

Anthony SLAVEN, *British Shipbuilding, 1500-2010*, Lancaster, Crucible Books, 2013, 305 pp.

Déjenme que empiece esta reseña por una anécdota personal. Conocí a Tony Slaven en el verano de 1993 en Glasgow, cuando realicé una estancia de corta duración en el Centre for Business History in Scotland que él dirigía entonces. Con una planta física imponente, elegantemente vestido y su descapotable rojo parecía la versión académica de otro escocés más conocido, Sean Connery. Solo más tarde descubrí que bajo esa fachada inicial se escondía también un gran historiador y un hombre comprometido con la preservación del patrimonio industrial de su país.

Su libro sobre la industria de construcción naval en Gran Bretaña es un brillante colofón a una trayectoria de investigación sostenida a lo largo de casi cuarenta años. La historia que nos ofrece Tony Slaven se basa en investigación original realizada en numerosos archivos públicos y privados, en entrevistas a los principales protagonistas del sector entre los años cincuenta y ochenta, realizadas a principios de los noventa (y transcritas recientemente en «Crossing the Bas: An Oral History of the British Shipbuilding, Ship Repairing and Marine Engine Building in the Age of Decline, 1956-1990», *Research in Maritime History*, 51, 2013) y en la literatura especializada escrita por la historiografía existente.

El lector va a encontrar aquí una buena historia, en el sentido de un relato organizado alrededor de una cronología, y también de datos, hechos y protagonistas, que son además descritos con cierto detalle y profusión. Pero también va a encontrar una historia económica en mayúsculas, con cifras, estadísticas y, sobre todo, explicaciones del desempeño del sector, de su ascenso, hegemonía, crisis y declive a lo largo de un periodo más que centenario. En este sentido, Slaven continúa la larga tradición de esa «buena y vieja historia económica británica» (la expresión es de Richard Hartwell) que, por otra parte, es la que verdaderamente importa al sector socioeconómico (y no las especulaciones escolásticas y academicistas de la cliometría). No en vano, el autor fue presidente de la Institución de Ingenieros y Constructores Navales de Escocia entre 2001 y 2004.

El libro tiene ocho capítulos y un breve epílogo: un capítulo dedicado a la historia del sector entre 1500 y 1815, dos al largo siglo XIX (1815-1914), y cinco al siglo XX, dividido en las siguientes etapas: 1914-1939, 1939-1958, 1958-1963, 1964-1977 y 1978-2010. Es, sobre todo, una historia de la industria naval británica en el siglo XX, y una

continuación de otro libro clásico sobre el sector como el de S. Pollard y P. Robertson sobre el periodo de 1870 a 1914, aunque los tres capítulos iniciales, sobre todo los dos dedicados al siglo XIX, ofrezcan nuevos datos sobre la distribución regional de la industria y la estructura empresarial del sector.

El libro cuenta una historia fascinante de auge, hegemonía mundial (la producción naval británica llegó a representar más del 60% de la producción mundial entre 1894 y 1913, y más del 40% en el periodo de entreguerras, pp. 47 y 72), crisis y declive de una industria que se enfrenta en la actualidad a su total desaparición. El lector podrá encontrar en cada capítulo un primer análisis general de la oferta y la demanda de buques en el mundo, con datos (que permiten cuantificar el peso de la industria naval y la marina mercante en la capacidad productiva y de transporte del mundo) y explicaciones, de gran utilidad para todos aquellos interesados en la historia de estos sectores en España, o incluso para aquellos docentes en cursos de historia económica, empresarial o industrial más especializados. Pero también, un análisis más detallado de cuestiones como la producción, costes, productividad y relaciones laborales, tecnología empleada, relaciones con los clientes y, con un papel cada vez más importante, a medida que el sector se adentra en una fase de declive, desde 1958 en adelante, de las relaciones con el Estado y del papel de este y de la política industrial aplicada. En líneas generales, y para aquellos con un mayor conocimiento del sector objeto de estudio, el libro no ofrece nuevas ideas o explicaciones sobre el declive de los astilleros británicos (como las que el propio Slaven, Edward Lorenz, Lewis Johnman o Hugh Murphy habían ofrecido en trabajos anteriores): una mezcla de inercia y complacencia empresarial ante los cambios en las tecnologías y los mercados, fuerte poder sindical y recurso creciente a la ayuda del Estado que finalmente acabó nacionalizando una buena parte de los astilleros en 1977. Ahora bien, su autor ha sido capaz de sintetizar e integrar esas ideas dentro de una historia bien contada. Un único pero, se echan de menos cuadros sobre la estructura empresarial del sector desde 1939 en adelante como los ofrecidos en los capítulos anteriores. Dado el baile de fusiones, adquisiciones, nacionalizaciones y privatizaciones se hace difícil para el lector seguir a las empresas y sus cambios.

Para aquellos lectores con un perfil menos académico y más interesados en cuestiones de actualidad relacionadas con el presente de la industria de construcción naval, el papel del Estado en las crisis y reconversiones industriales o la política industrial en general, el libro ofrece material e información abundante y original y lecciones de gran interés. Yo destacaría, en particular, tres cuestiones para la reflexión surgidas de la lectura del libro y escritas desde el presente de nuestro país. En primer lugar, la importancia de la demanda de la Armada y del sector público en general para la industria. En segundo lugar, la importancia de contar con funcionarios bien formados y cualificados como contrapeso a las decisiones e intervenciones de los políticos. Y, por último, y ahora que la industria y la industrialización parecen estar de nuevo de moda en el discurso político en Europa (España incluida) y Estados Unidos, después de muchos años en los que se repetía machaconamente aquello de que la mejor política industrial es la que no existe, la historia de la industria naval en el Reino Unido ofrece abundantes lecciones para el gobierno, los empresarios y los trabajadores y sus sindicatos en la actualidad.

El libro en su portada principal señala tras el título, «una historia por Anthony Slaven». En mi opinión, este libro es «la historia» del sector, llamado a convertirse en un clásico. También es, en cierta medida la historia de la trayectoria investigadora de su autor durante casi cuarenta años. Y, por último, este libro ha sido posible gracias al esfuerzo del propio autor y otros colegas por salvaguardar los archivos de las empresas más importantes del sector y los testimonios de algunos distinguidos protagonistas, instrumentado a partir del Centre for Business History in Scotland, creado en 1988 dentro de la Universidad de Glasgow y del que Tony fue su primer director.

JESÚS M.^a VALDALISO GAGO
Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea