

encontrando a otra castellana de unos 40 barcos que venían cargados de los puertos de Flandes, entablan combate, venciendo los ingleses, considerando esto algunos historiadores como la desaparición del "dominio del mar" por España; aplicando por ello los contemporáneos a Eduardo III el título del "rey del mar" (1). Durante el siglo XIV sigue en pleno desarrollo la marina cantábrica; en la construcción de barcos no tiene en esa época rival, y surge a Inglaterra y Alemania (2).

La pujanza naval de Vizcaya en el siglo XIV va enlazada a la riqueza comercial de Burgos; sus naves de comercio se encuentran citadas con frecuencia en las noticias de los puertos de Barcelona, Sevilla, Nantes y Brujas, principalmente (3).

Un registro de los navíos entrados en la Esclusa en 1486-87 anota, concretando la referencia al puerto de Bilbao, uno de 160 toneladas, dos de 120, uno de 110, tres de 100, otros varios de 180 toneles (4), de 200, de 150, de 80, cargados con hierros y lana, menos uno, en que se menciona sal y alumbre de cargamento (5).

En la escuadra llamada de Vizcaya, concentrada por la reina Isabel en 1493, figura el asiento de una carabela de más de 1.000 toneles, una nao de 405, otra de 220, otra de 100 y otra de 200. En la preparación de la flota para el viaje a Flandes de doña Juana en 1495-96 se registran varias naos de 280 y 250 toneles.

Lequeitio aparece señalado como puerto mayor en el siglo XV; en 1407 se anotan existentes unas 60 naves "de espolón", con 20 hombres cada una (6).

En Bilbao se consolida una oligarquía de navegantes y mercaderes marítimos, figurando en las actividades navieras los más ilustres apellidos, llegando a fines del siglo XV la construcción naval de Vizcaya a ser el más importante ramo de su industria.

En el Mediterráneo, cuna del desarrollo principal de la Marina Mercante en la Edad Media, empieza a tener también importancia la marina española. Barcelona, a primeros del siglos XIII, sigue la orientación marítima iniciada por las ciudades italianas, que desde el siglo IX mantienen el tráfico de importación y exportación con Oriente, princi-

palmente con Siria y Egipto, destacando en los siglos X y XI Venecia, Génova, Amalfi, Ancona, y Palermo como puerto de Pisa.

En los siglos XIII y XIV adquiere ya bastante apogeo la Marina Mercante catalana, teniendo Barcelona su cónsul en Egipto. Sus buques, unidos a los de Valencia, van a los puertos de Flandes rodeando las costas españolas, y en 1389 instituye su lonja de comercio en Brujas, emporio principal de contratación marítima de Europa en el siglo XIV, mientras los venecianos no la establecen hasta 1415.

Según Capmany, en las Ordenanzas que en 1315 formó la ciudad de Barcelona imponiendo ciertos derechos a las embarcaciones nacionales que anclasen en su puerto para preparar una armada contra los moros, consta que había naves y cocas de dos y de tres puentes; en documentos marítimos de 1373 aparece que había naves catalanas de 3.000 salmas, que corresponden a unas 400 toneladas. Antes, en las Ordenaciones Náuticas de la rivera de Barcelona de 1258 sólo se habla de naves de una y dos cubiertas (1).

El comercio catalán, tan pujante en el siglo XIII —dice también Altamira—, continúa su prodigioso desarrollo en los siglos XIV y XV; los barcos catalanes compiten con los italianos en el transporte de mercancías a los puertos de Europa, Asia y África, en el Mediterráneo, y añade que Valencia fué en no pocas cosas rival de Barcelona (2).

En los diarios conocidos por el nombre de *Llibres de Dietaris*, que se conservan en el archivo municipal de Barcelona y que corresponden a los años 1390 a 1394, conteniendo noticias marítimas del puerto, aparece que desde enero a octubre de 1391 sólo se botan, en mayo y julio, dos naves allí construidas; en 1392, dos en marzo y mayo, y se ponen en septiembre las quillas de 10 galeras destinadas a realizar en abril siguiente un viaje a Sicilia; en abril de 1393 se bota una nave de dos puentes, y a fines de año varias de las galeras armadas por la ciudad (3).

Aunque estas cifras parezcan pequeñas, hay que tener en cuenta que, según el mismo Capmany, a pesar de ser Venecia y Génova a mediados del siglo XIV las más poderosas por su comercio y Marina, jamás reunieron 200 naves en sus mayores armamentos.

La Marina Mercante mallorquina también es muy

(1) C. Fernández Casado Duro. "La Marina de Castilla", pgs. 102 y 103.

(2) Idem. Idem, p. 158.

(3) T. Guiard: "La industria naval vizcaína", Bilbao, 1917, p. 27.

(4) 10 Toneles equivalían a 12 toneladas. Guiard: Obra citada, p. 31, nota.

(5) T. Guiard. Ob. cit., p. 32.

(6) Idem. Ob. cit., p. 39, nota.

(1) Capmany y de Montpalán (A. de): "Memorias históricas sobre la Marina, comercio y artes de Barcelona", dos tomos. Madrid, 1779, I, pgs. 39 y 40.

(2) Altamira: Ob. cit., II, p. 223.

(3) Capmany: Ob. cit., II, pgs. 50 a 54 de la tabla de apéndices.