

Stefan HOUPT y José M.^a ORTIZ-VILLAJOS (directores), *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, LID Editorial Empresarial, Madrid 1998, 531 pp.

Nos encontramos ante un libro ambicioso, cuyo objetivo, según los directores del grupo de investigadores autor del mismo, es cubrir un hueco existente en la historiografía económica, la historia de la construcción naval mercante más reciente. El libro, galardonado con el Premio de Historia empresarial concedido por la editorial LID en 1998, cubre el periodo comprendido entre 1872 (fecha de apertura del astillero de Matagorda por la Compañía Trasatlántica) y 1998. El objeto de análisis no es el sector de construcción naval en su totalidad, sino una empresa, Astilleros Españoles, S. A. (AESA, creada en 1969), y las sociedades constituyentes o integradas en la misma con posterioridad. No obstante, por la relevancia de aquella y éstas en el conjunto del sector, el libro podría ser también una historia de la industria de construcción naval moderna en España pues sólo faltan Unión Naval de Levante y algunos astilleros de pequeño y mediano tamaño en la cornisa cantábrica. Los siete co-autores del libro, que cuenta con una presentación del Presidente del grupo Astilleros Españoles y un prólogo de Pablo Martín Aceña, han podido acceder a los fondos documentales de la citada empresa. Algunos de ellos, además, son especialistas en la historia de algunas empresas del citado grupo, sobre las que han realizado sus tesis doctorales.

El resultado ha sido una obra voluminosa, de más de 500 páginas, que recoge la historia de todos los astilleros españoles que han acabado formando parte del grupo AESA. El libro se estructura en cinco partes, las cuatro primeras ordenadas cronológicamente. La primera, dedicada a los inicios de la construcción naval moderna en España, cuenta con dos capítulos dedicados al origen de los astilleros de la bahía de Cádiz (Matagorda y Veamurguía) y del Norte (Astilleros del Nervión y Euskalduna), elaborados respectivamente por Jesús Romero y Jose Luis Gutiérrez y por Stefan Haupt y Juan Carlos Rojo. La segunda parte cubre el periodo de entreguerras, con tres capítulos dedicados a la Sociedad Española de Construcción Naval (Romero y Haupt), Echevarrieta y Larrínaga (Gutiérrez) y Euskalduna (Rojo). La tercera parte analiza la etapa de la autarquía hasta el año de creación de AESA, 1969, dedicando los dos primeros capítulos a las empresas constituyentes, La Naval y Euskalduna (Haupt, Romero y Rojo) por un lado y Elcano y Astilleros de Cádiz (M.^a I. Vericat), por otro, y un tercer capítulo a otros astilleros (Astander, Barreras, Celaya, Astano y Juliana, hecho por Haupt y L. Ferrer). La cuarta parte se centra en el grupo Astilleros Españoles entre 1969 y 1998 y la autoría de los dos capítulos corresponde a J. M.^a Ortiz-Villajos. Finalmente, un quinto apartado analiza en tres capítulos, respectivamente, el papel del Estado (Haupt), el cambio tecnológico y la innovación en la industria naval española y en el grupo AESA (Ortiz-Villajos) a lo largo de todo el periodo analizado.

Tratándose de un sector relativamente poco estudiado en España —aunque algo más de lo que los directores señalan en la introducción— eso no es poco, especialmente para el lector general, que a partir de ahora dispone en un libro de la información básica sobre la historia de la mayor parte de los astilleros españoles (en ese sentido, una breve reseña de la escasa historiografía existente —que por lo demás, es ampliamente utilizada en los diferentes capítulos— hubiera permitido al lector evaluar mejor la importancia de este libro y sus aportaciones al conocimiento del sector). Sin embargo, desde la perspectiva de la historia económica (empresarial y/o industrial), es bastante menos de lo que cabría esperar, dadas las características del grupo investigador y sus favorables cartas de presentación. En primer lugar, dada la relevancia de AESA y de los astilleros anteriores en el conjunto de la industria naval española, hubiera sido relativamente fácil acabar haciendo una historia de todo el sector, cosa que no se ha hecho, especialmente en el periodo anterior a 1969. Por supuesto, no es del todo legítimo criticar a los autores por lo que no han hecho, pero creo que, al menos, sí hubiera sido deseable y muy útil para los lectores que en la introducción se cuantificara la importancia de la industria de la construcción naval dentro de la industria española, simplemente recurriendo a algunas fuentes de fácil acceso y consulta (los censos industriales del INE de 1958, 1978 y posteriores, los datos del Valor Añadido Bruto por sectores de la Renta Nacional de España y su distribución provincial del Banco de Bilbao, o las cifras de exportaciones), o la importancia de AESA y su grupo de empresas dentro del conjunto del sector (algo que Ortiz-Villajos realiza en el capítulo 9, pero que hubiera sido aconsejable presentar o al menos «introducir» en la introducción).

