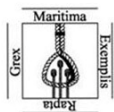


El galeón de 16 codos

Apuntes sobre la Ordenanza de 1618 y la arquitectura naval española del siglo XVII



Autores:

Textos: Cayetano Hormaechea & Isidro Rivera

Dibujos y planos: Manuel Derqui

Registro de la Propiedad Intelectual: B-4545-09

1 – Introducción

Actualizado: 1.09.2009

La arquitectura y construcción navales del siglo XVII cuentan con mucha menos literatura especializada y de divulgación que las del siglo XVIII por ejemplo, por lo que son mal conocidas y resulta muy difícil realizar un modelo con ciertas garantías fidelidad histórica. Por esta razón, un grupo de tres miembros de la *Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona*, que compartimos la pasión por los buques antiguos, decidimos intentar documentar un galeón de la primera mitad del siglo XVII que sirviese de pauta fiable a los modelistas interesados en los buques de la época. Fruto de esa decisión es el estudio que presentamos a continuación.

Como los autores residimos en distintas ciudades (Barcelona, San Cugat del Vallés y Toledo), hemos ensayado la fórmula de trabajar en equipo comunicándonos a distancia mediante el correo electrónico. Todas las cuestiones, textos y dibujos han sido examinados, comentados y discutidos por los tres autores antes de ser dados por válidos, aportando cada uno su punto de vista y sugerencias. Esto ha supuesto un trabajo ingente ya que nos hemos cruzado miles de mensajes de correo electrónico, lo que nos ha exigido un esfuerzo bastante mayor que si nos hubiésemos podido reunir con frecuencia para discutir los problemas de viva voz. Sin embargo, la experiencia ha merecido la pena ya que hemos ensayado un nuevo método de trabajo que nos puede resultar muy útil para futuras colaboraciones.

En el momento de publicar el primer avance de este trabajo, en junio 2008, su objetivo se limitaba a satisfacer las necesidades de los modelistas navales proporcionándoles los planos de un galeón de 1618, así como una síntesis de la información disponible para hacerse una idea general sobre la situación de la arquitectura naval española en el siglo XVII. Después de haber escuchado diversas opiniones de los lectores, llegamos a la conclusión de que habíamos ido demasiado lejos en nuestro afán de resumir y condensar ya que existe una demanda de información amplia y rigurosa sobre este tipo de buques, información que resulta difícil de conseguir por el aficionado medio. En consecuencia, en esta nueva edición hemos cambiado el planteamiento del trabajo, haciéndolo más académico que divulgativo, y hemos incluido muchas citas de textos y referencias bibliográficas que habíamos omitido deliberadamente en la primera edición. También ha sido ampliado el número de documentos transcritos, que pasan de la treintena,

con objeto de proporcionar material de primera mano a los aficionados que quieran profundizar en el estudio.

A pesar de lo que acabamos de decir, advertimos que el objeto de este trabajo es muy limitado en cuanto al tipo de buque que estudiamos y en cuanto al tiempo. Nos ceñiremos a las naos y galeones descritos en las ordenanzas de 1618 y los que se derivaron de ellos, con exclusión de cualquier otro tipo de buque, en especial la marina rémica y las embarcaciones de pesca o cabotaje.

Casado Soto nos previene, muy acertadamente, de los posibles aportes a la confusión realizados desde la *publicística* nacional,¹ advertencia que procuraremos tener presente en todo momento para evitar que el lector pueda sufrir ningún género de confusión entre lo documentado y nuestras eventuales interpretaciones subjetivas. Éste es el motivo de que, aun a riesgo de hacernos pesados y reiterativos, acudamos continuamente a la cita de los textos de época y facilitemos siempre la referencia de las fuentes utilizadas para que el lector pueda contrastar y valorar la información que le ofrecemos, proceder que consideramos necesario en un estudio de este tipo.

También llamaremos la atención sobre una serie de cuestiones que, en nuestra opinión, han pasado desapercibidas hasta ahora o no han recibido la atención que merecían, y procuraremos interpretar los puntos dudosos, dejando claro en todo momento qué aspectos no hemos podido dilucidar, por lo que tienen que ser objeto de conjeturas razonables.

Por otra parte, hemos decidido complementar el estudio explicando, aunque sea sumariamente, cuestiones tales como el diseño de las formas del buque y el procedimiento que seguían los constructores para ejecutar su trabajo sin disponer de planos, procedimiento bastante diferente al que posteriormente se generalizó en el siglo XVIII cuando el uso de planos se hizo habitual. Consideramos que es importante abordar estas cuestiones para entender mejor cómo era realmente un galeón y poder elaborar unos planos de formas correctos, o al menos verosímiles, a partir de las informaciones que nos dejaron sus contemporáneos.

