

Francesc Valls

Ch. PFISTER-LANGANAY, *Constructeurs, charpentiers et navires à Dunkerque du XVIIe au XXe siècle*. Dunkerque, Société Dunkerquoise d'Historie et d'Archeologie-Université du Littoral, 2005, 424 pp.

Los sectores calificados como “líderes” que protagonizaron las revoluciones tecnológicas de finales de los siglos XVIII y XIX han deslumbrado a los investigadores que han cultivado la historia industrial. Ello, en muchos casos, ha comportado el consiguiente olvido por parte de la historiografía de otras actividades consideradas como secundarias, menores o incluso marginales. Sin ninguna duda entre ellas debemos incluir a la construcción naval.

Esta actividad estrictamente industrial no ha recibido la atención merecida por parte de los historiadores. En consecuencia, en la actualidad, para muchos lugares donde esta actividad tenía un cierto arraigo, continuamos siendo tributarios de estudios muy antiguos, realizados sin la seriedad, la profundidad y el rigor deseables. Elaborados por historiadores que han abordado el tema desde una perspectiva romántica, en aquellos trabajos se soslaya la relevancia a nivel económico, social y político que va mucho más allá de su aportación a la renta de un determinado territorio o de la cantidad y proporción de activos que ocupa.

Partiendo de la constatación de esta laguna, tanto en la historiografía francesa como en la belga y la británica, Christian Pfister-Langanay en la “Introducción” de la obra objeto de la presente reseña expone su intención de abordar el estudio de la evolución histórica de la construcción naval en la ciudad portuaria de Dunkerque, situada en un punto absolutamente central de la fachada atlántica del continente europeo. El estudio, con la ambición (colmada, sin duda) de convertirse en la monografía de referencia sobre el tema, abarca el amplio espectro cronológico que va de 1642 a 1914.

El libro cuenta con un prólogo de Jean-Pierre Poussou y se organiza en cuatro extensos capítulos. Los tres primeros constituyen el núcleo central de la obra y en ellos se abordan los tres aspectos fundamentales de la construcción naval dunkerquesa: los astilleros, los barcos construidos y los constructores. El cuarto, a modo de apéndice, ofrece un extenso repertorio de biografías de los constructores navales y de los carpinteros de ribera que trabajaron en las atarazanas de Dunkerque y Gravelinas entre finales del siglo XVII y principios del XX. De entre ellas destacan las de los miembros de las dinastías Houwens (finales del siglo XVII, principios del siglo XVIII) y Denys (segunda mitad del siglo XVIII) y la del nombre propio de Gaspar Malo (siglo XIX), por ser los principales responsables de los éxitos conseguidos por la construcción naval dunkerquesa en diversos momentos históricos. Aunque este cuarto capítulo es fruto de un extraordinario

esfuerzo investigador y constituye una muestra de gran erudición sin duda para el lector no francés son los tres capítulos precedentes los que revisten un mayor interés.

En el primer capítulo, dedicado genéricamente a los astilleros, se abordan cuestiones tales como los cambios de localización o los problemas a los que tuvo que enfrentarse una actividad como la construcción naval en un lugar como Dunkerque y que van desde las dificultades en el aprovisionamiento de una materia primera imprescindible como la madera, hasta los imponderables como los derivados de la coyuntura política, o los de orden diplomático. Sin embargo, la parte fundamental del capítulo es la dedicada a precisar las magnitudes alcanzadas por la producción naval dunkerquesa a lo largo de los casi tres siglos tomados en consideración. La cantidad de información dispersa movilizada convierte el ejercicio emprendido por Pfister en muy meritorio y las series que ha podido reconstruir en definitivas. Además del interés estrictamente local y de su utilidad para el análisis de las diversas coyunturas atravesadas por estos astilleros, las cifras elaboradas pueden servir de punto de comparación cuando se disponga de series parecidas para otros centros de construcción.

El carácter mucho más técnico del capítulo segundo dedicado al análisis de la tipología de los barcos botados en las atarazanas de Dunkerque podría situarlo fuera del interés de los historiadores económicos. Sin embargo, el autor ha conseguido urdir un argumento que va mucho más allá de la mera descripción de cada uno de los prototipos. En la explicación ofrecida por Pfister de los cambios en el tipo de barco votado y de las innovaciones técnicas introducidas por los propios constructores navales de Dunkerque en algunos prototipos se recurre a un variado número de factores que poco tienen que ver con el arte mismo de la construcción naval y mucho más con el dinámico y cambiante contexto general tanto a nivel económico como a nivel social y político. Así, por ejemplo, una de las creaciones más originales de la construcción naval de Dunkerque, la fragata dunkerquesa, responde al momento histórico (siglo XVII) en el cual el puerto del Mar del Norte pasó a jugar un importantísimo papel como centro de una intensísima actividad corsaria. De modo parecido, fue la importancia que en el puerto del Canal tenía la actividad pesquera de altura (pesca de la ballena en Islandia) la que ayuda a entender como entrado el siglo XIX los constructores dunkerqueses consiguen lanzar un prototipo de goleta muy adaptado a la necesidad de aquella actividad incorporando incluso innovaciones técnicas procedentes de los astilleros norteamericanos. Quizás el punto más débil en la argumentación desarrollada por Pfister en este capítulo corresponde a la explicación del fracaso de la construcción de vapores, cuestión sobre la cual el autor nos advierte que nunca anteriormente la historiografía local se había interesado y que, por tanto, sus aportaciones aunque escasas deben juzgarse como muy valiosas para comprender el declive que había de conducir esta actividad a su desaparición a principios del siglo XX.

El tercer capítulo lleva por título “Los Constructores”. Se organiza en tres apartados correspondientes a cada una de las grandes etapas por las que pasó la construcción naval en Dunkerque a lo largo de los casi tres siglos historiados. Una primera correspondiente a la época de Luis XIV. La segunda abarca todo el siglo XVIII y el XIX hasta aproximadamente 1870. En aquella fecha se inicia la tercera de las etapas, caracterizada por un ineludible declive de la actividad de unos astilleros relegados a la reparación más que a la construcción propiamente dicha. En su conjunto este capítulo constituye un interesante ejercicio de buena historia social. La identificación de los constructores, la evolución

del número de los mismos y el análisis de la inserción de este colectivo en el contexto social en el que les tocó desenvolverse permiten a Pfister acabar de perfilar la trayectoria de esta actividad en el puerto más septentrional de Francia.

En conclusión, nos encontramos ante un muy destacable esfuerzo investigador que con el objeto de reconstruir la trayectoria de la construcción naval en aquel puerto de la Francia septentrional en el muy largo plazo (a lo largo de los siglos que van del XVII al XX) ha comportado la movilización de un amplio abanico de fuentes indirectas sustitutivas de las desgraciadamente destruidas fuentes directas (matrículas de marina, registros oficiales, etc.). La capacidad y la imaginación para encontrar fuentes documentales alternativas a las que hubiera sido deseable disponer y el buen conocimiento que posee el autor de los avatares de la historia del puerto dunkerqués, de los diferentes tráficos que en él se desarrollaron, así como de los principales agentes que actuaban en él, hacen que el resultado final de la tarea emprendida por Pfister sea a todas luces muy positivo, de forma que la obra debe convertirse en punto de referencia para la historiografía de la construcción naval tanto de Francia como de otros países. Estamos, en definitiva, ante una de esas obras que muestra el enorme potencial que tiene la buena historia local, la micro-historia, para ayudar a esclarecer y a interpretar los grandes procesos históricos.

FRANCESC VALLS