

Dos últimos defectos que cabría señalar (aunque estos todavía son, creo, más bien generales en las publicaciones académicas españolas) son la ausencia de un índice onomástico y la ausencia de algún tipo de nota informativa sobre los autores que colaboran en el libro, bien al comienzo o al final del mismo, bien en forma de nota a pie de página al comienzo de cada artículo.

Pese a estas objeciones, *En torno a la Navarra del siglo XX* es un libro con aportaciones serias e interesantes, elaboradas sobre temas y desde puntos de vista que no siempre son los más frecuentados por los historiadores navarros. Y es un libro, además, que supera el ámbito local al no perder de vista en sus reflexiones los marcos español y europeo.

Santiago Leoné



ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes

Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX: evolución y análisis comparativo

San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, Departamento de Economía y Turismo, 2002. – 517 p. : il. ; 24 cm. – ISBN: 84-7907-372-1

El trabajo que ahora ve por fin la luz de la imprenta ha concitado considerable expectación desde que, hace siete años, le fuera concedida a la autora la Beca de investigación Ángel Apraiz de Eusko Ikaskuntza para llevarlo a cabo; expectación mantenida tanto entre los estudiosos de asuntos afines, como entre los curiosos por este aspecto tan poco trabajado con rigor de la historia y cultura industrial vasca. No podía ser menos, dados los antecedentes de trabajos parciales y aproximaciones, abordadas y publicadas por Lourdes Odriozola a lo largo de la última década.

Las algo más de quinientas páginas del libro se estructuran en cuatro partes (Centros de producción, La construcción naval, La producción y Los Constructores) rematadas por diversos apéndices, todo ello enfocado y tratado, según anuncia en la introducción, desde un punto de vista más económico que técnico.

El proyecto se presenta como ciertamente ambicioso, tanto por la importancia, complejidad y dimensión del campo a tratar como por el amplio rango temporal que se propone abarcar. Empeño especialmente meritorio, dado el gran hiato temporal existente entre los trabajos que se plantearon hace ya muchos años con cierto rigor la misma problemática (SEOANE, *Navegantes Guipuzcoanos*, Madrid, 1903; GUIARD, *La Industria naval vizcaína*, Bilbao, 1917 y CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, *Los puertos marítimos del País Vasco*, San Sebastián, 1951) y el presente.

Al comienzo resulta ciertamente sorprendente la ausencia de un repaso al estado de la cuestión sobre un tema de la amplitud y dificultad como el tratado, que ha

sido objeto de todo tipo de aproximaciones, en un espectro que abarca desde la erudición localista y la mitomanía hasta los trabajos bien documentados y rigurosamente elaborados, como los que, afortunadamente, comienzan a menudear en los últimos tiempos. También se hecha de menos cualquier atisbo de planteamiento metodológico, ya que la escueta introducción se limita a la mera descripción de las partes del libro.

El trabajo comienza un tanto abruptamente dedicando las noventa primeras páginas a la descripción de los astilleros conocidos, desde el Bidasoa hasta la ría del Nervión, recogiendo cuantas noticias sobre los mismos ha encontrado dispersas entre la heterogénea bibliografía disponible, información complementada aquí y allá con referencias documentales, producto del trabajo en archivo de la autora. En conjunto constituyen una útil colección de fichas específicas, con fechas y datos de cada instalación, pero sin que se de el esperado paso a la organización de un panorama articulado, donde se muestre la importancia relativa de tales instalaciones, ni desde el punto de vista sincrónico ni del diacrónico.

En la incursión sintética que hace la autora en el complejo mundo tecnológico de la construcción naval, cabe distinguir dos partes; la primera está dedicada a la definición de las diversas tipologías navales y la segunda a los tratados y sistemas constructivos. Tanto una como otra resultan manifiestamente insuficientes, a pesar de los esfuerzos de la autora por ordenar el conocimiento en una estructura sencilla y clara, el resultado es más bien simplificador de un asunto cuya naturaleza es cualquier cosa menos simple. En primer lugar, las fichas tipológicas de algo tan mutante como han sido los barcos a lo largo del tiempo, en tanto que manifestaciones de la vanguardia tecnológica en cada momento histórico, son pobres y confusas, sin distinción clara de los parámetros físicos diferenciales ni de las transformaciones y derivaciones incorporadas a lo largo del devenir temporal; panorama que se agrava al aparecer tales tipologías mezcladas, sin que sea posible distinguir criterio alguno respecto a cualquier intento de articulación, ya fuera funcional, dimensional o de sucesión en el tiempo.

