

LA ALIMENTACIÓN EN LA ARMADA ESPAÑOLA EN LA EDAD MODERNA. UNA VISIÓN DISTINTA DE LA BATALLA DE TRAFALGAR

JUAN CARTAYA
Universidad de Sevilla

Como bien sabemos, el 21 de octubre de 1805, cerca del cabo Trafalgar, casi a la vista de Cádiz, se libró una de las batallas navales más importantes de la historia. Y también dicha jornada supuso uno de los más relevantes combates de nuestra historia: la derrota abrió la puerta a una sucesión de catástrofes, tanto políticas –la desastrosa gestión de los acontecimientos por parte de Godoy, la capitulación ante Inglaterra y posteriormente ante Francia– como militares, en este caso la invasión de España por las tropas napoleónicas, poco tiempo atrás nuestras aliadas.

Es nuestra intención hacer, en el presente trabajo, un breve recorrido acerca de uno de los aspectos quizá menos estudiados del conflicto: el abastecimiento de víveres durante el mismo. No hablaremos por tanto de la munición o los pertrechos bélicos, actores necesarios de la batalla, sino de los alimentos que se hallaban a bordo en los buques hace doscientos años. Y no solo en los buques españoles en servicio en ese año de 1805, sino también en los que se han contado como tales en el rol de la Armada Española desde sus inicios, en las flotas castellana y aragonesa de la Edad Media, o en las Armadas del Mediterráneo y de las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII. Pero no consiste este trabajo en una enumeración monótona de bastimentos y provisiones; al menos, no solamente en eso. Pretendemos exponer aquí, asimismo, el uso histórico de estos alimentos, la dificultad de los abastecimientos, y su coste; las diferencias sociales en la mesa de a bordo; la producción de los víveres, o la aplicación de las Ordenanzas (por ejemplo, las de 1793) que regulaban los suministros, que ya se habían convertido en un problema –cuando menos, logístico– desde tiempo atrás. De hecho, cuando el hombre comienza a practicar la navegación a larga distancia uno de los problemas que surge, casi de inmediato, es el del abastecimiento y conservación de víveres a bordo. Gracias a las excavaciones arqueológicas realizadas en los pecios del mar Mediterráneo o del mar Negro, poseemos valiosas informaciones acerca del transporte y almacenaje de determinados productos embarcados que podían utilizarse no solo para su consumo en el mismo buque, sino también para comerciar. En el pecio de Ulu Burun, en la actual Turquía (un barco fenicio que se hundió frente a la costa hace tres mil años) se han hallado ánforas cananeas y chipriotas que contuvieron

olivas, vino resinoso y aceite¹. Esto nos demuestra que el transporte de alimentos a bordo es una necesidad tan antigua como la propia navegación: no sólo se trata de alimentar a los tripulantes o a los pasajeros; también las bodegas del barco sirven para albergar las mercancías destinadas a un provechoso comercio. Un comercio que después, ya en época romana, abarcará en su totalidad el Mediterráneo y llegará hasta el Canal de la Mancha. Los buques recorrerán el *mare Internum* hasta llevar sus productos a los puertos romanos de Ostia o Portus, verdaderos emporios de distribución, almacenamiento y comercialización².

Hoy, dos o tres mil años después, la gestión del abastecimiento a bordo de los buques es cosa hecha, y en las bodegas de un transatlántico actual cabe casi todo. Pero esto no era así hasta hace muy poco tiempo. Y, por supuesto, no era así en 1805: no hemos de olvidar que hace dos siglos los problemas no eran solo de abastecimiento, sino también de conservación y almacenamiento. Por ello, el rango de alimentos que vamos a tratar es, necesariamente, monótono y escaso; no había acceso a mayor variedad por el propio carácter perecedero de las materias primas. Por ello, los alimentos embarcados debían cumplir un requisito principal: durar la mayor cantidad de tiempo posible, para asegurar su consumo en los largos periodos de tiempo que podía durar una travesía. Esto no quiere decir que no se pudieran consumir alimentos frescos: de hecho este consumo se realizaba, pero a menudo se hallaba limitado a la estancia en puerto y a los escasos días en los que estos alimentos se podían conservar tras la salida. Transcurridos estos, se volvía a la dieta habitual.

¿Y qué alimentos componen esta dieta? Tras el arduo recorrido que debe realizar todo investigador por los archivos, encontramos la respuesta. Y la respuesta es bizcocho o galleta, ante todo. Pero también salazones y encurtidos, queso, vino, aceite, etcétera. Varios documentos nos ofrecen abundantes datos acerca de los alimentos embarcados: inventarios, “Estados de Fuerza y Vida”, y sobre todo las relaciones juradas de víveres. De hecho, el control burocrático de los intendentes exigía a los capitanes y patrones el inventario de todos los bastimentos a bordo, y esta documentación es de inmensa utilidad para conocer a fondo el equipo con el que se dotaba el barco, incluyendo los víveres y el menaje.

Así, en uno de estos documentos, la *Relación jurada de la cuenta de víveres o repuestos del Navío de S.M. titulado S. Fernando, llamado el Magallanes, presentada por el Maestre, que fue D. José de Fuentes*, redactada en Manila en 1801³, se nos da una muy clara idea de cuáles son los productos embarcados: se nos habla de “pan, jamón, tasajos, frixoles, garbanzos, manteca, arroz, sal, gallinas, queso,

1. C. PULAK. “The Uluburun Shipwreck”, *Res Maritimae: Cyprus and Eastern Mediterranean from Prehistory to Late Antiquity*. Cyprus American Research Institute Monograph Series, 1 (1997), 233–262.

2. C. BRUUN/A.G. ZEVI (Eds.). *Ostia e Portus nelle loro relazioni con Roma: atti del convegno all’Institutum Romanum Finlandiae, 3 e 4 dicembre 1999* (2002). Roma, Institutum Romanum Finlandiae. También es de interés la consulta del estudio de J.C. MÁRQUEZ VÍLLORA. *El comercio romano en el Portus Illicitanus: el abastecimiento exterior de productos alimentarios (siglos I a.C.-V d.C.)*. Alicante, Universidad de Alicante, 1999.

3. A[archivo] G[eneral] de I[ndias], Filipinas, 872.

chocolate, maíz, azúcar, vinagre de la tierra, vinagre de Castilla, vino de Castilla y vino de coco”. Es decir, una nutrida despensa en la que no faltaban algunos productos de lujo, como el chocolate, sin duda para el consumo de los oficiales. En cambio, en el caso que ahora veremos –la Escuadra de Galeras destinadas en Luisiana entre 1792 y 1794–, apreciaremos que la variedad es sensiblemente menos notable, y que en otros buques de la marina española no se disfrutaba con tanta facilidad de alimentos de calidad.

Entre 1792 y 1794, las galeras *Venganza*, *Phelipa*, *Castilla*, las galeotas *Flecha* y *Activa*, y la cañonera *Rayo* (esta última llegó a participar en el combate de Trafalgar, y se hundió en Arenas Gordas tras la batalla), formaban parte de la Escuadra de Galeras de Luisiana, con sede en el puerto de Nueva Orleáns, durante un tiempo bajo control español. Los inventarios de la época nos hacen ver los alimentos consumidos a bordo, como el redactado a 28 de octubre de 1794⁴, en el que se alude a los víveres embarcados en las tres galeras, y que fueron “3.442 libras, y 8 onzas de bizcocho; 3.510 libras de tozino; 1.147 libras y 8 onzas de arroz; 675 libras de sal, y 1.104 potes de aguardiente de caña”, es decir, de ron de Cuba.

Asimismo, en la galeota *La Victoria*, de la misma escuadra, el patrón D. Bernardo Molina embarcó, en agosto de 1792, “1.046 libras y 4 onzas de vizcocho; 348 libras y 12 onzas de tocino; 87 potes de aguardiente de caña; 116 libras y 4 onzas de arroz”, también en el puerto de Nueva Orleáns. Víveres similares almacenaron las galeras *La Castilla* y *La Venganza* en sus bodegas, cuando repostaron en diciembre de 1793⁵.

La monotonía de los registros –y de los alimentos– a veces se ve alterada: junto al sempiterno bizcocho, tocino, arroz y sal, el sevillano D. Blas García Abreu, capitán del *Rayo*, embarca en el puerto de Natchez “378 libras de pan fresco y 189 libras de carne fresca de baca” y el 26 de diciembre de 1792, también en Nueva Orleáns, el gaditano D. Miguel Romero, a cargo de la galera *La Luisiana*, embarca en sus bodegas “2.061 libras de pan fresco, 1.395 de vizcocho, 1.030 libras, 8 onzas de carne de baca fresca; 400 libras de salada; 165 libras de tozino; 326 libras, 12 onzas de arroz; 16 libras, 1 onza, 10 adarves de sal; 116 potes y cuarto de aguardiente de caña en barrica”, habiendo calculado para sus necesidades diarias por tripulante “24 onzas de pan ó 18 de vizcocho; 12 onzas de carne fresca ó 8 de salada, ó 6 de tozino; y 2 onzas de arroz por ración”. A veces la vaca, fresca o salada, se podía sustituir por cerdo: en la misma galera, al mando de D. Antonio Ribas en 1794, se embarcarían en sustitución de la carne de vaca que no había en los almacenes –y tras una protesta formal de su capitán– “1.665 libras de puerco salado”⁶.

