionar dicho aprovisionamiento. ¿Por qué el insigne escritor aparece en este momento histórico y con ese encargo? (4). Pues porque, aunque pueda parecer extraño, treinta años antes de escribir su famosa obra de transcendencia universal como fue *El Quijote*, Cervantes estuvo destinado en Andalucía con la responsabilidad de gestionar la alimentación de las aproximadamente 30.000 personas que componían tan impresionante operación anfibia prevista contra Inglaterra. Esta misión, lejos de ser fácil, era bastante compleja, debido

a que tanto la producción como la adquisición cuando se trataba de grandes cantidades no se podían hacer de un día para otro. Concretamente antes de la partida de la Gran Armada, Antonio de Guevara, del Consejo Real de Hacienda, mandó a Cervantes a conseguir el preciado producto, sabedor de que podría llevar la misión a cabo con éxito, dando constancia en documento oficial (5):

«... para que, yendo a la villa sevillana de Écija, haga moler y labrar bizcocho para las dichas prouisiones y para otros efetos ymportantes del seruicio del Rey nuestro señor... tiniendo entendido que Miguel de Cervantes Saabedra... lo hará con el cuidado y presteza que en esto se requiere» (6).

(4) CHINCHILLA, P. L.: «Cervantes y sus bizcochos. La comida de la Armada Invencible», en <https://www.armadainvencible.org/la-comida-a-bordo/>.

(5) Documento fechado el 15 de junio de 1588, depositado en el Archivo General de Simancas, «Colección Cervantes, 253».

(6) Esta orden quedó firmada el mismo día de la inminente partida de la Gran Armada contra Inglaterra.

Aunque parezca reiterativo, es conveniente recordar la importancia que tenía la adquisición, fabricación y nivel de calidad de este alimento; por ello, la regulación de la época no dejaba nada a la improvisación y daba unas instrucciones muy concretas, que quedaron plasmadas documentalmente (7):

«Galleta o vizcocho, sea de tres ó quatro onzas, y delgadas, para que salga del horno bien cozida, y que no debe embarcarse hasta que esté bien fría, con lo cual se conservará más tiempo sin corrupción y sin desperdicio ni deterioro en su calidad y peso.»

En cuanto a los precios, sabemos que seis mil quintales de bizcocho tenían un valor de veintiséis mil ducados en 1627, ya que, por cédula remitida al conde de la Puebla, asistente de Sevilla, se le permite retirar esa cantidad de la Casa de la Contratación para adquirir el alimento «para la gente de la Armada de la plata... que yrá a la Tyerra Fyrme».

Como ya se ha dicho, en ocasiones estaba tan duro que, aun mojándolo en vino, solo lo podían tomar los más jóvenes con buena dentadura y de esta manera triturarlo para facilitar su digestión; por esta razón, quedaba justamente refutado como no apto para la navegación todo marinero que estuviese desprovisto de la dentición apropiada para masticar sin problema alguno. En este sentido, se produjo un insólito hecho histórico; se trataba de Gonzalo de las Casas que, una vez finalizado el plazo que le correspondía por ley de permanecer en la Península, debía obligatoriamente volver a Nueva España, por lo que alegó que al estar desdentado no podía realizar el largo viaje que le esperaba por no poder comer bizcocho (Sánchez Rubio).

Es muy raro que en los viajes realizados por los distintos descubridores y conquistadores no se hicieran referencias a este indispensable alimento. Así pues, solo las encontramos en las narraciones del italiano Pigafetta, que fue el cronista del primer viaje de circunnavegación de la Tierra —comenzado por Magallanes y finalizado por Juan Sebastián de Elcano—, donde dejó constancia de lo siguiente:

«Las galletas que comían no eran ya pan, sino una especie de polvo mezclado con gusanos que habían devorado toda la sustancia y con un olor insoportable debido a los orines de las ratas» (Nogueroles-Alonso de la Sierra).

En el cuarto viaje de Colón, Antonio de Herrera y Tordesillas, cronista oficial, con relación al estado de los alimentos y más concretamente del pan, decía lo siguiente:

(7) Documento de 1794, conservado en el Archivo General de Indias, México, leg. 2.486.



Panificando a bordo. (Fotografía facilitada por el autor)

«Las comidas las hacían solo por las noches para que no se vieran los gusanos o insectos cocidos o vivos, que venían básicamente con el pan o con la menestra.»

