

Laboratorio *Fernandel*

20

Anna Spinelli

# La cucina dei pirati

Marosi, amaretti, marasche e mariuoli



FERNANDEL

Copyright © 2009 FERNANDEL

Via Col di Lana, 23 – Ravenna  
Tel. 0544 401290 – fax 0544 1930153  
[www.fernandel.it](http://www.fernandel.it)  
[fernandel@fernandel.it](mailto:fernandel@fernandel.it)

ISBN: 978-88-95865-20-1

Le foto di copertina sono di Foto Flash Ravenna  
I disegni degli interni sono di Anna Spinelli

## Una dedica

Questo libro è dedicato a Mariella, a cui sono legata, fra le altre cose, dalla condivisione di corsi serali di cucina alla ricerca dell'Eldorado in padella, da vecchi ricettari, da ricordi d'infanzia sui segreti delle nonne, e insomma, da tutto quanto ha a che fare con la preparazione della pietra filosofale sui fornelli di casa. Per tanti anni Mariella ha desiderato mettere le mani sul mio quaderno di appunti, che contiene i risultati delle mie sperimentazioni per ricostruire le ricette del tempo e del mondo dei pirati; il mio tesoro. A differenza del Capitano Flint e del Capitano Kidd, ho deciso di non seppellire il quaderno in un cofano su un'isola sperduta. Potrebbe inumidirsi e ammuffire, disperdendo il mio delizioso lavoro.

Ho pensato piuttosto di confezionarne il contenuto all'interno di questa storia informale di cucina più o meno di bordo. Così non sarà costretta a nascondersi nel barile delle mele come Jim Hawkins per carpire il segreto della ciurma di Long John Silver, e i segreti di cucina di anni di frequentazione di diari e lettere di gente di mare, e di generosi cuochi e capitani delle navi su cui ho avuto l'onore di essere invitata a tavola. Per Mariella dunque, perché il buon vento del mare e delle isole le porti sempre profumi ispiratori. E per tutti gli altri lettori, perché il buonumore e il buon vento li accompagnino sempre davanti a qualunque piatto.

## Introduzione

Chi oggi parte per crociere su smisurate e scintillanti navi passeggeri, alle ore dei pasti si trova la tavola imbandita con ogni bendiddio. Anche il più modesto degli yacht, se il comandante invita ospiti a bordo, è in grado di esibire pranzetti niente male realizzati su cucine super ergonomiche e funzionali. Per non parlare delle navi commerciali che entrano in porto e accolgono funzionari a bordo, i quali sono intrattenuti con cibi tipici del paese d'origine della nave, particolarmente deliziosi e ben ammanniti.

L'organizzazione della vita in mare ha fatto grandi passi negli ultimi secoli, ma non è sempre stato così. Tralasciando l'antichità, di cui poco sappiamo, noi siamo i diretti eredi dei secoli d'oro della vela. Quel tempo che coincise con i primi viaggi avventurosi nell'ignoto, di cui la traversata di Colombo alle supposte Indie per ritrovarsi a scoprire le Americhe fu l'inizio, e la costruzione degli ultimi grandi velieri alla fine del XIX secolo, i clipper, l'inevitabile declino.

Ma com'erano i pranzi sui velieri; su quelli della marina, o – curiosità più intrigante – su quelli dei pirati? C'erano carestie in mare? La dietetica, così come cominciamo a conoscerla e a praticarla noi, era già nota nei tempi passati? Le dispense – scusate: le cambuse – venivano organizzate tenendo conto della durata delle traversate e delle latitudini?...