Gracias también a otros documentos, los Estados de Fuerza y Vida, alusivos a las condiciones, tripulación y carga de los buques a la entrada y salida de puerto, podemos saber –junto al número de velas, anclas, cables, dimensiones, dotación, artillería y armamento– las cantidades de raciones y víveres embarcados a bordo.

4. AGI, Cuba, 544.

5. AGI, Cuba, 544.

6. AGI, Cuba, 544.

Así, el navío *San Ildefonso*, mandado por el brigadier don José Vargas, cargó en el puerto de Cádiz, a 19 de octubre de 1805 (dos días antes de la batalla), 63.000 raciones ordinarias útiles para 90 días de travesía, para una tripulación que pasaba de los 700 hombres a bordo, con 3.150 raciones de dieta, y estibó cerca de 200 toneles, toneletes, pipas y cuarterolas rebosantes de agua dulce nueva. El *San Juan Nepomuceno*, perdido heroicamente con Cosme Damián Churruca, entró en el puerto de Cartagena a 20 de mayo de 1799 (mandado entonces por el capitán de navío D. Francisco Vázquez de Mondragón), repostando, para sus 696 plazas entre oficiales de guerra, de mar y mayores, guardiamarinas, tropas de infantería y artillería, artilleros y artilleros de preferencia, marineros, grumetes, pajes y criados, 46.939 raciones enteras de Armada, con 619 de dieta y en torno a ciento ochenta toneles, toneletes, pipas y cuarterolas de agua, para ochenta y dos días de travesía. Igualmente, el gigantesco⁷ *Santísima Trinidad*, con 1077 tripulantes a bordo, mandado por don Rafael Orozco, cargó en el puerto de Cartagena, para sólo tres días de travesía (del 20 al 22 de diciembre de 1796), 3.600 raciones enteras de Armada, 136 raciones de dieta y más de doscientos cincuenta toneles y pipas de agua. En un viaje más largo, este de noventa días y al mando del mismo capitán Orozco (parte de la bahía de Cádiz el 26 de septiembre de 1796 con la escuadra al mando de D. Juan de Lángara), el *Santísima Trinidad* estiba 86.400 raciones enteras de Armada, 3.600 de dieta, y 515 toneles, toneletes, pipas y cuarterolas de agua para 120 días⁸.

También apreciamos en la documentación cómo las quejas y las protestas de los oficiales a bordo solían ser frecuentes, ya que a menudo los alimentos embarcados no se hallaban en buen estado para su consumo. En una carta del Almirante don Juan de Lángara, fechada en La Granja de San Ildefonso a 7 de agosto de 1798⁹, se advierte de esta situación, tras la denuncia del capitán de navío D. Joaquín de Molina, comandante de marina del apostadero de Lima, “*acerca de la mala calidad de galleta que el asentista D. Joaquín de Oyagüe suministraba a los buques del Rey*”. Molina había nombrado “*algunos peritos que pasaron a reconocer los trigos y harinas de que se hacía aquél pan (...), y éstos se hallaban mezclados de una semilla muy dañosa a la salud, que llaman ballico (...), expusieron unánimemente que una parte de la galleta era inadmisibile, y que la otra lo sería igualmente si no se consumía dentro del término de dos meses a lo más*”. Tras esta peritación, y advirtiéndose la mala fe del asentista, la Junta de Marina le retiró su contrato, y eso 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.

7. J.C. MEJÍAS TAVERO. *Los navíos españoles de la batalla de Trafalgar. Del astillero a la mar*. Madrid, Aqualarga Grupo Cultural S.A., 2004, 44-53.

8. Archivo General de la Marina “Don Álvaro de Bazán”, sección Archivo Histórico, diversos legajos (en total, 54).

9. Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, 7110, Exp. 19.

Como apreciamos, el abastecimiento de la Armada se llevaba a cabo en buena medida según el sistema de los asientos, esto es, contratos de abastecimiento firmados con proveedores ajenos a la Marina. Estos asientos no significaban que el comerciante tuviera siempre la exclusividad de la totalidad de los suministros, sino que solía ser por subasta, en la que el mejor postor se asignaba el abastecimiento de un producto o productos concretos, e incluso su recompra en un futuro; conocemos este dato gracias a las actas levantadas en los propios remates y almonedas, en los que se adjudicaban las plazas de proveedores de la mazamorra (el bizcocho y la harina de trigo), las habas, los garbanzos, el arroz, las pasas, las almendras, el queso, el tocino, la cecina, etcétera. Los contratos de asiento solían firmarse por plazos determinados: En 1741, Agustín Ramírez Ortuño, vecino de la ciudad de Cádiz, ajustó un asiento con la Corona “*sobre encargarse de la provisión y abasto de la flota de Nueva España por lo tocante a frutos, y caldos (es decir, vinos), por tiempo de diez años, que empezarán a correr desde el despacho del primer navío destinado a esta instrucción*”. Y en los mismos contratos se suceden las especificaciones, aclaraciones y obligaciones mutuas dejando las condiciones contractuales lo más amarradas posible, por ejemplo, al aclarar que “*con el nombre de frutos destos reynos necesarios y útiles para los abastos y consumo se deberá entender; y declararse por tales para este asiento el vino, vinagre, aguardiente, aceytes, passa, almendra, aceitunas, alcaparras, azafrán y alucema*”, o que para almacenar y preparar los bastimentos “*le ha de ser solamente permitido tener dos factorías, una en Cádiz para la remesa de los frutos y despacho*”¹⁰ La otra factoría de Agustín Ramírez debía estar “*en la Vera-Cruz, para recoger los frutos, y cuidar de su carga en los navíos*”¹¹.

Otro contrato de asiento, como el firmado por Josef Gregorio Segura, vecino de Puebla, en Nueva España, le garantizaba la provisión de harinas “*de navíos, plazas y presidios de ese Reyno*” durante diez años a partir de 1763: en este caso, la conducción del trigo correría a cargo del asentista, estando este obligado a “*dar a Su Majestad ocho arrobas netas de harina flor*” de cada carga de trigo. El contrato fijaba justiprecios por todos los productos suministrados, y el asentista era también responsable del cuidado de los víveres en los almacenes.

Estos víveres se custodiaban en los guardalmacenes o pósitos, bajo la supervisión de la administración civil o militar, aunque otras veces los propios asentistas los almacenaban hasta su entrega. El avituallamiento era un proceso laborioso, que suponía la planificación, la adquisición, el transporte, el almacenamiento y la distribución de los víveres, productos perecederos que no se podían envasar ni refrigerar, sino sólo salarlos e introducirlos en barricas para que pudieran preservarse por más tiempo. Si querían carne fresca, la única solución era llevar en el barco ovejas, cerdos, conejos o gallinas vivas: en la relación de intendencia

10. De hecho, Cádiz era una de las plazas más importantes para el abastecimiento de la Armada: según el convenio firmado entre el almirante Gravina y el ministro de Marina francés Decrés en enero de 1805, España se comprometía a armar doce buques en Ferrol, seis en Cartagena y otros doce en Cádiz; todos ellos debían estar equipados con víveres para seis meses y agua para cuatro).

11. AGI, Contratación, 4888.

de 1794 de las galeras *Venganza*, *Felipa* y *Castilla* se mencionan tres gallineros, montados en las bodegas de los buques.

De hecho, con el desarrollo de la Armada a partir de Felipe II es corriente encontrarse con enormes cantidades de alimentos reflejados en los inventarios: en 1591, para alimentar a 20.000 hombres durante seis meses se aprestaron 77.000 quintales de bizcocho y 10.800 barriles de vino. Este acopio generaba auténticos dolores de cabeza para los generales de las armadas, que escribían de continuo quejas al rey, como hizo el marqués de Valparaíso, gobernador de Galicia, al rey Felipe IV en diciembre de 1639, quejándose de la falta de “*bacalao*, *queso*, *garbanzos* y *aceite de oliva*”, y haciendo saber al rey que los preparativos para asegurar el abastecimiento estaban muy atrasados. Decía el marqués:

Tendrá ya que haberse acordado la matanza de los animales. Y la fabricación del bizcocho debería haber comenzado mucho antes, porque esas setecientas mil raciones llevan 10.500 quintales de bizcocho, que en esta tierra se tardan en hacer un año porque sólo hay catorce hornos y (...) así sólo se podrán cocer ochenta quintales al día¹².

