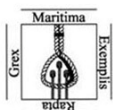


El galeón de 16 codos

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

17.17 – Asiento de Martín de Arana para la fábrica de 9 galeones, 30 de agosto de 1632.

1ª Edición: 1.08.2009

AGS, Sección C.M.C., 3ª Época, Leg. 1791, Nº 1 (Fragmentos).¹

En treinta de agosto de mil seiscientos y treinta y dos, se toma por mandado de su Magestad asiento con Don Martín de Arana, cavallero de la Orden de Alcántara, correg. y capitán de guerra de las Cuatro Villas de la Costa del Mar, sobre la fábrica de nueve galeones que se obligó de hazer en los astilleros de Guarnizo o Colindres para refuerzo de la Armada del Mar Océano.

Que de estos nueve galeones, los tres ubiesen de ser de ochocientas toneladas. Los tres de setecientas, y los tres restantes de seiscientas, que todos vienen a hacer seis mil y trescientas toneladas, y los avía de fabricar por su quenta y riesgo, de las medidas, gálibos, y en la forma que se declara en la memoria que firmada de Pedro de Coloma, secretario de su Magestad en su Consejo de Guerra, se le entregó, que es en la forma siguiente:

Que el galeón de porte de ochocientas toneladas, presuponiendo por fundamento general que según el arte las mismas ochocientas toneladas cantidad o buque se puede formar o fabricar en diferentes dimensiones o medidas de más o menos manga, más o menos que la plan y puntal, y convertir unas formas en otras, que el buque huviese atener diez y ocho codos y dos tercios, y lo más ancho huviese de estar un codo más abaxo de la cubierta y que se continuasen los dieciocho codos y tercios hasta la cubierta y medio codo más arriba.

Que de quilla ubiese de llevar tres mangas que son cinquenta y seis codos. Y que el puntal uviese de llevar nueve codos y un tercio.

Y el plan nueve codos y un tercio.

De astilla muerta un codo.

¹ El texto que incluimos a continuación es la transcripción de unos fragmentos del asiento que realizó Martín de Arana con la corona, el 30 de agosto de 1632, para la fábrica de 9 galeones. Solamente se han seleccionado los pasajes que hacen referencia a las características de los buques, omitiendo el resto de disposiciones relativas a las condiciones económicas y cuestiones conexas. Para facilitar la lectura hemos adaptado la puntuación, los acentos y las mayúsculas a los usos actuales

El redel de proa o quaderna última que, conforme a la ordenanza, avía de llevar la mitad de su plan uviese de llevar seis codos para que le creciese el sustén y firmeza al galeón, y con el trabuque o joba abrir las cavezas de los pregenoles de la maestra a proa y popa, con proporción de la mura o quadra o superficie alta conforme el arte, para que el cuerpo del galeón que sirve devaxo del agua salga cumplido y le de sustén.

Que el redel de popa o quadra última, que conforme la ordenanza avia de llevar la mitad de su plan, se debrá crecer a tres quintos que son cinco codos y dos quintos.

Que el lanzamiento de proa o branque uviese de llevar once codos y medio y el lanzamiento de popa dos codos y un cuarto, y que la cuaderna de la esloría, que viene a tener sesenta y nueve y tres cuartos, ubiese de llevar diez y siete codos y dos tercios de amura.

Que huviese de llevar en quadra de popa diez y seis codos y medio.

Y en el juego de popa nueve codos y un tercio

Y en el rasel de proa la mitad del de popa y incluido en él lo grueso de la quilla tres y un otavo.

Y que las demás diminuciones y proporciones se hiziesen y se executasen por las que expresan en las ordenanzas y que, conforme a ellas, el dicho buque arqueará ochocientas y quatro toneladas.

Y que el clavo de la tabla ubiese de ser redondo y tubiese quince onzas de yerro, y la clavazón de ligazones, cintas, dormientes, trincarines y liernas fuesen respectivamente al dicho clavo de la clavazón.

Que la artillería ubiese de servir en dos andanas quarenta y dos piezas, en la primera diez y ocho cañones de veinte y siete libras de bala y en la segunda veinte y dos medios cañones de de a diez y seis libras de bala, y para la proa dos medias culebrinas de catorce libras.

Y que el rasel de popa ubiese de ser la tercia parte de la manga que son seis codos y un cuarto.

Que cada navío de setecientas toneladas ubiese de tener de manga diez y siete codos y dos tercios.

De puntal ocho codos y tres cuartos.

De plan ocho codos y tres cuartos.

De quilla cinquenta y tres codos.

De quaderna de proa, cinco codos y tres cuartos.

De quaderna de popa, cinco codos y un tercio.

De quaderna de proa en la esloría diez y seis codos y tres cuartos.

De quaderna de la esloría en popa, quince codos y medio.

El lanzamiento de proa once codos.

Y el de popa dos codos.

Y de juego nueve codo.

El rasel de popa seis codos.
Y el rasel de proa dos codos y medio.
De astilla muerta un codo.
De esloría, sesenta y seis codos.

