

EGUILUZ MIRANDA, Beñat, *Beyond Iberian Bizcayan shipbuilding. A transnational network in transition, 1550-1650*, Donostia: Editorial de la Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea, 2023, 260 pp., ISBN 9788413195148

Mediante una cuidada edición a cargo de la Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea ha visto recientemente la luz esta obra a cargo de un historiador cuya trayectoria curricular le ha llevado a alcanzar una acentuada visión pluridisciplinar en sus investigaciones. Visión esta que se halla presente a lo largo de todo su libro y que nos atreveríamos a calificar de *holístico* en el sentido más etimológico del término. No en vano, el grado de innovación que en ella se pretende alcanzar procura ir más allá de ciertas nociones hasta hace poco tiempo consideradas cuasi dogmáticas y que venían reiterándose desde la historiografía decimonónica, para trazar nuevos paradigmas de manera fundamentada. Así las cosas, el autor pretende —y a nuestro entender lo consigue— abordar muy diversas cuestiones atinentes a la construcción naval durante una centuria clave de la Edad Moderna quebrando unas perspectivas historiográficas vetustas que las encorsetaban dentro de unas fronteras que actualmente se corresponderían con los Estados-nación contemporáneos pero que, precisamente por ello, venían incurriendo en el error del *presentismo*. Con este fin, a lo largo de sus páginas Eguiluz expone cómo entre la segunda mitad del siglo XVI y la primera del XVII las fronteras resultaron mucho más permeables que lo que a nuestros ojos inicialmente podría parecer, lo que propició de modo inexorable el intercambio de ideas, de intereses económicos y políticos, de personajes, de oficios, de tecnologías, de materiales, de conceptos y de diseños provenientes de muy diversas áreas que en ocasiones no resultaban tan cercanas entre sí y que redundaron palpablemente en la construcción naval del septentrión peninsular y suroeste francés durante un periodo en el que las principales monarquías europeas y otros territorios mediterráneos pugnarón por dominar los mares. Por todo ello, el interés científico de esta obra resulta incuestionable ya que aborda cómo circularon redes de transferencias de conocimientos astilleros y navales en la costa cantábrica no sólo entre los territorios de la Vasconia moderna a ambos lados del Bidasoa, sino también en relación con otras latitudes como la portuguesa, andaluza, mediterránea (genovesa, veneciana, norteafricana, otomana) o, inclusive, inglesa, holandesa o escandinava.

Para ello el autor ha hecho uso de una profusa bibliografía tanto clásica como actual, complementada mediante materiales documentales provenientes directa o indirectamente de los Archivos General de Simancas, Museo Naval de Madrid, General Militar de Madrid, Protocolos de Guipúzcoa y, en menor

medida, General de Indias (reconociendo el propio Eguiluz que este último es aún un repositorio que puede seguir dando frutos, puesto que todavía atesora información que no ha sido utilizada). Sin embargo, sus labores metodológicas no se han ceñido exclusivamente al estudio de obras publicadas y el análisis de textos archivísticos, sino que también han sido enriquecidas por aportes provenientes de la Dendrocronología y la Arqueología submarina, cuyas nociones y datos el autor demuestra conocer bien. Además, lo que a nosotros nos resulta igualmente muy relevante es que entre las líneas de esta obra subyace la propia experiencia vital de su autor al haber participado personalmente en las tareas de reconstrucción del barco actualmente conocido como *Red Bay* y que a todas luces debió tratarse del ballenero vasco *San Juan*, hundido en las costas canadienses en 1565. Estimamos que esto no ha de quedar en una mera anécdota: gracias a su participación en la Fundación Albaola, ubicada en Pasajes/Pasaia, Beñat Eguiluz Miranda pudo durante meses conocer de primera mano aquellas técnicas constructivas que se emplearon en el siglo XVI y que esta entidad viene recuperando desde hace años, lo que a buen seguro le ha aportado una amplitud de miras empíricas que, tal vez puedan calificarse de heterodoxas por ciertos sectores historiográficos, pero a nuestro entender han terminado enriqueciendo su obra con experiencias directas que no se asimilan en archivos y bibliotecas<sup>1</sup>.