En este sentido, la lista de situaciones sufridas con relación a la alimentación en general y al bizcocho en particular es casi ilimitada. Carla Rahn Phillips, en su libro *Seis galeones para el rey de España*, nos habla de las plagas de cucarachas y roedores que echaban a perder los alimentos, como le sucedió a la Armada de 1622, cuyos barcos quedaron dispersos por fuertes tormentas y se descubrió que las ratas se habían comido parte de los alimentos y el agua se había corrompido. Antonio Vázquez de Espinosa, un fraile carmelita que embarcó en esta flota de Nueva España con dirección a Honduras, describe casi aterrorizado cómo los marineros se vieron obligados a montar guardia, tanto de día como de noche, sobre una pipa llena de bizcocho, y aun así las ratas hambrientas les mordían las manos. Para entender la agresividad de estos roedores en situaciones extremas, como era el hambre, este fraile prosigue contando que entraban en las jaulas de los papagayos y los mataban tras pelear con ellos, incluso detalló la lucha entre una rata y una gallina a mordiscos y a los gatos devorándose después unos a otros. Henry Hughes afirma que cuando se partía una galleta era imposible no ver las cabezas marrones de las larvas que pronto serían cucarachas o moscas. La sal no servía de nada

y el marinero tenía que desalojar de su galleta a los huéspedes atizándoles unos golpes sobre la mesa y luego continuaba comiendo.

El bizcocho obtuvo tanta importancia que en su gestión participaban directamente los distintos monarcas; así, por ejemplo, Carlos V envió una orden (8) al conde de Andrade en la que le instaba a que no pusiera impedimentos a los mercaderes y tratantes de este producto.

«... los diputados de su alhóndiga (9) para que dexen passar a Yndias syn ponelles ympedimento alguno... a los mercaderes, y tratantes, que lleuan arina e bizcoço.»

No obstante, insiste mucho el rey en no olvidar el factor económico, hecho que hace constar en un documento de 1541, en el que ordena que el bizcocho se elabore de la forma más barata posible, pero sin olvidar que sea de buena calidad. Esta directiva se hace con un doble propósito: por un lado, para proteger la salud de sus súbditos, pero por el otro se adelanta a los acontecimientos, diciendo que es un producto que se aprovecha dos veces, ya que es duradero y puede revenderse si no se ha utilizado en su totalidad. Concretamente y en relación a este asunto, existe una carta real de 1516 por la que se autoriza a los responsables de la Casa de la Contratación a vender en Portugal el bizcocho sobrante de la expedición de Juan Díaz de Solís.

Aunque pudiera parecer cruel en nuestros tiempos, dadas las malas condiciones para su conservación, en la época de Felipe II se obligaba por las *Leyes de Indias* (10) que en los viajes, con el objeto de ahorrar costes, se embarcaban todos los alimentos necesarios para la ida y el regreso, con solo una excepción, que precisamente aludía a la reposición de galletas para el regreso de los barcos que estuvieron en Nueva España.

A lo largo de la historia, el bizcocho se ha considerado un factor fundamental sin el cual los barcos no hubieran podido hacerse a la mar, lo cual

(8) Cédula a Fernando de Andrade, I conde de Andrade y II de Villalba, asistente de Sevilla, y a los diputados de las Cortes, fechada el 17 de marzo de 1536.

(9) Una alhóndiga o almudí, almudín, alholí o casa pública o mercado de los vecinos era, antiguamente, un establecimiento en donde se vendía, compraba e incluso se almacenaba grano, cuyo fin era socorrer a los vecinos y principalmente a los labradores en épocas de escasez.

(10) *Leyes de Indias* de Felipe II. 1573. Capítulo 52. «De los generoso y bastimentos que se deben proveer en Indias. Para excusar los gastos y embarazos de comprar en las Indias bastimentos y Otras cosas, Tenemos Mandado que Nuestras ejércitos y flotas quitan Provisión para ida, estancia y vuelta de todos los generoso que se puedan conservar, como son bizcocho, vino, aceite, vinagre, menestras, hachotes, pipas para aguada, medicinas, pólvora y municiones, lienzo para toldos y lo demás que se acostumbrado, por lo cual solamente se tiene que comprar en Indias piernas frescas y saladas, pescado, leña, sal y rehacer las aguadas; excepto que en las flotas y navíos que fueron à la Nueva España, no se ha de quitar pero bizcocho que para el viaje de ida, y en la Veracruz se tiene que comprar para la estancia y vuelta».

queda reflejado en la carta que escribe Juan de Castro y Castilla, miembro de la Junta de Armadas, a Felipe IV en 1635, desde Cádiz, y donde le decía:

«... que ni un solo barco puede hacerse a la mar si le falta alguna provisión esencial, sobre todo el bizcocho, del que en esa ocasión se necesitaban diez mil quintales para abastecer a la flota enviada a reconquistar la antigua colonia portuguesa de Pernambuco de los holandeses.»

