

ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tesisenxarxa.net) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tesisenred.net) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tesisenxarxa.net) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA
DEPARTAMENT DE CIÈNCIA I ENGINYERIA NÀUTIQUES

**EL CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE JOSÉ RICART Y
GIRALT (1847-1930). UNA APROXIMACIÓN A LA HISTORIA
MARÍTIMA CONTEMPORÁNEA DE BARCELONA.**

Francisco Javier Moreno Rico

Tesis Doctoral presentada en el *Departament de Ciència i Enginyeria Nàutiques*

Directores de la Tesis Doctoral:
Dr. F. Xavier Martínez de Osés
Dr. Jaime Rodrigo de Larrueca

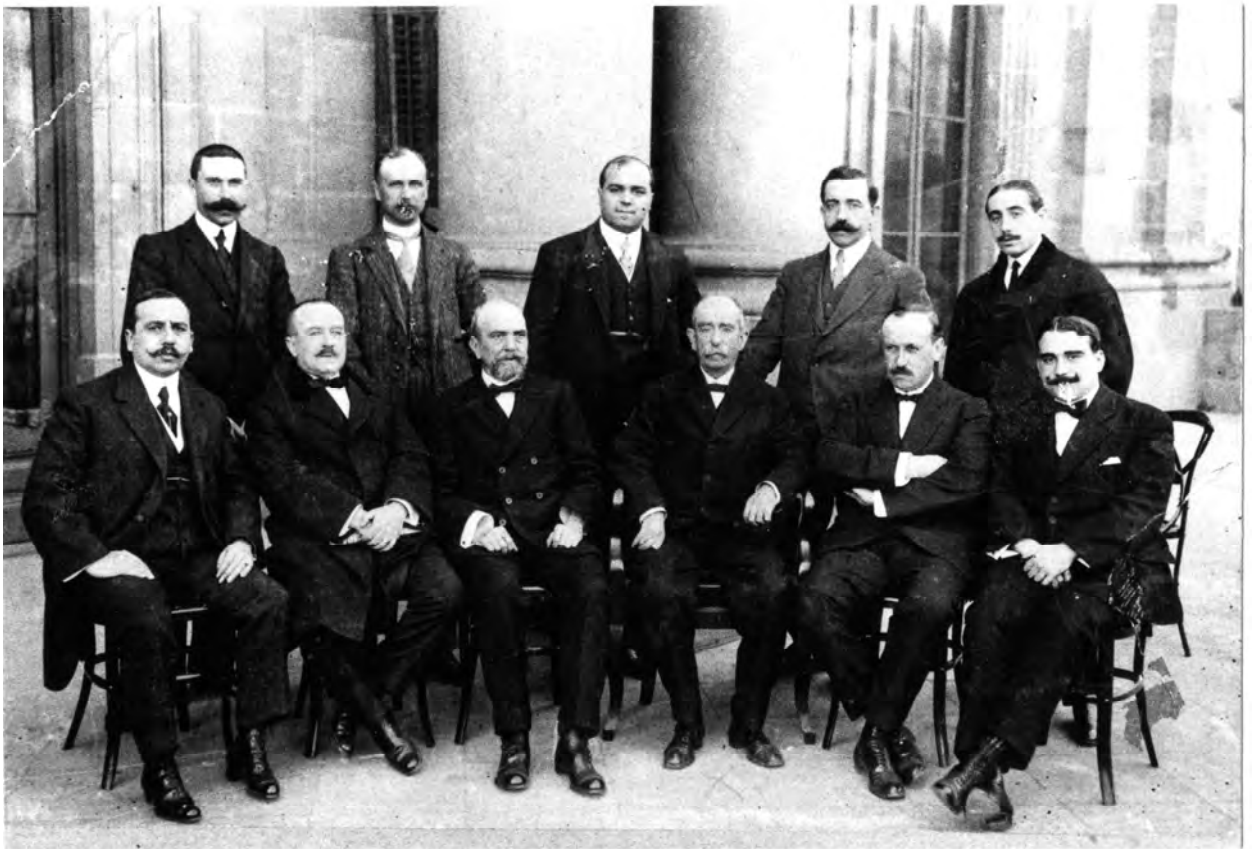
Barcelona, Marzo del 2011.

AGRADECIMIENTOS

Esta Tesis no hubiera sido posible sin el apoyo incondicional de sus dos directores: el Dr. F. Xavier Martinez de Osés y el Dr. Jaime Rodrigo de Larrueca. Su firme y amigable respaldo ha sido el mejor acicate.

Eulàlia, Júlia y Joan se han encargado de darme la fuerza, la alegría y el ánimo imprescindibles para culminar una travesía tan larga.

A Júlia Formoso Leira in memoriam.



José Ricart y Giralt, el cuarto por la izquierda de la primera fila. Fotografía sin documentar. Fecha probable: principios S.XX.

(CDDM-MMB 5826 F)

INDICE

Introducción.....	15
Estado del arte y justificación.	
Objetivo y metodología	
1. La modernización de la Ciencia y la Tecnología náutica...21	
1.1.La ingeniería naval.....	26
1.1.1. Los precursores (1736-1807).....	26
1.1.2. Los vapores de ruedas.....	27
1.1.3. Los vapores de hélice.....	28
1.1.4. Desventajas de las palas frente a las hélices.....	29
1.1.5. Máquinas marinas de vapor, calderas.....	29
1.1.6. Materiales de construcción.....	31
1.1.6.1. <i>Madera</i>	
1.1.6.2. <i>Hierro y acero.</i>	
1.1.7. El primer barco de vapor con bandera española.....	36
1.2.La navegación o pilotaje.....	38
1.2.1. Los fundamentos matemáticos de la navegación astronómica.....	39
1.2.2. Métodos de determinación astronómica de la longitud.....	40
1.2.3. Otros aspectos relacionados con el pilotaje.....	41
1.3. Ilustración y marina en España.....	44
1.3.1. La navegación científica: Jorge Juan y sus seguidores.....	44
1.3.1.1. <i>El método de las distancias lunares para calcular la Longitud.</i>	
1.3.1.2. <i>El método cronométrico para calcular la Longitud.</i>	
1.3.1.3. <i>La cartografía.</i>	
1.3.2. La economía liberal: Gaspar Melchor de Jovellanos.....	50

2.	Barcelona ciudad marítima.....	53
2.1.	El puerto de Barcelona.....	54
2.2.	Urbanismo.....	63
2.2.1.	La Barceloneta.....	63
2.2.2.	Otros barrios marítimos.....	68
2.2.3.	Las murallas.....	69
2.2.4.	La Vía Layetana.....	70
2.3.	La industria naval.....	71
2.3.1.	Talleres Nuevo Vulcano.....	72
2.3.2.	La Maquinista Terrestre y Marítima.....	75
2.3.3.	El Arsenal Civil de Barcelona.....	78
2.3.4.	Alexander Hermanos.....	79
2.4.	La marina de vela.....	80
2.4.1.	Apertura del comercio con América.....	80
2.4.2.	Crisis y surgimiento de un nuevo comercio americano 1800-1833.....	81
2.4.3.	El tráfico de esclavos.....	82
2.4.3.	Tráficos subsidiarios.....	84
2.4.4.	Los años dorados de los buques de vela catalanes (1838-1868).....	84
2.4.4.1.	<i>Los mecanismos financieros.</i>	
2.4.4.2.	<i>La construcción naval en la costa catalana.</i>	
2.4.4.3.	<i>El comercio ultramarino.</i>	
2.5.	Las condiciones de vida y trabajo de las tripulaciones de los veleros.....	90
2.6.	La ordenanza de matriculas de mar (1802-1873).....	94
2.7.	Los inicios de la marina de vapor en Barcelona.....	100
2.7.1.	“Navegación e Industria”: La naviera pionera.....	100
2.7.2.	La irrupción de las compañías de vapores.....	102
2.7.3.	Los inicios del imperio de Antonio López (1849-1868).....	106
2.8.	Las tripulaciones.....	116
2.9.	El tráfico de cabotaje en Cataluña (1820-1935).....	119
2.10.	Mención de la pesca.....	121