Este problema provocó indirectamente que la armada española no pudiera cumplir sus objetivos y misiones a menudo, al quedarse sin alimentos con frecuencia, teniendo que volver a los puertos de origen a repostar de nuevo. Esta falta de alimentos no solo procedía de fallos en la gestión, sino –y más a menudo– de falta de dinero en la Monarquía y la acumulación en corto tiempo de malas cosechas sucesivas, dos en la década del 90 del siglo XVI, una en la segunda del siglo XVII, dos en la década del treinta y otras dos en la del cincuenta del mismo siglo: esto provocaba la escasez y el alza de precios, y la ruina de las localidades que debían contribuir al abastecimiento de la Armada debido al sistema obligatorio de cuotas, aunque había municipios que se negaban a abastecer a las armadas de la corona mientras esta no pagara sus deudas: así ocurrió con el trigo en Sevilla en 1610 o con el vino en Jerez en 1592.

Y el transporte también generaba frecuentes problemas: los campos de cultivo estaban a menudo lejos de los molinos, y éstos, a su vez, podían estar situados lejos de los hornos para cocer el bizcocho, por lo que era necesario cargar en carros primero el cereal para molerlo –carros que había que requisar–, y luego volver a cargar las toneladas de harina para poder llevarla a los hornos donde se elaboraba el pan para los buques: en llevar un tonel de vino, por ejemplo, desde Rivadavia a La Coruña se tardaban más de siete días. Por ello, en muchas ocasiones los abastecedores de víveres traían sus productos de otros países: José de Jáudenes, encargado de negocios en los ya independientes Estados Unidos de América en 1794, se ocuparía de abastecer a las escuadras del Marqués del Socorro, fondeadas en Puerto Rico y en Puerto Cabello, firmando repetidas veces contratos de abastecimiento con asentistas norteamericanos; una costumbre que su continuador en el cargo, Carlos Martínez de

12. En D. GOODMAN. *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Ediciones Península, 2001, 219.

Irujo, continuó –al menos– hasta 1798. Jáudenes compró y mandó traer desde Filadelfia y Nueva York víveres por valor de 63.338 pesos fuertes en 1794, y de nuevo en el mismo año pagó otra remesa por valor de 47.560 pesos fuertes. En 1793, un año antes, pagó a los comerciantes Joseph Wiseman y William Leany, de Filadelfia, 4.283 libras esterlinas por un cargamento de “*harina extrafina, buey y harina común*”. Y el tráfico de mercancías continuó ininterrumpidamente en los siguientes años, implicando a un buen número de buques norteamericanos como la balandra *Success*, los bergantines *La María*, *Friendship*, *Mary* y *Adventure*, las fragatas *Merchant*, *Citizen*, *Bedford* o *Harmony*, y la goleta *Trade*, matriculados en Nueva York y Filadelfia, en un comercio fructífero y continuado, que traía a la flota bizcocho ordinario, bizcocho blanco (más fino) para los enfermos, tocino, menestra (una mezcla de arroz y garbanzos, o de estos últimos con habas), queso, aceite y vinagre, pan fino y pan ordinario, café y ron de Jamaica y Curaçao¹³.

Como hemos visto en las relaciones de víveres, uno de los más repetidos y con mayor cuantía es el bizcocho. El término proviene del italiano *biscotto*: es decir, cocido dos veces. Las piezas de pan no fresco que embarcaban se cocían repetidas veces para asegurar su duración. Era una manipulación comprometida, ya que si no se cocían lo suficiente se llenarían de gusanos, y si se cocían demasiado, estarían tan duras que sería casi imposible su consumo. No obstante, su deterioro era algo más que habitual, ya que solía verse, como ocurrió dentro de las naos del Descubrimiento, “*tapiçado de telarañas y muy negro, gusaniento, duro, ratoneado, poco y mal remojado*”¹⁴.

El consumo de bizcocho en los buques de la marina española está documentado desde muy vieja data: Tanto que en las Partidas de Alfonso X *el Sabio* se dice:

deven traer (las naos) mucha vianda, así como vizcocho, que es un pan muy liviano porque se cuece dos veces e dura mas que otro, e non daña; e deven levar carne salada, e legumbres, e queso, que son cosas que con poco dellas se gobiernan muchas gentes; e ajos, e cebollas para guardarlos del corrompimiento del yacer en el mar e de las aguas dañadas que beven, E otrosi deven levar agua, la que mas pudieren, ca esta non puede ser mucha porque se pierde e se gasta de muchas guisas e además es cosa que non pueden escusar los omes, porque han de morir cuando fallese o vienen a peligro de muerte. E vinagre deben otrosi levar, que es cosa que les cumple mucho de los comeres, e para beber con el agua cuando ovieren sed. Ca la sidra o el vino, como quier que los omes lo aman mucho, son cosas que embriagan el seso lo que non conviene en ninguna manera a los que han de guerrear sobre la mar”¹⁵.

Y no solo está presente en la marina castellana: también lo está en la escuadra aragonesa, la más importante y poderosa de España en la Edad Media. En 1399,

13. AGI, Cuba, 104A.

14. Grupo Gastronautas, *La alimentación de los barcos en la historia*, en <http://www.historiaco-cina.com/> [Consulta: 10/07/08, 10:44 h.].

15. F. MARTÍNEZ MARINA. *Ensayo histórico-crítico sobre la legislación y principales cuerpos legales de los reinos de León y Castilla especialmente sobre el código de las Siete Partidas de D. Alfonso el Sabio*, Madrid, Imprenta de D. E. Aguado, 1834.

en dos documentos conservados hoy en el Archivo Histórico Nacional, Francisco Burquesii, ciudadano de Barcelona, patrono de la galera *San Miguel*, y Pedro de Busquets, también barcelonés y patrono de la galera llamada *Santa Ágate*, reconocen al Honorable Guillermo Zaera, licenciado en leyes, haber recibido doscientos quintales de pan de bizcocho, ante Francisco de Podiolo, notario público de Barcelona. Y el primero de octubre de 1423, Alfonso IV de Aragón, desde Nápoles, envía una carta a su esposa la reina María “*para que se paguen mil quinientos florines por mil quinientos quintales de bizcocho para la Armada Real*”¹⁶.

De nuevo en la Corona de Castilla, un documento de 1493¹⁷, nos muestra como el alguacil de la Inquisición sevillana don Gómez Tello repartió el trigo para fabricar el bizcocho a los vecinos de Jerez de la Frontera para la flota que se desplazó de España a las Indias. Según parece, la producción del bizcocho para las armadas se dividió en estos años entre varias localidades que contaban con importantes hornos y factorías, privadas o públicas, como es el caso de Jerez: otro documento de 22 de octubre de 1495 pide a Juan Rodríguez de Fonseca, obispo de Badajoz, que cobre los subsidios episcopales de Sevilla, Cádiz y Córdoba para pagar 15.000 quintales de bizcocho elaborado en esta ciudad; y otro, fechado en 30 de abril de 1476, refleja la merced hecha por los Reyes Católicos a don Rodrigo Ponce de León de la saca del bizcocho de la ciudad de Jerez de la Frontera, llevando de derecho de cada quintal 25 maravedís. También en similar situación se encontraba Sevilla, donde sabemos que, en 1405, un tal Alfonso Guillén¹⁸, vasallo del rey, era tenedero de los hornos del bizcocho de la ciudad, y que Pedro de Pineda y el jurado Pedro de Baena eran fieles del peso del bizcocho en Sevilla, en 1479¹⁹. De hecho, el veinticuatro de la ciudad Alfonso de Caso era teniente de los hornos del bizcocho sevillanos cuatro años antes, lo que conocemos por un documento emitido en Valladolid el 10 de agosto de 1475. El bizcocho se cocía en los hornos del Corral de Jerez de Sevilla, según consta por real orden al vecino de Sevilla Rodrigo Manrique en 1478, sacándose para el socorro del sitio de Rodas salitre y bizcocho sevillanos que “*sus Altezas [los Reyes Católicos] envían para dicho socorro*”, en 1480.