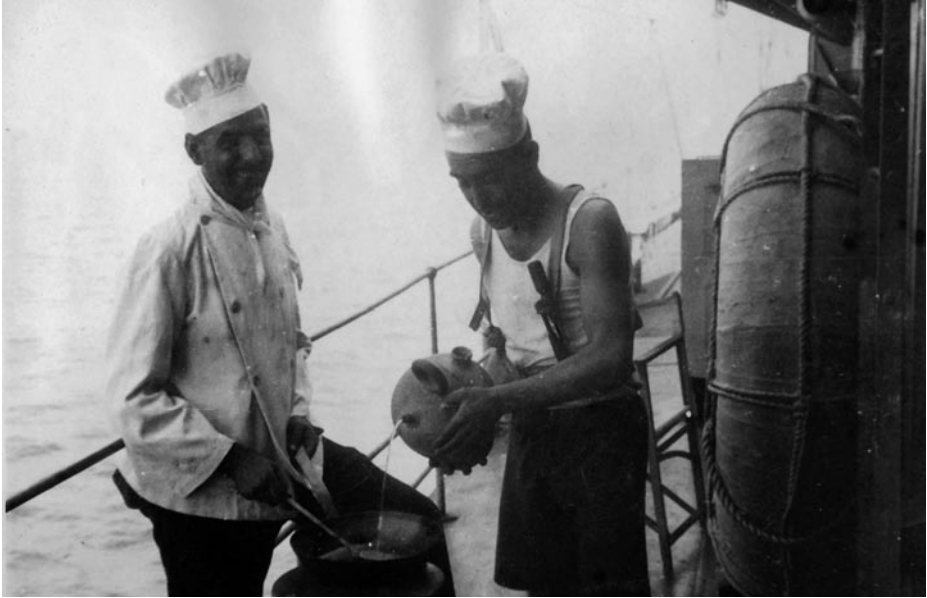
También ha sido motivo de muchas reclamaciones, que incluso llegaron al rey y fueron discutidas en el Parlamento, debido a las quejas y protestas de los oficiales a bordo, que solían ser desgraciadamente muy frecuentes, y con razón, pues a menudo el pan no se encontraba en buen estado para su consumo. El almirante Juan de Lángara (11) advierte en una carta de esta situación tras la denuncia del capitán de navío Joaquín de Molina, comandante de Marina del Apostadero de Lima, acerca de la mala calidad de las galletas que el asentista Joaquín de Oyagüe suministraba a los buques del rey. Para documentar su protesta, Molina había designado a unos peritos especialistas en la materia para reconocer los trigos y las correspondientes harinas con las que se elaboraban, detectando que estaban mezcladas con una semilla muy dañina para la salud, que llamaban ballico. La conclusión de estos expertos fue unánime y se resumía en que una parte de la galleta era totalmente inadmisibles para el consumo y la otra lo sería igualmente si no se consumía en un plazo de dos meses como mucho. Una vez presentado este informe, y quedando demostrada la mala fe del asentista (12), la Junta de Marina le retiró su contrato, lo que provocó un cruce de disputas entre los distintos escaños de la burocracia acerca de sus respectivas competencias y atribuciones, volviendo de nuevo Oyagüe a detentar su asiento, hasta que el mismo Lángara tuvo que tomar cartas en el asunto, censurar a quienes habían devuelto a aquel su concesión y retirársela definitivamente.

Un sucedáneo eficaz del bizcocho de trigo y cebada, y más barato, era el pan cazabe (13), hecho con harina de yuca, que se conservaba mucho más tiempo y no tenía mal sabor. También se utilizó, y mucho, la harina de maíz y,

(11) Carta fechada en La Granja de San Ildefonso el 7 de agosto de 1798. Archivo General de Simancas, «Secretaría de Guerra», leg. 7.110, exp. 19.

(12) Se define así a una persona que tiene como función contratar con el Estado el suministro de víveres u otros abastecimientos a un ejército, armada, fortaleza, plaza en el ámbito militar. Este vocablo proviene del sustantivo *asiento*, que alude al asentamiento de las cuentas, y del sufijo *-ista*, que indica oficio, empleo, cargo o quehacer.