El libro es, por tanto, una historia de AESA y las empresas integrantes, una historia que yo me atrevería a calificar de «oficial», por cuanto las fuentes empleadas son, en su inmensa mayoría, Memorias y otra documentación de carácter público; e «internalista», por cuanto que no hay una inserción de AESA y sus empresas dentro del conjunto de la evolución de la economía y la industria española, como lo demuestra la notoria ausencia de bibliografía básica sobre esos temas y sobre la política industrial en particular. Apenas se usa documentación de archivo y la ausencia de una crítica de fuentes impide conocer al lector si ello es debido a la parquedad de los fondos o a que no se han consultado. Desconozco el motivo para el archivo de AESA pero en otros casos, y especialmente en el del archivo del registro general del antiguo Instituto Nacional de Industria, que se cita en la relación de archivos consultados como «Archivo del INI» (p. 501), la razón es la segunda. Este archivo proporciona información esencial no sólo sobre las empresas del grupo INI (Elcano y Astilleros de Cádiz) sino también, especialmente en el periodo 1939-1963, sobre empresas como la Sociedad Española de Construcción Naval, Echevarrieta y Larrínaga o ASTANO, por mencionar algunas particularmente importantes, sin que haya referencia alguna de esa documentación en las notas a pie de página. El recurso casi exclusivo a información «oficial» y procedente de las propias compañías condiciona el discurso y el análisis histórico que, además de tener un tono eminentemente descriptivo, a veces queda reducido a una simple justificación, hecha a posteriori, de la dirección o estrategia emprendida. Así sucede, por ejemplo, con el capítulo dedicado a Elcano y los Astilleros de Cádiz, donde Vericat utiliza más que abundantemente el trabajo de Valdaliso sobre Elcano y la acción del INI para examinar la evolución de Elcano pero, curiosamente, no lo

emplea para analizar la segregación de las actividades fabriles de Elcano y su integración en Astilleros de Cádiz, ni tampoco corrobora o refuta el balance crítico de este autor sobre la oportunidad de la construcción de las factorías de Elcano y su déficit crónico de explotación. Un tono similar se advierte en los capítulos 9 y 10, dedicados a la evolución de AESA desde 1969 hasta 1998, elaborados por José M^a Ortiz-Villajos, aunque eso no obsta para que sean, a mi juicio, la parte más original y elaborada del libro. No obstante, apenas se explican los factores del crecimiento y la crisis del sector y de la empresa, ni tampoco se indican los beneficios o pérdidas (en relación al capital) o la rentabilidad económica y financiera de la empresa, algo sorprendente en un trabajo que quiere ser de Historia empresarial. La política de Acción concertada y sus repercusiones sobre la industria se analiza íntegramente con documentación interna, sin ninguna referencia a trabajos ya clásicos sobre la política industrial en este periodo como Fanjul y Maravall (1980) o incluso trabajos más generales como el de González (1979) o, desde la empresa pública, el de Martín Aceña y Comín (1991) (en un plano más concreto, sería conveniente presentar los gráficos 10.8, 10.16 y 10.17, que ofrecen datos de 1969 a 1997, en pesetas deflactadas y no en pesetas corrientes). Todo ello, una vez más, vuelve a dar la impresión al lector de que se encuentra más ante una crónica que ante un análisis histórico. Este discurso elaborado ex post se aprecia también en el capítulo dedicado a la innovación en el grupo AESA (Ortiz-Villajos), donde los aparentes logros del PIMET no cuadran bien con los graves problemas del grupo en el último año y medio; o en el análisis del comportamiento inversor de los armadores vizcaínos en la coyuntura finisecular, calificado anacrónica y erróneamente por Houpt y Rojo como «impaciente» (puesto que el adjetivo se utiliza para describir una inversión que, finalmente, no se llevó a cabo).