El uso del bizcocho para su consumo es una constante desde el siglo XVI en adelante, y algunas curiosidades sobre su producción merece la pena comentar aquí; por ejemplo, el hecho de que Miguel de Cervantes Saavedra fuera comisionado por Antonio de Guevara, del Consejo Real de Hacienda, 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 (...), teniendo entendido que Miguel de Cervantes Saavedra (...) lo hará con el cuidado y presteza que en esto se requiere*”, como podemos ver por un documento²⁰, fechado el 15 de junio de 1588, es decir, ante la inminente partida de la Gran Armada

16. Archivo de la Corona de Aragón, Generalitat, Serie V, V-233, 179.

17. A[rchivo] H[istórico] N[acional], Sección Nobleza, Bornos, C. 817, D. 24.

18. AHN, Sección Nobleza, Osuna, C.P. (Antigua), 50, D. 1).

19. A[rchivo] G[eneral] de S[imancas], Registro General del Sello, 147908, 18).

20. AGS, Colección Cervantes, 253).

—esa que algunos insisten en llamar aún *Invencible*— contra Inglaterra. En esta empresa, que convocó a la mayor flota que hubiera surcado los mares hasta entonces (ciento veinticinco barcos y treinta mil hombres a bordo), el abastecimiento y la distribución de los víveres dependía de una minuciosa gestión burocrática: una orden impresa, dirigida al contraamaestre del navío *San Francisco*, de la escuadra de Andalucía, y emitida el 6 de mayo de 1588 dice lo siguiente²¹:

Martín de Licarde, maestre de la naue nombrada San Francisco, vna de la escuadra del cargo de Don Pedro de Baldés, resecebiréys en ella al padre Damián Gutiérrez y al hermano Gerónimo de Vera, de la Compañía de Ihs. que van a administrar los sacramentos en esta felicíssima Armada a la gente de mar y guerra della, a los cuales aueys de dar cada día vna ración ordinaria de vizcocho, vino, agua, tocino, queso, pescado, arroz, azeyte, y vinagre, desde mañana, siete días del mes de mayo deste presente año, en los días y en la cantidad, y por la forma y orden contenida en la instrucción que se os ha entregado firmada de mi nombre, y desta mi orden han de tomar la razón los Señores Veedor General, Procurador, y Contadores desta Armada (...) y asimismo reçiberéys y daréis la dicha ración a Diego Ruiz su criado.

En cualquier caso, la ración media diaria del marino español, como vemos, se componía de una libra y media de bizcocho y dos pintas de vino, seis libras de cerdo cuatro días a la semana y los otros tres seis libras de bacalao o pescado en salazón —a veces atún, traído de Tarifa, de Conil o de Barbate, de las almadrabas del Duque de Medina-Sidonia—, y dos libras de arroz o garbanzos, con aceite de oliva y vinagre; cuando no se podían encender fuegos para cocinar se cambiaba la carne por seis libras de queso. El número de calorías (cerca de cuatro mil al día) era más que suficiente para un hombre que desarrollaba un trabajo muy activo. No obstante, el avituallamiento se quedaba escaso por sistema: en 1607, 1613, 1620 y 1630 los proveedores de las galeras se quejaban a Felipe III y Felipe IV de la escasez de alimentos: hablaban incluso de muertes por inanición y de enfermedades causadas por alimentos en mal estado, igualmente aprovechados, sin embargo: la ración de un marinero en la escuadra de Antonio de Oquendo, en 1638, se había reducido a una libra de bizcocho y una pinta de vino al día²².

Como vemos, el abastecimiento era un proceso complejo, que incluía la intervención de un importante número de funcionarios, y el registro minucioso de todas las incidencias que pudieran desarrollarse en cuanto al aprovisionamiento de la flota, gracias a lo cual podemos hoy reunir una cantidad casi ilimitada de información. En el caso de la Armada española combinada que actuó en Trafalgar, Gravina dispuso de dos “ministros de escuadra” sucesivos para garantizar el avituallamiento de la flota española: Antonio Cuncunegui y Francisco Javier de Villanueva²³.

21. En C. MARTIN y G. PARKER, *La Gran Armada, 1588*. Alianza Editorial, Madrid (1988), 56-57.

22. En D. GOODMAN, *Op. Cit.*, 251.

23. En H. O'DONNELL, *La campaña de Trafalgar. Tres naciones en pugna por el dominio del mar (1805)*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2005, 443.

En relación con esta exhaustiva información que nos permite conocer casi al dedillo los alimentos embarcados, vemos cómo (por ejemplo) un alimento tan esencial a bordo como el humilde bizcocho, tan importante para el correcto apresto de las armadas, o la harina, la esencial materia prima, aparecerán de modo constante en las relaciones y permisos e incluso en las Reales Cédulas, concediendo privilegios sobre su fabricación o exenciones sobre sus costes, muchas veces a asentistas particulares, como pudo ser el caso de Francisco Ruiz, que en 1575 proporcionaba “*gripas de vino, bizcocho, aceite (...) para la armada de la guarda*”, o el de Ana María de Suazo, que en 1681 cobró dos mil pesos del Consejo de Indias por ese concepto, o el de Francisco Verdugo, que era proveedor de bizcocho en Málaga en 1556, como reza un pleito del maestro de nao Sebastián Fernández contra los jueces de la Contratación fechado en ese año, o incluso algunos conquistadores de América, como Sebastián de Belalcázar, que en 1540 recibe licencia para llevar a Popayán “*el trigo y bizcocho que compre fuera de las quinze leguas de Seuilla*”, o como ocurre en 1534, dando licencia al “*capitán Hernando Pizarro (...), para que no le pongan ympedimento alguno al sacar y cargar la harina o uizcoço que neçessite para la (...) gente de su Armada*”. Asimismo, el cargador de Indias Ruy Díaz de Segura, que sería ennoblecido en 1537 por el Emperador Carlos, recibe autorización por Real Cédula, el primero de septiembre de 1530, para cargar en los puertos de Málaga y Gibraltar, sin pasar por Sevilla (es decir, eludiendo a la poderosa Casa de la Contratación), doscientas pipas de harina con destino a Indias, que embarcó en sus buques *Santa María de la Regla, Santa María del Cabo y Santa María de la Consolación*, fondeados en dichos puertos. Otro asentista, Ginés Martín Cartaya, vecino en 1740 de la collación sevillana de Triana, dejaría en su testamento una importante cantidad al cobro por unas grandes partidas de bizcocho que había proporcionado a la Armada del Rey, en Cádiz: la relevancia de la partida (varias decenas de miles de reales) provocaba que esta conformara una parte sustancial de las últimas voluntades del comerciante sevillano²⁴.

Hasta tal punto se considera importante al bizcocho en el abastecimiento de las flotas, que Juan de Castro y Castilla, miembro de la Junta de Armadas, escribe a Felipe IV en 1635, desde Cádiz, 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. Es decir, estamos hablando de una mercancía protegida, considerada esencial, producida asimismo a veces como monopolio real, en ámbitos muy concretos, caso de Jerez o Sevilla, como hemos visto. Posiblemente eso mueve al emperador Carlos V a escribir el 17 de marzo de 1536 una Real Cédula a Fernando de Andrade, conde de Villalba y Asistente de Sevilla, y a los diputados de su alhóndiga “*para que dexen pasar a Yndias syn ponelles ympedimento alguno (...) a los mercaderes, y tratantes, que lleuan arina e bizcoço*”²⁵, aunque sin olvidarnos de las economías, ya que

24. Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Escr. 23, legajo 16237, sin foliar.

25. AGI, Indiferente, 1962, L. 4, F. 54.

un documento de 1541 insiste en que “*se haga el bizcocho de la manera más barata pusible*”, aunque después se insiste también en que “*sea de todas formas de buena calidad*”. Es, incluso, un producto que se aprovecha varias veces, ya que al ser duradero puede revenderse, si no se ha utilizado en su totalidad: una carta real de 1516 autoriza a los oficiales de la Contratación para vender en Portugal el bizcocho que sobró de la expedición de Juan Díaz de Solís.