2.11. Las vicisitudes de la enseñanza náutica en Barcelona	
(1769-1861)	122
3. La marina mercante en la era industrial	135
3.1. La consolidación de la marina de vapor en	
Barcelona (1869-1881)	137
3.1.1. Los nuevos navieros.....	137
3.1.2. La vida a bordo.....	144
3.1.2.1. <i>La organización del departamento de máquinas.</i>	
3.1.2.2. <i>Salarios y condiciones de trabajo.</i>	
3.1.3. Geografía y colonialismo africano.....	157
3.1.4. El puerto de Barcelona: 1860/1881.....	160
3.1.5. La Exposición Marítima Española (Barcelona, 1872).....	163
3.2. La marina mercante finisecular.	167
3.2.1. La flota de vapor.....	167
3.2.2. La electrificación de los buques mercantes.....	171
3.2.3. El retraso de la tecnología naval española: el “Joaquín del Piélagó”.....	172
3.2.4. El fin de la marina velera tradicional.....	174
3.2.5. Los windjammer.....	176
3.2.6. Los transatlánticos.....	178
3.2.7. Militares y/o civiles.....	
179	
3.2.8. La cuestión de las tripulaciones: la Cia. Trasatlántica.....	181
3.2.9. “El Serviola” (1895).....	191
3.2.10. El desarrollo de las ayudas a la navegación a lo largo del siglo XIX.....	193
3.2.10.1. <i>Los faros.</i>	
3.2.10.2. <i>El francobordo.</i>	
3.2.10.3. <i>Las sociedades de clasificación.</i>	
3.3. La marina mercante a principios del siglo XX	197
3.3.1. La Liga Naval Española y la política marítima de Antonio Maura.....	198

3.3.2. Nuevas disposiciones legislativas.....	200
3.3.3. El Transporte de emigrantes.....	202
3.3.4. El despertar del movimiento sindical.....	203

3.4. La marina mercante entre 1912-1936..... 206

3.4.1. La evolución económica del sector marítimo.....	207
3.4.2. Creación de la Cia. Trasmediterránea.....	211
3.4.3. El auge del movimiento sindical.....	213
3.4.4. La Ley Penal de la Marina Mercante.....	225
3.4.5. Los combustibles líquidos y los motores de combustión interna.....	226
3.4.6. CAMPSA.....	227
3.4.7. La crisis y las reformas de la II República.....	228
3.4.8. La huelga general de 1936.....	

230

4. Vida y obra de José Ricart y Giralt.....235

4.1. Los años de formación (1847-1870).....237

4.1.1. Los estudios de náutica.....	237
4.1.2. En la mar.....	245
4.1.3. Maury y la primera publicación (1869).....	247

4.2. Marinero en tierra (1871-1887)..... 250

4.2.1. La Escuela de Náutica bajo la tutela de la Diputación y la dirección del Dr. D. Federico Gómez Arias.....	250
4.2.2. Ricart comienza a colaborar con la ENB.....	261
4.2.3. El Desvío de la aguja magnética.....	262
4.2.4. La Revista Marítima (1877-1881).....	269
4.2.4.1. <i>Respuesta al Interrogatorio de la Comisión Arancelaria</i>	
4.2.4.2. <i>La clase de los Pilotos.</i>	
4.2.4.3. <i>De la vela al vapor.</i>	

4.2.4.4. <i>El puerto de Barcelona.</i>	
4.2.5. El Centro Naval Español y el Asilo Naval Español (1877).....	282
4.2.6. Solicitud a la Diputación (1879).....	288
4.2.7. Conferencia Geográfica de Venecia (1881).....	290
4.2.8. Associació Catalanista d'Excursions Científiques.....	291
4.2.9. El Fomento de la Marina (1883).....	292
4.2.10. El I Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil (1883)..	294
4.2.11. El Servicio horario municipal.....	303
4.2.12. Estudio sobre la costa ampurdanesa.....	305
4.2.13. Las conferencias de José Ricart.....	306
4.3. Catedrático de la EPNB (1887-1899).....	307
4.3.1. Nuestra marina mercante.....	307
4.3.2. Nombramiento de catedrático interino.....	309
4.3.3. La Exposición Universal de Barcelona.....	310
4.3.4. Los trasatlánticos.....	312
4.3.5. Los problemas del puerto de Barcelona.....	315
4.3.6. Canje de título.....	317
4.3.7. Intervención en el Ateneo sobre Juan Mirambell.....	317
4.3.8. Ingreso en la RACAB.....	318
4.3.9. Cambio de cátedra.....	318
4.3.10. Cristóbal Colón.....	320
4.3.11. Las reivindicaciones sociales de los marinos mercantes.....	321
4.3.12. La Guía marítima de Cataluña (1894).....	322
4.3.13. La Sociedad Geográfica de Barcelona (1895-1898).....	328
4.3.14. La vida en la mar.....	333
4.3.15. Innovaciones en la navegación astronómica.....	334
4.3.16. La meteorología científica en Catalunya.....	337
4.3.17. Memoria sobre el futuro del puerto de Barcelona.....	340
4.3.18. Un plan de estudios alternativo.....	341
4.3.19. Acerca de las relaciones entre la marina de guerra y la marina mercante.....	342
4.4. Director de la EEPNB (1900-1912).....	344
4.4.1. La situación de la EEPNB.....	344

4.4.2.	La Sociedad Española de Salvamento de Náufragos.....	352
4.4.3.	Producción científica (1901-1911).....	366
4.4.3.1.	<i>Estudio sobre las mareas.</i>	
4.4.3.2.	<i>El cálculo de la hora.</i>	
4.4.3.3.	<i>Sobre el método de las distancias lunares.</i>	
4.4.3.4.	<i>La astronomía aplicada a la navegación de los buques rápidos.</i>	
4.4.4.	En apoyo de Odón de Buen.....	372
4.4.5.	La cuestión de Marruecos.....	375
4.4.6.	Un proyecto para reformar la marina española.....	377
4.5.	Director Honorario (1912-1930).....	380
4.5.1.	La reforma de las enseñanzas náuticas 1913-1915.....	380
4.5.2.	La Mancomunitat y las enseñanzas náuticas.....	387
4.5.3.	Ricart y la guerra.....	391
4.5.4.	Sobre la pluviometría.....	392
4.5.5.	La jubilación forzosa.....	393
4.5.6.	Trabajos realizados entre 1918 y 1929.....	394
4.5.6.1.	<i>La oceanografía como entretenimiento.</i>	
4.5.6.2.	<i>El pasado y el futuro de la navegación geodésica.</i>	
4.5.6.3.	<i>José Ricart y Joaquín de Borja.</i>	
4.5.6.4.	<i>La marina velera catalana.</i>	
4.5.6.5.	<i>Momentos de añoranza.</i>	
4.5.7.	In memoriam.....	402
4.6.	La Escuela de Náutica entre 1920 y 1927.....	404
5.	Contra viento y marea: 1927-1942.....	409
5.1.	El “Institut Nàutic de la Mediterrànea:” 1927-1936.....	411
5.1.1.	Las gestiones de Ramón Bullón.....	411
5.1.2.	Inicio del proyecto.....	413
5.1.3.	La Junta del Patronato se pone en marcha.....	416
5.1.4.	El impulso de la Generalitat Republicana.....	420
5.1.5.	La labor docente.....	427

