

LUIS SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la casa de Trastámara*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Escuela de Estudios Medievales. Madrid, 1959.

El autor del presente libro se propone analizar la evolución de la navegación y comercio castellanos desde la segunda mitad del siglo XIV hasta 1463, o sea el período durante el cual los marinos cantábricos llegaron a ocupar el puesto principal en el tráfico atlántico.

Desde el primer momento Suárez Fernández hace hincapié en el hecho de que no intenta un estudio exhaustivo del tema y a través de la lectura del libro se siente que su propósito principal fue trazar el marco político dentro del cual se operó la evolución señalada; ésta parece entonces haber sido el resultado de las diversas concomitancias de la Guerra de los Cien Años.

El autor afirma que el proceso comenzó a gestarse desde fines del siglo XIII gracias a la apertura del Estrecho « por el esfuerzo combinado de castellanos y genoveses », simultánea casi con la fundación de la Liga de Ciudades o Hermandad de la Marisma en 1282; ésta estaba integrada por ciudades cantábricas cuyos habitantes « a medias piratas y comerciantes », tenían por negocio « además del saqueo de extranjeros, cuando era posible, el transporte de la lana a Flandes y del vino de Gascuña a este país y a Inglaterra ». En el siglo XIV la situación de estas villas se vio favorecida por la paulatina disminución de las exportaciones de lanas inglesas a Flandes con lo cual progresaron los transportes de lanas españolas.

En el transcurso de la primera etapa de la Guerra de los Cien Años, según Suárez Fernández « la economía no dominó a la política, sino al contrario. Fueron los mercaderes quienes, adaptándose, se aprovecharon de las circunstancias políticas que la diplomacia iba creando ». Los marinos castellanos ya disfrutaban una situación de privilegio en las costas francesas debido al atraso náutico francés y desde mediados del siglo XIV obtuvieron también de los condes de Flandes amplios privilegios. Iniciada la guerra éstos necesitaban urgentemente la lana que podía proporcionarles Castilla; y Francia, en su lucha con Inglaterra, buscaba el apoyo de los barcos cantábricos y otorgaba cada vez mayores privilegios a los mercaderes de la Hermandad. Entre tanto, Castilla estaba en conflicto con Portugal y enfrentaba la amenaza de las pretensiones dinásticas del duque de Lancaster. Las alternativas de estos conflictos tuvieron por consecuencia el fortalecimiento de la marina castellana, liberada ya a partir del último cuarto del siglo XIV del aprendizaje genovés. El duque de Lancaster acabó por renunciar a sus pretensiones y Portugal terminó por volcar su interés en dirección a África. En el mar las acciones bélicas alternaban, en los breves períodos de paz, con la piratería practicada por ingleses, castellanos y holandeses. Con la tregua de Boulogne, en 1384, la ruta de Brujas se convirtió en monopolio español; los marinos cántabros llevaban a Flandes

lana, hierro, vino, cera, almendras, cordobanes, pieles, cochinilla, comino, mercurio, aceite, anís, uvas y miel.

A partir de los primeros años del siglo xv las relaciones entre Castilla e Inglaterra se suavizaron, adoptándose el sistema de treguas renovadas anualmente. Aparejado a esto se produjo un alejamiento de Francia. Pero la situación volvió a modificarse a partir de 1414; el vuelco se produjo cuando las campañas victoriosas de los ingleses amenazaron el comercio castellano con Flandes. Desde entonces la economía empujó a la política. Las villas cántabras actuarán siempre a favor de Francia, pero por la debilidad que caracterizó el reinado de Juan II, las iniciativas dejaron de ser nacionales para convertirse en particulares. En este período los mercaderes castellanos llegaron a desplazar a la Hansa de la ruta del vino francés y los acontecimientos ulteriores condujeron a un afianzamiento aún mayor que los españoles en las aguas atlánticas. En 1443 se restableció la libertad de comercio entre Inglaterra, la Hansa y Castilla, pero esta libertad era «pura fórmula: todas las compras de vino, cerveza o cualquier otra mercadería que hiciesen los hanseáticos en La Rochela, habrían de ser cargadas en buques españoles y no alemanes; se concedía a éstos el acceso a las costas de Castilla, pero sólo para llevar comestibles — entiéndase arenques — con destino a su venta».

Entre tanto era cada vez mayor la importancia de los comerciantes castellanos en Flandes. En Castilla, en cambio, había surgido la competencia comercial entre las villas cántabras y la ciudad de Burgos, importante centro de acopio de productos del interior de la península. Mientras naos, veleros y galeras llevaban los productos españoles a Brujas, en esta ciudad se produjo «la yuxtaposición de dos comunidades distintas y aún rivales, la de los marinos de las costas cantábricas y la de los mercaderes de Burgos»; las diferencias y conflictos que surgieron entre estos grupos fueron finalmente superadas en 1467 por medio de la fusión de ambas comunidades en una sola.

Tal como lo señalamos al comenzar, cada una de las etapas de la evolución reseñada se nos presenta cuidadosamente ubicada en su marco político y diplomático, español e internacional; quizás éste sea el aporte más valioso del libro. Al recorrer las páginas el lector se plantea una serie de interrogantes, sobre la importancia del comercio castellano-francés, la evolución de las técnicas navieras, el volumen de las mercaderías transportadas, etc. Pero hay que recordar que Suárez Fernández ha afirmado en la introducción que no intenta «más que esbozar un tema: queda ancho camino para todos».

Resta todavía la mención del importante apéndice documental que figura al final del libro y que ilustra las varias etapas del proceso al cual hemos asistido.