(13) El casabe o cazabe es una especie de pan delgado, con forma circular y muy crujiente. Es también un ácimo, o sea un pan sin levadura. El origen del casabe se remonta a la época de los aborígenes y era producido artesanalmente por taínos, arahuacos, caribes y los nativos americanos. Inicialmente se denominó «pan de Indias», una vez descubierto por los españoles



Preparando la cocción con elementos rudimentarios. (Fotografía facilitada por el autor)

en ocasiones, la de plátano. Este último se conservaba en rodajas finas, llamadas «fifís», que podían consumirse tal cual o reducirse a harina para cocer.

Otro sustitutivo al bizcocho era la utilización de la harina de trigo para elaborar otros alimentos nutritivos y digestivos, como las gachas o poleadas y las pastas. En muchos barcos holandeses, el desayuno de la marinería consistía en poleadas de harina de cebada sazonada con manteca y sal o bien con vinagre y cerveza, alimento que gozaba de general aceptación. La harina de avena, hervida en agua hasta adquirir una cierta consistencia y condimentada después con azúcar, constituía un alimento frecuente en las dotaciones de los buques ingleses. Finalmente, según consta documentalmente, a partir de 1880 (14) se empezó a panificar a bordo de los barcos de forma similar a como se hacía en tierra, aunque actualmente solo se hace en cruceros y barcos de lujo, pues ya se usa un pan semipreparado de muy alta calidad que se puede obtener en todos los puertos.

tras su llegada a América. Los conquistadores lo empacaban en grandes cantidades para sus continuos viajes entre un continente y otro, precisamente por su ventaja frente al pan europeo, ya que a pesar de ser seco y duro se conservaba muy bien y por más tiempo.

(14) Antecedentes históricos sobre la problemática de salud y la asistencia sanitaria de los marinos, en www.semm.org/webtema1/pdf/historiam.pdf.

Conclusiones



Prácticas de panadero a bordo.
(Fotografía facilitada por el autor)

Aunque pueda parecer un tema muy elemental, la alimentación ha sido un factor básico en el momento de programar un largo viaje por mar, y mucho más en los tiempos pasados, y el pan, concretamente el bizcocho o galleta, ha sido el protagonista por excelencia, junto al agua. Por esta razón, me ha parecido justo hacer un recorrido histórico por distintos aspectos de este imprescindible producto, tales como su fabricación, obtención, sistemas de gestión y conservación. Transcurrió un período muy largo hasta la llegada de la panificación a bordo.

BIBLIOGRAFÍA

- ALFONSO X EL SABIO: *Las Siete Partidas* (Antología), 1992. Valladolid: Impreso por Diego Fernández de Córdova en 1587.
- ALÍA PLANA, J. M. (1996): *Historia de la Armada Española (1717-1814)*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval.
- BABÍO WALLS, M. (1991): *La alimentación y los principios dietéticos del embarcado en la Carrera de Indias: aportación de los puertos insulares*. V Coloquio de Historia Canario-Americana, pp. 73-88. Cabildo de Gran Canaria: Casa de Colón.
- CÁNOVAS SÁNCHEZ, Bartolomé (2019): «Los barcos oceánicos a principios el siglo XVI. Vida y muerte en la mar». *REVISTA GENERAL DE MARINA*, pp. 313-322.
- DE PAZZIS PI CORRALES, M. (2019): *Tercios del mar. Historia de la primera Infantería de Marina española*. Madrid: La Esfera de los Libros.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. I. (1998): *España en la Mar. Una historia milenaria*. Barcelona: Lunwerg Editores.
- (2004): *La campaña de Trafalgar (1804-1805)*. Madrid: Ministerio de Defensa.
- HERRERA Y TORDESILLAS, A. (1601): *Historia general de los hechos de los Castellanos en las Islas i Tierra firme del Mar Oceano*. Madrid: reeditado por Ediciones Complutense, 1945.
- MARTÍNEZ MARINA, F. (1834): *Ensayo histórico-crítico sobre la legislación y principales cuerpos legales de los reinos de León y Castilla*. Madrid: E. Aguado.
- MIRA CABALLOS, Esteban (2010): «La vida y la muerte a bordo de un navío del siglo XVI». *Revista de Historia Naval*, pp. 39-57.
- NOGUEROLAS-ALONSO DE LA SIERRA, P. (s. f.): *La asistencia sanitaria de los marinos*, en www.semm.org/pmaritim/ml/historiam.pdf.
- RITCHIE, C. I. (1994): *La búsqueda de las especias*. Madrid: Alianza.