5.1.6. Meses de zozobra.....	430
5.1.7. La fatalidad del destino.....	433
5.2. La Guerra Civil.....	435
5.2.1. La situación de la marina mercante gubernamental.....	435
5.2.1.1. <i>La gestión de la flota mercante republicana.</i>	
5.2.1.2. <i>La Gerencia Oficial de la Flota Mercante Española. (Barcelona,1938)</i>	
5.2.1.3. <i>Las relaciones entre el gobierno y los sindicatos.</i>	
5.2.1.4. <i>La Reserva Naval Republicana.</i>	
5.2.2. La política marítima del Govern de la Generalitat.....	444
5.2.2.1. <i>Las nuevas enseñanzas náuticas.</i>	
5.2.2.2. <i>El “Sant Mus”.</i>	
5.2.2.3. <i>El Museu Marítim de Catalunya.</i>	
5.2.2.4. <i>Mayo de 1937.</i>	
5.2.2.5. <i>Fernando Arranz.</i>	
5.2.2.6. <i>Reestructuración del Instituto Náutico del Mediterráneo.</i>	
5.3. El franquismo.....	475
5.3.1. La represión fascista en la marina mercante de Barcelona.....	475
5.3.2. La marina mercante tras la Guerra Civil.....	476
5.3.3. La orientación de la cultura marítima del Régimen.....	479
5.3.3.1. <i>La Escuela Oficial de Náutica.</i>	
5.3.3.2. <i>El Museo Marítimo de Barcelona.</i>	
5.3.3.3. <i>Los buques escuela.</i>	
5.3.3.4. <i>La Escuela de Estudios Elementales Marítimos.</i>	
6. Conclusiones.....	489
6.1. Barcelona, una ciudad mediterránea.....	491
6.2. La profesión de marino.....	492
6.3. La Escuela de Náutica de Barcelona y la cultura marítima catalana.....	494
6.4. José Ricart y Giralt.....	495

BIBLIOGRAFÍA DE JOSE RICART Y GIRALT.....499

BIBLIOGRAFÍA.....50

APENDICES

- A. Real Decreto de 20 de septiembre de 1850 regulando las enseñanzas náuticas.
(Página 529).
- B. “Método de enseñanza de un curso de trigonometría-esférica, cosmografía, pilotage, maniobras y dibujo naval” – José Ricart y Giralt.
(Página 532).
- C. Movimiento en el puerto de Barcelona el día 9 de mayo de 1868.
(Página 540).
- D. Lista de socios del Centro Naval Español (Barcelona, 1878).
(Página 543).
- E. Relación de personas citadas por el Juzgado Especial de la Marina Civil de Barcelona los días 1 y 16 de marzo de 1939.
(Página 546).
- F. Manuscrito de Fernando Arranz describiendo las penalidades sufridas bajo la represión franquista de posguerra.
(Página 548).

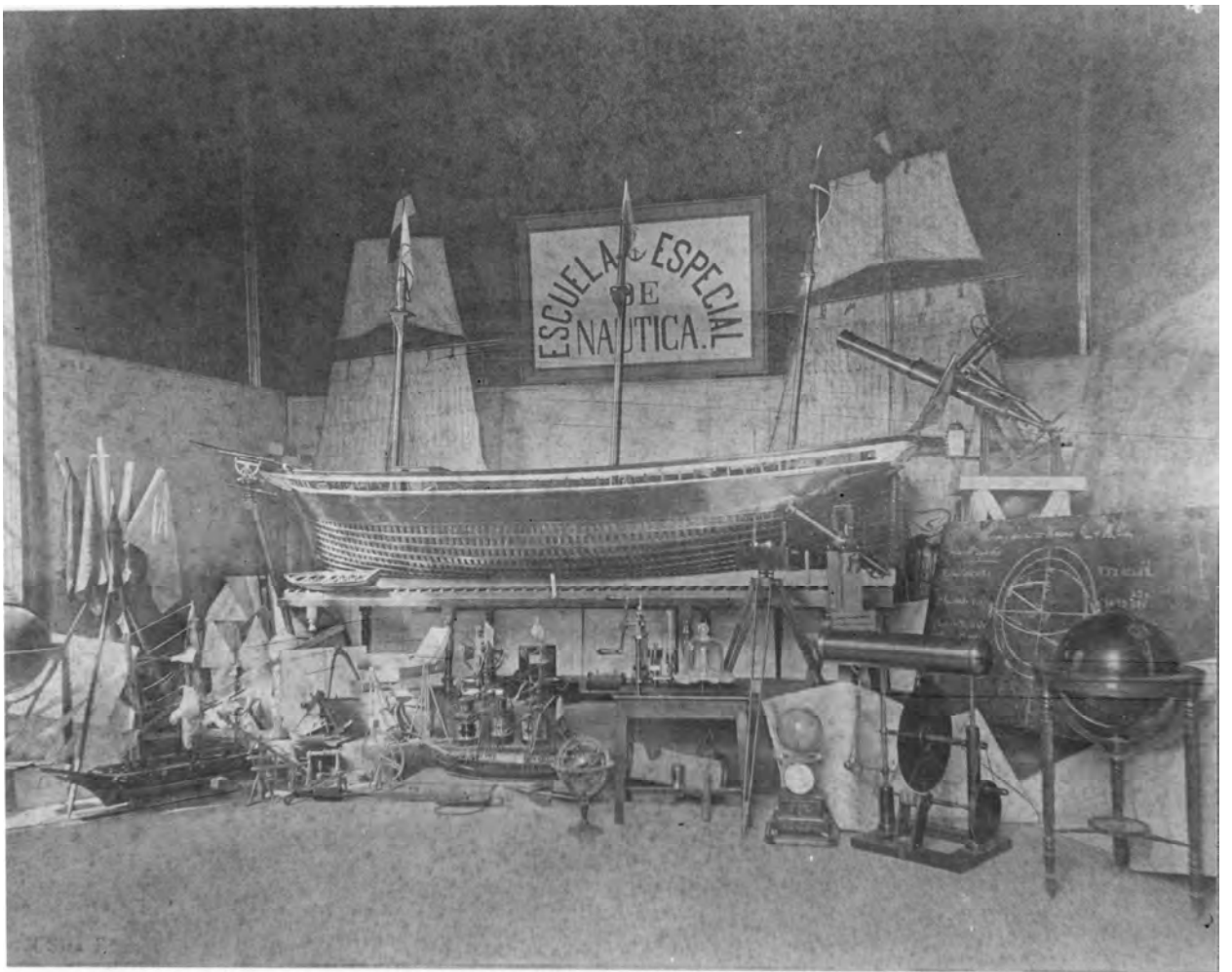
ÍNDICE DE TABLAS

1. Mejoras producidas en los sistemas vaporistas de los buques durante el S.XIX. (P. 31).
2. Evolución de la construcción naval de vapor en Inglaterra: 1840/1864. (P. 34).
3. Estadística mundial de veleros de más de 50 TRB y vapores de más de 100 TRB a finales del S. XIX . (P. 35):
4. Salarios en pesos fuertes percibidos por los tripulantes: 1838/1892. (P. 91).
5. Estado demostrativo del número de buques de la marina mercante española en 1858. (P. 103).
6. Barcos de vela y barcos de vapor mayores de 50 Tn. en España al finalizar 1876. (P. 105):
7. Líneas de vapores marítimos que tienen su origen o hacen escala en Barcelona (1863). (P. 137).
8. Importación de buques entre 1850 y 1900. (P. 143).
9. Comparación salarial entre tripulaciones de diferentes países en 1878. (P. 150).
10. Entradas registradas en el puerto de Barcelona durante el segundo semestre de 1881. (P. 162).
11. Evolución de la flota mercante española entre 1880 y 1887. (P. 168).
12. Distribución de los buques de vapor según los puertos de matrícula a finales de 1882. (P. 168).
13. Distribución de los buques de vapor según los puertos de matrícula en 1885. (P. 168).
14. Principales navieras de vapores a principios de 1885. (P. 169).
15. Principales compañías navieras españolas en 1900. (P. 170).
16. Provincias marítimas con una flota velera superior a las 10.000 Tn. en 1894. (P. 175).
17. Flota mundial de veleros de un porte superior a las 1000 Tn. (P. 177).
18. Innovaciones técnicas en los trasatlánticos 1845-1930. (P. 178).
19. Plantilla de la flota de la Cia. Trasatlántica en 1888. (P. 182).
20. Cuadro de la reducción de la tripulación del vapor “Alicante” en 1899. (P. 184).
21. Adelantos técnicos registrados por Lloyd’s entre 1813 y 1920. (P. 196).

