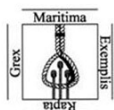


El galeón de 16 codos

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

17.28 – La Ordenanza de 1666

1ª Edición: 25.05.2009

Actualizado: 1-08-2009

Recopilación de Leyes de Indias de 1680, Libro IX, Título XXVIII.¹

Ley xxxiii. Sobre la materia de la ley antecedente.

Habiéndose resuelto que las armadas y flotas entren precisamente por la barra de Sanlúcar y no se queden en la bahía de Cádiz, fueron consultadas diferentes personas bien entendidas, diestras y ejercitadas en el arte de fabricar navíos, las cuales convinieron en que para el dicho efecto se fabricasen de forma que demandasen menos agua por las contingencias, peligros, fraudes y extravíos que suceden y se cometen en aquella bahía, las medidas fuesen en la forma siguiente:

Para galeón de setecientas toneladas, poco más o menos.

De manga, dieciocho codos y medio de tabla a tabla, medidos en la cubierta principal, poco avante de la barsola de proa, adonde ha de ser lo más ancho del navío, y sin que abra más en la amura que en la manga.

De puntal, ocho codos y tres cuartos, medidos desde el granel o aforro hasta el canto superior de la tabla de la cubierta principal.

De plan, un tercio de codo más que la mitad de la manga, porque navíos de guerra no pueden sustentar la artillería con menos plan, ni es éste el que los hace tormentosos, galivándolo al revés, con que saldrá sin pantoque.

De quilla, cincuenta y tres codos.

De esloría, sesenta y cinco codos.

De lanzamiento a proa, diez codos

De lanzamiento a popa, dos codos.

De yugo, diez codos.

De rasel de popa, seis codos y medio.

De rasel de proa, dos codos y un tercio.

De hueco entre cubiertas, y de tabla a tabla, tres codos.

De hueco de alcázar, castillo y cámara, tres codos y un tercio.

¹ Con objeto de facilitar su lectura hemos adaptado en lo posible la ortografía a los criterios modernos, sobre todo en lo que se refiere a la acentuación, la puntuación y el uso de las mayúsculas. En cambio hemos respetado las formas arcaicas de algunos vocablos.

De astilla muerta, un codo que repartirán los maestros, con la jova, redeles y cuadras de popa y proa, y cuadernas, según la proporción de las medidas.

Para galeón de quinientas toneladas, poco más o menos.

De manga diecisiete codos y medio, medidos de tabla a tabla en la primera cubierta, donde ha de ser lo más ancho del navío y que tenga lo mismo de amura.

De puntal, ocho codos y un cuarto, medidos desde el granel o aforro hasta el canto superior de la tabla de la cubierta principal.

De plan, un cuarto de codo más que la mitad de la manga, y que se galibe al revés con que no hará pantoque.

De quilla, cincuenta codos.

De esloría, sesenta y dos codos.

De lanzamiento a proa, diez codos.

De lanzamiento a popa, dos codos.²

De yugo, nueve codos y medio.

De rasel de popa, seis codos.

De rasel de proa, dos codos y un cuarto.

De hueco entre cubiertas, tres codos.

De hueco de alcázar, castillo y cámara, tres codos y un cuarto.

De astilla muerta, tres cuartos de codo que repartan los maestros, juntamente con la jova, redeles, cuadras de popa y proa, y el número de cuadernas según la proporción de las medidas.

Y el capitán de la maestranza advirtió que la primera cinta se echase en la cubierta principal, por el canto alto de la lata, y que arrufase codo y medio a proa y dos y medio a popa, y que la cubierta principal arrufase en proa lo mismo que la cinta, y a popa un codo, y que le echasen dos andanas de columnas, y los baos en el aire a longitud de pipa, y la quilla corrida sin curva en la patilla, viniendo el codaste a tope con la espiga en la quilla, sin pasar, y lo mismo en el contracodaste, por ser fortificación muy importante para que las naos entren por barras, por si tocaren, y que el tablado del rasel corra a popa sin alefriz en el codaste, para mayor fortificación, por haber experimentado en la fábrica antigua de curva en la patilla, que tocando se descalimaba por allí, por la flaqueza de las juntas de la curva, la cual conviene echar por la parte de dentro del codaste, sirviéndole de corral y albitana, y que también sería conveniente enmendar los raseles, haciéndolos más anchurosos, y como en todo tiempo se puedan fortificar, por ser partes flacas, y que en la forma que hasta ahora se han hecho no han sido capaces de fortificación, y que desde la cubierta principal hasta la puente cierren tres codos y medio: el codo y medio desde la primera cubierta hasta la segunda, y los dos restantes desde la segunda hasta la puente.

Y porque estas son las reglas más generales, y que por ahora parece que se deben observar en la simetría y fábrica de los navíos, ordenamos y

² El texto de la ley en la Recopilación de Leyes de Indias dice diez codos, lo que a todas luces es un error. Como la esloría son 62 codos y la quilla 50 codos, quedan 12 codos para el lanzamiento total, de los cuales 10 van a proa y por fuerza a popa han de ser 2.

mandamos que si algunos fabricantes acudiesen a la Casa de Contratación y pidieren formulario más extenso de lo que permite la brevedad de las leyes, para que los navíos salgan regulares y convenientes al fin referido, el Presidente y Jueces le hagan dar de forma que venga a noticia de todos.

* * *