

TITULO VEINTE Y OCHO.

De los fabricantes y calafates, fábricas, y aderezos de los navíos y su arqueamiento.

LEY PRIMERA.

D. Felipe IV en Madrid á 21 de junio de 1624.
Que en Sevilla haya un maestro mayor de fábricas y carpintería de las armadas y flotas.

Ordenamos y mandamos que haya en Sevilla un maestro mayor de las obras y fábricas de carpintería de las armadas y flotas, y de los oficiales, obreros y calafates, á cuyo cuidado se han de hacer las dichas obras, regir y gobernar la gente que en ellas se empleare, de forma que sean firmes, y segun el arte de fabricar navíos y otros cualesquier bajeles: y como á tal maestro mayor le obedezcan, acaten y cumplan sus órdenes todos los susodichos. Y ordenamos al presidente y jueces de la casa de contratacion de Sevilla, generales, almirantes, proveedores y ministros, que le hayan y tengan por tal maestro mayor, y dejen usar y usen con él este oficio en todos los aprestos, fábricas y aderezos de navíos de armadas y flotas.

LEY II.

D. Felipe II allí á 25 de febrero de 1597.
Que á los fabricantes de naos se les dé el socorro que esta ley declara.

Deseando favorecer y ayudar á los fabricantes de estos nuestros reinos, para que se animen á fabricar muchos navíos del arte, perfeccion y bondad que convenga á los efectos en que han de servir, y especialmente para las armadas y flotas de la carrera de Indias, en que consiste mucha parte de la fuerza y defensa de estos reinos, y la seguridad y acrecentamiento del comercio de ellos. Tuvimos por bien de que al socorro que les mandámos hacer en cantidad de cuatro mil ducados en dinero, se les acrecentase la tercia parte mas de lo que hasta entonces se les daba, y que la gozasen en el interin que cada uno vendiese el navío por tiempo de tres años, contados desde el dia que se botasen al agua en adelante. Por estos motivos y otros convenientes á nuestro real servicio, mandamos á los ministros que tuvieren á su cargo hacer estos ajustamientos y socorros, que á los que se obligaren en forma, y encargaren de fabricar navíos del porte, traza, perfeccion y bondad que deben tener, presenten y socorran con lo que despues de la dicha orden, hasta ahora se ha acostumbrado, dando ante todas cosas seguridad bastante de que fabricarán los tales navíos, y volverán y restituirán la cantidad que recibieren á este efecto luego que vendieren el navío, para cuya fábrica fueron socorridos: y si durante los dichos tres años los vendieren ó dejaren de ser suyos en todo ó en parte, de cualquier forma que sea, se haya de tener y tenga por cumplido el plazo de los tres años.

LEY III.

D. Felipe II en Madrid á 25 de febrero de 1597. Don Felipe III allí á 1.º de noviembre de 1607.

Que en poder de sus dueños no se puedan embargar navíos por tiempo de tres años.

Ordenamos que no se puedan embargar navíos en poder de los dueños que los hubieren fabricado para ningun efecto por tiempo de tres años, contados desde el dia que se botaren al agua en adelante. Y mandamos á cualesquier ministros nuestros y otros que tengan poder para ello, que en ninguna forma, ni para ningun efecto de nuestro real servicio, aunque sea de mucha importancia y calidad, embarguen ni puedan embargar á los fabricantes de estos reinos los navíos que en ellos hicieron, siendo suyos, por tiempo de los dichos tres años: y si durante ellos los vendieren, y dejaren de ser suyos en todo ó en parte, ha de cesar esta gracia: y tambien cesará pasado el dicho tiempo, aunque estén en poder de quien los hubiere fabricado.

LEY IV.

D. Felipe II y la princesa gobernadora en Valladolid á 3 de mayo de 1557. El mismo en Madrid á 24 de marzo de 1572.

Que sobre navíos viejos no se hagan obras sacándolos de sus cimientos.