22. Estadística de los buques españoles de más de 50 TRB (1912-1920). (p. 208).
23. Estadística de los tripulantes de buques de la Cia. Marítima del Nervión que desertaron en EE.UU. entre agosto de 1920 y julio de 1928. (P. 211).
24. Asociaciones de oficiales hasta 1915. (P. 213).
25. Asociaciones de tripulantes no titulados, 1914. (P. 214).
26. Calificaciones académicas de José Ricart (1861-1864). (P. 244).
27. Gastos de mantenimiento de la Escuela de Náutica en 1872. (P. 253).
28. Estadística de los alumnos matriculados por asignaturas en la Escuela de Náutica el curso 1871-1872. (p. 254).
29. Cuadro de horarios de clases de la Escuela de Náutica el curso 1871-72. (P. 254).
30. Asistencia a las reuniones de los miembros de la Junta Directiva de la S.G.B.. (P. 331).
31. Observatorios meteorológicos existentes en Catalunya en 1896. (P. 338).
32. Propuesta de plan de estudios de José Ricart de 1899. (P. 341).
33. Alumnos matriculados en la Escuela de Náutica entre 1889 y 1909. (P. 344).
34. Alumnos matriculados en la Escuela de Náutica entre 1920 y 1924. (P.406).
35. Matriculación en las Escuelas de Náutica de España entre 1926 y 1929. (P. 408).
36. Personal y salarios de la EMMM. (P. 451).
37. Clasificación por edad de los buques mercantes superiores a 1000 Tn. en 1936. (P. 476).
38. Resultados de los exámenes de ingreso en la ENB del curso 1938-1939. (P. 481).
39. Resultados de los exámenes de ingreso en la ENB del curso 1939-1940. (P. 482).
40. Componentes de la primera promoción de la ENB tras la Guerra Civil. (P. 482).

FUENTES DOCUMENTALES

1. Fondo Antiguo de la Biblioteca de la Facultat de Nàutica de la UPC.
2. Fondo Antiguo de la Biblioteca de la Escola Tècnica Superior d'Enginyers Industrials de Barcelona.
3. Archivo Histórico de Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona.
4. Archivo del Ateneo Barcelonés.
5. Archivo del Fomento del Trabajo Nacional. Barcelona.
6. Archivo Histórico de la Diputación Provincial de Barcelona.
7. Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona.
8. Centro de Documentación Marítima del Museo Marítimo de Barcelona.
9. Archivo Histórico de la Cámara de Comercio e Industria de Barcelona.
10. Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Barcelona.
11. Arxiu Nacional de Catalunya. Sant Cugat del Vallés.
12. Arxiu Administratiu Municipal de Barcelona.
13. Biblioteca Central de Marina. Madrid.
14. Archivo-Biblioteca del Instituto de Historia Naval. Madrid.
15. Centro de Documentación de la Memoria Histórica. Salamanca.



***Exposición de material didáctico de la Escuela Especial de Náutica de
Barcelona.***

(CDDM-MMB 1522 N)

INTRODUCCIÓN

Estado del arte y justificación.

El volumen de los estudios de historia de la marina civil no esta a la altura de la importancia que ha tenido, y tiene todavía, el comercio marítimo en Catalunya.

Sin pretender hacer un análisis historiográfico exhaustivo, se pueden establecer tres situaciones distintas durante los últimos cien años. En el primer tercio del siglo XX, una serie de autores, entre los que pueden destacarse José Ricart¹ y Emerencia Roig², publicaron varios trabajos donde se consideraba a la marina velera catalana decimonónica como el núcleo de nuestra historia marítima. Tras la guerra civil, se inició un periodo de silencio que se prolongó durante casi medio siglo. Y en los tres últimos lustros, se han realizado una serie de estudios³ que alumbran una nueva situación.

La lectura de la tesis doctoral sobre el movimiento obrero en la marina mercante de Juan Zamora⁴ en 1996, los trabajos del profesor Martín Rodrigo⁵ sobre la Cia. Transatlántica y otros aspectos de la historia económica y empresarial del ámbito marítimo, las publicaciones y reuniones científicas⁶ realizadas bajo el patronazgo del Museu Marítim de Barcelona y, por último, la tesis⁷ de Juan José Ríos sobre los orígenes de las enseñanzas náuticas en Barcelona presentada en la Facultat de Náutica hace pòco más de un año, permiten suponer que la época del silencio quedó atrás⁸.

¹ Su trabajo *El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana 1790-1870*, de 1923 es una obra clásica de la historiografía de orientación romántica.

² Algo parecido ocurre con el libro, publicado por primera vez en 1929, de este autor titulado *La marina catalana del vuitcents* que se publicó en la editorial Barcino instrumento al servicio de una determinada concepción de la catalanidad.

³ Me parece oportuno citar aquí dos libros, no estrictamente históricos, que fueron sintomáticos del despertar de la conciencia profesional de los marinos mercantes tras la larga noche franquista. *La condición obrera de los marinos mercantes* (1978) de Alfonso Alonso Barcón y *Transporte marítimo y construcción naval en España* (1979) de P. Sancho Llerandi.

⁴ Publicada en versión libro por el Museu Marítim de Barcelona en 2003.

⁵ Véase la bibliografía de este autor.

⁶ En noviembre del 2002 se realizó el I Congreso de Historia Marítima de Catalunya. El II Congreso tuvo lugar en noviembre del 2004. Dos años más tarde se convocó el III Congreso. Por último, en julio del 2009 se llevaron a cabo unas Jornadas sobre la marina mercante bajo el franquismo. De los tres congresos existen las actas en DVD y en la revista *Drassana* 18 (diciembre 2010) se reprodujeron las ponencias de las jornadas sobre el franquismo.

⁷ Léida en el año 2009. Ver bibliografía.

⁸ Por descontado, en esta visión panorámica me ciño al ámbito de Catalunya. En otros lugares de España la situación es algo diferente. Son muy destacables los trabajos sobre el mundo marítimo que el profesor Jesús M. Valdaliso viene realizando desde el País Vasco en los últimos años.

Sin embargo, todavía queda muchísimo trabajo por hacer si se pretende ir más allá del gran fetiche de la historia marítima: el barco⁹. En general, es sorprendente el atractivo de los buques, considerados el paradigma de lo naval, entre los curiosos del mundo marítimo, desde el simple aficionado, o “amante de”, hasta el investigador profesional. Ante esta situación, es esencial proclamar que lo importante son las dotaciones de los buques. Salvo lo que el capitán Juan Zamora nos ha explicado en su brillante trabajo, poco es lo que se sabe sobre la vida y la cultura de las gentes de mar.

Mi tesis no es sino una aportación más a un empeño, que por fuerza ha de ser colectivo, en pro de la recuperación de la memoria de los marinos civiles catalanes, si es que tal localismo es lícito en una profesión cosmopolita por naturaleza.

Objetivo y metodología.

