

La Liga Hanseática. Una aproximación a su recorrido inicial hasta su ocaso...

El comercio es una de las actividades económicas más antiguas de las que tenemos constancia, a lo largo del tiempo ha ido evolucionando al igual que las personas gracias al por todo lo que trae consigo, no solo por las mercancías sino por las ideas y nuevas tecnologías que podían transmitir a lo largo de los viajes que se hacían.

El caso de la Liga Hanseática no es para menos ya que su influencia traspasó el comercio y los negocios económicos ligados al mismo, llegando a ser el motor económico del norte de la Europa Medieval siendo esta asociación comercial, originalmente germánica, y extendiéndose poco a poco a dominar el Mar del Norte y el Mar Báltico. Lo que buscaban estos mercaderes germanos era apoyo en intereses económicos y procurándose entre ellos una mejor defensa tanto de sus intereses como de su persona. La Hansa o Hanse es un vocablo en bajo alemán medio que significa en castellano guilda, que no es otra cosa que una asociación de comerciantes o mercaderes, un tipo de asociación habitual en la Baja Edad Media o lo que se vendría siendo: un gremio de mercantes de la época.

La formación de la liga Hanseática se debió a diversos factores, en primer lugar, destacamos la progresiva decadencia que tenía el poder del imperio germánico hasta el siglo XIII. Con ello las ciudades poco a poco aumentaron la libertad que tenían para poder actuar y conseguir determinaciones políticas y económicas. Una de las ciudades que hay que destacar es la de Lübeck, fundada en el año 1143 por Adolfo II de Holstein, que fue la capital de la Liga Hanseática. A parte de la fecha de fundación de Lübeck tenemos que destacar la fecha de 1256, ya que en ese año se realizaron los primeros estatutos de la Hansa, formalizados en una especie de reunión de «ciudades marítimas» entre las que estaban: Lübeck, Hamburgo, Lüneburg, Wismar, Rostock y Stralsund.

Poco a poco y con el paso del tiempo se fueron uniendo alrededor de 70 ciudades, tanto portuarias como otras que estaban situadas en ríos navegables

y con ello acceso al mar. Esas ciudades engrosaron el número de otras de la Hansa que con el tiempo y en su mejor momento fueron a ser unas 200 ciudades a lo largo y ancho del Norte de Europa. Cabe destacar que estas ciudades no siempre llegaron a estar dentro de la Hansa todo el tiempo, ya que entraban o salían en función de sus intereses.

La ciudad que más veces encabezó y lideró la Liga fue Lübeck, dándose en ella más de cien reuniones de la Hansa en los años 1356 y 1669. En esas reuniones o asambleas iban los distintos representantes de la Hansa para decidir sobre qué estrategias llevaban a cabo en los diferentes intereses que tenían y poder promoverlos. La ciudad de Lübeck llegó a tener un gran prestigio más allá de la Liga Hanseática, tanto que se la denominaba como «La Reina de la Hansa». Muchas de las mercancías llegaban a pasar por su ámbito urbano, ya que se situaba en el centro de una red que se extendía a través del mar al norte, y al interior, en el sur.

Desde que se fundó, fue poco a poco consiguiendo más poder llegando a tener en cierto modo una especie de monopolio comercial en el norte de Europa. Tal fue así que llegó a tener casa de representación en otras ciudades portuarias de Europa, las cuales no se limitaban solamente a la misma casa de representación en sí misma, denominadas Kontors, sino que contaban con sus propios barrios en cada una de ellas, llegando a tener importantes privilegios y derechos comerciales en ciudades tales como Londres, Brujas, Bergen y Nóvgorod. Aunque consiguieron todo eso, realizaban acciones tales como los bloqueos comerciales.

Dichos bloqueos comerciales los usaban para intentar conseguir mantener sus intereses o lograr que nuevas estrategias fueran llevadas a cabo para lograr sus fines comerciales y de expansión. Si se realizaban dichas acciones y no lograban tener esos efectos deseados porque alguna ciudad miembro no respetaba dichas acciones, ésta podía ser expulsada de la Hansa, con lo que eso podía suponer para la ciudad. Uno

de estos casos fue en el año 1392, el de la ciudad de Colonia, la cual no aceptó los bloqueos establecidos en esos momentos sobre los reinos escandinavos que asumieron la supremacía hanseática.

