

La Marina Mercante española a través de la Historia

POR FRANCISCO FARIÑA, DEL CUERPO JURÍDICO DE LA ARMADA,
Y TIMOTEO OLONDO, DE LA SUBSECRETARÍA DE LA MARINA CIVIL

I

FASES PRINCIPALES DE LA MARINA MERCANTE EN ESPAÑA.

Por su posición geográfica, extensión de las costas, escasez de vías fluviales y aun por algunos acaecimientos históricos parece que, lógicamente, la principal directriz nacional de España debía ser esencialmente marítima.

Acuciaba aún más hacia esta orientación el territorio montañoso, o de páramos poco feraces, donde la lucha con realidades difíciles de vencer obliga a buscar la expansión y la prosperidad en empresas marítimas.

Pero la tradición española tampoco ha reconocido nunca esas realidades desfavorables del suelo nacional. Como dice un profundo historiador patrio, se forjó "la leyenda de las admirables condiciones de la península para todo género de producción y riqueza naturales, que ingenuamente propala ya la Historia de España de Alfonso X en un párrafo que se ha hecho célebre y que el padre Mariana confirma en su famoso historial... La ilusión de la leyenda siguió viviendo al lado de una realidad contraria" (1).

Ha pasado a ser un tópico esa posición psicológica española de volverse de espaldas al mar. Hace ya tiempo que un competente autor en estas cuestiones marítimas señalaba con cierto temor de chocar contra convencionalismos el retraining del pueblo de Castilla y el escaso estímulo de los reyes por los intereses marítimos. "El pueblo español, por sus inclinaciones y costumbres primitivas, por su tradición y sus leyes, tenía que dar la preferencia a la espada sobre la brújula; por esto prefirió lanzarse por la senda de las conquistas" (2).

El descubrimiento del Nuevo Mundo, que tanta preponderancia hubiera dado a otro país, "no pudo hacer navegante a un pueblo de inclinaciones contrarias a la vida del mar, tan sólo soportada en cuanto era imprescindible para trasladarse al mundo de su fantasía" (3). "Hubo naves—añade—, nu-

merosas flotas, aventureros e intrépidos exploradores que levantaron muy alto el nombre español; pero no navegantes, como exigían las circunstancias; no un pueblo de marineros, como tal vez se hubiese formado en otra nación favorecida con un suceso tan sorprendente y propicio."

A fines del siglo X se arma una escuadra vizcaína para una expedición, iniciándose el desarrollo de la marina del Señorío de Vizcaya. Hay también datos de que el arzobispo Gelmírez impulsa la construcción de naves, y se anota que en 1130 los navíos cantábricos socorren a Bayona, bloqueada por Alfonso I de Aragón, y que concurren a la conquista de Almería en 1147.

En 1247 se construyen en Santander 13 naos gruesas, destinadas por Fernando III a una expedición contra los moros. Después de las conquistas de Sevilla y Tarifa (1) empiezan las naves castellanas a hacer el tráfico de Oriente; frecuentan los puertos de Brujas, Dordrecht, Dormund, Rochela y Gravelinas. Alfonso X inició la creación de una marina especial, propia de la Corona, para las expediciones bélicas. Hasta esta época, y aun en muchos casos en lo sucesivo, la Marina Mercante y la de Guerra no se distinguen. Cuando se necesita una armada se forma mediante arrendamiento (asientos), contratando barcos particulares, o embargándolos. Para atender a la nueva orientación se funda la atarazana, o arsenal, en Sevilla, en el sitio llamado el Arenal.

Al terminarse el siglo XIII se forman las hermandades de las villas de la marina de Castilla.

En una reclamación formulada por Eduardo III contra las hostilidades de navíos castellanos, cometidas en las costas y puertos de Inglaterra, se refiere a los navíos de los principales puertos desde el Bidasoa al Miño, sirviendo esa lista para conocer la importancia numérica de las naves (2).

En agosto de 1350 Inglaterra, hasta entonces con muy escasa Marina, logró mediante importantes embargos y ayudada por naves de Bayona—siempre rival de Cantabria—preparar una Armada que,

(1) R. Altamira: "Historia de España y de la civilización española", 1909-11, 4, t. III, p. 507.

(2) F. J. de Salas: "Marina española", 1865, p. 27.

(3) F. J. de Salas: "Marina española", 1865, p. 26.

(1) F. Álvarez del Manzano: "Curso de derecho mercantil", 1890, t. I, p. 228. Véase también páginas 217 a 219 y 310 a 323.

(2) C. Fernández Duro: "La Marina de Castilla", 1894, páginas 67 y 68.