Me propongo realizar una aproximación a la realidad de la cultura marítima de nuestro país, yendo más allá de los tópicos. La primera dificultad es semántica ¿qué significa “cultura Marítima”? Mi respuesta se basa en criterios de etnografía cultural¹⁰: entiendo por cultura marítima el conjunto de todos los aspectos que afectan a la situación de las tripulaciones a bordo de los buques, desde la ciencia aplicada y la tecnología a la habitabilidad. En definitiva, todo aquello que podría englobarse bajo la denominación de “antropología marítima”¹¹.

Careciendo de referencias, y dada la amplitud de la temática, no me ha sido fácil dar con un esquema de tesis adecuado. Tuve que rehacerlo en varias ocasiones. Al final, logré elaborar la carta de navegar de mi trabajo: intentar explicar algunos aspectos de la cultura marítima de Barcelona durante la época de la industrialización. Digo ALGUNOS, y no los más importantes, para subrayar que he sido un rehén de la falta de información. Ha habido ciertos aspectos, los trataré en las conclusiones, en los que

⁹ Malinowski, uno de los padres de la antropología, ya nos advertía de este peligro: “La canoa se construye para ciertos usos y con un propósito concreto; es el medio para un fin, y nosotros, los que estudiamos la vida indígena, no debemos invertir esta relación y convertir el objeto en un fetiche [...] Porque un navio, sea de corteza o de madera, de hierro o de acero, vive en la vida de sus tripulantes y es para un marino algo más que un trozo de materia modelada.” MALINOWSKI (2001). Pp. 203-204.

¹⁰ HARRIS (2003). P. 14.

¹¹ Sólo conozco un libro dedicado a este tema -RUBIO-ARDANAZ (1994)- y está centrado en la pesca de bajura del País Vasco. En los últimos dos años, se ha creado en el Museu Marítim de Barcelona un pequeño grupo de trabajo de antropología marítima. Sus investigaciones también se centran en el ámbito pesquero local. El peso que la obra de Malinowski, *Los argonautas del Pacífico occidental*, entre nuestros antropólogos es una prueba del desconocimiento que se tiene sobre las gentes de mar, incluso entre aquellos que supuestamente se consideran expertos.

hubiera sido preciso profundizar más, y otros que ni mencionar he podido, por falta de unas fuentes fiables a las que recurrir.

Por buena parte de las investigaciones que he realizado a lo largo de los últimos veinte años, tengo un conocimiento bastante preciso de la figura de José Ricart y Giralt y opté por convertirlo en la quilla de mi trabajo. En la actividad científica y profesional de este capitán de la marina mercante que fue director y profesor de la Escuela de Náutica, se apoyarían las cuadernas que darían forma a mi investigación.

En concreto la tesis tiene cinco partes: descripción de las repercusiones modernizadoras de la Ilustración en la ciencia y en la tecnología náutica, mutua influencia entre la ciudad Barcelona y la mar en el periodo de la industrialización, aproximación a una historia de la marina mercante contemporánea, la vida y la obra de José Ricart y Giralt y, como colofón, la crónica de los acontecimientos ocurridos entre la caída de la dictadura de Primo de Ribera y el principio del franquismo.

Comenzar la tesis repasando las repercusiones del movimiento Ilustrado en el ámbito marítimo fue una sugerencia directa de los tutores de mi trabajo. Es evidente que los distintos científicos -desde los economistas hasta los astrónomos-, y tecnólogos -de los ingenieros navales a los constructores de instrumentos-, tanto españoles como extranjeros, calificados como ilustrados sentaron las bases de la modernización de la marina con sus trabajos. Aunque se trata de una historia conocida, convenía recordarla como punto de partida.

En el segundo apartado, he pretendido ofrecer una panorámica general de la atmósfera marítima que se respiraba en Barcelona durante el siglo XIX. Las obras para modernizar el puerto con la finalidad de convertirlo en unas instalaciones industriales eficientes. Las transformaciones urbanas originadas por la presencia próxima de la mar y el puerto. La implantación de unas industrias navales en las que se depositaron grandes esperanzas que no se vieron colmadas. La marina de vela que tanto aportó al desarrollo financiero y comercial de Catalunya. El nacimiento de la marina vaporista. Las condiciones de vida y trabajo de las gentes de mar con una especial atención a los distintos regimenes laborales: matrícula de mar e inscripción marítima. La importante navegación de cabotaje realizada en embarcaciones tan precarias como las “barcas de mitjana”. Un esbozo sobre la pesca, un tema sobre el que apenas se sabe nada. Y una crónica de las primeras décadas de funcionamiento de la Escuela de Náutica. Ese es el contenido de este apartado.

Una aproximación a la historia de la marina mercante entre 1860 y 1940 ocupa las páginas del tercer apartado. La primera finalidad del capítulo es la de servir de contexto a la biografía de Ricart que se cuenta en el apartado siguiente de la tesis. La división en cuatro bloques, de aproximadamente veinte años cada uno, coincide con los cuatro grandes periodos de la vida de José Ricart. A lo largo de su realización, este apartado ha alcanzado una dimensión destacable.

La cuarta parte es una aproximación al conjunto de la obra de José Ricart y Giralt, uno de los personajes clave de la historia marítima española contemporánea. La figura de Ricart es relevante por múltiples razones. Fue un testigo privilegiado de las profundas transformaciones que se produjeron en el mundo marítimo a raíz de la incorporación de las tecnologías de la revolución industrial. Debido a su carácter marcado por una amplia curiosidad, prestó atención a todos los aspectos de aquellos cambios que estuvieron a su alcance, dejándonos noticias más o menos exactas de muchos de ellos. Hombre muy inquieto, participó en numerosas instituciones y sociedades de su tiempo: científicas, docentes, culturales, sociales, etc, convirtiéndose en un buen notario de todo lo acontecido en las mismas. Finalmente, sin que ello signifique agotar todos aquellos rasgos característicos de tan complejo personaje, señalaría que fue un hombre de firmes convicciones políticas y religiosas de marcada tendencia conservadora.

Es difícil calificar a José Ricart dadas las múltiples actividades que realizó a lo largo de su vida y la dedicación que les prestó. Fue marino, profesor, periodista, activista social, político, promotor cultural... Pero después de haber repasado buena parte de su obra, considero que lo que mejor define al personaje no es una vocación sino una pasión. Ricart, según he podido constatar, no navegó durante muchos años. No fueron más de seis o siete. Pero aquel periodo de tiempo fue suficiente para que quedara prendado de lo que, a falta de una mejor forma de decirlo, podría denominarse cultura marítima. Dicha calificación englobaría un amplio abanico de actividades humanas relacionadas con ese ámbito físico que de forma general denominamos la mar. Eso fue lo que interesó a Ricart porque entendió, con razón, que todo ello conformaba un rasgo fundamental de su país, entendiendo por tal Catalunya unas veces, España otras y ambas cosas en algunas ocasiones, pero eso no tiene demasiada importancia aquí.

La mayor parte de la producción intelectual de Ricart está constituida por los artículos que publicó en diferentes revistas relacionadas con el mundo marítimo entre las que podemos destacar la Revista Marítima, la Revista de Navegación y Comercio

organo oficioso de la Cia Trasatlántica, El Mundo Naval Ilustrado, Vida Marítima y la Revista General de Marina. Un segundo conjunto de trabajos claramente definido sería el formado por las Memorias que presentó en la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona en tanto que miembro que fue de la misma durante casi cuarenta años. Finalmente, habría una miscelánea formada por algunos trabajos autopublicados o bien recopilatorios de artículos que se caracterizarían por ser los de mayor extensión. En conjunto se trata de una obra muy fragmentada. No nos dejó Ricart ningún estudio que pudiéramos calificar de capital. No fue un hombre de productos monumentales. Ricart fue creando pequeñas piezas que hoy configuran un magnífico mosaico que nos muestra lo que ocurrió en el mundo marítimo de su tiempo. El periodo intelectualmente activo de José Ricart se halla comprendido entre 1867 y 1929, unos años pletóricos de acontecimientos relevantes en el ámbito náutico tal como una importante iniciativa del Museu Marítim puso en evidencia hace unos años.¹²

El último capítulo de la tesis se centra en los acontecimientos ocurridos en los diez años posteriores al fallecimiento de José Ricart y Giralt. Fueron unos años clave. En mi opinión, y esta será una conclusión a la que pretendo llegar con este trabajo, durante el periodo comprendido entre 1928/30 y 1940/42, tuvieron lugar los hechos más relevantes de la cultura marítima contemporánea catalana. Y el protagonista principal fue, sin ningún género de duda, la Escuela de Náutica o “Institut Nàutic de la Mediterrània” como se denominó durante aquellos años.

He incluido unos apéndices que tienen una función de ampliación o complementación de alguno de los aspectos de la investigación. Las relaciones de nombres propios me parecen muy importantes puesto que este pretende ser un trabajo sobre los marinos mercantes. Hasta ahora se concedía una gran importancia a los nombres de los barcos, este es el turno de las personas.

¹² “Catalunya i Ultramar. Poder i Negoci a les colònies espanyoles (1750-1914)”, exposición realizada entre mayo de 1995 y octubre de 1996. Catálogo: FRADERA y otros (1995).

1. La modernización de la Ciencia y la Tecnología náutica.

El Diccionario de la Lengua Española define la palabra navegar, en su acepción primera y fundamental, en los términos siguientes: “Viajar o ir por el agua en embarcación o nave”. En ella aparecen tres vocablos: “viajar”, “agua” y “nave”. Los dos primeros nos remiten al aspecto científico de la actividad. El tercero, por su parte, hace referencia al “artefacto”, esto es la faceta técnica o ingenieril.

La diferenciación entre “ciencia” y “tecnología” constituye uno de los rasgos característicos de la historia de la civilización occidental. Sus raíces se encuentran en la cultura griega. Tanto Platón como su discípulo Aristóteles hicieron hincapié en tal distinción ensalzando la ciencia como el verdadero conocimiento a la vez que encasillaban a la “techné” en el mundo sensible, un mundo del que era necesario desconfiar y que no ofrecía ningún interés a la hora de alcanzar la auténtica sabiduría. Las matemáticas, tan apreciadas por Platón, y la Astronomía, recuerdese el “reloj” aristotélico, quedaron englobadas desde un principio entre las ciencias por antonomasia. La construcción de bajeles, por su parte, quedó en el oscuro rincón de los oficios artesanales. En términos generales y un tanto groseros, esta situación se mantuvo hasta la época de los grandes viajes de descubrimiento que constituyen uno de los factores desencadenantes de la denominada Revolución Científica moderna¹. Aquella importante transformación de la actividad científica, iniciada por Copérnico y concluida por el genial Newton, fue tan poderosa que, amén de suponer el espaldarazo definitivo para las denominadas ciencias empíricas, liberó de sus cadenas a las denominadas tecnologías. A las Academias de Ciencias fundadas en numerosos países siguieron en muy poco tiempo los centros ingenieriles dedicados a los estudios de artillería, fortificación y arquitectura naval². En este último aspecto, hay que destacar el “Exámen marítimo” de Jorge Juan y Santacilia considerada una obra capital en el desarrollo de dicha disciplina³.

La anterior reflexión sirve para justificar el orden de prioridades establecido a la hora de estudiar el desarrollo de la ciencia y la tecnología náutica durante el siglo XIX. Trataré el tema de la arquitectura naval en sentido amplio en primer lugar porque considero que sus avances fueron más trascendentes que los que se produjeron en el campo de las ciencias náuticas que abordaré en segundo lugar.

¹ LÓPEZ (1979).

² VICENTE Y ESTEBAN (2006).

³ FERREIRO (2007). P. 19.

No es gratuita la opción tomada por la práctica totalidad de los historiadores marítimos de etiquetar la centuria decimonónica como la del “transito de la vela al vapor”. Sin duda, aquel fue el siglo de los ingenieros y de los arquitectos navales entre los que destacó Isambard Kingdom Brunel⁴ el diseñador del “Great-Eastern”. Aquel buque constituyó uno de los hitos de la ingeniería industrial del siglo XIX. Julio Verne, tan sensible y comprometido con el desarrollo tecnológico, dedicó una de sus novelas, “La ciudad flotante”, a aquella embarcación y no ocultó su asombro y admiración: “El Great-Eastern estaba anclado tres millas más arriba, a la altura de las primeras casas de Liverpool. Desde el muelle de New-Prince era imposible verlo; pero al doblar el primer recodo distinguí su mole impotente que se hubiera podido tomar por una isla esfumada entre las brumas. Se presentaba de proa para evitar el empuje del oleaje; pero tan luego como el tender dio la vuelta, el steam-ship mostróse en toda su longitud, y me pareció lo que era: enorme.

.... yo, con la cabeza levantada y el cuerpo echado hacia atrás como turista que mira un edificio elevado, contemplaba las ruedas del Great-Eastern.

Vistas de lado, aquellas ruedas parecían delgadas, por más que la longitud de sus paletas fuese de cuatro metros; pero de frente tenían un aspecto monumental.

...

¡Con cuanta energía aquellas palas de madera, fuertemente clavadas, debían batir las aguas que el flujo arrojaba en aquel momento contra ellas! ¡Cómo herviría el mar cuando aquella poderosa máquina lo azotase con sus golpes repetidos! ¡Que truenos retumbarían en las cavernas de los tambores cuando el Great-Eastern marchase a todo vapor e impulsado por aquellas ruedas que medían cincuenta y seis pies de diámetro y ciento sesenta y seis de circunferencia, de noventa toneladas de peso y que daban once vueltas por minuto!”.⁵

Para ser equitativos, es necesario mencionar que Herman Melville, cuando contempló la inmensa mole de aquel barco en el Támesis en 1857, anotó en su diario de viaje: “Inmenso juguete. Nada sólido. Materiales duraderos pero obra perecedera. No existirá dentro de cien años”⁶.

⁴ CORLETT (1990).

⁵ VERNE (1947) Pp. 7-9.

⁶ Citado por DUGAN (1954). P. 16.

Los prejuicios manifestados por Melville fueron corrientes entre los marinos norteamericanos, canadienses e italianos, los tres países más proclives a la construcción de barcos con casco de madera. Frente a ellos se situaron los arquitectos navales británicos que apostaron con valentía por el hierro y que triunfaron con el acero. La cuestión del tamaño fue el principal caballo de batalla. Los marinos tradicionales consideraban muy peligrosas las relaciones manga/eslora superiores a 1/5 que era la mayor posible si se empleaba la madera. De hecho, cuando todavía no se había implantado el uso del acero, se produjeron algunos accidentes que les daban la razón: el hierro era muy frágil, sobre todo con mar de proa.⁷ Esta era una cuestión pero hubo más en el enfrentamiento entre los “marinos de toda la vida”, grupo del cual formo parte la Lloyd durante bastantes años, partidarios de la construcción “natural” con madera y los “equivocados heterodoxos” que apostaban por el “antinatural” metal. El enfoque que podríamos denominar “marinero” del tránsito de la vela al vapor ha sido muy poco tratado por los historiadores navales y considero que sería muy interesante profundizar en él.

