

importante en este período. Menciona Altamira a un autor del siglo XIV que hace subir a 360 el número de naves mayores (de ellas 33 de tres puentes) que salían del puerto mallorquín para comerciar en Italia, Rodas, Berbería, Egipto, Constantinopla, Asia Mayor, Flandes, etc. (1).

Documentos de 1350—sigue exponiendo el mismo autor—acusar la presencia en el puerto de la Esclusa de numerosos barcos españoles: castellanos y catalanes, dominando en los mercados de aquella parte de Europa los castellanos (comprendiendo en esta denominación a gallegos, vizcaínos, etc.). Estas naves castellanas causaban admiración por su fortaleza y gran porte al célebre cronista francés del siglo XIII, Frissart (2).

El apogeo de Cataluña decae a fines del siglo XV. Un acuerdo de 1489 muestra la preocupación por ello de los administradores del Consejo de Barcelona, quienes piensan en "la manera cómo se podría enderezar algún tanto la negociación mercantil que del todo se ha perdido en esta ciudad", decidiendo la construcción de dos naves de 500 a 600 toneladas, dando a los constructores una prima de 100 libras por cada 100 toneladas más (3).

La posición marítima de Mallorca decrece al ser incorporada a la corona de Aragón, a mediados del siglo XIV, se anula hasta el punto de que un testigo dice en 1511 que cuantos mercaderes hay en el día no podrían cargar una barca.

A la vez que ocurre esto en España ha ido aumentando el poder del imperio turco, que en los comienzos del siglo XVI domina en absoluto en el Mediterráneo, y con él se desarrolla la piratería de los corsarios.

Fernando el Católico, tradicionalmente amigo del mar—dice un autor (4)—, inicia en 1504 la política mediterránea de España con la expedición a Mazalquivir. A la conquista de Orán en 1509 salieron de Cartagena 80 naos y 10 galeras. Para completar las naves de la marina real se pudieron embargar 35 naos, 22 carabelas, tres galeotas, tres tafurcas y una fusta (5). Este sistema de los embargos de buques mercantes, para completar la escasez de unidades armadas que exigen las constantes expediciones bélicas, ocasiona grandes quebrantos a la Marina mercante. Para poner remedio a las depredaciones de los corsarios se preparó la desgraciada

expedición de Gelves y se mandaron construir y armar 50 galeras, que, reunidas a 12 arrendadas a Juan Andrés Doria y Antonio Colona en Génova, 23 de los reinos de Nápoles y Sicilia y otros navíos, pudieron formar una escuadra de 100 naves. Mandó el rey que en Barcelona se labrasen las 50 galeras, no sólo porque en esta comarca había bosques de buena madera para clavazón, sino porque había muchos oficiales para labrarlas y para hacerlas con mayor brevedad que en las villas puertos de mar de Castilla la Vieja y Andalucía (1).

El comercio con las Indias empezó por expediciones aisladas dejadas a la iniciativa de los armadores. En julio de 1522 ya se promulgaban unas Ordenanzas para los navíos que hacían la carrera de las Indias, y se fija su porte mínimo en 80 toneladas, disponiendo que llevaran armas. A principios del siglo XVI, Sevilla, con su casa de Contratación, creada en 1503, centraliza el comercio con América hasta el punto de constituir un verdadero monopolio (2). Un autor extranjero compara la grandeza marítima de Sevilla por esta época con la que más tarde habían de tener Lisboa, Amberes y Londres (3). Y añade que la flota del rey de Castilla, por el número y grandeza de sus naves, era muy superior a la de cualquier otra potencia marítima. Otro autor, también extranjero, Scherer, dice que el tráfico marítimo de España en 1513 era efectuado por unos mil navíos (4). Esta cifra, que suelen copiar bastantes autores, parece algo exagerada. Menciona Fernández Duro, por ejemplo, datos del archivo de Indias, de los que resulta que, con pasajeros artesanos, menestrales, labradores y algún que otro fraile se despacharon 13 de particulares en 1510; 20 en el siguiente año; 37 en 1513, repitiendo algún viaje y aun llegando a hacer tres durante el año (5).

"La Casa de Contratación organizaba dos expediciones al año, que salían del Guadalquivir; una, destinada al Golfo de Méjico, llamada flota *Nueva España*, y la segunda, denominada *Tierra Firme*, que rendía viaje en Cartagena de Indias. Juntas na-

(1) Altamira: Ob. cit., II, pgs. 231 y 232.

(2) Idem. Idem, pgs. 218 y 219.

(3) Idem. Idem, p. 498.

(4) Bauer y Landauer (I.): "La Marina española en el siglo XVI", 1921, p. 16.

(5) Fernández Duro (C.): "La Armada española", 1895, I, pgs. 72 y 352.

(1) Relación de Pedro de Salazar transcrita por Bauer, obra citada, páginas 37 a 40.

(2) Piernas Hurtado: "La casa de contratación de Indias", Madrid, 1907.

(3) Max Geag Segmidt: "Historia del comercio mundial". Traducción española de Sánchez Sarto. Ed. Labor, Barcelona, 1927, páginas 92 y 93.

(4) Scherer: "Historia del comercio de las naciones". Traductor: E. de la Riva. 1874, dos tomos. Véase también Pérez Urruti (M.): "Historias del comercio mundial", Madrid, 1933. Artífano (G. de): "Historia del comercio con las Indias durante el dominio de los Austrias", Barcelona, 1916.

(5) Fernández Duro: "Armada española", I, 121.