Porque algunos compran navíos viejos, y para navegar á las Indias los sacan de sus cimientos y fabrican sobre ellos muchas obras, haciéndolos mayores por lo menos el tercio y habiéndolos de acrecentar las velas segun el crecimiento, no se hace, de que procede venir á ser zorreros y al tiempo de la tormenta no la sufren, ni pueden sustentar la artillería ni se puede usar de ella y penden á la banda, por las muchas obras que arriba tienen y el poco cimiento de abajo, y en el rio de Sevilla ponen la artillería por su orden para cuando los visitan, y en safiendo al mar la quitan de donde estaba, que era el lugar adonde habia de servir y la echan debajo de cubierta, adonde no se puede aprovechar al tiempo de la necesidad, y quitando las jaretas y pavesadas por dar pendor, quedan los navíos desarmados y de forma que otro cualquiera los puede ofender, y es necesario hacer lo susodicho, porque como están sacados de su proporcion no pueden sufrir arriba tanta carga. Por lo cual mandamos á los visitadores de navíos de la carrera de Indias, que guardando lo que está ordenado, sobre que no se dé visita á navío viejo y que no esté para volver, no den lugar á que en los navíos que visitaren, se hagan ningunas obras mas de las que fueren menester y pareciere á los dichos visitadores, y al general que con ellos hiciere la visita.

LEY V.

D. Felipe II en Madrid á 9 y á 31 de marzo de 1574, y á 24 de junio de él.

Que las naos lleven la puente en cuarteles, y el batel debajo.

Por haberse reconocido ser de inconveniente, que las naos de la carrera tengan las puentes firmes á causa de que no hay capacidad para llevar debajo el batel: Mandamos que no se dé primera visita á ninguna nao, que no tenga la puente en cuarteles y en tal disposicion, que debajo de la puente se pueda poner y guardar el batel.

LEY VI.

El mismo allí á 26 de marzo de 1577.

Que los navíos para Indias no lleven mástiles de roble.

Algunos navíos de la carrera llevan mástiles de roble; y porque tienen inconveniente, mandamos que los visitadores cuiden de lo ver y reconocer, y no los consientan haciendo que se fabriquen de la manera que es uso y costumbre y conviene llevar.

LEY VII.

D. Felipe III allí á 19 de enero de 1616.

Que los cabrestantes se pongan como solian estar, y los alcázares y marcaje como se ordena.

Mandamos que los cabrestantes de los galeones capitana, y almiranta de flota se vuelvan adonde solian estar, ó se quiten los alcázares por dos latas abante de la mesana, poniendo allí su galon, y arrasando el marcaje hasta la cinta que va por encima de la artillería.

LEY VIII.

D. Felipe II, ordenanza 16 de Flotas de 1582.

Que las portas de la artillería se abran de modo que no haya planchadas, y si las hubiere, se hagan en escuadra.

Las portas de la artillería se abran de forma que no haya planchada ninguna si no fuere solo para allanar el redondo de la cubierta; y si fuere forzoso haber planchadas para la artillería, sean hechas en escuadra porque de otra suerte no servirán, ni serán de provecho y asi harán efecto.

LEY IX.

El emperador D. Carlos y el principe gobernador, Ordenanza 217 de la casa. En Madrid á 13 de febrero de 1552.

Que cada nao lleve á proa una cámara para la pólvora.

Mandamos que en cada una de las naos que navegaren en la carrera de Indias, se fabrique á proa debajo de cubierta una cámara particular separada donde vaya la pólvora á recaudo y sin peligro.

LEY X.

D. Felipe II allí á 4 de febrero, y á 31 de marzo, y á 12 de junio de 1574. En S. Lorenzo á 15 de mayo de 1575.

Que cada nao que saliere para las Indias lleve dos timones.

Todas las naos de la carrera han de llevar precisamente dos timones, el uno guarnecido y puesto en su lugar y el otro de respeto, para lo que se pueda ofrecer. Y mandamos al presidente y jueces de la casa de contratacion, que al tiem-

po de dar la primera visita, reconozcan si la nao los tiene hechos y aderezados, y si no los tuviere, no la den por visitada, y en Sanlúcar ó puertos de donde salieren, vuelvan á ver si los llevan y en otra forma no despachen la nao, que los dejare de tener, y mas sea castigado el dueño ó maestro á cuyo cargo fuere.

LEY XI.

El emperador D. Carlos y el principe gobernador, Ordenanza 170 de la Casa.

Que cada nao de armada ó flota lleve dos bombas.

Los jueces de la casa hagan que cada dueño ó maestro de nao de armada ó flota, lleve dos bombas, la una de respeto; y en otra forma no despachen ningun navío.

LEY XII.

El emperador D. Carlos en Palencia á 28 de setiembre de 1534, Ordenanza 3.

Que los navíos vayan bien marineros, aparejados, y estancos.