Según mi punto de vista, la denominación de “transito de la vela al vapor” para designar la irrupción de las tecnologías del acero y del carbón en la construcción naval constituye una simplificación. La larga marcha que supuso la implantación del uso de los buques propulsados mecánicamente esta salpicada de aspectos relevantes. Nos encontramos, en consecuencia, ante uno de los episodios más ricos e importantes de la historia contemporánea de la tecnología. Sin embargo, son pocos los historiadores de la especialidad que han ido más allá y han tratado los detalles y han profundizado en el análisis. Uno de los pocos que lo ha hecho ha sido el profesor Santiago Riera en su obra “Dels velers als vapors”⁸. Riera considera que, en general, las teorías kuhnianas del cambio de “paradigma científico”⁹ son aplicables a la historia de la tecnología, en cuyo caso hablaríamos de “sistemas técnicos”. La situación sería la misma: lo “viejo” se resistiría a lo “nuevo” y desplegaría maniobras de readaptación. Comprendo pero no comparto el punto de vista de este veterano historiador. En mi opinión el aspecto fundamental es que la tecnología del vapor no surge en competencia con la tecnología de la vela. Es un desarrollo independiente gestado en un ámbito específico –aguas cerradas: rios, canales y lagos- que de forma paulatina irá ampliando su campo de

⁷ *La transformación de la marina mercante*. Pp. 625-635.

⁸ RIERA (1993). Pp. 141-148.

⁹ KUHN (1975).

aplicación: cabotaje en primer lugar y navegación de altura con posterioridad. Es cierto que hubo reticencias, José Ricart será uno de los defensores más destacados de las técnicas ancestrales, pero estas fueron esencialmente culturales. No hubo batalla. Las nuevas tecnologías conquistaron la mar provocando escasos daños colaterales. La evidencia de la teoría evolutiva de la tecnología formulada por Basalla¹⁰ quedaría ratificada también en este caso.

1.1. La ingeniería naval

No es mi intención realizar un repaso exhaustivo de este importante capítulo de la historia marítima. Tan sólo me propongo señalar los aspectos más importantes con el fin de poder contextualizar lo acontecido al respecto en nuestro país.¹¹

1.1.1. Los precursores (1736-1807)

Jonathan Hulls, un ciudadano de Gloucestershire, diseñó una embarcación en la que una máquina de Newcomen movía una rueda de palas situada en la popa. Fue un intento teórico que jamás se realizó. De hecho, la máquina atmosférica de Newcomen pesaba tanto y tenía un régimen de revoluciones tan bajo que era inutilizable en un buque.

La primera embarcación movida por la fuerza del vapor fue la construida por Pèrier en 1775. Sin embargo, el cilindro de ocho pulgadas, cuyo pistón movía directamente el eje de la rueda de palas, no ofreció la fuerza suficiente para navegar contracorriente en el Sena.

¹⁰ BASALLA (1991).

¹¹ La información para realizar este capítulo procede de dos fuentes: MORENO (1988 a) y SPRATT (1970). Pp.73-87.

Más éxito alcanzó el “Pyroscaphe” de Claude de Jouffroy d’Abbans en 1783. Propulsado por una rueda de palas logró navegar durante 15 minutos por el Saône a pesar de sus 182 Tn. de desplazamiento de las que 7 correspondían a la máquina Newcomen.

El primer servicio de barco comercial de vapor en el mundo lo estableció John Fitch en el Delaware en 1788. Su barco de ruedas de palas a popa alcanzaba los ocho nudos. El volumen ocupado por la máquina dejaba poco espacio para la carga. Falto de apoyó a causa de los prejuicios locales, se suicidió dejando escrito en su diario que el futuro de la navegación a vapor se encontraba en el Atlántico.

Symington fabricó la primera máquina de vapor específicamente diseñada para ser empleada en un buque. Era del tipo Watt de 10 CV con un cilindro horizontal que accionaba directamente mediante una biela una rueda de palas situada en la popa. En 1802, por encargo de Lord Dundas, construyó el remolcador “Charlotte Dundas” de 18,6 metros de eslora que reveló excelentes cualidades. En las pruebas, realizadas en el canal que unía el Forth con el Clyde, remolcó dos barcazas de 70 Tn. a lo largo de 20 millas en 6 horas, pese al duro viento en contra. No obstante el éxito alcanzado, los propietarios del canal desestimaron el vapor de Symington alegando que los remolinos provocados por las ruedas provocaban desperfectos en las orillas¹².

Tras años de estudio en Estados Unidos y Europa, Robert Fulton formó sociedad con Livingston que era el depositario de los derechos de navegación a vapor en Norteamérica. Su buque “El Clermont” poseía una máquina compuesta por dos balancines laterales situados cerca del plan de la embarcación gracias a unas bielas de retorno. Esta fue la disposición clásica en las máquinas marinas de baja presión durante años. “Le Clermont” se utilizó para cubrir la travesía entre Nueva York y Albany a lo largo del río Hudson a partir de agosto de 1807. Un servicio que se mantuvo durante muchos años¹³.

1.1.2. Los vapores de ruedas.

¹² HAWKS (1947) Pp. 83-84.

¹³ HAWKS (1947) Pp. 78-81.

Las ruedas de palas fueron el primer elemento propulsor utilizado en los buques dotados de maquinaria vaporista. Las características más importantes de dicho mecanismo eran el diámetro, el ángulo de entrada y la inmersión. Las principales causas de pérdida de rendimiento eran la acción oblicua de la pala y la variación de la inmersión a causa de los cambios de calado.

El “Comet”, construido por Henry Bell en 1812, fue el primer vapor dedicado a un servicio comercial en Europa, cubriendo el transporte de viajeros entre Glasgow y Helensburg.

El “Elisa” fue el primer barco de vapor que realizó una travesía marítima al cruzar el Canal de la Mancha el 16 de marzo de 1816.

La primera travesía atlántica la realizó el “Savannah”¹⁴ en 1819. Su máquina de baja presión se utilizó para ayudar a las velas cuando la fuerza del viento disminuía y situaba la velocidad por debajo de 4 nudos. Sus “palas retráctiles” podían ser sacadas de su eje y estibarse en cubierta cuando no eran necesarias. Por otra parte, la utilización del vapor estaba muy restringida debido a que las calderas eran alimentadas por agua de mar y debían vaciarse con mucha frecuencia para desincrustar los sedimentos de sal.

En 1838, dos buques pertenecientes a compañías rivales, el “Sirius”¹⁵ y el “Great Western”¹⁶, fueron los primeros en cruzar el Atlántico con el recurso permanente del vapor. El desafío fue ganado por el “Sirius” que llegó un día antes. Sus calderas estaban dotadas de los condensadores de superficie inventados por Samuel Hall cuatro años antes.

Charles Dickens en su libro “Notas de América”¹⁷, nos narra con todo lujo de detalles la crónica de su travesía de Liverpool a Boston a bordo del vapor de palas “Britannia” en enero de 1842.

¹⁴ El “Savannah” de casco de madera fue construido en Nueva Cork en 1818. Su eslora total era 110 pies y tenía 320 de GT. SPRATT (1980). Pp. 15-18.

¹⁵ El “Sirius” fue construido en Leith (Inglaterra) en 1837. Casco de madera. Eslora total 208 pies. 703 GT. SPRATT (1980). Pp. 29-31.

¹⁶ El “Great Western” también de casco de madera, se construyó en Bristol en 1837. 1320 GT. Eslora total 236 pies. SPRATT (1980). Pp.31-32.

¹⁷ Su descripción de una noche de tormenta a bordo no tiene desperdicio y evidencia la precariedad de aquellos primeros vapores: “...ni siquiera a la más fértil imaginación le resulta posible concebir la agitación de un barco de vapor en el tempestuosos Atlántico durante una mala noche de invierno. Decir que se ve arrojado de costado sobre las olas y que moja los mástiles en el mar para enseguida volverse a enderezar e inclinarse hacia el otro lado, hasta que la marejada lo golpea con el estruendo de cien cañones y lo hace retroceder; decir que se detiene, y se tambalea, y se estremece, como aturdido, y que

1.1.3. Los vapores de hélice.

Francis Pettit Smith experimentó la primera embarcación propulsada por una hélice. La hélice era de madera y al romperse por la mitad en uno de los ensayos, la velocidad aumentó de forma sorprendente. El éxito inesperado condujo a la construcción del “Archimedes” de 237 Tn. en 1838.