## Il pane

Sono nata e cresciuta in una città vicina al mare, con il porto che si incunea a lambire le ultime strade del centro storico. In quel porto hanno lavorato uomini della mia famiglia, e da grande, quando fui invitata qualche volta a bordo di navi commerciali, ebbi modo di sperimentare direttamente la squisita ospitalità del mare. Tovaglie ricamate, argenterie, porcellane fini, cristalli scintillanti; tutti lucidati per l'occasione e riemersi dalle credenze delle mense dei comandanti, dove famigli attenti li tenevano gelosamente custoditi. E poi cene da mille e una notte, con un numero sterminato di portate e di ricette fantasiose o tradizionali di terre lontane, che predisponavano certamente ad ascoltare storie di mare. Ma per quanto la nave fosse grande, attrezzata, organizzata e ben fornita, e il comandante di raffinata educazione, il piatto forte non era costituito da brasati con spezie rarissime o da dolci come capolavori d'arte, bensì dal pane. Il dono più grande di cui mi si gratificava insieme al resto dei commensali era il pane; impastato, lievitato, infornato a bordo, e servito ancora caldo.

Il pane, alimento che accompagna la storia umana da tempi ormai remoti, è sempre stato un problema per i viaggi di mare. Questo perché il pane deve lievitare, e il lievito e l'aria salmastra non vanno proprio d'accordo. Inoltre, i funghi che costituiscono quell'elemento "permaloso" che è il lievito, hanno la brutta abitudine di continuare a trasformarsi anche dopo la cottura, fino al punto da far ammuffire rapidamente il pane stesso, a volte in maniera non facilmente visibile, e quindi ancora più pericolosa, poiché lo rendono tossico.

Per secoli – forse millenni – l'unico pane che ha potuto in qualche modo sopportare il trasporto in mare è stato la galletta<sup>1</sup>. Il semplice

1. Il suo nome deriva del celtico basso bretone *kalet* che significa 'duro'. È lo stesso vocabolo che in gaelico come *gal* indica la pietra focaia o la pietra silicea.

impasto cotto di farina e acqua, senza nessun altro elemento, si è dimostrato capace di reggere alle brevi come alle lunghe traversate; pur con il corollario inevitabile di colonie di curculioni. E quando anche bottinato da questi vermi voraci, che sulle navi di legno avevano agio di ben sopravvivere, era tuttavia ancora commestibile, e tale restava fino all'ultimo boccone; entro un tempo ragionevole persino se l'acqua di mare per un qualche accidente riusciva ad invadere la cambusa. Ovviamente, non essendo lievitata, la galletta non è di facile digeribilità. Di solito veniva sbriciolata negli intingoli che accompagnavano gli stufati di carni e verdure, o sarebbe meglio dire nei fondi di cottura. Oppure veniva sbriciolata nelle minestre; intendendo con questo termine non le paste che conosciamo noi oggi, bensì semplici zuppe, fatte con quel che si poteva razzolare a bordo, con carni (o avanzi di carni) e verdure secche o conservate, cotte nell'acqua fino ad ottenere un brodo più o meno denso e in qualche modo saporito.

Questo è quanto ci è dato sapere delle marine di tutto il mondo occidentale, che tenevano le gallette conservate al meglio che si poteva, fino ad arrivare a centellinarle, anche se infestate, in casi di penuria alimentare. Fattore che poteva presentarsi durante traversate che si protraessero più del normale, in caso di lontananza da posti di rifornimento sicuri, durante i periodi di guerra, per blocchi navali, per problemi di infiltrazioni, clima avverso, e così via.

Nulla in proposito ci è dato di sapere circa i pirati, neppure nei secoli d'oro della pirateria caraibica, tra la seconda metà del Seicento e i primi decenni del Settecento. Si sa che le grandi spedizioni piratesche all'assalto di colonie o galeoni spagnoli venivano accuratamente pianificate a terra prima della partenza. Ovviamente, oltre a comandanti, velai, cannonieri, fucilieri, dottori, e altri, venivano individuate anche persone competenti per l'acquisto di viveri e il loro stivaggio. Di conseguenza, è probabile che anche in questo caso si riuscisse ad imbarcare un po' di gallette. Tuttavia, poiché per produrle occorre che qualcuno faccia il fornaio, ed essendo la farina uno di quei beni che venivano di solito comprati e venduti sotto la sorveglianza di autorità statali, non è detto che quella forma elementare di pane entrasse a far parte del carico di viveri iniziale. Era probabilmente più facile