Extensión de la Hansa

Para hacernos una idea de hasta dónde pudo llegar a ejercer su poder e influencia, tenemos que centrarnos más bien en las ciudades de la Hansa y en los territorios adjuntados a ellas y no tanto a sus actividades comerciales. En su momento más álgido, en la Liga hubo muchas incorporaciones de diversas ciudades llegando a ser hasta casi unas doscientas ciudades, de ellas cabe destacar que fueron alrededor de 70 las que formaron el núcleo de la Hansa, tanto a nivel estratégico como estadístico. Si intentamos observar en un mapa la representación y poder de la Liga Hanseática a nivel geográfico actual, podemos encontrarnos que la Hansa llegaba a estar presente hasta en dieciséis países, entre ellos: Bélgica, Inglaterra, Estonia, Finlandia, Lituania, Letonia, Países Bajos, Noruega, Polonia, Escocia, Rusia, Suecia, Belarus Francia, Islandia, Inglaterra y obviamente la misma Alemania.



Figura 1. Puertos y ciudades hanseáticas. Fuente.

Al analizar la posición en las que se encontraban las ciudades, nos resultan de una manera sencilla el deducir que los terrenos en los que la Hansa tenía influencia se situaban en una mayor medida en el este de Europa, en el norte de Polonia, el sur de Escandinavia, los países bálticos y en las provincias nórdicas de Alemania. Con el creciente y enorme poder económico de la Liga Hanseática y sus mejoras infraestructurales llegaban a controlar o hacer de manera direc-

ta o indirecta controlar esos territorios sin tener que ejercer sobre ellos con los poderes o derechos de un señor.

Nos encontramos que el núcleo de la organización siempre se llegó a encontrar en el norte de Alemania, algo a destacar, siendo prácticamente representado siempre por Lübeck, Hamburgo y Bremen. Estas tres ciudades como las joyas de la corona de la Hanse, mientras que otras ciudades como Londres y Brujas, en las que la Hanse tenía representación, fueron puntos de contacto con otros conjuntos comerciales europeos en la Edad Media ya que eran ciudades con una mayor tradición al comercio internacional.

Negocio

Las rutas de comercio de la Liga Hanseática no comparten ningún puerto y ninguna ciudad céntrica donde hubiesen sido iniciadas y terminadas todas o que se pudiese llamar el centro de las actividades comerciales y administrativas de La Hansa. Lo que se puede detectar son extremas de las rutas, es decir, puertos con función final desde los cuales no había más movimiento en la dirección indicada. Ejemplos por este tipo de ciudad hanseática son Revel, en la actual Estonia, y Bergen que sigue siendo uno de los puertos más importantes de Noruega. Hay que recordar que durante los siglos de máxima actividad de la Liga Hanseática no se puede hablar de naciones ni en los terrenos que destacaban más ni en las tierras que quedaban más al margen de la liga. Sin duda, y no solo porque allí fue iniciada la liga, las ciudades que más se dedicaban económicamente al negocio hanseático se encontraban en tierras que hoy en día per-



Figura 2. Rutas del comercio europeo medieval. Fuente.

tenecen a Alemania. Podemos deducir directamente desde el tamaño que las ciudades tienen hoy en día la importancia que tenían en aquellos días.

Tuvieran o no un centro de sus actividades comerciantes, las rutas de negocio de la Hansa quedaban conectadas con los grandes centros económicos europeos. En el siguiente párrafo se explicará la representación de una única ciudad hanseática, pero para patronizar lo máximo posible la actividad económica y para garantizar la intangibilidad del conjunto hanseático, se actuaba en grupo de todos en las dos ciudades más importantes en cuanto al comercio internacional medieval: Londres y Brujas. Eso se ve en el acto de comprar un lugar bien ubicado para el negocio tanto en Londres (el Stahlhof, traducción: las cortes del acero, sin que tuviera algo que ver con acero) y en Brujas (la representativa oficina comercial de la Liga Hanséatica, cuya torre hoy en día se ve incorporada en el edificio del ayuntamiento). Ambos edificios fueron vendidos siglos después de la época floreciente de la Liga Hanséatica, aunque esta siguiese existiendo (Dollinger, 1964).