En lo que respecta a su estructura y contenido, al contemplar lo detallado de su índice, el lector podría apriorísticamente inferir que se trata de un texto que presentaría, sin más, excesivos epígrafes y subepígrafes. Así pues, en una primera aproximación parecería que se concatenarían apartados relativos a la interdisciplinariedad que ha empleado para la redacción de su obra, al *status quaestionis* de la temática a tratar; a las adaptaciones de la fabricación de navíos en lapsos de crisis generando una reorganización de los recursos por parte de la monarquía en connivencia (o no) con la burguesía vizcaína; a las aportaciones de la Arqueología y la Dendrocronología a través del análisis de diversos pecios; a la construcción bajo las influencias y las necesidades de la monarquía apoyada por determinadas élites sociales y cómo todo ello afectó a los diseños y dimensiones de los navíos; a los influjos de otros diseños navales provenientes de otras latitudes, etc. Sin embargo, tras la lectura de cada uno de los apartados que conforman este libro queda plenamente justificada su distribución al advertirse lo detallado de sus contenidos. Y esto no sólo en lo que a

---

<sup>1</sup> Hacemos hincapié en esta cuestión porque no la consideramos un asunto menor, sino ciertamente relevante y para ello también recurriremos a nuestra propia experiencia personal: nos consta de manera directa cuál viene siendo la envergadura de la labor desarrollada por la factoría de Albaola respecto de la recuperación del patrimonio marítimo del País Vasco y muy especialmente en lo que atañe a las tareas de reconstrucción del *Red Bay*. Todo ello gracias a la generosidad de Xabier Alberdi Lonbide para con los participantes del *Congreso Internacional Maderas para dominar los mares. Políticas y suministros forestales para la Monarquía hispánica en los siglos XVI y XVIII*, celebrado en el año 2018 en Pasajes de San Juan/Pasai Donibane.

la prosa se refiere, sino también a la profusión de tablas e ilustraciones que enriquecen de modo acertado cada uno de los epígrafes. Al respecto y en lo que más atañe a la Historia del Derecho, Beñat Eguiluz logra imbricar entre sus páginas aspectos tan aparentemente alejados del universo jurídico, como pueden ser los estrictamente técnicos, con el papel que jugaron diversas disposiciones normativas *erga omnes* tales como pragmáticas, leyes de Indias, reales cédulas, ordenanzas, tratados o figuras de fiscalidad tributaria, junto con otros aspectos propios del ámbito *inter partes* tales como las contrataciones sobre construcción naval y el papel que desempeñaron los asentistas en la ejecución de dichos acuerdos. Otro tanto podríamos decir respecto de su interés para la Historia de las Instituciones, al tener este autor frecuentemente presente el rol llevado a cabo por el rey de acuerdo con la óptica de una Monarquía *compuesta* y gobernada a través del conocido como régimen polisinodial, que además en el ámbito naval debía interactuar con las Juntas y otras entidades de carácter local, teniendo incluso también presentes otros órganos de fundación directamente regia entre los que se encontraban la Casa de la Contratación o los Consulados mercantiles de Burgos y Bilbao, de complejo funcionamiento. Del mismo modo, el autor no soslaya el papel desempeñado por los oficiales públicos de designación real; tal era el caso, por ejemplo, de los conocidos como superintendentes de Montes y Plantíos.

Así las cosas, nos encontramos ante una obra que podría calificársele, por qué no decirlo, de *valiente* al atreverse a refutar de manera argumentada ciertos paradigmas que la historiografía naval venía concibiendo como prácticamente inamovibles y que, precisamente por ello, ahora abre nuevos horizontes de investigación. No obstante, ya que una reseña no ha de ser un mero panegírico laudatorio, efectuaremos tres puntualizaciones, que nunca deberán considerarse como meras críticas, sino que han de entenderse a modo de orientaciones para enriquecer futuras ediciones:

Aun resultando acertado el término «vizcaíno» como gentilicio para referirse a la construcción naval del norte peninsular, en ocasiones, al abarcar también el área de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, somos de la opinión de que quizás hubiese sido más acertado referirse a la fabricación de navíos en el Cantábrico o, más específicamente, en el Cantábrico oriental (al quedar excluidas Asturias y Galicia, como bien apunta el autor en sus páginas). Incluso tal vez hubiese resultado más acertado aún aludir a la construcción naval en el Golfo de Vizcaya, al considerar que la visión de Eguiluz se extiende igualmente al litoral vascofrancés.

Otra puntualización, muy específica pero que no deseáramos dejar de lado porque podría inducir a equívocos en futuras investigaciones que tomasen esta obra como punto de partida, se refiere concretamente a una referencia hallada en la página 80. En ella es relacionada la actividad de la sevillana Casa de la Contratación con el fomento de las cuestiones navales, alegándose que

«in fact, it is not coincidence Cristóbal de Barros was from Sevilla and had his own interests in this endeavour». Sin embargo, hemos de señalar que este importantísimo personaje, del que todavía queda mucho por investigar, aunque sí terminó asentándose en la urbe hispalense, sólo lo hizo en los últimos años de su vida y tras dejar atrás su actividad forestal-náutica en el litoral cantábrico. Tal vez el desliz provenga de que Cristóbal de Barros y Peralta sí falleció en Sevilla, concretamente en 1596, pero también sabemos que no era oriundo de esta ciudad<sup>2</sup>. De hecho, aunque recaló en ella en calidad de Proveedor General de la Armada de la Carrera de Indias gracias a sus conocimientos náuticos desarrollados durante décadas, su origen primigenio ha de encontrarse en la Tierra de Segovia<sup>3</sup>.

