

hicieren, conozcan los dichos presidente y jueces oficiales de la casa de contratación de las Indias, que reside en la ciudad de Sevilla, y el que reside en la de Cádiz, los generales de nuestra armada y flotas de la carrera de las Indias, el nuestro regente y oidores de la audiencia de Sevilla, los alcaldes de grados, el nuestro asistente de la dicha ciudad, sus tenientes y todas las demas justicias de nuestros reinos, cualquiera de ellos a prevención, y han de otorgar las apelaciones en los casos, que de derecho hubiere lugar, para nuestro consejo de guerra ó la junta de guerra de Indias, cada uno lo que le tocare y no á otro ningun tribunal: y lo que por revista se condenare de las dichas denunciaciões, se ha de aplicar y repartir en dos partes por mitad para el juez y denunciador, para cuyo efecto derogamos las pragmáticas y leyes de estos reinos, en que se declara que la tercia parte de cualquier denunciación, se aplique á nuestra cámara, porque queremos y es nuestra voluntad que se repartan por mitad, por lo mucho que conviene á nuestro servicio que se proceda por todo rigor y se observe esta orden con puntualidad.

105 Cuando Nos mandáremos tomar navios de particulares, fabricados por estas medidas y traza referidas para servir en nuestras armadas del mar Occéano y Mediterráneo, considerando la costa que se les seguirá fabricándolos con las dichas trazas y fortificaciones, y el beneficio que se sigue á nuestro servicio, que anden en nuestras armadas navios de esta perfeccion y fortaleza, les mandamos pagar á razon de nueve reales por tonelada cada mes, incluso en ellas el socorro que se suele dar en dichas armadas á semejantes navios para sebo y mangueras, advirtiéndole que para lo que toca á la carrera de Indias, quede á arbitrio de los dichos presidente y jueces oficiales de la casa de contratación, para que conforme al tiempo señalen el precio de cada tonelada.

106 Adviértese, que para mas comodidad de los fabricantes en las medidas de suso referidas en todo género de navios que se dice, lo mas ancho ha de ir medio codo debajo de la cubierta principal (que es donde derechamente se habia de entender ser el puntal) les hacemos merced de que cuando se tomare algun navio ó navios para

nuestro servicio, que estuviere fabricado por estas Ordenanzas, se entienda que ha de ser puntal el medio codo que hay de lo mas ancho á la cubierta, y en la propia cubierta se ha de tomar la medida del puntal para su arqueamiento, respecto que la manga viene á quedar mas abajo de la cubierta. Todo lo cual segun y de la manera que queda referido, se ha de guardar por pragmática inviolable en estos nuestros reinos, y en virtud de cualquier traslado de estas Ordenanzas, firmado del nuestro secretario de la guerra de mar: Mandamos á nuestros superintendentes de las dichas fábricas reales de navios, que ahora son y adelante fueren, que cada uno en su distrito haga publicar le contenido en ellas, y que se ejecute y cumpla lo que le tocare, quedando como quedan derogadas la de veinte y uno de diciembre de seiscientos y siete, y las de diez y seis de julio de seiscientos y trece: y lo mismo ordenamos á los nuestros presidente y jueces oficiales de la dicha casa de contratación de las Indias, y á los nuestros veedores y proveedores generales de nuestras armadas, en cuanto á lo que por sus oficios están obligados á hacer: y al nuestro capitán general de la armada del mar Occéano, y á los capitanes generales de la armada de la guarda de la carrera de las Indias y flotas remitimos el cuidado de hacer observar en ellas estas Ordenanzas, y que no hagan, ni consientan alterar cosa contra ninguna de las aquí referidas, sin expresa y particular orden nuestra: y del conocimiento de los pleitos y causas que resultaren de hacerlas ejecutar y castigar los transgresores, inhibimos y damos por inhibidos á los presidentes y oidores de nuestras chancillerías y demas tribunales, por cuanto han de tratar del cumplimiento y ejecución de estas Ordenanzas las personas que arriba se hace mencion: y en cuanto á las apelaciones de las cosas que haya lugar de derecho, los nuestro consejo de guerra y junta de guerra de Indias, cada uno en lo que le tocare: y de estas Ordenanzas se ha de tomar la razon en la contaduría de nuestro consejo de Indias, y en la de la casa de contratación de Sevilla, y despues han de quedar originalmente en la nuestra contaduría mayor de cuentas, que asi conviene á nuestro real servicio.

La señal que aqui se pone es el cuarto de codo, de que se hace mencion en estas Ordenanzas.

D. Carlos II en esta Recopilación.

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 navios, las cuales convinieron en que para el dicho efecto se fabricasen de forma que demandas en menos agua, por las contingencias, peligros, fraudes y extravios, que suceden y se cometen

en aquella bahía, las medidas fuesen en la forma siguiente:

Para galeon de setecientas toneladas poco mas ó menos.