per i pirati procurarsi cereali interi attraverso il contrabbando con i coloni, e ottenere le gallette solo una volta razziate qualche preda in mare. Sempre che si fosse a corto di viveri, e la dispensa della malcapitata nave non avesse altre prelibatezze da offrire. In tal caso, se le gallette non venivano gettate in mare durante selvaggi festeggiamenti a bordo o semplicemente ignorate, potevano essere lasciate come ultima risorsa all'equipaggio prigioniero, una volta che fosse stato rimesso in mare, con lo scafo opportunamente disalberato perché nessuno fosse in grado di avvertire le autorità in tempi brevi.

Quando un pirata contravveniva alle regole che la spedizione di solito sottoscriveva alla partenza, vigeva l'uso di "marinarlo", (in inglese *maroon*), ossia di abbandonarlo su qualche isola o promontorio sperduto, con una borraccia d'acqua, eventualmente un coltello o un'arma da fuoco con una sola palla (utile affinché il malcapitato potesse darsi una rapida fine se non trovava modo di sopravvivere), e una focaccia di galletta. Se a bordo ce n'erano...



## Ricette col pane a bordo

*Per marinai rimasti sotto shock o debilitati:* si riempiva una gamella di acqua con una spruzzata d'aceto (in mancanza andavano bene anche il rum o altri liquori, o il vino generosamente prestato dalla mensa del comandante); vi si metteva dentro la galletta a pezzi e si aspettava che assorbisse il liquido. Poi, un pizzico per volta, gli amici imboccavano il paziente.

*Per riprendersi dallo sfinimento da superlavoro dopo battaglie o tempeste:* si preparava una zuppa liquida mettendo a bollire frattaglie o avanzi vari e alghe essiccate. Nel brodo veniva sbriciolata la galletta da mangiare come minestra.

*Per la velocità (!):* andando ancor più indietro nel tempo, quando i rematori erano l'unica forza motore delle galee ed era necessario uno spunto particolare per sfuggire ad assalti indesiderati, i rematori venivano nutriti con pezzi di pane secco inzuppati nel vino, infilati in cima a pertiche, per facilitare l'opera agli addetti. Questi andavano velocemente sulla passerella al centro dello scafo e allungavano i bocconi ai rematori, i quali erano incatenati ai piedi, e ovviamente occupati con le mani. In tal modo riuscivano a mantenere il ritmo di vogata senza stramazzone.

Almeno così si dice.





## Dalle gallette ai biscotti

Dei biscotti si ha notizia a partire dal XII secolo, attraverso il racconto leggendario di un monaco che sbagliò a fare il pane e senza intenzione realizzò i primi biscotti. Ma è nel XVII secolo che i biscotti compaiono come prodotto largamente esportato, soprattutto da fornai attivi nei porti britannici, spesso appartenenti alla setta dei Quaccheri. Plymouth esibiva già fabbriche attive sul porto, così come Venezia sulla Riva degli Schiavoni di fianco al Palazzo Ducale. Poco più di un secolo dopo l'olandese Delacre avrebbe aperto una fabbrica a Vilvoorde, su un canale per la Schelda, il quale permetteva di raggiungere i porti olandesi e da lì il mondo intero.

Il biscotto, che poteva unire zuccheri e proteine (burro, frutta secca), a una ricetta con poco o niente lievito, cotto in pochi minuti (una decina), ad altissima temperatura (200-300 °C), aveva le stesse caratteristiche di conservabilità della galletta, se non maggiori. Esso non sviluppava muffe facilmente, e l'alta temperatura della cottura rallentava l'ossidazione dei grassi, mantenendo intatti proteine, lipidi e sali, offrendo così maggiori valori nutrizionali. Il biscotto inoltre manteneva aspetto e sapore gradevoli.