De 1541 es otro documento gracias al cual sabemos que también en el Puerto de Santa María se producía el preciado bizcocho: una cédula real dirigida el 31 de mayo a los oficiales de la Casa de la Contratación pide a éstos que “*den quinientos quintales a Luys de Toro (...) del vizcoço que se mandó hazer en el Puerto de Sancta María*”. Se producía asimismo en Cádiz, como sabemos por una real disposición de 1542 en la que se ordena retirar “*el vizcoço que se a fecho en la ciudad de Cádiz (...) para la Armada que lleva Martýn Alonso de los Rýos*”. De hecho, se producía en varias “*ciudades, villas y lugares que entran en el arzobispado de Sevilla y en el obispado de Cádiz*”, como reza la licencia otorgada en 1531 a Juan Alonso de Sosa, que partía a Indias, “*para que de esas ciudades, villas y lugares pueda sacar y llevar seis pipas de harina y diez quintales de bizcocho que necesita para su viaje y el de sus criados*”. Y asimismo se fabricó en Málaga: otra cédula a los oficiales de la contratación fechada en 1546 en Ocaña dispone el uso de los cuatro mil quintales de bizcocho “*que enuýan los hornos (...) de Málaga*”, quejándose incluso el propio rey Felipe II posteriormente de la mala calidad de éste, como ocurrió en 1571, en visperas de la jornada de Lepanto. En cualquier caso, parece que las irregularidades eran moneda corriente en las fábricas de Málaga: las quejas sobre estas, incluso en la venta y el cobro finales del producto, se suceden a través de la documentación. No obstante, las quejas por la mala calidad del bizcocho –y no sólo del de Málaga– son muy frecuentes: el Virrey de Nueva España, marqués de La Laguna, llega a escribir al rey en 1683 para comunicarle “*la aueriguaçión fecha en birtud de Real Orden sobre la mala calidad del biscoço que de aquél reyno se enbió al marqués*”. De hecho, el valioso producto se fabricaba en buena parte de Andalucía, como consta por licencia real emitida en Toledo en 1480 según la cual se pide a las villas andaluzas “*que dejen sacar libres de todo derecho el bizcocho y demás cosas de que han de proveerse la gente que está ya en la conquista de la Gran Canaria*”. Funcionaban asimismo fábricas estatales, como por ejemplo en Galicia, en Ferrol, ya en el siglo XVIII.

Según un documento de 1794²⁶, podemos ver cómo se estimaba que el bizcocho debía fabricarse siguiendo unas pautas mínimas para garantizar su conservación:

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 qual se conservará más tiempo sin corrupción y sin desperdicio ni deterioro en su calidad y peso”.

26. AGI, México, 2486.

Algo similar ocurría con los demás alimentos:

que la carne salada, ni menos en salmuera, no conviene a la tropa embarcada y marinería, y que la ración de tozino da suficiente sustancia a las minestras y con ellas no es dañino”.

Se regulaba incluso el consumo de agua, recomendando facilitar a los marineros “*seis quartillos de agua en los países cálidos, y quatro en el resto, por haber menos necesidad de ella*”. En cuanto a precios, sabemos que seis mil quintales de bizcocho tenían un valor de veintiséis mil ducados en 1627, ya que por cédula al conde de Puebla, Asistente de Sevilla, se le permite retirar esa cantidad de la Casa de Contratación para que pudiera adquirir el alimento “*para la gente de la Armada de la plata (...) que yrá a la Tierra Fyrme*”. Un sustitutivo eficaz del bizcocho de trigo y cebada, y más barato, era el pan cazabe 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 en ocasiones, la de plátano. Este último se conservaba en rodajas finas, llamadas “*fifis*”, que podían consumirse tal cual o reducirse a harina para cocer.

Otros precios de los víveres embarcados podemos verlos expuestos en la relación redactada para el aprovisionamiento de la flota de Nueva España en 1655: “*705 quintales de bizcocho, a 37 reales el quintal; 543 pipas de madera nueva de cauer veynete y siete arrobas y media cada una, arqueadas con diez arcos de fierro nuevo cada una, llenas de buen vino de yema de buen color y sabor, beneficiado con el vino maestro y arroje necesario, a 500 reales cada una; 204 pipas llenas de aguada limpia y clara; 110 quintales de tocino, a 93 reales el quintal; 138 quintales de bacalao liado o atún embarricado, a 72 reales el quintal; 34 fanegas de habas y garbanzos por mitad, embarricados, a 27 reales por fanega; 20 quintales y medio de arroz embarricado, a 88 reales el quintal; 660 arrobas de aceite, a 25 reales la arroba; 36 pipas de vinagre, a 175 reales; 22 arrobas de queso, a 40 reales; 34 fanegas de sal, a 27 reales; 20 quintales de bizcocho blanco, a 78 reales; 9 arrobas y media de almendra dulce en botijas, a 233 reales; 20 arrobas de pasas en barriles, a 110 reales el quintal; y 9 arrobas y media de azúcar blanco, a cuatro reales y medio la libra*”.

Otros alimentos también aparecen frecuentemente en la documentación, como ya hemos visto, como es el caso de la cecina o tasajo, un alimento tradicional en la zona de Castilla y León, elaborado con carne de vaca o de caballo curada. Fechada el 5 de julio de 1547 en Madrid, se emite Real Cédula²⁷ para que los mismos oficiales de la Contratación “*fauorescan y ayuden a Joan Mylán, uezino que es de Cállar [Cagliari] en Cerdeña (...) para que trayga su carga de trigo, vizcocho y ceçina*”, para la provisión de los navíos de Indias. El tocino como sustitutivo de la carne de vaca o cerdo a bordo es habitual: en 1535, por ejemplo, se permite por cédula de la emperatriz Isabel de Portugal que cada pasajero lleve a Indias de *matalotaje* (esto es, para su propio abastecimiento) “*una pipa de harina, un quarto de bisçoço, una*

27. AGI, Indiferente, 1964, legajo 10, f. 55v-56.

arroba de uinagre, dos de azeyte y dos tozinos". También los garbanzos, baratos y muy consumidos, que ya hemos visto anteriormente (conforman la conocida "menestra" junto al arroz o las habas) y que aparecen en otra Real Cédula, dirigida en 1595 por Felipe II al conde de Monterrey, en la que se le ordena prepare "*tres myll quintales de vizcoço y tresçientas fanegas de garbanço*", para proveer a la Armada de Nueva España: a cada marinero le correspondían 58 gramos de arroz con tocino domingos y jueves, y el resto de los días de la semana 86 gramos de habas o garbanzos con queso o con pescado. El jamón también se encuentra, aunque dado su coste, en menor cantidad: por carta del conde de Monterrey a Felipe II en 1595, conocemos el coste pormenorizado de una partida de "*duçientos jamones*", que se adquirieron para provisión de la armada. Era muy valorado por su composición de carne y vetas de grasa, y procedía sobre todo de cerdos negros de Extremadura, aunque también se traía de Nápoles, Galicia y el País Vasco. Su tocino se cortaba en hojas saladas y se envasaba en barricas, o se colgaban de garabetas en las bodegas. Cuando lo había, se consumía los domingos y los jueves en cantidades que no excedían los 175 gramos por ración. En cuanto a la carne, de cerdo o de novillo salada y embarricada, procedía, entre otros lugares, de Argentina: en 1792, don Francisco Medina poseía en Buenos Aires una fábrica de salazón de carne para el aprovisionamiento del ejército y la Armada, establecida con el apoyo de la Administración, necesitada de materias primas. Y el maíz, consumido también en abundancia, como nos indica un memorial del conde de Moctezuma enviado al conde de Adanero en 1699, en el que se queja de la falta de maíz para la provisión de la flota. Una entrada sorprendente la vemos en las cuentas del marqués del Socorro en 1795: dentro del listado de víveres solicitados por los intendentes, aparecen "*vinagre, azeyte y ajos, por ración para gazpachos, que es alimento consistente mezclado con bizcocho, y de escaso costo, y que es fresco para tomar con los calores*". En cuanto al vino, solía provenir de Andalucía (dos terceras partes de la provisión total de la Armada); el resto provenía de Galicia y de Levante. También el pescado, del que ya hemos hablado, conservado en salazón: en la *Instrucción a los maestros de las naos* publicada en 1588 se nos indica que su consumo se producía los miércoles, viernes y sábados, repartiéndose por hombre "*seys onças de pescado, atún o bacallao, y cuando esto non uviere, seys onças de pescado pulpo o çinco sardinas o tres arenques para cada ración*".

Debido a las carencias en la alimentación a bordo, entre los oficiales (que gozaban de una "gratificación de mesa" para la adquisición de sus propios víveres) se popularizó la costumbre de poner además un fondo de dinero para la compra de licores o alimentos de lujo, para su disfrute personal en las frecuentes reuniones que solían hacer tras la comida o la cena, y en la que jugaban a las cartas, leían o tocaban algún instrumento. La comida de un capitán o de otro oficial, por ejemplo, podía ser la siguiente en 1798: por la mañana, una jícara de chocolate con pan o bizcocho, o una taza de café o té y pan con manteca; a las once, una copa de Rosolí o vino generoso; a mediodía, una sopa o caldo, un cocido con carne fresca o salada, gallina, chorizo y garbanzos; un principio de carne estofada; otro de media gallina asada o estofada; y otro de huevos fritos con magras de jamón. Como

postre, pasas, almendras o aceitunas y queso; regando todo un cuarto de litro de vino común y una copa de vino generoso. Por la tarde, un ponche o una limonada, y por la noche una ensalada de lechuga y cebolla, carne estofada o en *fricasée*, un pollo, vino, pan y postres. La diferencia entre la dieta de los oficiales y la de la marinería es, como vemos, más que evidente: los marineros comían los domingos carne salada con tocino y menestra; los lunes, miércoles, jueves y sábados menestra con tocino, y los martes y viernes más menestra, con queso y bizcocho (el bizcocho estaba presente todos los días, a todas horas). En cuaresma, y durante la Semana Santa, se consumía bacalao, sustituyendo el tocino por el queso al no poder tomar carne, únicamente permitida a los enfermos, que podían comer indistintamente algunas onzas de gallina o de carnero²⁸.