La Hansa fue, en primer lugar, una organización dedicada al comercio marítimo, así que las ciudades que quedaban en el interior del país solo parcialmente participaban en este tipo de comercio. Sobre todo, el gran número de ciudades hanseáticas en Westfalia extraña entonces, pero se explica por un lado con la buena ubicación, ya que las vías terrestres desde el norte de Europa hasta Flandes y Francia necesariamente atravesaban las tierras westfálicas, y emplazamientos como Dortmund y Colonia marcaban puntos de interés económico internacional. Además, las ciudades en las orillas del río Rin tenían una rápida conexión tanto con la selva negra en el sur, cuya madera fue vendida a los países bajos, como con las ciudades comerciantes holandesas. El impuesto para el pasaje del Rin benefició durante mucho tiempo, especialmente a la sede episcopal de Colonia. De toda forma, vemos que en Westfalia también ciudades sin comercio fluvial estuvieron incorporadas en la Hansa, y eso sólo se explica con las ventajas de la unión políticas y con la participación en el poder del imperio que significaban la pertenencia a la liga hanseática:

Deduzcamos que la mayoría de las rutas de comercio llegaban a puertos y solo una parte menor



Figura 3. Ciudades hanseáticas westfálicas – Fuente.

de ellas fue desarrollada en las vías terrestres. La Liga Hanséatica aprovechaba obviamente sus monopolios marítimos cuanto podía y solo por la mejor accesibilidad de unos sitios terrestres, amplificó su actividad comercial hacia el interior de Europa (Hammel-Kiesow, 2008).

En relación con los temas económicos de la Hansa, era el comercio de diversas mercancías las cuales vemos que en las tierras céntricas y en los puertos más importantes se cambiaban productos del norte, que eran materias primas entre las que destacan productos de primera necesidad como madera, lana, trigo, cera o pieles por productos ya manufacturados e incluso de gran lujo del sur, entre los destacan el vino, especias, tejidos y joyas.

Como es de esperar, los productos que manejaban las ciudades integradas en la Hanse o hanseáticas eran productos a los que llamaríamos de proximidad puesto que provenían de la economía de las tierras circundantes o regiones cercanas. Hay productos como el caso de la madera nórdica, la cual era usada para diversas actividades entre la que destacamos la producción de barcos, provenía de países como Finlandia o Suecia como de parte de lo que es Rusia. En el caso del trigo lo traían también de allí como también de los países bálticos, de donde provenían productos como las pieles de animales domesticados como de animales salvajes, el cuero y el ámbar, sobre todo este último.

Hasta ahora hemos estado tratando los productos que venían del norte, pero de los pro-

ductos fabricados en otras zonas tenemos la lana europea, la mayoría producida en Inglaterra y distribuida casi toda desde allí, teniendo en cuenta que Inglaterra ya disfrutaba de gran reputación por la producción de objetos de metal. La lana se distribuía hacia otras zonas de Europa en varias rutas, pero de todas ellas había una que era la más frecuentada al ser la más corta, iba desde Londres, a donde llegaban de las mercancías de todo el país, la mayor parte de lo producido solo cruzaba el canal de La Mancha para ser recibida en las ciudades de Brujas o Amberes, desde estas ciudades iban a las ferias que negociaban con gran éxito con la lana en la Edad Media (Poeck, 2010).

Para asegurar las rutas comerciales que tenía y así poder proteger sus diversas inversiones, la Liga Hanseática promovió la construcción de faros y el entrenamiento de pilotos marítimos. Entre las cosas que le beneficiaron fue la capacidad de construcción de barcos, de las ciudades más destacadas en este campo fueron Lübeck y Danzig. A parte de las diferentes mercancías con las que comerciaban hay que añadir que la Hansa también vendía sus barcos por toda Europa, los cuales llegaron hasta el Mediterráneo y algunos países que tenían acceso a este mar, como el caso



Figura 4. Coka Hanseática. [Fuente](#).

de Italia.