Los navíos vayan bien marineros de pilotos, marineros, grumetes y pages, cuantos fueren necesarios al porte del navío, con los aparejos convenientes asi de velas, como de anclas y botamen, y estancos de agua y proveidos de las armas necesarias para defenderse y ofender á los enemigos, y sobre esto tenga gran cuidado la casa cuando los visite.

LEY XIII.

D. Felipe III en Madrid á 22 de febrero de 1613.

Que en naos de armada no se hagan camarotes sobre las cámaras de popa ni cosa que embarace.

El capitán general de galeones, y capitana y almiranta de flota, no consientan que en los navíos de guerra se hagan ni fabriquen camarotes sobre la cámara de popa, ni mas que una chopa para el piloto, y que debajo de los castillos no se haga ningun camarote, ni se lleven arcos grandes, ni tinajas sobre los dichos castillos, ni permitan que los navíos lleven mas que un corredor, y en los ranchos de los soldados no consientan pipas de agua, ni barriles, que puedan causar embarazo y riesgo.

LEY XIV.

El mismo allí, á 19 de enero de 1621.

Que en los galeones no se hagan camarotes ni gallineros, ni se lleven carneros, ni ganado de cerda.

En los galeones y capitana y almiranta de flota, no se hagan camarotes donde está ordenado por la ley antecedente, ni en otra parte, ni gallineros: ni se lleve ni traiga ganado de cerda, ni carneros, porque no pueden navegar los bajeles con la limpieza que conviene, ni haya tantos fogones ni otras comodidades que impidan el ejercicio militar.

LEY XV.

El mismo allí á 19 de marzo de 1609. Ordenanza 19. En San Lorenzo á 16 de octubre de 1610.

Que ningun maestro de calafateria ni carpintería de la maestranza reciba aprendiz sino con escritura, conforme á esta ley.

Ordenamos y mandamos que ningun maestro de calafateria, ni carpintero de los que trabajan en las maestranzas y aprestos de las armadas y flotas y otros navíos de la carrera de Indias, re-

ciba aprendiz sino fuere por escritura en que se obligue á enseñarle el oficio, la cual se presente ante los diputados de la universidad de mareantes, para que lo alisten y señalen el jornal y racion que hubiere de ganar el primero y segundo año y los demas: con declaración que para señalar á los tales aprendices el jornal que han de ganar cada dia, parezcan ante los dichos diputados y el mayordomo y prioste de las cofradías de los calafates ó carpinteros, á declarar con juramento lo que el aprendiz merece ganar en cada un dia, el primero y segundo y demas años, mientras aprendiere el oficio, viniendo cada año á alistarse y á que se le señale el dicho jornal con el mayordomo y prioste del oficio.

LEY XVI.

D. Felipe III en San Lorenzo á 16 de octubre de 1610, Capítulo 20.

Que la cofradía de los calafates nombre cada año cincuenta capataces, de los cuales la universidad señale los bastantes.

Mandamos que los calafates y mayordomos de su cofradía y hermandad, hagan en su cabildo en el dia del año que les pareciere, nombramiento de cincuenta capataces, el cual presenten ante los diputados de la universidad de mareantes, para que de ellos señalen los que bastaren aquel año, segun las armadas y flotas que hubiere, de los oficiales mas conocidos y apropósito; con que otro ninguno pueda ser capataz, sino los señalados por los dichos sus oficiales y aprobados por los diputados, pena de diez mil maravedis aplicados para la dicha cofradía y hermandad.

LEY XVII.

El mismo en Madrid á 19 de marzo de 1609, Ordenanza 21. En San Lorenzo á 16 de octubre de 1610.

Que en las cofradías de carpinteros y calafates se reciban naturales y extranjeros, y no hagan precios por comunidad.

Mandamos que las dos cofradías que han fundado en la ciudad de Sevilla, carpinteros y calafates reciban á todo género de carpinteros y calafates y los dejen trabajar en todas las obras, aunque no sean naturales de estos nuestros reinos, con que los extranjeros sean solamente para la maestranza de Sevilla, y de ninguna forma puedan pasar á las Indias, ni navegar ni embarcarse en las naos que fueren á ellas; y que no puedan hacer alteracion de precios por cofradía, sino por concierto entre los capataces y dueños de naos; y si lo quebrantaren el presidente de la casa, con intervencion de los diputados de la universidad de mareantes, despues de haber hecho informacion los componga, si lo hicieren con voluntad, ó los castigue con graves penas.