Por otra parte, el libro presenta algunas de las deficiencias que una autoría colectiva corre el riesgo de cometer. Para empezar, no hay una metodología común en los capítulos dedicados a AESA y las empresas del grupo, ni en los temas tratados ni en los indicadores empleados para el análisis económico y financiero (beneficios, dividendos, rentabilidad, endeudamiento, etc.); tampoco hay una comparación sistemática de las estrategias de las diferentes empresas. La impresión general que obtiene el lector es, en consecuencia, la de que los diferentes trabajos se han ido agregando como capítulos sucesivos, y las razones que aventura son, bien la falta de una coordinación efectiva, bien la existencia de una relativa urgencia para publicar el trabajo que ha impedido lo anterior, o ambas. La ausencia de unas conclusiones generales, que muy bien podrían haber ido en la línea que los coordinadores apuntan en la introducción (p. 23): los problemas económicos del sector, más o menos recurrentes (recesiones, sobrecapacidad, falta de competitividad...) y las estrategias implementadas ante ellos, también contribuye a reforzar esa impresión. La escasa coordinación de los trabajos también se aprecia en las citas de la bibliografía en cada capítulo, que a veces no se corresponden con las de la bibliografía final (sobre todo si la cita se refiere al trabajo de un autor que tiene varios trabajos publicados en un mismo año, ya que no se indican las letras que los distinguen: por ejemplo, el trabajo de Velga y Beltrán 1959, citado en la nota 34 de la p. 241, ¿se refiere al de 1959a o al de 1959b?); o en la propia disposición de la bibliografía final, sin ningún criterio común (comillas, comas, puntos, cursivas, orden de editorial o lugar de publicación, etc.). No se explica con

claridad el motivo de la elección de 1872 como año de inicio para hablar de los astilleros del Norte (capítulo 2). En el capítulo 7, la numeración de las notas al final no guarda ninguna relación con las puestas en el texto, aunque la responsabilidad de este error parece mas achacable al editor. Por otro lado, se aprecian algunas deficiencias en la redacción que una corrección de estilo podría haber eliminado (por ejemplo: «... es posible que algunos de los errores se hubieran podido evitar y los aciertos potenciar», p. 23; o «El despegue de la Ría de Bilbao como la nueva California del hierro exigían la atención de una flota importante de buques...», p. 63; o, en esa misma página, ¿es «breve» un auge que dura 24 años?).

En ese mismo sentido de falta de coordinación, la bibliografía que citan unos autores en unos capítulos no es, sin embargo, citada por otros, cuando la misma proporciona información básica e inexcusable sobre el tema en cuestión. Por ejemplo, Romero y Houpt en su capítulo sobre la SECN en el periodo de entreguerras, no citan un trabajo tan importante como el de A. Lozano sobre el proceso de transferencia de tecnología de la Vickers a La Naval (presentado en el Simposio de Historia Económica de 1994 y publicado en 1997). Los vínculos de la Marítima del Nervión con la SECN no son los que se argumentan, sin cita alguna, en la p. 124, se explican en Valdaliso (1993), trabajo que se cita en la bibliografía final, pero que no se usa en este capítulo. Sorprende también que en el capítulo 6, escrito por Rojo, Romero y Houpt, el apartado sobre La Naval de Sestao desde la autarquía hasta 1969 se elabore sin una sola nota o referencia bibliográfica. En ese mismo capítulo se ofrece un cuadro sobre los jornales en Euskalduna, el 6.6. (p. 224), difícil de entender al usar variaciones porcentuales anuales y no números índice de precios y salarios que se pueden referir a 1936 (hay datos de precios de alimentos, del mercado oficial y del negro, desde 1939 y con referencia a 1936, y datos de los salarios en el metal, sector dentro del que se encuadraba Euskalduna, en 1936, en las Memorias Comerciales de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, Memorias que se citan en la sección de revistas y documentos consultados, pero que no deben haberse consultado en su totalidad). En el caso de Echevarrieta y Larrínaga, la lectura del libro de Pablo Díaz Morlán (citado en la bibliografía) hubiera permitido corregir varios errores y una invención tal como el calificativo de «Operación Teutón» (invención, dado que no se cita el origen de esos términos). Tampoco hay referencia alguna para astilleros como Barreras, ASTANO o Juliana en el capítulo 8 (Haupt y Ferrer), siendo las referencias para el resto mínimas (dos trabajos). Asimismo, también faltan trabajos básicos en el capítulo 11 dedicado a las ayudas públicas del Estado a la construcción naval, lo que da lugar a algunos errores y omisiones de gran importancia. Entre los errores, calificar a la Liga Marítima como un *lobby* de los navieros vinculados a Altos Hornos de Vizcaya, de los siderúrgicos vizcaínos y de los constructores navales, cuando esa función la desempeñan otros grupos como la Liga Vizcaína de Productores o la Asociación de Navieros de Bilbao. La intervención del Estado, y del INI en particular, en el sector se despacha en unas pocas líneas muy generales y descriptivas, cuando existen trabajos publicados, citados en otros capítulos del libro, que le hubieran permitido analizar en detalle las direcciones y el sentido de la intervención estatal. Tampoco se hace mención alguna al diseño de la política industrial y a la existencia de grupos de presión —que no sólo existen en el primer tercio del siglo XX—, tanto durante