Finalmente, en lo que respecta a la bibliografía recomendaríamos al autor de cara a futuras reediciones, para tratar la construcción naval en las latitudes lusitanas, tener presente el trabajo «*Andando estes días fugindo da gente: asientos y construcción naval para la Armada del Consulado de Portugal*

<sup>2</sup> Sobre su fallecimiento en Sevilla en mayo de 1596, Vid. MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José, *Las Superintendencias de Montes y Plantíos (1574-1748). Derecho y política forestal para las Armadas en la Edad Moderna*, Valencia: Tirant Lo Blanch; 2015; p. 86.

<sup>3</sup> *Ibidem*; p. 46 (pie de pág. 52). A su vez son citados SERRANO VITERI, Heraclio, Claros varones de Segovia, *Estudios Segovianos*, 16-19 (1954), p. 431 y GARCÍA CARRAFFA, Alberto y Arturo, *Enciclopedia heráldica y genealógica hispano-americana*, tomo XIV, Madrid: Antonio Marzo, 1924. Una y otra publicaciones difieren entre sí sobre el lugar exacto del nacimiento, concretamente entre Aldea del Fresno o Fresno de la Fuente; si bien ambas poblaciones formaban parte de la Tierra de Segovia. Es más, precisamente por tener origen segoviano Cristóbal de Barros y Peralta incluso formó parte puntualmente, en 1569, de la Junta de Nobles Linajes, institución nobiliaria esta de la Comunidad de Ciudad y Tierra de Segovia. Vid. CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso, *Nómina de caballeros recibidos en la Junta de Nobles Linajes de la Ciudad de Segovia (1558-1983)*, Madrid: Instituto Salazar y Castro (C.S.I.C.) — Hidalguía, 1983, p. 34.

Por otro lado, si Barros terminó recalando en la Casa de la Contratación es cierto que se debió a su experiencia en cuestiones navales, pero tal experiencia no devino por un supuesto origen geográfico sevillano, sino como resultado de relaciones clientelares en el ámbito cortesano, en tanto en cuanto este personaje era cuñado de Francisco de Eraso, secretario de Felipe II. Al respecto vid. MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Régimen polisinodial y clientelismo en la génesis de la política forestal y naval de Felipe II, *Árbores, barcos e homens na Península Ibérica (séculos XVI-XVIII) — ForSeaDiscovery Project (PITN-GA-2013-607545)*, Zaragoza: Pórtico Librerías, 2017, pp. 16-20.

Como dato aparentemente anecdótico, pero igualmente significativo, respecto de sus últimos años que sí transcurrieron en Sevilla al servicio de la Casa de la Contratación, Cristóbal de Barros terminaría en la ciudad andaluza teniendo a su cargo a Miguel de Cervantes Saavedra en calidad de Comisario de Abastos para las Armadas. Vid. CABELLO NÚÑEZ, José, Nuevos documentos para la biografía de Miguel de Cervantes Saavedra, un comisario real de abastos en los antiguos Reinos de Jaén y Sevilla (1592-1593), *Anales Cervantinos*, XLVIII, pp. 13-51. Al respecto también vid. LUCÍA MEGÍAS, José Manuel, *La madurez de Cervantes: una vida en la Corte. Retazos de una biografía en los Siglos de Oro (parte II)*, Madrid: Edaf, 2016, pp. 293-299.

(1588-1625)», cuya autoría le resultará bien conocida pues su artífice se encuentra afectuosamente citado en diversas páginas del libro<sup>4</sup>.

No obstante, y, en cualquier caso, estas tres sugerencias o apreciaciones no desmerecen la gran calidad de este libro que, reiteramos, aporta unos nuevos horizontes para la Historia naval verdaderamente sugestivos y que deberán tenerse presente en futuras investigaciones. Y esto no solo es predicable respecto de las latitudes exclusivamente vascas, sino que también resulta extensible a todo investigador que se plantee ahondar en todo lo relativo a la construcción naval durante la Edad Moderna dentro de los territorios que conformaron la antigua Monarquía Hispánica a ambos lados del Atlántico. Por todo ello, emplazamos a su autor y a la propia Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea a llevar también a cabo una edición en lengua castellana. La obra se lo merece y a buen seguro resultará muy útil para la historiografía hispanoamericana.

Alfredo José MARTÍNEZ GONZÁLEZ  
Universidad de Sevilla

---

<sup>4</sup> La cita completa corresponde a TRÁPAGA MONCHET, Koldo, *Andando estes días fugindo da gente: asientos y construcción naval para la Armada del Consulado de Portugal (1588-1625)*. En *Estudios jurídicos e históricos sobre navegación en la Edad Moderna: visiones cruzadas*, Granada: Comares, 2021, pp. 199-237.