La cosa no era muy distinta en otras armadas europeas, como la francesa o la inglesa: la mala calidad de las comidas fue una frecuente fuente de preocupaciones para los capitanes al mando de los buques de otras naciones, y las protestas (e incluso los motines, con sus terribles consecuencias) por la falta o el deterioro de los alimentos, o por la disminución o supresión como castigo de las raciones de *grog* (una mezcla de varias partes de ron, agua y zumo de limón), se sucedieron sin interrupción en algunas escuadras. La Armada inglesa, por ejemplo, proporcionaba a los buques el alimento a través de un organismo, el *Victualling Board*, o oficina de avituallamiento, que debía aprovisionar a una armada que encuadraba a casi 150.000 hombres. En los minuciosos registros de a bordo podemos determinar los alimentos y cantidades embarcadas. En el navío *Polyphemus*, de 64 cañones, que participó asimismo en el combate de Trafalgar, se embarcaron para la jornada 21.216 libras de pan en bolsas, 13.440 libras de pan en barriles, 9.000 libras de harina para pan en barriles, 1.200 galones de cerveza en toneles, 1.600 galones de ron, 4.000 unidades de raciones de carne, y 1.400 libras de carne en barriles medianos; 800 libras de manteca de cerdo y mantequilla, 2.500 libras de pasas, 187 celemines de guisantes en toneles, 10 celemines de avena, 120 galones de aceite, 1.500 libras de azúcar, 500 galones de vinagre, 7.860 libras de col fermentada o *sauerkraut* de Hannover, 40 celemines de malta en toneles, 20 celemines de sal, 6.000 raciones de cerdo salado, 160 libras de semillas de mostaza, 10 barriletes de zumo de lima concentrado y 15 barriletes de zumo de limón. La dieta de un marinero británico consistía en queso y pudín de pasas el lunes, dos libras de carne de vaca salada el martes, guisantes secos y pudín de pasas hecho con *suet* o sebo de vaca el miércoles, una libra de carne de cerdo salada el jueves, guisantes secos y queso el viernes, dos libras de carne de vaca salada el sábado y una libra de carne de cerdo salada y pastel de higos el domingo, siempre acompañado por bizcochos o *hard tracks*, regado con dos pintas de *grog* al día (los franceses repartían en su lugar un cuarto de litro de vino tinto de buena calidad, denominado *demi choppe*); para desayunar, unas gachas de sebo y harina llamadas por los marineros

28. Archivo del Museo Naval de Madrid (R. 6.659). *Ordenanzas Generales de la Armada Naval, parte primera: Sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar. Tomo segundo*, Madrid (1793), 275-574.

duff (basura). Y de vez en cuando, se servían *delicatessen* tales como el *café escocés* (pan negro hervido en agua con azúcar), distribuyendo los alimentos en los buques ingleses el cabo de rancho o *mess cook*, ayudado por el maestro de víveres o *steward* (en el caso de la Armada francesa, esta labor la realizaban *l'homme de la gamelle*, y *l'homme de la cambuse*. Un panorama realmente descorazonador para un gastrónomo, y que evidencia que no sólo se comía mal en la Armada española. Los oficiales ingleses o franceses, sin embargo, a la mesa de sus *chambres* o *wardrooms*, disfrutaban, al igual que los propios oficiales españoles, de los placeres de una mesa relativamente refinada, aunque asimismo compartían muy a menudo las carencias de la mesa a bordo: el mismo Nelson llegó a decir que en la Marina Real, un oficial sólo podía obtener “*honor y buey salado*”²⁹.

Debemos decir también que uno de los problemas recurrentes en las naves era el del consumo y la conservación adecuada de los alimentos: problemas básicamente provocados por el desconocimiento de los principios de la nutrición y la conservación y por la escasez de espacio. Esto provocaba la frecuente insalubridad de los alimentos y la propagación de enfermedades a bordo. Ni siquiera el agua podía conservarse correctamente: en la expedición de Álvaro de Mendaña a las Islas Salomón, el agua parecía jarabe por el número de cucarachas podridas que tenía, y en el cuarto viaje de Colón se cocinaba de noche para que los marineros no apreciaran los insectos y gusanos, *boteros*, cocidos o vivos, que caracoleaban entre el bizcocho y la menestra:

Y con los calores y la humedad del mar hasta el bizcocho se había llenado tanto de gusanos que, así Dios me ayude, yo vi muchos que esperaban a la noche para comer la mazamorra y no ver los gusanos que tenía; y otros estaban tan acostumbrados a comerlo que no se cuidaban de quitarlos aunque los viesan, porque si se detenían en esto perderían la cena.

El tocino podrido, llamado con cierto humor “marisco”, fue objeto de consumo en repetidas ocasiones, provocando intoxicaciones frecuentes por estafilococos y salmonella. A veces, incluso, se llegó a comer la arcilla de búcaros y platos reducida a polvo y mezclada con agua: este acto de geofagia teñía a los tripulantes la piel de amarillo. Estos hábitos, como vemos, provocaron frecuentes y diversas enfermedades, como la que aquejó a los remeros de las galeras del Mediterráneo en 1680: Según la correspondencia de la Secretaría de Mar y Guerra, “*habiéndose suministrado de muchos días a esta parte, arroz por falta de habas, se ha ocasionado tal destemplanza en los remeros que hoy se hallan las galeras con 250 enfermos de accidentes que los más, según relación del protomédico, proceden de la continuación del arroz*”. Algunos de ellos “*se paraban hipatos e hinchados y perdiendo sus naturales colores cobraban otras muy diferentes, casi naranjadas; pelábaseles el cabello, y en lugar de ellos saliales pestífera sarna, de que morían*”. Vemos aquí como el beriberi había hecho su aparición entre las

29. O'DONNELL, Hugo, *Op. Cit.*, 328-343.

tripulaciones. También el escorbuto, llamado asimismo peste de las naos, peste del mar o mal de Loanda era muy frecuente debido a la falta de fruta y verduras frescas: la solución la obtuvo la marina inglesa en 1777, hirviendo y concentrando el zumo de limón –que proporcionaba mezclado con aguardiente o ron a los marineros– según los consejos del médico británico Jacob Lind. De hecho, hubo otros avances: para garantizar la conservación de alimentos con alto valor proteínico como las carnes, se llegó a proceder –ya en el siglo XVIII– a elaborar concentrados de estos productos en forma de polvo, directos antecesores de nuestros caldos en pastillas: el capitán Cook llevó en su expedición a Australia 3.000 pequeños sacos de estas sopas en polvo.

La preparación de las comidas a bordo también resultaría un problema, que de hecho aún en 1805 no se había solucionado totalmente. Baste decir que en el *Santísima Trinidad*, los fogones estaban en la segunda cubierta, cerca de la proa, en una zona en la que el riesgo de incendios era evidente: el humo simplemente salía por unas chilleras. Era no obstante una mejora en relación con las naves de finales del siglo XV y principios del XVI: en éstas los fogones solían estar en cubierta, al aire libre, aislados del maderamen por una capa de arena y unas planchas de metal. Esta disposición obligaba a no cocinar durante el combate o el mal tiempo, para evitar indeseados accidentes.

Para almacenar estos alimentos y la leña para cocinar a bordo se utilizaba la despensa, normalmente a proa: las pipas y barricas, los barriles, los potes, los sacos de jenuquén y pita se repartían de la mejor manera posible en espacios a menudo exigüos y sufrían las inclemencias de las travesías, padeciendo frecuentes daños, roturas, pérdidas o desperfectos debido a la torpe manipulación de la que eran objeto, debido a la inadecuada calidad de los materiales con los que habían sido realizados, a los insectos y roedores que eran habituales pasajeros de los buques, etcétera. Las pérdidas y el deterioro de los alimentos, como ya hemos comentado, eran una constante. Las bodegas podían anegarse –obviamente no eran totalmente estancas, pese a estar la obra viva generalmente forrada con planchas de cobre– y las elevadas temperaturas y la humedad que podían alcanzarse en ellas estropeaban con gran celeridad los víveres almacenados. El menaje era escaso, y básicamente funcional: era frecuente que el capitán y otros oficiales embarcaran sus propias cuberterías, vajillas y cristalerías a bordo, al igual que sus propios alimentos (mucho más refinados, como vemos) y su bodega particular. De hecho, en las excavaciones de algunos pecios de la Gran Armada de 1588, realizadas en las costas de Irlanda por el arqueólogo británico Geoffrey Martin³⁰ en las décadas de los 70 y 80 del pasado siglo, aparecieron, destinados al servicio de los oficiales, refinados cuencos de porcelana Ming blanca y celeste: había un servicio de mesa completo entre los restos del *Trinidad Valencera*. También se utilizaba loza de otra procedencia, como la fabricada en Puebla y Lima, imitando a la china, como nos indica la observación de un contemporáneo:

30. G. MARTIN, *Op. Cit.*, 138-139.

porque de pocos años a esta parte han dado en contrahacer la de China, y sale muy parecida a ella, particularmente la que se hace en la Puebla de los Ángeles en la Nueva España y en esta ciudad de Lima, que es muy buena y de lindo vidrio y colores.

