

y había más de 1.000 pinazas hasta de 80 a 90 toneladas en las costas vascongadas y de Santander.

Estos datos coinciden con los de un escritor de la época, Tomé Cano, autor del "Arte de fabricar naos", que da también la cifra de más de 1.000 naos de alto bordo en España propiedad de particulares hacia 1593; de ellas más de 200 en Vizcaya; en Galicia, Asturias y Santander más de 200 pataches que navegaban a Flandes, Francia, Inglaterra y Andalucía, y en esta región más de 400 naos, casi todas haciendo la navegación a América.

Es necesario tener en cuenta que en aquella época la deficiencia de medios de comunicación tenían muy distanciados a unos pueblos de otros, y el no tener noción de la importancia de las estadísticas ni existir un buen registro oficial de buques, explica la disparidad de los historiadores en sus apreciaciones sobre la importancia de la Marina.

Este período de esplendor marítimo se extinguió completamente en el breve lapso de tiempo de unos veinticinco años, pues en 1608, que es cuando publica su obra Tomé Cano, ya habían desaparecido todas esas flotas, y "todo se ha apurado y acabado".

Como causas de esta decadencia marítima señalan los escritores la falta de los bosques más importantes para la construcción naval, el pasar paulatinamente a manos de extranjeros todos los fletamentos de mercancías realizándolo con mayor economía que los españoles (1), el abuso de los embargos de buques mercantes, que quitó todo estímulo a la construcción naval (2), la falta de previsión y el

incumplimiento de las ordenanzas que daban lugar a la frecuencia de naufragios y apresamientos (1) por exceso de carga de las naves, haciendo las travesías tanto en verano como en invierno, según dice Juan de Escalante y Mendoza, "todas cargadas y embalumbadas, incapaces de resistir al mar y a los vientos ni los encuentros con los enemigos" (2). Contribuyó también a este fracaso de las flotas y decadencia marítima de España el sistema general de monopolios que caracteriza nuestra política comercial desde entonces.

Fué necesario en los reinados de Felipe II y III fijar primas a los que construyesen naves de más de 300 toneladas para restaurar la industria naval fenecida.

La política imperialista heredada de Carlos I, desentendiendo los intereses comerciales y apurando al país con tributos para sostener las empresas guerreras, el sistema de monopolios mercantiles con la inspección del puerto de Sevilla y obligatorio retorno a él, la miseria general del país iniciada a mediados del siglo XVII y acentuada después, la ociosidad, la repugnancia a los trabajos industriales y manuales, la despoblación por el progreso emigratorio y el desconcierto administrativo, las constantes guerras y motines, son un complejo de factores que influyen más o menos directamente en la extinción casi total del comercio y por ende en la actividad y vida de la Marina Mercante. Como dice Bähler, España se fué desangrando en un derroche generoso y magnífico de sus hombres y sus tesoros, sin otro fruto que la gloria de mil hazañas.

(1) Por real cédula promulgada en Toro en 5 de marzo de 1705 se accedió a la súplica de extranjeros para que se les dejase llevar mercaderías a Indias ("Colección de Documentos Inéditos para la Historia de Hispano-América", tomo V; "Inventario General de Registro Cedulaario", p. 54). Pero a causa de la competencia se dictaron después numerosas restricciones. Entre otras, se encuentran: la real cédula de Toledo de 6 de diciembre de 1530, prohibiendo que naveguen navíos extranjeros en la carrera de Indias, "porque por experiencia habían parecido los daños que se habían seguido de haber andado los dichos extranjeros en la dicha navegación" (Colección citada, t. VIII, pasajeros a Indias, p. 351); la promulgada en Palencia el 8 de septiembre de 1534, insistiendo en lo mismo (Colección citada, tomo VIII, p. 366); la de 29 de marzo de 1599, que reitera la prohibición (Colección citada, t. V, Inventarios, p. 223), indicando todas ellas lo frecuente que debía ser la infracción de esas prohibiciones.

(2) Menciona a este respecto Castro y Bravo (obra citada, pág. 204) la frase de Escalante y Mendoza que "más es fabricar naos de una y otra manera para el rey que para sí mismo", y Altamira (ob. cit., III, p. 301) indica que en un memorial de la época se dice que, "embargados los navíos y la gente, al cabo de muchos años, nunca se acababan de fenecer las cuentas, y cuando se las libra y paga sus alcances es a tiempo que la mayor parte de sus hombres son muertos y todo se consume en costas y salarios de los que solicitan".

(1) Numerosas disposiciones aluden a esos desastres o tratan de evitarlos. Una real cédula promulgada en Vitoria en 14 de julio de 1522 acuerda unas ordenanzas en ocho capítulos sobre la forma de cargar, proveer y visitar los oficiales de la Casa de Contratación los navíos, por haber sabido que no se pone el cuidado debido, y "algunas de dichas naos y carabelas han ido y van a mucho peligro y riesgo y han sido tomadas por contrarios" (Col. cit., t. V, Inventarios, p. 61); otra real cédula de Palencia en 8 de septiembre de 1534 dice que "los navíos que siguen el viaje de las nuestras Indias comúnmente son viejos y desde lo son, los dueños dellos traen a vender a la ciudad de Sevilla por los grandes precios que allí se ofrecen por ellos, y tienen así mucho daño encubierto por razón que donde los ponen a monte, que es San Juan de Alfarañe, no pueden descubrir la quilla ni aun dos tablas encima de ella, y a esta causa no los pueden bien adereçar..., de que se sigue mucho daño y peligro a las personas, navíos y mercaderías". Dicta además minuciosas reglas para evitar que las naves viajen sobrecargadas (Col. cit., t. VIII, pasajeros, páginas 366 a 373).

(2) Castro y Bravo: Ob. cit., p. 211; en la obra de Salas, "Marina española", se menciona también un pasaje de Brochero en el que alude a la pérdida de navíos en las infastas empresas de fines del XVI, hasta el punto "que agora no hay uno de cien toneladas".

(3) Bähler: Ob. cit., p. 31.