LEY XVIII.

El mismo allí.

Que ningun capataz tome el aderezo de dos naos á un tiempo.

Ningun capataz pueda tomar el aderezo de dos naos juntas á su cargo, á un tiempo y despues de acabada la una pueda tomar la otra, pena de diez mil maravedis para las cofradías de los calafates.

LEY XIX.

El emperador D. Carlos y el príncipe gobernador, Capítulo 18.

Que habiendo ajustado los calafates sus jornales, no alteren el precio hasta acabar la carena.

Mandamos que los calafates, habiendo comenzado á dar carena á una nao, debajo de precio no le puedan alterar hasta que la nao esté fuera de carena, porque suelen de industria, cuando la nao está la quilla arriba y corre mucho riesgo, dejar la obra y pedir precio excesivo, y no es justo permitirlo.

LEY XX.

Cargo 7 del proveedor D. Alonso Ortega.

Que las pagas de jornales de la maestranza se hagan en mano propia, como se ordena.

De no pagarse los jornales de la maestranza en mano propia, y en la forma que se acostumbra, resulta concertarse los apuntadores con los capataces y suponer los jornales, que no se han debido, y dias que no se ha trabajado, descontando por la comida de los jornaleros mucho mas de lo que se dá para ella cuando no trabajan, de que se sigue andar descontentos y alargarse las obras de las carenas y otros daños: Mandamos que las pagas de la maestranza de los galeones y capitanas y almirantas de flotas y las demas, que se aprestan por nuestra cuenta, se hagan cada sábado en mano propia de los oficiales, peones y trabajadores que se hubieren ocupado, y que esto sea pasando muestra por el libro del apuntador, reconociendo las señas de cada uno y en presencia de los demas ministros de armada, que á ello deben asistir, y que en otra forma no se pasen en cuenta al proveedor las pagas que hiciere.

LEY XXI.

D. Felipe III en Valladolid á 23 de julio de 1615.

Que las pagas de los calafates sean conforme á las Ordenanzas de fábricas.

En la paga de jornales de los calafates y carpinteros, que dieren carena á los galeones de nuestra armada real y flotas, se guarde lo dispuesto por las ordenanzas de fábricas; y el presidente y jueces de la casa de contratacion ordenarán que asi se haga.

LEY XXII.

El mismo Madrid á 16 de junio de 1618, Ordenanza de la casa al fin. D. Carlos II en esta Recopilacion.

Reglas para fabricar los navios que se hicieren por cuenta del rey y de particulares.

Habiéndose cometido por Nos á personas de mucha conciencia y experiencia en materia de fábricas y navegacion, lo que se debia observar en las reglas y medidas de los bajeles, que regularmente, y conforme al arte se deben fabricar, y dado sus pareceres, se confirió en nuestro consejo de guerra lo que en razon de esto se ofreció advertir y corregir, y enmendar las ordenanzas antiguas, ajustándolas á lo mas conveniente á nuestro real servicio, para utilidad y bien universal de nuestros vasa los, y fuimos servido de resolver, que los navios que por cuenta de nuestra real hacienda y de particulares se fabricaren en estos reinos, se hagan por las medidas que aquí van declaradas; y todo lo que contienen las ordenanzas pasadas, que por la presente darogamos,

se entienda y quede establecido por estas, de ahora en adelante en la forma y con las limitaciones siguientes:

1. Para navío de nueve codos de manga.—Tendrá 80 toneladas $\frac{3}{4}$.

Plan, cuatro codos y medio.

De puntal, cuatro codos en lo mas ancho y medio codo mas arriba la cubierta.

De quilla, veinte y ocho codos.

De esloria, treinta y cuatro codos.

De lanzamiento á la roda de proa, cuatro codos.

De lanzamiento de popa, dos codos.

De rasél, tres codos á popa.

Un codo de rasél á proa, que es el tercio de popa.

De yugo, cinco codos menos un cuarto.

El contracodaste, un cuarto de codo de ancho de la parte del zapato y disminuyendo por tercios á morir en la lemera.

Ha de llevar veinte y cinco orengas de cuenta con la maestra.

De astilla muerta, medio codo repartido en tres partes iguales: las dos en la orenga de enmedio, y la otra tercia parte repartida en tantas partes iguales, cuantas fueren las orengas de cuenta que llevaré, empezando desde la segunda orenga en medio á popa y á proa.