Junto a la porcelana, la plata y el cristal eran habituales en la mesa del capitán: el estaño, el peltre y la madera quedaban para la tropa y la marinería. En cuanto a los útiles de cocina, sabemos por los registros que era un tipo de menaje prácticamente estándar: según la relación jurada –el inventario– del navío *Magallanes* en 1801, en servicio entre España y las Filipinas, sabemos que se habían embarcado “*cuatro calderos de bronce, tres ollas de bronce, cucharas y espumaderas con cabos de fierro, quarenta platos de madera, 30 platos grandes de loza, ciento diez platos chicos de loza*”. Y según los registros de la cañonera *Rayo* en 1792, la decana de la Armada española, en la cocina disponían de “*una olla de hierro de 31 libras, y de 4 grandes platos de madera con aros de hierro*”, además de una olla de cobre estañada. Un material exiguo, como podemos comprobar. Y también era asimismo exigua la habilidad de los cocineros que preparaban los alimentos para la marinería: la mayoría de ellos no tenían excesivos conocimientos sobre el tema (no digamos sobre dietética, o sobre nutrición), y aprendían sobre la marcha. No ocurría lo mismo en los navíos de línea de mayor tamaño, o en los paquebotes con pasajeros: allí los alimentos y su preparación solían confiarse a profesionales, alistados o contratados en los puertos; los capitanes y oficiales solían utilizarlos asimismo como despenseros.

Para terminar, hagamos ahora un breve recorrido por un documento realmente interesante, extenso y prolijo en sí a lo largo de sus numerosas páginas, que nos aclarará y concretará muchos detalles acerca de la obtención y administración de los alimentos y víveres consumidos en los buques de nuestra Armada en la época de la jornada de Trafalgar: se trata de las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* de 1793³¹, que en su Tratado Sexto, título tercero, *De la distribución de víveres a bordo de los baxeles*, y en su título sexto, *De la gratificación de mesa y salario para criados a bordo*, nos da una más que abundante información. La árida sucesión de artículos que estructura unas ordenanzas militares –y el más que plausible aburrimiento que se desarrolla al leerlas– se ve aquí compensado por la verdadera inmersión en la vida cotidiana de a bordo que supone su lectura; el lector se adentra en la metódica, metódica organización de todo aquello que pudiera tener relación, directa o indirecta, con el gobierno de un buque de guerra a finales del siglo XVIII y principios del XIX, no siendo una excepción, como vemos, aquellos apartados dedicados al abastecimiento y al consumo de víveres en los navíos reales españoles. Ante todo, el mismo Rey garantiza el alimento a los tripulantes:

Todo el que tubiere plaza efectiva a bordo de los baxeles de mi Armada, á saber, Pilotos, Cirujanos, Oficiales de Mar, Tropa y Marinería, gozarán diariamente una ración ordinaria, compuesta de los géneros que se establecieren.

31. Archivo del Museo Naval, Madrid, R. 6.659.

El buque, por tanto, debía abastecerse de abundantes víveres según la duración de la travesía, hecho que se hallaba supervisado por un oficial de guerra, un contador, varios suboficiales y oficiales de mar y algún miembro de la tripulación, *“para que reconozcan los géneros y los declaren de buena calidad, sin la qual precisa circunstancia no han de poderse admitir”*, acopiando habitualmente alimentos para tres meses y agua y leña para cuatro, salvo para desplazamientos cortos. Por ello, para facilitar el reconocimiento de los víveres en los guardalmacenes, éstos debían tener *“ordenadas las pipas y barriquería en pilas bien hechas, dexando callejones que faciliten su reconocimiento, marcada en las pipas su capacidad, y en los barriles de carne y tocino sus cantidades de estos géneros, y las taras de los envases”*, ordenando el mismo ministro de Marina *“los géneros que deben embarcarse en tal baxel”*, expresando en una nota rubricada *“las arrobas de vino, vinagre y aceite, los quintales de pan ordinario y de dieta, carnes y demás, hasta el grano, salvado, paja y yerva para mantenimiento de las dietas vivas”*, al igual que las cantidades de leña embarcadas, leña que debía estar *“seca y bien acondicionada, ya rajados los troncos, reducidos a unos tamaños proporcionados para su uso en el consumo de cada día”*, y que se repartiría por peso a los cocineros diariamente, de forma proporcional al número de raciones a cocinar.

No obstante, y para asegurarse de la buena calidad de los alimentos embarcados,

el Oficial podrá mandar á elección suya destapar dos ó más barriles de carne y tocino de cada pila, para que se examine su olor, color y salmuera, y podrá también hacer probar el vino de todas las botas, y practicar, tanto en este género, como en los de carnes, pan, menestras y demás, todas las diligencias prudentes y necesarias

para garantizar las buenas condiciones de los alimentos a bordo. Estos géneros se embarcarían en los buques, haciéndose cargo de ellos un maestre, un despensero y dos mozos, uno de ellos tonelero (encargado este último de la conducción de los géneros al barco), que daban fe de la correcta entrega de los víveres, que podían llegar incluso escoltados por soldados; y un guardiamarina se ocuparía de *“atender á la buena colocación de los efectos en entrepuentes mientras se va baxándolos á estiva, para custodiar los géneros y evitar robos ú otros daños en ellos”*, ordenando *“el Comandante la estiva de pipería de vino, y barricas de carne, tocino, bacallao, queso y menestras”*. Posteriormente, se efectuaría una comprobación de los registros para conformarlos con los víveres efectivamente recibidos, realizando esto el oficial comisionado, el contador y el oficial de detall, realizando una relación pormenorizada de nos mismos en un cuaderno de cargo nombrado “número tres”. El embarque de animales para el consumo, llamados *dietas vivas*, se realizaría *“el último del apresto del baxel para su salida á la mar, procurando se cele que el ganado y aves en tierra tengan buen mantenimiento, y sean de la calidad y pesos que prefixase el Reglamento ó contrata”*. Se alimentaba a diario a los animales, *“teniéndose el mayor cuidado en el aseo necesario á su sana conservación”*. Se procurará también la mayor higiene posible en las bodegas donde se habrían de estibar los alimentos: *“al Maestre se entregará la Despensa con todos sus*

pañoles bien barridos y en buen estado, todo cerrado con mamparos, de suerte que no haya riesgo", cuidando particularmente del estado de "los pañoles destinados para el pan, avisando si están húmedos ó necesitados de composición", prohibiéndose ocuparlos con otros pertrechos. Asimismo, los pañoles del pan se numerarían, con el fin de ordenar el consumo, gastando primero el bizcocho que antes hubiera sido embarcado.

A la hora de la preparación, entrega y consumo de los alimentos se sigue igualmente un protocolo estricto: al abrir la despensa "para el apresto de los géneros de la ración del día" deberá estar presente un oficial o un guardiamarina, y para sacar de ella los alimentos se nombraría a un sargento, un "Cabo de luces y Dependientes de la Provisión, y sólo los hombres de mar que fueren necesarios para la extracción del vino, pan y demás géneros", ayudados de dos o tres grumetes. Los géneros salados, como la carne, el tocino y el bacalao, se sacarían "con anticipación de un día a otro, para que puedan remojarse y desalarse, colocándolos en parage á la mano hasta la tarde, que es quando deben subministrarse estos géneros". Antes de su reparto, los víveres se pesaban en el entrepuente con una balanza o romana, y se repartían asistiendo a la entrega un oficial, guardiamarina o el contador del buque: para el propio reparto, el maestro llamaba por su número y nombre al *cabeza de rancho* o jefe de grupo, indicando "en alta voz el número de raciones que debe percibir, y entregándolas al Despensero por peso y medida", algo que se comprobaba exhaustivamente, para evitar falsedades en el peso, y que se inscribía en un cuaderno de cargo, llamado *número siete*, en donde se reflejaban las altas y bajas en el consumo ordinario. La menestra, sal, aceite, ajos y "otros cualesquier géneros de condimento correspondientes á los ranchos de caldero", se harían llegar a uno de los cocineros del barco, el de mar o el de tropa, para su uso o elaboración. El aceite se utilizaba también para alimentar las lámparas, y el vinagre para regar los entrepuentes y la enfermería cada cierto tiempo, como desinfectante. Al final del día, el maestro debía de dar "al Oficial de detall una papeleta ó parte de las raciones que ha subministrado", para comprobar y verificar diariamente el correcto reparto de víveres a bordo, tomando nota de los mismos de forma resumida en los registros contables del buque.

