

nombre deriva del de los Banū-Marin. La trayectoria del movimiento bereber en España durante el período almohade le lleva a retrasar la fecha de introducción de las merinas con respecto a la ofrecida por otros autores y a proponer en cambio la segunda mitad del siglo xiv.

A la luz de éste y otros documentos, López aventura referencias al contacto de los puertos mercantiles de Italia con África, al comercio internacional de lana y a la importación de las merinas, transformadas gradualmente por la hábil cruce de los ganaderos españoles en las mejores laneras del mundo.

Tememos que la contribución de López pase inadvertida por haber aparecido en una publicación escasamente difundida entre los hispanistas. Ése es el motivo que nos lleva a reseñar tan breve pero interesante artículo.

MARTA M. DE SÁNCHEZ-ALBORNOZ.

ELIE LAMBERT, *Les routes des Pyrénées atlantiques et leur emploi au cours des âges*. Instituto de Estudios Pirenaicos. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. 48 páginas. Zaragoza 1951.

La comunicación de Lambert que nos ocupa se limita a enfocar los caminos del norte de España, con la pléyade de trajinantes, peregrinos y simples viajeros que los recorrieron durante siglos. Con respecto a las rutas de la peregrinación en la Edad Media, no podemos dejar de recordar la obra fundamental de Vázquez de Parga, José María Lacarra y Juan Uría, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, de la cual nos ocupamos oportunamente en estas mismas páginas.

A veces los altibajos de la lucha política entre propios españoles, la inminencia de un ataque exterior, el peligro de la expansión de los moros que se abrirían sobre Francia y la asolarían, como ocurrió en distintos puntos de la Península, contribuyeron a moldear y remoldear el trazado de las rutas de peregrinación de los Pirineos atlánticos. Leyenda e Historia han contribuido, como en otras oportunidades, a dar otro interés que el meramente científico a publicaciones de este carácter.

En síntesis, ¿cuáles son los aportes de E. Lambert en este trabajo? La confirmación de que el camino de los Puertos de Gize, que las hazañas de Rolando hicieron mundialmente famosos, « a servi depuis l'antiquité de façon éminente aux relations entre l'Espagne et la France ». Las peregrinaciones a Santiago de Compostela fueron las que establecieron de un modo definitivo el camino francés. En los siglos que siguieron a la Edad Media, algunos peregrinos desviaron su ruta de Roncesvalles, para seguir la costa de Bayona e Irún y por Hernani y Tolosa retornar al camino francés. Y así, en el siglo xviii, se llegó a utilizar

siempre la ruta de la costa, porque sus condiciones geográficas lo hacían más accesible en tiempos de paz. A partir de 1740 el único gran camino real, atravesando el país vasco (fuera de algunos caminos de montaña más o menos practicables, incluido ya en esa época el que pasaba por Roncesvalles) fué durante mucho tiempo el que unía a Bayona e Irún pasando por San Juan de Luz, ruta muy transitada por los turistas de hoy.

Fué en 1813 que se construyó otro gran camino que iba de Bayona a Pamplona por Saint Jean Pied-de-Port, Valle Carlos y Roncesvalles.

Las guerras de la Revolución y de la Independencia interrumpieron casi totalmente la tradición que había hecho seguir durante casi mil años las diversas rutas de los Pirineos Occidentales. Así, dice Lambert, se explica que el gran hospital de Roncesvalles yaza hoy en el mismo abandono que aquél, menos importante y efímero de Sainte-Christine en Somport d'Aspe.

En el siglo XIX se construyó una línea internacional de ferrocarril que unía París y Burdeos con Madrid a través de Bayona y San Sebastián, asegurando la preponderancia casi exclusiva del camino de la costa para continuar por Guipúzcoa y Álava. A las dificultades del viaje, nuevos peligros se agregarían. Si en los siglos pasados habían sido los piratas normandos y las incursiones de los moros los que obligaron a rectificar el trazado de las rutas de la peregrinación, en época muy reciente sería la amenaza de la guerra submarina, la que obligaría a doblar esta línea férrea por otra, que retomó en el interior la importante y antigua vía de Somport d'Aspe y de Canfranc que habría suplantado después del siglo XIII la de Porte de Cize y Roncesvalles.

Y agrega Lambert esta reflexión: « A travers les siècles, sous les fluctuantes variations de l'histoire, les lois de la géographie demeurent constantes ».

Un mapa, incluido al final del opúsculo permite al estudioso seguir atentamente los distintos azarés que contribuyeron a formar y modificar los caminos de peregrinación a través de los Pirineos Occidentales.

SUSANA A. DELLA TORRE.

LUIS SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Algunos datos sobre la política exterior de Enrique III*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Instituto Jerónimo Zurita.

Suárez Fernández nos muestra a Enrique III, tan mal conocido, como a un auténtico Trastámara y estricto cumplidor de los principios políticos de la Casa: el de reformas internas y de expansión vital.