



## EUSKAL Herriko untzigintza = La construcción naval en el País Vasco

Koruko Aizarna... [et al.]. – Non: Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco. – Donostia. – N. 2 (1998)

Ce deuxième volume de la revue du Museo Naval de Donostia est consacré, pour une très large part (p. 11-480), à l'histoire de la construction navale basque, objet de ce compte rendu. Les deux autres parties de l'ouvrage portent, pour l'une, sur la collection de bateaux traditionnels du Museo Naval (p. 481-505) et, pour l'autre, sur différentes études d'histoire maritime basque (p. 507-618).

*Euskal Herriko untzigintza*: la construction navale au Pays Basque. C'est à une lecture en profondeur de l'histoire de la construction navale au Pays Basque, du Moyen Âge à l'époque contemporaine, que nous invite cette belle publication de grand format, à la mise en page harmonieuse et aux nombreuses illustrations de qualité. Affirmons-le tout de suite. Ce volume présente un panorama historique remarquable par la diversité des approches, la richesse des sources, la rigueur de leur interprétation, la nouveauté des conclusions. Au centre des vingt-deux articles qui composent la première partie de l'ouvrage sont les chantiers navals basques et leur production –bateaux de pêche côtière et hauturière, embarcations de servitude, bâtiments de commerce, navires de guerre–. En toute logique, la dimension technique de la construction navale se trouve souvent privilégié sous des formes multiples. Que ce soit à travers l'analyse de la typologie navale, des matériaux, des procédures de conception, des méthodes de construction, des systèmes de fabrication, chaque auteur essaye de restituer le paysage architectural, dans sa réalité technique, des chantiers navals basques. Pour autant, la nécessaire approche technique du sujet n'est jamais la seule à être prise en compte. Le bateau, comme objet d'histoire, est toujours inscrit dans le contexte socio-économique basque qui, selon les cas, apparaît en filigrane ou, au contraire, au premier plan des réflexions. Ce contexte varie tout à la fois selon les époques envisagées, les structures de production (artisanale, proto-industrielle, industrielle et capitaliste), le cadre urbain ou rural à l'intérieur duquel s'insèrent les chantiers.

Il est totalement impossible de commenter, dans les limites de ce compte rendu, chacune des études susceptible d'illustrer cette «coupe stratigraphique», pour reprendre une expression archéologique, de l'histoire des chantiers navals du pays basque. Comme archéologue et médiéviste, nous nous permettrons d'en retenir trois qui, à l'évidence, ne traduisent qu'une faible part de la richesse de cette publication.

Le premier article concerne les résultats préliminaires de la fouille d'une épave découverte à Guernica, à fin du mois de juillet 1998, et datée des années 1450-1460 (Manu Izaguirre, Luis Valdés, «Avance de excavacion del pecio del siglo XV de Urbietta (Gernika)», p. 35-41). L'épave est celle d'une embarcation d'une douzaine de mètres de long, construite à

clin. Si cette architecture apparaît dans les sources écrites et iconographiques médiévales comme une tradition propre aux chantiers navals basques de cette période, l'épave de Guernica, en revanche, est la première attestation archéologique de cette tradition dans le contexte ibérico-atlantique. Pour la première fois, il semble donc possible d'analyser «l'anatomie» d'une coque à clin du milieu du XVe siècle (ce que ne permettent pas les documents écrits et iconographiques) et d'évaluer, d'une manière précise, les analogies ou les différences, susceptibles d'exister entre cette embarcation régionale et l'architecture navale nordique. Les enjeux scientifiques sont donc très grands tant pour l'histoire de la construction navale basque au Moyen Âge que, plus largement, pour celle des chantiers du littoral atlantique et, en particulier, de ceux des rivages aquitains fortement influencés, semble-t-il, par les pratiques des charpentiers basques.

Le second article a pour sujet la fouille d'une épave, datée des dernières décennies du XVe siècle, localisée le long du littoral sud de la France, à Cavalaire (Marion Delhaye, «L'épave médiévale de Cavalaire: un exemple de l'évolution navale architecturale avant la Renaissance», p. 43-48). Cette épave, découverte en 1987, paraît présenter des caractéristiques techniques singulières comme un galbord et un ribord à franc-bord au centre de la coque et à clin aux extrémités, des varangues aux trois quarts non assemblées à la quille, des assemblages des genoux aux varangues par des entailles à queue d'aronde, des œuvres mortes bordées à clin... Selon M. Delhaye, ces caractéristiques architecturales permettraient de rattacher l'origine de ce navire au Pays Basque. Si, effectivement, cette origine se trouvait affirmée –ce que les arguments avancés dans l'article ne permettent pas de confirmer–, il est certain que l'épave de Cavalaire représenterait un jalon historique majeur de l'évolution de l'architecture navale médiévale. Resterait encore à définir, en des termes clairs, le système architectural du bâtiment qui demeure, au stade d'avancement de la recherche, quelque peu obscur.