Tra i biscotti, probabilmente il primo e quello che ebbe sempre maggior successo, per la conservabilità e la semplice genuinità, fu quello che noi oggi chiamiamo da colazione o da latte, il *butter cake* inglese, la gallettina rettangolare dolce, a base di burro; e che è legata indissolubilmente alla tradizione marittima. Il biscotto infatti, come alimento praticamente completo, venne impiegato largamente nelle scorte navali, soprattutto grazie alla diffusione e alla produzione britannica. Fu la marina inglese a cercar di sviluppare contenitori adatti per il prezioso alimento, partendo da scatole a prova di insetti e umidità realizzate in legno con l'interno in banda stagnata. Le scatole di latta sarebbero state perfezionate verso la fine del XIX secolo, permettendo anche scritte litografate o l'avvolgimento con carte dalle

vistose pubblicità. L'alluminio in fogli e il cartone sarebbero entrati in uso solo nel periodo del secondo conflitto mondiale.

Nel XIX secolo il biscotto si diffuse anche a terra, commercializzato come alimento utile per bambini e donne, spesso alle prese con anemie e altre malattie debilitanti dovute a nutrizione insufficiente e squilibrata. Sempre durante l'Ottocento i fornai inglesi fabbricanti di gallette incrementarono la produzione di biscotti aggiungendo ricette locali, e soprattutto sviluppando macchinari per un prodotto industriale tale da invadere il mercato mondiale. Non solo come cibo in sé, ma pure attraverso le invenzioni meccaniche correlate; tanto che le stesse macchine per la produzione vennero esportate un po' ovunque.

Le prime macchine industriali per biscotti vennero inventate dai fondatori della Carr a Carlisle, che già nel 1849 fornivano anche committenti stranieri. Con macchinari capaci di tagliare, modellare e decorare i biscotti essi riuscirono a velocizzare la lavorazione. Negli stessi anni la concorrente Huntley & Palmer divenne altrettanto nota a livello mondiale per la massiccia esportazione di biscotti. L'azienda registrò la consegna di biscotti all'incoronazione del re del Madagascar nel 1862 per conto della regina Vittoria; e poi di Napoleone III e di papa Pio IX. Nel 1867 era già fornitrice delle corti di Belgio, Olanda, Italia, Danimarca, Giappone e Siam.

Poco dopo il 1860 sul "biscotto" si diffusero notizie curiose, come quella che una capotribù in Mongolia conservava una latta da biscotti in cui coltivava una varietà speciale di aglio per il proprio stufato di pecora. Nel 1862, durante la guerra civile, la nave corsara confederata *Alabama*, mentre pattugliava l'Atlantico meridionale, si ritrovò con le riserve di gallette a bordo distrutte dagli insetti. All'epoca gli equipaggi non erano più abituati a sopportare la presenza di curculioni e larve, perciò il comandante spronò gli uomini a cercare prede alle cui riserve attingere. L'*Alabama* inseguì a lungo una nave che una volta catturata si rivelò fornita non solo di barili di gallette, ma anche di una grande quantità di latte di biscotti da esportazione, con somma soddisfazione dell'equipaggio.

Nel 1872 la Huntley & Palmer venne incaricata di provvedere al ricevimento pubblico per la delegazione giapponese, in viaggio

in Europa alla ricerca di nuove idee per incrementare la propria industria. Contemporaneamente venne diffusa la notizia che il re del Barotse<sup>2</sup> pasteggiava con birra locale, tè e biscotti Huntley & Palmer. L'esploratore Henry Morton Stanley (1841-1904), portava abitualmente gli stessi biscotti in Africa come scorte alimentari. Essi lo avrebbero salvato in più di una situazione di abbandono e crisi, essendo conservati già in latte leggero e facilmente trasportabili. Una volta riuscì a scendere a patti con una tribù guerriera nell'attuale Tanzania centrale donando latte di biscotti Huntley & Palmer ai bellicosi capi. Lord Resdale verso il 1890 vide due scatole della stessa ditta usate come decorazione ai lati dell'altare di una chiesa cattolica di Ceylon. Nella guerra contro il Mahdi in Sudan, gli inglesi che catturavano truppe nemiche scoprirono che molti soldati avevano i foderi delle spade ricavati dalle latte dei biscotti inglesi.