Posteriormente, se daba "un cuarto de hora de tiempo, á los Mayordomos de General y Comandante, para que saquen de sus respectivos pañoles los géneros que necesitaren para el servicio de sus mesas", ante un oficial, guardiamarina o sargento, que tomarían nota en una listilla de los géneros consumidos por los oficiales, aunque estos –y habitualmente sus criados– no gozaban de ración; por tanto, consumían sus propios alimentos, ya que estaba "prohibido al Comandante el que por pretexto alguno se valga para su mesa de los víveres del baxel, y compre ó trueque ración de Soldado ó marinero, en todo ó en parte". Por ello se proporcionaba a la oficialidad (entre la que se comprendía al capellán, al cirujano, al contador, los guardiamarinas etc.) una *gratificación de mesa*, recogida en el tratado sexto, título VI de las Ordenanzas, y que debía cubrir el gasto en alimentos e incluso en otras necesidades de los oficiales, dinero en concepto de socorro o ayuda de costa, que se les anticiparía tres meses antes del embarque y que

procedería del erario público. Además, los comestibles embarcados se verían libres de los derechos de salida. Se indica a los capitanes que deben “*mantener su mesa con la decencia conveniente. Mientras los baxeles estuvieren a la vela, se servirá una sopa, el cocido y dos platos de cocina con los postres ordinarios en la comida, y también sólo dos platos calientes á la cena, ampliándose en el puerto á algún plato más, quando no lo impidan el tiempo ó las faenas*”, y también se velará por “*la circunspección, la crianza y modales propios*” de aquellos que se sentaran a la mesa del capitán, “*no propasándose á desacato alguno*”.

Se hacen, asimismo, las excepciones precisas en lo tocante al suministro, por ejemplo, en el caso del vino: “*En la ración de los Pages se suprimirá el vino*”, o “*a los Presidarios y Esclavos en casos de transporte se subministrará la ración ordinaria sin vino*”, al igual que a “*los procesados de cualquiera clase de las que gozan ración se suprimirá en ella el vino, y (...) a todo individuo extraño que se aprehendiere y detubiere abordo por disposición del Comandante*”.

En cualquier caso, se indica que “*en los castigos de pan y agua que se impusieren, se subministrará en pan el equivalente del resto de la ración, sin vino*. La misma excepción (en cuanto al vino) se hacía en el caso de *las mugeres e hijos de los Sargentos, Cabos, Soldados y Tambores* incorporados como infantería de marina en los buques; y en los *viages á la América y Asia*”, en los que “*no se dará ración de vino desde el día en que los baxeles salieren para aquellos dominios hasta su llegada á puerto de España*”, prohibición que se vería sin embargo compensada con el pago de cuarenta pesos fuertes a cada tripulante, “*como remedio a esta carencia*”. El vino, cuando lo había, se proporcionaba en

un cuartillo ó las dos terceras partes por la mañana, subministrándose el resto á la hora de la tarde que al Comandante pareciere oportuna, al mismo tiempo que la carne, ó tocino, ó bacallao”.

Igualmente, en el caso de escasez de género, podía disponerse “*la supresión del cuarto, ó del tercio, ó de otra cantidad en el todo ó en determinada especie*” en las raciones que se suministraban a los tripulantes. Pero también se aprovechaban los momentos de abundancia, debido a la estancia en puerto, en los que “*se dará ración de pan y carne fresca*”, teniendo los comandantes facultad para gastar en alimentos frescos dos reales de vellón procedentes de la real hacienda por individuo, o proporcionándoles dicha cantidad, para que ellos mismos se proveyeran de víveres, comprando “*carne y verduras, sin permitirles el uso de manjares nocivos*”. Había otras excepciones: en caso de calor se podría aumentar la ración de agua “*en un cuartillo ó dos*”, y, en caso de escasez, ésta podía restringirse igualmente. Si los alimentos estuvieran estropeados, el cirujano debería determinar si aún podían ser mínimamente aptos para el consumo; caso contrario, se encarecía al capitán del barco “*no aventurar la sana conservación de su Equipage* [esto es, de los pasajeros] *por el aprovechamiento repetido de géneros poco seguros*”. En cualquier caso, el comandante del bajel sería “*el primero y único responsable*” de los daños y perjuicios sufridos o provocados por los alimentos. La normativa,

como vemos, es estricta: por ejemplo, estando en campaña los géneros no podían arrojarse al agua; “*a menos de declarar el Cirujano ser perjudicial el mantenerlos aún en bodega a causa de su fetor*”. El maestre debía cuidar del estado de los víveres, tanto de su conservación y caducidad como previniéndolos del ataque de “*humedad, ratas ó insectos excesivos en los pañoles*”. Se registraban aquellos víveres deteriorados por escrito mediante actas, asentadas en un cuaderno nombrado como *número cinco*, utilizado para realizar las reclamaciones posteriores a los asentistas. Para evitar la corrupción, se prohibía a los oficiales aceptar comisiones o gratificaciones de aquéllos. Estaba asimismo prohibido arrojar al mar los géneros podridos en los puertos; los víveres inservibles deberían quemarse, y los aprovechables que ya no fueran necesarios podrían venderse; también se registraban y controlaban las mermas.

Hacen alusión las Ordenanzas a los enfermos, que recibirán “*ración de dieta (...), entregándosela al Sangrador para su preparación y distribución según dispusiere el Primer Cirujano*”, que también determinaba la ración que debía suministrarse a los convalecientes, indicando “*dése o cese su ración a estos individuos*”. Así, en el momento de dar el rancho o ración a la marinería se habrían de entregar “*al Sangrador los géneros correspondientes á las de dieta*”, acudiendo el mismo sangrador (o ayudante del cirujano o médico del barco) “*con dos rancheros á enterarse de los géneros*”, y tanto para los enfermos (dieta entera) como para los convalecientes (media dieta). Igualmente se recogen las raciones extraordinarias, “*que se dieren en los casos de faenas y demás en que pueden disponerlo los Comandantes, fixando las raciones á Tropa ó Marinería, ó a tales ó tales ranchos con tal ó qual motivo*, reflejadas también en el ya conocido *cuaderno número siete*”.

En relación con las cocinas y la utilería, se indica que

para la cocinería de las mesas se proveerán las hornillas correspondientes, y será un especial cuidado de los Capitanes hacerlas examinar con frecuencia, y en los buques á que el Reglamento de construcción no assignare horno de firme, podrán los Capitanes solamente embarcar una hornilla portátil de fierro ó cobre.

En los buques de mayor calado, sin embargo, “*se señalará un fogón para la cocina de cada mesa: en Despensa habrá un pañol para la del General, y otro para la del Capitán*”. Los oficiales se verían asistidos por un número de criados comprendido entre veinte (para el Capitán General embarcado) y dos (para el oficial que mandara una embarcación en solitario), aunque los criados no se consideraban como parte de la tripulación, y entre ellos se incluía a los “*Mayordomos, Reposteros, ó Cocineros; Ayudas de Cámara y Panaderos*”, aunque en caso de combate,

podrá el Capitán aplicarlos á su arbitrio al servicio de la artillería ú otro de armas ó maniobra sobre puentes, como asimismo en los temporales ú otras urgencias al trabajo de bombas, y demás en que puedan ser útiles.

Como hemos indicado, no deja de llamarnos la atención tras su lectura la minuciosidad y exhaustividad de cada uno de los tratados en los que se estructura este documento, fiel reflejo de la normativa, y trasunto (entre otras cuestiones de índole administrativa o militar) de la vida cotidiana a bordo de los buques en los últimos años del siglo XVIII. Con esta revisión de las Ordenanzas de la Armada vigentes durante la jornada de Trafalgar concluimos este trabajo: esperamos que el recorrido que hemos comenzado allá por el siglo XIII, con las Armadas de Castilla y de Aragón, y que hemos terminado con esta somera revisión de las Ordenanzas de 1793 haya sido, por lo menos, ilustrativo e informativo, y haya servido como una recopilación de información, básica si se quiere, pero que puede servir al investigador, en un futuro, como piedra de toque para iniciar un estudio –mucho más concienzudo de lo que este trabajo ha pretendido ser–, sobre esta materia tan desconocida.