Le troisième article se rapporte à l'épave d'un baleinier basque située à Red Bay, Labrador, le présumé *San Juan*, coulé en 1565 (Brad Loewen, «The Red Bay vessel. An example of a 16<sup>th</sup>-century Biscayan ship», p. 193-199). Cette épave, exceptionnellement conservée, a été fouillée, d'une façon exemplaire, sous la direction de Robert Grenier (Parcs Canada). Deux aspects essentiels de l'étude de B. Loewen sont à retenir. D'une part, son analyse des procédures de conception de la membrure du baleinier le conduit à établir un parallèle avec les méthodes des chantiers navals anglais du XVIe siècle attestées archéologiquement dans l'épave célèbre de la *Mary Rose* (1545). Elargissant le cas du site de Red Bay à celui du Pays Basque, il considère que «In this way, 16<sup>th</sup>-century Biscayan shipbuilding methods were more similar to the English than to southern Iberian methods» (p. 196). A travers cette conclusion se trouve remise en question, en vérité, le concept de tradition de construction ibéro-atlantique. Pour quelles raisons d'ordre historique les chantiers navals basques du XVIe siècle seraient-ils coupés de cette tradition ibéro-atlantique? L'article ne répond pas à cette interrogation. En tout état de cause, il ouvre un débat passionnant. D'autre part, B. Loewen fait apparaître une relation étroite entre la morphologie et les dimensions des pièces de charpente du baleinier de Red Bay et les pratiques forestières (gestion rigoureuse) basques.

Ces trois exemples, par l'importance des questions historiques qu'ils impliquent, vont bien au-delà d'une simple lecture technique de la construction navale basque. C'est là l'un des apports majeurs de l'ouvrage.

Même si ce compte rendu s'est attaché essentiellement à la première partie *d'Itsas Memoria*, il importe de dire quelques mots de la deuxième partie consacrée à la collection de

bateaux traditionnels du Museo Naval de Donostia. En effet, ces bateaux de pêche –à rame, à voile, à moteur–, ces embarcations de servitude et de navigation fluviale, constituent à la fois une part d'un patrimoine culturel qu'il faut conserver et, aussi, un ensemble de documents uniques pour l'étude de l'architecture navale traditionnelle basque. Protection et valorisation du patrimoine nautique régional; constitution de sources documentaires pour des recherches futures : cette double mission du Museo Naval de Donostia est parfaitement mise en valeur par les deux articles traitant de la collection de bateaux traditionnels.

En conclusion, il est importe de rappeler le grand intérêt scientifique de cet ouvrage sur l'histoire de la construction navale au Pays Basque. Dès à présent, ce volume constitue une référence bibliographique majeure. En second lieu, il faut souligner combien cet ensemble d'études est révélateur du dynamisme de la recherche historique basque dans le domaine maritime et de sa position reconnue au sein de la communauté scientifique européenne. En troisième lieu, enfin, il est important d'insister sur la nécessaire relation devant exister entre recherche et muséographie, relation dont témoigne d'une manière exemplaire ce deuxième numéro d'*Itsas Memoria* publié par le Museo Naval de Donostia.

Eric Rieth



**FERNÁNDEZ DURÁN, Reyes**  
**Gerónimo de Uztáriz (1670-1732). Una política económica para Felipe V / Madrid : Minerva, 1999. – 442 p. : il. ; 24 cm. – ISBN: 84-88123-19-1**

Hay personajes que nunca se terminan de abarcar por más que la historiografía haya analizado su vida y su obra; y eso es lo que ocurre con Gerónimo de Uztáriz. Desde el clásico libro de Julio Caro Bajora hasta el estudio elaborado por Reyes Fernández Durán otras obras históricas se han ocupado de ahondar en este navarro natural de Santesteban que resume como pocos el final del siglo XVII y el primer tercio de la centuria siguiente. Militar, historiador, economista –con una amplia visión de la realidad y del futuro–, racionalista, mercantilista y cosmopolita... perteneció a esa elite de navarros (Goyeneche, Iturralde) que en el siglo XVIII formaron parte de las instituciones madrileñas desempeñando una importante labor cerca del primer monarca de la Casa de Borbón. Tan compleja biografía se une, se entrelaza y se confunde –en la práctica y en el libro de Reyes Fernández– con su obra más importante *Theorica y práctica de Comercio y de Marina* a la que la autora dedica un profundo análisis.

Para acometer el estudio de la personalidad privada y pública de Gerónimo de Uztáriz, se ha estructurado el contenido en seis amplios capítulos en los que va abordando sucesivamente el análisis de sus antecedentes familiares, su infancia, su primera juventud, su vida en