Un ladro gentiluomo, tal Raffles, restituì alla regina Vittoria una coppa d'oro rubata al British Museum per sfida, facendola recapitare dentro una grande scatola di latta da biscotti. Oggetto tanto comune da risultare anonimo, e impedire la sua identificazione da parte della polizia. Nel 1874 Jack Hinton, truffatore e assaltatore di treni, in piena guerra boera acquistò dodici intere partite di latte da cinque libbre di biscotti dalle quali estrasse i certificati di garanzia. Questi avevano lo stesso formato delle banconote da cinque sterline coloniali, ed egli le usò per comprare i raccolti dai contadini boeri, all'epoca completamente analfabeti. Il fatto venne usato come propaganda antiboera nel 1900, per dimostrare la stupida avidità dei nemici britannici.

Nel 1904 gli ufficiali a capo di una spedizione in Tibet, vennero ricevuti a Lhasa – allora ancora totalmente preclusa agli occidentali – con tè, piccoli sigari e biscotti inglesi. Scoprono che una lattina di biscotti inglesi vuota, poteva essere venduta su quei mercati all'alto prezzo di una razione settimanale di latte di pecora. Nello stesso periodo un equipaggio della marina britannica, sceso per far acqua

2. Regione nell'attuale Zambia occidentale, all'epoca parte dei territori incogniti dell'Africa centrale.

all'isola di Juan Fernandez<sup>3</sup>, trovò la spiaggia ingombra dei resti del passaggio di altre navi. Tra i rifiuti abbandonati erano numerose le latte di biscotti inglesi vuote. Una vera premonizione in fatto di inquinamento.

La latta da dieci libbre della Huntley & Palmer venne usata nei paesi del terzo mondo come suppellettile mobile nelle tende, come cofano per i valori o porta cartucchiere. Trovò impiego anche come urna per le ceneri dei defunti. La salma del principe Enrico di Battenberg, genero della regina Vittoria morto ai tropici, venne rimpatriata in una grande latta realizzata riciclando quelle dei biscotti, smontate, distese e riunite ribattendo gli orli fino a renderle nuovamente impermeabili, poiché il corpo venne immerso nel rum.

Si sa che in Uganda i missionari richiedevano bibbie e libri di preghiere stampati in un formato tale da poter essere racchiusi nella scatola da biscotti da due libbre (da tre pollici di spessore e altrettanti di larghezza); poiché la latta si era rivelata l'unico contenitore capace di salvare la carta dagli assalti delle formiche bianche.

Anche altre aziende oggi ultracentenarie hanno fatto la propria fortuna sui biscotti da esportazione per mare. È quanto accadde all'irlandese Jacob & Co's, nata da una semplice panetteria impiantata a Cork verso il 1670 da quaccheri perseguitati. Lo stesso discorso vale per la Mc Vitie & Price, famosa per la produzione dei suoi biscotti integrali. Ai primi del Novecento essi facevano parte delle scorte della spedizione tibetana di Curzon-Younghusband, la stessa che arrivò a Lhasa ricevendo l'omaggio di altri biscotti inglesi; così come di quelle

3. Si tratta di un'isoletta a fronte della costa cilena nota da secoli per la possibilità di rifornimento d'acqua, dove gli equipaggi nel tempo hanno abbandonato animali ad inselvatichire per poterli cacciare e fare provviste di carne fresca quando di passaggio. Si tratta della stessa isola su cui si rifugiò Alexander Selkirk, disertato nel 1703-1704 dall'equipaggio della *Cinque Ports* al comando di William Dampier (1652-1715). Egli venne ritrovato dallo stesso Dampier in una successiva circumnavigazione nel 1709, letteralmente trasformato in un selvaggio, ma venne riaccolto a bordo. La sua storia sarebbe stata una delle fonti d'ispirazione per il *Robinson Crusoe* (1719) di Daniel Defoe (1660-1731).

di Amundsen al Polo. Questi biscotti avevano vinto la medaglia d'oro alla fiera di Calcutta nel 1883-84, decretando il successo mondiale dell'azienda, che dal 1893 sarebbe divenuta fornitrice ufficiale di varie marine reali, e durante la prima guerra mondiale avrebbe convertito la propria produzione in quella di biscotti semplici arricchiti di ferro per la popolazione stremata dal conflitto.

