

CISNEROS CUNCHILLOS, Miguel; PALACIO RAMÓN, Rafael; CASTANEDO GALÁN, Juan M., *El Astillero de Colindres (Cantabria) en la época de los Austrias Menores. Arqueología y construcción naval*, Santander-Colindres, 1997

El libro que reseñamos es una magnífica muestra de cómo la feliz colaboración entre diversos especialistas puede sacar a la luz la historia de uno de los astilleros españoles más importantes del siglo XVII. Su actividad se produce entre los años 1619 y 1699, período en el que se construyen barcos para la *Armada del Mar Océano*, la *Carrera de Indias*, así como para particulares. A principios de la siguiente centuria la construcción de barcos pasará, en primera instancia, a la cercana localidad de Santoña, seguramente por problemas de calado en la Ría del Asón, única salida al mar desde estas instalaciones.

Desde el punto de vista metodológico la obra se asienta sobre las sólidas bases de un programa de trabajo completo y riguroso que supuso una documentación exhaustiva sobre: a/ bibliografía reciente de la zona, la construcción naval y la Arqueología del Mar en Cantabria; b/ cartografía histórica, que permitió precisiones vitales a la hora de valorar la posición exacta de los restos arqueológicos, y más moderna con la que elaborar el trabajo de análisis que se planteó; c/ documentación relativa al Astillero de Colindres existente en el Archivo General de Simancas (Valladolid), Archivo Histórico Provincial de Cantabria y Biblioteca Municipal de Santander; d/ aspectos arqueológicos relativos al análisis de topónimos y microtopónimos, así como los numerosos y altamente orientativos desprendidos de una encuesta etnográfica.

Desde la óptica estrictamente arqueológica los autores presentan los resultados de una prospección sistemática e intensiva del Término Municipal de Colindres, de una prospección eléctrica del paraje denominado La Quinta, en donde se suponía la existencia de restos del astillero por los datos derivados de los puntos anteriores, así como de una documentación completa de las obras hidráulicas y defensivas de Colindres, Límpias, Treto Santoña y Laredo. También se efectuaron excavaciones en el mismo paraje de La Quinta, siguiendo los datos de la prospección eléctrica previa, que consiguieron poner de manifiesto estructuras industriales y materiales que pudieron datarse por termoluminiscencia dentro del siglo XVII. Para terminar, cosa que, si es que se tiene en cuenta pocas veces llega a reflejarse en una publicación de resultados

pero que era de esperar en un proyecto tan completo como este, es de agradecer la información sobre los procesos de consolidación y conservación del material arqueológico recuperado durante las investigaciones.

No es esta una obra para quien busque restos arqueológicos espectaculares y, quien así lo hiciera, demostraría su desconocimiento sobre las características materiales de estos pequeños astilleros españoles preindustriales, lejanos a las grandes instalaciones europeas coetáneas pero preludio de lo que, sólo un siglo después, serán sus directos herederos, complejos mucho más desarrollados como el cercano de Guarnizo.

La importancia del astillero de Colindres se pone de manifiesto sólo con dar un vistazo a la lista de barcos que produjo para la *Armada del Mar Océano* entre los que se contabilizan el *Nuestra Señora de la Concepción y de las Ánimas*, Capitana de 1550 Tm. de arqueo, o el *Santísima Trinidad*, Almiranta de 1665 Tm., entregados durante el último decenio de actividad de estas instalaciones y que, quizá en función de su tamaño y calado, debieron empezar a delatar las limitaciones de la Ría del Asón para la navegación de grandes barcos como éstos aún sin arboladuras ni aparejos –que se instalaban en Santoña– y en vacío. Si la producción de navíos para la Armada es importante, no lo debió ser menos la que se realizó para la Carrera de Indias, cuyos asientos aún están en buena parte por sacar a la luz, como advierten los autores, o la construcción de barcos para particulares.

En resumen, un buen libro de un tema poco frecuente en la bibliografía española y sobre un período crucial y no del todo conocido, en el que la construcción naval española está evolucionando rápidamente intentando acomodar los viejos modelos –sólo hay que ver la gran cantidad de ordenanzas y disposiciones de la época relativas a la construcción de barcos, características y medidas de los mismos– a nuevas necesidades a veces contrapuestas como la mayor capacidad de carga, de maniobra, la solidez o el menor arrufo y los calados moderados que permitan una mayor funcionalidad de uso en todo tipo de destinos o simplemente su paso por la Barra de Sanlúcar de Barrameda en la desembocadura del Guadalquivir, en el caso de los de la *Carrera de Indias*. Una vez más, la colaboración de varios especialistas pone de relieve que si –como ellos mismos dicen– el tema no se agota, no será porque el rumbo metodológico no esté trazado con precisión.

Jesús Liz Guiral