Que todos los dichos galeones ubiesen de ser de madera seca y bien acondicionada, de roble, y las tablas y maderas bajas cortadas de dos años por lo menos, y que hubiesen de llevar los corbatones, llaves, y toda la demás fortificación que se le ordenase, con dos cubiertas por aver de jugar dos andanas de artillería, y que se le permita que pudiese poner alguna madera recién cortada como fuesen las partes de los navíos donde no hiciese daño y cortada en menguante sazónada.

Y que la clavazón hubiese de ser de pernos muy bien labrados, ribetados, ochavitados, y la cavilladura de yerro también muy bien labrada y redonda toda de hierro de Bilbao y a contento y satisfacción del superintendente de fábricas o de la persona que su Magestad nombrase para la asistencia de la fábrica.

Y que si conviniese darle algún maestro para ella, se le daría.

Que los tres galeones de a ochocientas toneladas y uno de setecientas los ubiese de fabricar dentro de diez meses que ubiesen de correr desde el día que se le hiziese la primera paga de la tercera parte de lo que inportarían los dichos quatro galeones.

Y los cinco restantes los ubiese de dar fabricados dentro de un año de como se hiziese la primera paga de la tercera parte de lo que inportasen los dicho cinco navíos.

Que los nueve galeones ubiesen de llevar cada uno los árboles, vergas, mastarios necesarios de pino de Prusia o Riga y que por ningún caso ubiesen de ser de pinzapo y que los ubiese de entregar estancos de quilla, costado y cubierta, con sus obras acavadas de toda carpintería y sus macarrones y las cadenas y candados necesarios y sus armarios.

Los corredores con sus balustres pintados al olio y sus frisos. La imagen al olio con su marco y guarnición doradas, el espolón con su talla y figura de animal en punta pintada y dorada, y las arqueras para las bombas y otras en cubiertas para las balas de la artillería. Todas las portas necesarias, con seis argollas cada una, con la de la porta y su aldauela por de fuera para abrir y cerrar, sus briosles aferrables y brandales, dos esquifazones de velas de olona de pendavi relingadas, cinco cables del grosor y largo que fueren necesarios conforme a las toneladas de los navíos, un ajuste, un calabrote y una guindaresa, todo de Calatayud, seis áncoras y un anclote, todo de fierro de Bilbao, bien tavajado, proporcionado al porte de los galeones.

La jarcia ha de ser bien alquitrana y los cables, ajustes, obencaduras, calabrotos, viradores fuesen de cáñamo de Calatayud o Nápoles y la jarcia menuda se permitirá que fuese de samacaña pero ninguna de cherbo de Flandes.

Que obiese de tener cada galeón un batel y una chalupa con doce remos cada uno, sus arpeos, árboles, velas y molinetes.

Y ubiese de llevar su xarreta de cuerdas crujía muy bien hecha, las candeletas guarnecidas, la hasta de la bandera pintada y con su pomo dorado.

Dos bombas guarnecidas con sus morteretes y *¿cingucangos?*, una vitácora para la aguja y anpolleta, sus orinques, boyas y bocas.

Doce guardacartuchos, y las popas fuesen muy bien labradas de madera de nogal o de castaño, y que a lo menos los tres navíos de ochocientas toneladas llevasen la madera de nogal.

Que ubiese de hazer por su quenta los pañoles del pan, las despensas, pañoles de la pólvora, y un camarote sobre los pañoles donde llevar conservada la jarcia y velas de respeto.

(...)

Que las medidas de los dichos navíos ubiesen de ser ajustadas al porte de ellos, procurando que lo fuesen lo más que se pudiese pero, si por no poder ajustarse o por el peso de las maderas afloxasen las escoras y se abriese la manga y creciesen las toneladas, era condición que se le avían de dar veinte y cinco a cada galeón y no más.

Y que si el dicho Don Martín hallase comodidad de fabricar alguno de los dichos navíos en la provincia de Guipúzcoa o señorío de Vizcaya, lo pudiese hazer, pero los avía de poner por su quenta y riesgo en el puerto de Santoña con los demás.

Que, asimismo, era condición que el dicho Don Martín de Arana ubiese de hazer en cada galeón las planchadas y retenidas para la artillería, cerrar el rancho de de Santa Bárbara, dos caxones para balas y mosquetes, pabesada de frisa colorada; y con cadenas de hierro, vanderas, fanal dorado, fanales de correr, arpeo de aferrar con su cadena de hierro, joanetes en todas las velas, lanternas y valdes, veinte quintales de jarcia de respeto, tachuelas, cueros para bonbas, pellejos de carneros, poleas, brea, alquitrán, olona ylo de bela, agujas, martillos, achas, clavazón, tablas, planchas de plomo, estopa, un mastareo de respeto, achotes de cera, velas de sebo, pesas y medidas, y que todo esto ubiese de ser en la cantidad que se acostumbra proveer por quenta de proveeduría, y artillería...

(...)

* * *