Toccò alla Peek, Frean & Co il primato dell'invenzione di biscotti più friabili e sottili rispetto alla media, poiché anche da questo punto di vista fino alla metà del XIX secolo i biscotti erano stati gli eredi nobili delle gallette. Il biscotto più fine e "addentabile" prese piede in fretta, tanto che l'azienda che l'aveva inventato venne contattata dal governo francese alla vigilia dell'assedio di Parigi (17 settembre 1870-28 gennaio 1871), durante la guerra franco-prussiana. La famiglia Rotschild funse da intermediaria, e ordinò la produzione di undici milioni di gallette di buona qualità (cinquemila tonnellate), con cui fornire i militari e la popolazione, e per le quali l'azienda lavorò notte e giorno senza pause. Dei biscotti della Peek, Frean & Co c'era stata forte richiesta anche negli Stati Uniti scossi dalla guerra civile (1861-1865), richiesta che crebbe ulteriormente alla fine di quello stesso conflitto. Ebbero grande diffusione anche durante la guerra boera (1899-1902), dato che l'azienda ottenne la fornitura per tutti i corpi militari inglesi coinvolti; condizione che si ripresentò nella seconda guerra mondiale, quando la produzione delle razioni militari si affiancò a quella per la popolazione e per i prigionieri.

In Germania fu la Bahlsen a occuparsi della produzione di biscotti, preoccupandosi di aggiungere costantemente nuove varietà e di sviluppare contenitori resistenti e a prova di umidità. L'azienda aprì ufficialmente nel 1889. Dopo un decennio, divenuta una delle leader mondiali per l'esportazione, la Bahlsen acquisì dagli Stati Uniti i diritti per nuovi tipi di imballi protettivi, e inserì nel proprio marchio il geroglifico TET, dal significato di 'immortale'. La passione per l'esotico, l'Oriente e tutto quanto apparisse conquistabile o colonizzabile stava influenzando l'arte e la cultura, e il geroglifico, col suo carico misterioso e beneaugurante, sarebbe rimasto il marchio dell'azienda fino al 1959, quando, durante una delle numerose e mirate ristrutturazioni aziendali a seguito di guerre o crisi economiche,

l'azienda affiancò al marchio su fondo rosso la firma originale del fondatore su fondo azzurro.

Tra i biscotti che hanno fatto la storia dell'esportazione via mare vanno menzionati gli amaretti italiani. Fu la Lazzaroni di Saronno a produrli, a partire dal 1850, insieme ad altre varietà di biscotti, elaborando anche contenitori stagni per il trasporto in latta e carta e acquisendo i primi macchinari industriali dall'Inghilterra. L'azienda si impegnò non solo sul mercato interno nel tentativo di contrastare l'esportazione inglese, ma riuscì a farsi strada anche nelle colonie o in quei paesi dove l'emigrazione italiana della fine del XIX secolo apriva nuovi mercati. Tradizionalmente si vuole che il marchio della ditta, che raffigura un battello a vapore, derivi dalla riproduzione della sagoma del *Menabrea* della Compagnia Rubattino, che avrebbe trasportato i primi amaretti nell'America del Sud prima del 1890. In seguito sarebbero stati oggetto persino di contrabbando.



## La carne

Per secoli, per gli uomini di mare la carne è stata la fonte principale e più preziosa di proteine, adatta a permettere la sopravvivenza a fronte di un duro lavoro quotidiano. Preferita al pesce, per motivi dietetici che oggi timidamente vengono riscoperti, fu sempre il primo alimento delle cui scorte ci si occupava alla vigilia di ogni partenza in mare. Anche perché non sempre e dovunque il pesce che si poteva pescare era edibile.