Como objeto concreto de nuestro estudio hemos elegido el galeón de 16 codos de manga y 444 ½ toneladas que describe la Ordenanza de 1618, ya que en él se reúnen todas las características fundamentales de los galeones de dos cubiertas que nutrieron la Armada del Mar Océano en la primera mitad del siglo XVII. Trataremos de analizarlo en detalle y trazar unos planos utilizables por el modelista. Teniendo en cuenta que en la Ordenanza de 1618 figuran las medidas y descripciones de todos los galeones hasta 22 codos de manga, creemos que un aficionado medio, con la ayuda de lo que aquí expondremos, podrá trazar los planos de formas de cualquier otro galeón de los allí descritos.

¹ J. L. Casado Soto: "Barcos para guerra. Soporte de la Monarquía Hispánica", *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos* – 2006 V 15-53

Queremos advertir que, aprovechando las facilidades que da *internet*, este trabajo se compone de una serie de capítulos que están siendo publicados a medida que cada tema va quedando suficientemente documentado, sin seguir un orden riguroso, de ahí que los hayamos calificado como *apuntes*. Se trata por tanto de un trabajo vivo, abierto a las mejoras, y al que siempre se le podrán añadir nuevos artículos o documentos que aclaren o completen algún aspecto relevante, así como correcciones y ampliaciones a los artículos ya publicados. A estos efectos, todos los artículos llevan la fecha en que han sido actualizados por última vez, de forma que en todo momento se puede saber si han sido modificados o no después de la última consulta. Esta novedosa forma de trabajar nos permite ir publicando a medida que avanzamos, sin necesidad de tener que esperar a dar el trabajo terminado, en cuyo momento procuraremos publicarlo en forma de libro.

Algunas personas nos han sugerido que incluyamos un vocabulario de los términos de construcción naval utilizados en el texto. Hemos considerado seriamente la posibilidad de hacerlo y hemos llegado a la conclusión de que el citado vocabulario tendría que ser tan amplio que más vale acudir a un diccionario especializado. Tratándose de construcción naval antigua, nos permitimos recomendar el *Diccionario Marítimo Español* de D. Timoteo O'Scanlan, publicado por el Museo Naval de Madrid, que tiene un precio muy razonable y que, además, se puede localizar en *internet*. El lector encontrará en él una mina inagotable de información que, a buen seguro, disipará la mayor parte de sus dudas, si no todas.

Otros lectores nos animan a escribir sobre las galeras del Mediterráneo, la Armada del Mar del Sur y los galeones de Manila. Agradecemos la confianza que depositan en nosotros, pero la verdad es que no tenemos ni la preparación ni los medios necesarios para emprender ese tipo de estudios, lo cual no impedirá que si encontramos algún documento o información interesante sobre estas materias lo podamos comentar en el capítulo "miscelánea" que hemos previsto para estos fines.

También queremos mostrar nuestro agradecimiento a las siguientes personas e instituciones:

La *Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona* (AAMMB) que nos ha acogido en su web y, especialmente, al responsable de la misma Carlos Poveda por su incondicional ayuda.

Juan Checa, que nos ha señalado un par de equivocaciones que cometimos en la primera edición y que ya han sido corregidas.

Juan Carlos Mejías, que nos ha facilitado alguna referencia documental y nos ha prestado en todo momento su inestimable apoyo.

Jean Claude Lemineur, que nos ha proporcionado valiosas informaciones relativas a la construcción naval del siglo XVII.

Alfredo Catalina, que nos ha planteado varias cuestiones espinosas relativas al diseño y arqueo de los buques, lo que nos ha ayudado mucho a mejorar y completar la redacción de algunos capítulos.

Mikel Galdós que nos ha indicado alguna cita documental importante.

Jesús M^a Perona, que nos ha proporcionado una valiosa información sobre la construcción naval vasca del siglo XVI y un documento que no encontrábamos.

Hervé Sasso, Calixto Pérez Gutiérrez y Gabriel Hormaechea que nos han cedido gentilmente sus fotografías.

Rosa Busquets y Jordi González, que nos han ayudado a localizar muchos de los libros y artículos consultados en la biblioteca del Museu Marítim de Barcelona.

Las instituciones culturales que nos han autorizado a reproducir imágenes de sus fondos y publicaciones como son la Academia de Marinha de Lisboa, el Museo Naval de Madrid, el Museo de América, el Archivo General de Simancas, el Archivo General de Indias, etc., así como a su personal responsable de las referencias que nos ha prestado una gran ayuda en la localización de ciertos documentos.

Por último, también queremos agradecer su interés por nuestro trabajo a todos los lectores de Europa y América que nos han manifestado su apoyo, nos han ofrecido sus sugerencias y nos han animado a continuar. El interés de los lectores es, al fin y al cabo, la verdadera motivación que nos impulsa a perseverar en el esfuerzo.

* * *