Al abordar el caso de los barcos usados en la Hansa, hay que tener en cuenta que las tecnologías

usadas por los comerciantes hanseáticos. Cabe tener en cuenta los factores que influían en la misma Liga. Para empezar, hay que tratar el tema de los materiales que tenían a su disposición, por otro lado, cabe destacar las condiciones como las respuestas que los astilleros podían encontrar. Sabiendo que gran parte de los negocios mercantiles que tenía eran por mar y se procesaba por el Mar del Norte, el Mar Báltico como en el canal entre Gran Bretaña y el resto de Europa. Pero además tenemos que añadir el comercio con Rusia, a la cual no se podía llegar durante parte del año y tenían unas condiciones climáticas y meteorológicas en esas zonas que requerían de unos conocimientos náuticos bastante altos, a lo que también tenían se sumaba las construcciones resistentes de barcos.

Para ello se usaba la denominada coka, un barco emblemático y muy específico en el campo de comercio marítimo. Este barco fue derivado de un tipo de barco ancho y sin ninguna forma especial que la hubiera permitido ser aplicable a este tipo de comercio marítimo. La coka ya fue usada antes del siglo XII en aguas cerca de la costa, donde no había peligro ni por corrientes ni por vientos demasiado fuertes. En los siglos XII y XIII fue el barco más usado de la Liga Hanseática. Los espacios de carga de estas construcciones eran amplios y sin compartimentos, en la mitad había un mástil central con una única vela, y había un ático tanto en la parte trasera como en la delantera. La velocidad máxima de una coka, cuya longitud no solía ser menos de veinte metros y no más que treinta, llegó a seis nudos.

La gran ventaja de la coka era su gran resistencia, su baja necesidad de marineros y, sobre todo relativo al último factor, su relativamente grande capacidad de carga. Durante la época hanseática más exitosa, la capacidad de todas las cokus hanseáticas juntas se estima sobre varios cientos de toneladas. Durante tiempos bélicos, sobre todo las cokus fluviales fueron equipadas con cañones y soldados y así convertida en un barco de la armada (Dollinger, 1964).

Conclusión

A lo largo del tiempo observamos que una de las cosas que han llegado a enriquecer de gran manera a Alemania fue la Liga Hanseática. Esta enorme institución ha llegado a formar la base de avance de las partes nórdicas de Europa, tras la Hansa observamos que las infraestructuras al igual que el intercambio cultural a nivel internacional llegaron a ser patrocinado en una medida nunca vista. La Liga fue uno de los elementos a lo largo de la Historia que, permitió lograr que el ser humano pudiera desarrollarse a nivel social y económico como nunca, sobre todo en esa zona del mundo, además de la gran herencia que dejó posteriormente, siendo Alemania la que mayor parte recibió a nivel de patrimonio cultural, el cual merece ser protegido y darse a conocer.

BIBLIOGRAFÍA

De Rouchelle, Roux (1844). Historia de las ciudades anseáticas, Imprenta del Imparcial.

Dollinger, Philippe (1964). La Hanse (XII – XVII) siècles, Aubier.

Ehlers, Joachim (1997). Heinrich der Löwe – Europäisches Fürstentum im Hochmittelalter, Muster-Schmidt, Zürich.

Hammel-Kiesow, Rolf (2008). Die Hanse, Beck, München.

Lloyd, T.H. (1991). England and the German Hanse 1157-1611 – A study of their trade and commercial diplomacy, Cambridge University Press.

Poeck, Dietrich (2010). Die Herren der Hanse – Delegierte und Netzwerke, Lang, Frankfurt am Main.

Sobre el autor

Carlos Cepeda Utrilla

Graduado en Historia y en Arqueología por la Universidad de Alcalá de Henares. Los trabajos que he realizado se han centrado en el estudio de los castros celtíbericos situados en la actual provincia de Guadalajara durante la Edad del Hierro (s. VI-II a.C.), destacando las estructuras defensivas de los mismos tomando como objetivo principal las torres defensivas. Participante durante un tiempo del Middle Kingdom Theban Project (MKTP).