los decenios de 1960 y 1970 como durante la reconversión de los ochenta, ausencia que es particularmente criticable por cuanto que el sector, por diferentes razones, fue uno de los que recibió mayor protección por parte del Estado. Falta bibliografía básica sobre política industrial como ya se ha apuntado anteriormente para los capítulos de AESA. Nada se dice, por ejemplo, de las desgravaciones fiscales a la exportación de buques, que provocaron tantas quejas de los armadores españoles, que argumentaban que los precios de venta en el extranjero eran inferiores a los de venta en el mercado interior. Sobre el crédito naval (cuyas cantidades se presentan en el gráfico 11.1, sin citar fuente alguna) faltan referencias a trabajos básicos como la tesis de Santos Pastor sobre *El transporte marítimo en España* (1982) o el de Alonso Herrera (1982), este último citado en la bibliografía final pero no en las notas. En lo que respecta a la reconversión, un tema que provocó una importante movilización obrera, que no aparece reflejada en el capítulo, hubiera sido muy aconsejable señalar la importancia relativa de las ayudas a AESA concedidas por el INI (a partir de los datos proporcionados por Martín Aceña y Comín, por ejemplo), o comparar lo sucedido en el sector con lo ocurrido en otros sectores de la industria española, a partir de los datos proporcionados por Blanca Simón en su libro sobre *Las subvenciones a la industria en España* (Madrid 1997). En ambos casos, una rápida ojeada a las cifras permite inferir que la construcción naval fue uno de los sectores que más ayudas recibió por parte del Estado. Asimismo, el trabajo de B. Strath sobre la industria de construcción naval europea (Madrid 1989) habría permitido comparar el caso español con el de otros países europeos.

Para terminar, los coordinadores señalan en la introducción que el libro «busca también un lugar dentro de la disciplina de la historia empresarial». Sin embargo, no hay ninguna mención a los debates vigentes en la actualidad en la historia empresarial española, en particular el de los factores que explican la ausencia de grandes empresas en España, con especial consideración al papel del Estado durante el franquismo (sobre el que existía una abundante literatura en la fase de investigación y redacción del libro, y que se recoge en algunos de los trabajos citados en la bibliografía). Pocos sectores como el analizado aquí se prestan, por la existencia de grandes empresas y por la relevancia de la intervención estatal, a una revisión en profundidad de ese debate. Pero es que además ni siquiera es posible obtener una conclusión clara acerca de las repercusiones de la intervención del Estado sobre el crecimiento de AESA y sus empresas integrantes y sobre el propio sector. Tampoco se ofrece una serie homogénea de los beneficios empresariales que permitiría comparar AESA y sus empresas integrantes con series generales (Tafunell) o con las empresas del grupo INI (Martín Aceña y Comín). En un plano más concreto, las referencias teóricas para algunos conceptos, como por ejemplo, el de «diversificación» (p. 174) son bastante antiguas y demasiado generales (¡el trabajo de Robinson de 1958 que en la bibliografía final aparece como 1058!, que por otro lado es el único trabajo de teoría económica citado). Una lectura de trabajos teóricos sobre el crecimiento de la empresa desde Penrose (1959) a Richardson (1972) o a Langlois y Robertson (1995) permitiría haber comprendido mejor la estrategia de diversificación de los astilleros hacia la producción de otro material de transporte (diversificación relacionada, al contrario de lo que se dice en el texto, porque las capacidades necesarias —activos físicos y cualificación y habilidades de los trabajadores— para hacer cascos, calderas, vagones y locomotoras son muy simila-

res). En otro orden de cosas, si por algo se han caracterizado la mayoría de los astilleros en el mundo hasta la generalización de los sistemas de producción en serie, iniciada durante la II Guerra Mundial y generalizada posteriormente, como lo indica la literatura internacional sobre esta industria, son por su sistema de producción flexible, lo que contrasta con una afirmación tan tajante como la de que «aunque es difícil imaginar flexibilidad en la producción de un astillero» (p. 41).

La historia empresarial que se nos ofrece, una historia más bien «oficial» e «interna» de la empresa y desprovista de un apoyo teórico, comparte más rasgos con la que elaboraban Gras y sus discípulos en los años treinta y cuarenta, que con la que se hace en la actualidad. Dada la relativa escasez de monografías empresariales en España, una historia de este tipo siempre es bienvenida. Pero sería todavía más interesante que, a partir de lo ya hecho, que no es poco, los autores nos ofrecieran una historia empresarial más «moderna», que se haga eco de los debates calientes en la disciplina y conjugue la investigación empírica con la reflexión teórica.

JESÚS M.^a VALDALISO