Por lo que hace a la enumeración de tratados y sistemas constructivos, ni están todos ni los que se citan aparecen caracterizados con solvencia.

El epígrafe dedicado a la producción se inicia con un ensayo de interpretación, previo a la evaluación estadística de las unidades consignadas en el amplio apéndice II, consistente en listas de buques que ocupan un tercio del libro. En cualquier caso, tanto el capítulo como el apéndice adolecen de la ausencia de las referencias documentales que la metodología histórica exige para otorgar autoridad a sus deducciones.

La cuarta y última parte del libro es la dedicada a los constructores, la información acopiada aparece organizada de dos formas: bien en fichas de maestros carpinteros de ribera notables o dinastías de los mismos, bien en cuadros donde se consignan listados formados por nombre, años de actividad y astilleros donde trabajaron. Por citar sólo un par de ejemplos, en el bloque de los del siglo XVI, destaca la ausencia entre los constructores de barcos de las familias de los Recalde y de los Busturria, de tan gran trascendencia en todo lo referente a la construcción naval cantábrica y, por tanto, hispana durante aquella centuria; hecho que relativiza sobremanera la solvencia de la visión panorámica que se pretende. A ello se une la presencia de algunos errores serios, como confundir los doce "galeones-agalerados" labrados en Deusto el año 1568 por Pero Menéndez de Avilés y Juan Martínez de Recalde (la primera serie de Doce Apóstoles construidos por la Corona) con seis galeones (nunca construidos) de 1573 o doce "galeoncetes" de no se sabe cuando.

En conjunto la obra resulta una acumulación de fichas sobre puertos, tipos de barcos y constructores, complementadas con amplias relaciones de buques, todo ello yuxtapuesto y sin articular, dada la ausencia de una metodología histórica actual, exigente y crítica aplicada al asunto. Cada parte del libro parece responder a criterios distintos. En unas comienza de repente con la sucesión de fichas dispuestas en sucesión geográfica, en otra lo hace con la interpretación no contrastada de cifras y datos que vienen después; en todas, la cantidad de información referida a Vizcaya es considerablemente menor que la que se dedica a Guipúzcoa, además de aplicar en general una muy irregular y descompensada utilización de aparato crítico y de referencias documentales.

La rotunda ambición propuesta en el título y subtítulo, queda en buena parte frustrada y contradicha por el contenido, el cual, sin duda, tiene más interés desde el punto de vista cuantitativo que cualitativo, aún cuando la cantidad de información sea en muchos casos parcial, desigual e incompleta, cuando no confusa o errónea y, en general, deficientemente contextualizada; entre otras razones, dada la limitación detectada en la bibliografía, que únicamente llega cerca del presente en lo que respecta al caso de la propia autora; cuando es precisamente a partir de la última década y media el periodo en que más aportaciones se están produciendo sobre estos temas. Por poner un ejemplo, desconoce por completo la bibliografía generada por la actividad arqueológica subacuática, tanto española como extranjera, tan significativa al respecto, o hace caso omiso de las significativas aportaciones al asunto del segundo tomo de *Itsas Memoria* (1998).

Las Conclusiones, para un estudio que abarca cuatro siglos resultan casi telegráficas por lo escuetas. La afirmación genérica con que se rematan: “la industria naval vizcaina y guipuzcoana estuvo caracterizada por su atraso tecnológico y la tardía aplicación del hierro y el vapor en sus construcciones” si bien puede asumirse con matices para el siglo XIX, es del todo injustificada para los tres anteriores, en que de los astilleros del Cantábrico oriental (Guipúzcoa, Vizcaya y Cantabria), salieron los barcos más idóneos para la navegación oceánica, tanto por su fortaleza como por sus cualidades marineras, de los que se producían en las potencias navales europeas contemporáneas; precisamente fue aquel dominio de la vanguardia tecnológica lo que permitió protagonizar al reino de Castilla la gran expansión geográfica renacentista y la construcción y mantenimiento, durante tanto tiempo y a pesar de la enemiga general, del imperio ultramarino conocido como Monarquía Hispánica.

Sin duda, tras este libro hay muchas horas de trabajo a lo largo de bastante tiempo, pero el mero acopio de información no convierte al resultado en una obra de referencia histórica, tal como el título del que comentamos parece pretender. Máxime cuando la ausencia de más intención que la meramente descriptiva, conjugada con la precipitación y poca reflexión que se deja ver en muchas de las lecturas que presupone, obligan a tomar con prevención los abundantes datos que contiene.

José Luis Casado Soto