De jova, medio codo á proa repartido en tantas partes iguales, cuantas fueren las orengas que llevaré desde la segunda orenga á proa: y la mitad repartida en las orengas que hubiere desde la sexta á popa.

De arrufadura en la cubierta, medio codo á proa, y uno á popa,

De arrufadura en las cintas, un codo á proa y uno y medio á popa.

Las aletas han de ser redondas como el pie de genol y no agudo, como se ha acostumbrado hasta aquí en las fábricas que se han hecho.

2. Para navío de diez codos de manga.—Tendrá 106 $\frac{1}{8}$.

De plan, cinco codos.

De puntal, cuatro codos y medio en lo mas ancho, y en cinco codos la cubierta.

De quilla, treinta codos.

De esloria, treinta y seis codos.

De lanzamiento á proa, cuatro codos.

De lanzamiento á popa, dos codos.

De rasél, dos codos y un tercio á popa, y el tercio de estos raseles se ha de dar á proa.

De yugo, cinco codos y un cuarto.

Ha de llevar veinte y siete orengas de cuenta con la maestra.

De astilla muerta medio codo, repartido en tres partes iguales: las dos de muerta en medio en la primera orenga, y la otra tercia parte repartida en tantas partes iguales, cuantas fueren las orengas de cuenta que llevaré desde la segunda orenga de enmedio, á popa y proa.

De jova, medio codo repartido en partes iguales, en las orengas que hubiere desde la segunda á proa: y la mitad de esta jova repartida en las orengas que llevaré desde la sexta á proa.

De arrufadura en la cubierta, medio codo á proa, y uno á popa.

TOMO IV.

De arrufadura en las cintas, un codo á proa y uno y medio á popa.

Las aletas han de ser redondas como el pie de genol.

Ha de llevar un castillo pequeño á proa, y media tolda baja en popa.

El contracodaste de la parte del zapato, un cuarto de codo de ancho, y disminuyendo á morir en la lemera.

3. Para navío de once codos de manga.—Tendrá 157.

De plan, cinco codos y medio.

De puntal, cinco codos en lo mas ancho, y medio codo mas arriba la cubierta.

De quilla, treinta y dos codos.

De esloria, treinta y nueve codos.

De lanzamiento á proa, cuatro codos y tres cuartos.

De lanzamiento á popa, dos codos y un cuarto.

De rasél á popa, tres codos y dos tercios, y el tercio de estos raseles á proa.

De yugo, cinco codos y tres cuartos.

Ha de llevar veinte y nueve orengas de cuenta con la maestra.

De astilla muerta, cinco ochavos de codo, repartidos en tres partes iguales, las dos en la orenga de enmedio, y la otra tercia parte repartida en tantas partes iguales, cuantas fueren las orengas de cuenta que llevaré, desde la segunda de enmedio, á popa y proa.

De jova, cinco ochavos de codo repartidos en partes iguales, en las orengas que hubiere desde la segunda de enmedio á proa; y la mitad de esta jova, repartida en las orengas que llevaré desde la séptima á popa.

De arrufada en la cubierta, medio codo á proa, y uno á popa.

De arrufada en las cintas, un codo á proa, y codo y medio á popa.

Ha de llevar en la cubierta una tolda á popa, y su castillo á proa, en dos codos y medio.

Las aletas han de ser redondas como el pie de genol.

El contracodaste un cuarto de codo de ancho de la parte del zapato, y disminuyendo por tercios á morir en la lemera.

4. Para navío de doce codos de manga.—Tendrá 198.

De plan, seis codos.

De puntal, cinco codos y medio en lo mas ancho, y medio codo mas arriba la cubierta.

De quilla, treinta y cuatro codos.

De esloria, cuarenta y un codos y medio.

De lanzamiento á proa, cinco codos.

De lanzamiento á popa, dos codos y medio.

De rasél á popa, cuatro codos, y el tercio de estos raseles se ha de dar en proa.

De yugo, seis codos y un cuarto.

Ha de llevar treinta y una orengas de cuenta con la maestra.

De astilla muerta, cinco ochavos y medio, repartidos en tres partes iguales: las dos de muerta en la orenga de enmedio, y la otra tercia parte repartida en tantas partes iguales, cuantas fueren las orengas de cuenta que llevaré desde la segunda orenga de enmedio, á popa y proa.

De jova, cinco ochavos y medio, repartidos en partes iguales en las orengas de cuenta que