Finché la navigazione fu sottocosta, come avvenne soprattutto nel Mediterraneo, si poté contare sul reperimento di animali vivi, e quindi scorte fresche, sia acquistate regolarmente che contrabbandate, sia – nella peggiore ma tutt'altro che infrequente ipotesi – razziate. Le galline, capaci di sopravvivere anche in stie anguste, dovettero probabilmente viaggiare per mare, loro malgrado, fin dall'antichità. La loro adattabilità al cibo – che comprende con successo anche il pesce minuto, secco, o comunque scarti di cucina oltre che ittici – la loro taglia ridotta e la possibilità di deporre uova, probabilmente le hanno rese gli animali favoriti ad esser trasportati vivi in mare un po' in tutto il mondo.

Insieme ai volatili da cortile, cui col tempo ovviamente si sarebbero aggiunte anatre, oche e altre specie a diffusione più limitata, sono stati trasportati per mare anche altri animali di taglia piccola. Conigli, ma pure maialini – soprattutto delle specie endemiche europee più vecchie – da mangiare a viaggio già inoltrato; e poi capre, a loro volta adattabili quanto a mantenimento, e che potevano dare anche latte; e inoltre pecore e vitelli ogni volta che se ne è presentata la possibilità.

Durante l'epoca della grande navigazione a vela, fra il XVII e il XIX secolo, sulle navi delle marine dei vari paesi europei c'erano spazi dedicati, ai margini delle murate sul ponte di coperta, in cui venivano sistemate le stie per gli animali da cortile, di misura appena

sufficiente e impilabili. Questi animali potevano essere nutriti con gli scarti di cucina e con l'eventuale pescato. In caso di tempesta o battaglia i marinai addetti alla cucina provvedevano a far sparire rapidamente le gabbie nei ponti inferiori. Quando c'erano scontri, poi, è ovvio che gli animali vivi entravano a far parte del bottino, soprattutto per le mense dei comandanti e degli ufficiali, poiché costituivano una riserva di cibo fresco, la cui necessità in mare si faceva spesso sentire drammaticamente.

Il secondo tipo di riserva carnea conservata nelle cambuse, e di quantità ben maggiore, era costituita da carni affumicate, o comunque seccate o salate per poter reggere a lunghi periodi di stivaggio. La consuetudine voleva che, anche qualora a bordo si venisse in possesso di scorte più fresche di carni conservate, si dovessero prima esaurire le riserve già esistenti, anche se danneggiate. Infatti le muffe – dovute all'umidità o a una cattiva preparazione o conservazione – e le infestazioni di topi e insetti – con tutte le possibili conseguenze infettive – minavano queste preziose riserve, per mantenere le quali i comandanti cercavano di procurarsi cambusieri svegli, capaci e dotati di esperienza e ingegnosità. A questi facevano da spalla gli eventuali bravi cuochi, che erano persone esperte nel recupero di carni, anche avariate, senza danni, perlomeno eccessivi, per la salute a bordo. Cuochi che dovevano ingegnarsi talvolta con riserve davvero vetuste, composte da barili di carni varie salate o sottaceto, come equini o volatili; perché tutto ciò che si poteva conservare andava bene. Ad esempio i danesi usavano conservare sottosale i falchi pecchiaioli, e sottaceto le aquile di mare dalla carne durissima.

Nell'epoca d'oro della pirateria caraibica e dell'Oceano Indiano, tra la seconda metà del XVII secolo e la prima metà del XVIII, anche le spedizioni dei pirati, almeno quelle più organizzate, curavano attentamente le scorte di carne necessaria alla sopravvivenza di tutto l'equipaggio. Scorte che talvolta dovevano durare anche per periodi molto lunghi. A quell'epoca si aggiunsero alle carni fresche piccoli mammiferi autoctoni del continente americano, poiché potevano essere facilmente allevati nelle stie al pari degli altri animali da cortile. Tra questi furono molto sfruttati i saíni e i capibara, specie endemiche di varie zone del continente americano e delle isole. Animali