De manga diez y ocho codos y medio de tabla á tabla, medidos en la cubierta principal poco abante de la barsola de proa, adonde ha de ser lo mas ancho del navio, y sin que abra mas en la amura que en la manga.

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

De plan, un tercio de codo mas que la mitad de la manga: porque navios de guerra no pueden sustentar la artillería con menos plan, ni es este el que los hace tormentuosos, galibándolo al revés, con que saldrá sin pantoque.

De quilla, cincuenta y tres codos.

De esloria, sesenta y cinco codos.

De lanzamiento á proa, diez codos.

De lanzamiento á popa, dos codos.

De yugo, diez codos.

De rasél de popa, seis codos y medio.

De rasél de proa, dos codos y un tercio.

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

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

De astilla muerta un codo que repartirán los maestros, con la jova, redeles y cuadra de popa y proa y cuadernas, segun la proporcion de las medidas.

Para galeon de quinientas toneladas poco mas ó menos.

De manga diez y siete codos y medio, medidos de tabla á tabla en la primera cubierta donde ha de ser lo mas ancho del navio y que tenga lo mismo de Amura.

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

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

De quilla, cincuenta codos.

De esloria, sesenta y dos codos.

De lanzamiento á proa, diez codos.

De lanzamiento á popa, diez codos.

De yugo, nueve codos y medio.

De rasél de popa,

De rasél de proa, dos codos y un cuarto.

De hueco entre cubierta, 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, segun la proporcion 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 á proa, y dos y medio á popa, y que la cubierta principal arrufase en proa lo mismo que la cinta, y á popa un codo, y que se echasen dos andanas de columnas, y los baos en el aire á longitud de pipa, y la quilla corrida sin curba en la patilla, viniendo el codaste á 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 tucaren, y que el tablado del rasél corra á popa sin alefris en el codaste, para mayor fortificación, por haber experimentado en la fábrica antigua de curba en la patilla, que tocando se descalimaban por allí, por las flaquezas de las juntas de la curba, la cual conviene echar por la parte de adentro del codaste, sirviéndole de corral y albitana, y que tambien seria conveniente enmendar los raseles haciéndolos mas anchuros,

TOMO IV.

y como en todo tiempo se pueden 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.

Véase al fin de este título la última orden sobre nuevas fábricas de navios de 800 toneladas.

Y porque estas son las reglas mas generales, y que por ahora parece se deben observar en la simetría y fábrica de los navios, ordenamos y mandamos, que si algunos fabricantes acudieren á la casa de contratación, y pidieren formulario mas extenso de lo que permite la brevedad de las leyes, para que los navios salgan regulares y convenientes al fin referido, el presidente y jueces le hagan dar, de forma que venga á noticia de todos.

#### LEY XXIV.

D. Felipe III en Madrid á 27 de enero de 1620. Don Felipe IV en el Campillo á 21 de octubre de 1621.

Que en la casa de Sevilla haya un arqueador y medidor de naos con el sueldo que se señala.

Ordenamos que en la casa de contratación de Sevilla, haya un arqueador y medidor de todos los bajeles que hubieren de navegar en la carrera de Indias, así de armada como de mercante, el cual guarde y cumpla lo dispuesto por ordenanzas de fábricas y leyes de este libro, y tenga de sueldo veinte escudos al mes señalado en avería.

#### LEY XXV.

D. Felipe III en Ventosilla á 19 de octubre de 1613. En Madrid á 30 de junio de 1614. Ordenanza de la Casa, al fin.

Que en arrear y medir los navios se guarde la forma que por esta ley se manda.

Por cuanto habiendo considerado los inconvenientes y daños que han resultado contra nuestra real hacienda y en perjuicio de nuestros vasallos, y los extranjeros que han servido con sus navios en nuestras armadas y flotas, y la forma y reglas con que hasta aquí se han arqueado y medidos los tales navios para pagarles sus sueldo y fletes, por no ser fundados en la verdadera ciencia de esta facultad respecto de que de las cinco dimensiones ó partes en que estriba lo principal de la fábrica de los navios, que es la esloria, manga, puntal, quilla y plan solamente metian las tres primeras en la cuenta, no considerando las otras dos, sin lo cual de ninguna manera se puede hacer justificado arqueamiento, mandamos que se juntasen los hombres mas prácticos en este ministerio, que se hallasen en estos reinos, los cuales habiendo con particular atención, estudio y cuidado trabajado en ello, se tiene por cierto haber dado el punto mas ajustado á la razon, que se puede descubrir para medir los dichos navios, de manera que no haya medida falsa ni otro género de engaño de los que procedian de la incertidumbre de las reglas de que se ha usado, con que siempre sea arbitrario lo que ahora ha de ser fijo, y se excusará el daño que se siguiere á