Al principio se denominó “tornillo propulsor” a la hélice y las primeras explicaciones de su capacidad de avance se realizaban por analogía con el “adelanto” del tornillo común.¹⁸

Un aspecto destacable en el proceso de implantación de la hélice como elemento propulsor fue que se era reticente a su instalación debido a que se requerían diques secos en los que trabajar mientras que las ruedas de palas no precisaban de tales instalaciones¹⁹. Es este un interesante ejemplo de la interrelación entre ingenierías.

La hélice demandaba una mayor velocidad de rotación de la que ofrecían las máquinas existentes. Por esa razón, los primeros vapores de hélice se equiparon con mecanismos multiplicadores de la velocidad. El “Great Britain” incorporó tales mecanismos y fue el primero en cruzar el océano impulsado por una hélice en 1843. La máquina vertical invertida fue la solución óptima. La primera se construyó en 1846.

1.1.4. Desventajas de las palas frente a las helices.

- a) A igual potencia, el peso del motor de ruedas es mayor en la relación 17/10.
- b) Es más molesto en el conjunto del navio.
- c) El empleo de velas es más difícil con las ruedas que con la hélice.
- d) El buque de ruedas deja menos espacio para las mercancías y el pasaje.
- e) Las variaciones de calado afectan mucho al buque de ruedas.

luego, con una violenta palpitación de sus entrañas se precipita hacia delante como un monstruo poseído por la locura para que el mar embravecido lo derribe y lo azote y lo aplaste y se abalance sobre él; decir que truenos, rayos, ggranizo, lluvia y viento se disputan con saña el dominio; decir que cada tabla tiene su crujido, cada clavo su chirrido, y cada gota de agua del inmenso océano su voz huracanada; decir todo eso es no decir nada. Decir que todo fabuloso, y que todo es atroz y terrible en grado sumo es no decir nada. No se puede expresar con palabras. No se puede concebir. Soloun sueño lo puede reproducir, en todo su furor, su rabia y su pasión”. DICKENS (2010). Pp. 27-28.

¹⁸ CHACÓN (1859). Pp. 130-131.

¹⁹ CHACÓN (1859). P. 132.

El casco de los buques de hélice era más ligero. El inconveniente más importante que presentaban era la necesidad de un calado que muchos puertos no poseían. Por esa razón, los denominados “trenes de dragado” pasaron a tener una gran importancia. Tal situación puede constatarse en la historia del puerto de Barcelona.

1.1.5. Máquinas marinas de vapor, calderas,...

Una de las primeras dificultades con la que se enfrentaron los ingenieros navales fue cómo proyectar una máquina que fuera potente y ocupara el menor espacio posible.

Las primeras máquinas tenían un brazo superior que oscilaba como un balancín, transformando la carrera ascendente del émbolo en carrera descendente de la barra de conexión y el movimiento descendente en uno ascendente. Este tipo de máquina fue muy utilizada en los barcos del Missisipi pero era demasiado alta y pesada y, por ello, su empleo no se extendió.

En 1826, J. Mandslay patentó un sistema sin barra de conexión en el que el émbolo estaba conectado directamente con el eje del cigüeñal. Con el ahorro de espacio así conseguido, la denominada máquina de conexión rígida podía tener un cilindro más largo y, en consecuencia, de mayor potencia. Sin embargo, existía un inconveniente. Mientras que el extremo del vástago del émbolo conectado a la biela se mueve en círculo, el otro extremo se mueve de forma rectilínea, creándose grandes resistencias. Mandslay solucionó el inconveniente engoznando el cilindro para que “oscilase” escoltando la posición variable de la biela. La máquina de paletas del “Great Eastern”²⁰ tenía cuatro de tales cilindros oscilantes, fijados a dos bielas.

La adopción de la hélice creó nuevos problemas. En un barco de ruedas el eje de cigüeñales se movía en sentido transversal por debajo de la cubierta superior. Los cilindros podían estar verticales, colocados a proa y a popa del eje y les sobraba espacio para la expansión. Si el barco era de hélice el eje quedaba cerca del plan en el sentido proa-popa y no quedaba espacio a las bandas para los cilindros- ¡Salvo en el Great Eastern que disponía de una generosa manga!-. Sólo cupo la solución de invertir la máquina.

²⁰ SPRATT (1980). Pp.63-65.

Las primeras instalaciones vaporistas marinas consumían una gran cantidad de combustible lo que suponía un costo directo y otro indirecto, no menos gravoso, como consecuencia de la disminución del volumen disponible para la carga. El ahorro de combustible podía lograrse utilizando altas presiones pues la relación entre ambas magnitudes es de carácter inverso. El primer paso en esa dirección fue hacer factible la utilización de agua dulce en las calderas. El empleo de agua de mar provocaba una acumulación de salmuera en las paredes interiores que acarrearaba una disminución de la presión. La solución vino de la mano de Samuel Hall en 1831. Su condensador de superficie impedía el contacto entre el agua en estado gaseoso y el agua fría de mar empleada para condensarla. El agua fría de mar se hacía circular por unos tubos que atravesaban el depósito de vapor. Sin embargo, no fue fácil encontrar un sistema eficaz para que las juntas quedaran perfectamente selladas.

Las primeras calderas eran rectangulares con el objeto de adaptarse mejor al espacio disponible. La demanda de presión obligó a cambiar a la forma cilíndrica. En 1862, Scotch diseñó un modelo que se convertiría en el más empleado.

Cuando el vapor se se emplea a presión elevada, un solo cilindro no puede acumular toda la energía potencial utilizable. Desde un buen principio, los ingenieros habían pensado añadir un segundo cilindro que trabajara a baja presión. Hornblower (1781) y Woolf (1804) diseñaron sendos sistemas de máquinas compuestas: "Compound". En 1870, Elder logró plasmar en la práctica el doble cilindro. La instalación de máquinas "compound" y el ahorro de combustible subsiguiente supusieron la firma de la condena a muerte de los barcos de vela.

El proceso culminó con la implantación de las máquinas de triple expansión. Kirk construyó la primera en 1874, trabajando a una presión de 10 kilos por centímetro cuadrado. Los avances se sucedieron a gran velocidad: "En 1881 se alcanzaron ya con estas máquinas, en buques de más de 7.000 toneladas, velocidades de 18 millas, llegando a 19 en 1884, en buques del mismo tonelaje, y en 1888, en que se empezó a construir buques de dos hélices y dos máquinas, el tonelaje llegó a 13.000 toneladas y la velocidad a 22 millas. Fleming y Ferguson, en 1889, patentaron una máquina de cuádruple expansión, que empezó a ser adoptada en 1900 en grandes trasatlánticos rápidos"²¹ .

²¹ PUIG (1930). Pp. 6-7.

Una nueva fase se inició en el último lustro del siglo XIX. En 1894, aparecieron las primeras turbinas ideadas por Charles Parson y tres años más tarde, Rodolfo Diesel presento su primer motor construido en los talleres de la “Maschinenfabrik, Augsburg, Nürnberg (M.A.N.)”.

Una ideal global de las mejoras que se produjeron en los sistemas vaporistas a lo largo del siglo XIX se puede obtener el siguiente cuadro:

1. Mejoras producidas en los sistemas vaporistas de los buques durante el S.XIX

Año	Tipo buque	Peso Maq. Kg./CV	Consumo Kg./CV
1830	Rueda de palas	800	6
1855	Hélice	250	1,7
1875		150	1
1900	Carguero/Trasatlántico	70/25	0,75/0,5

(Fuente: Thomazi²²)

La energía de vapor también tuvo otras aplicaciones a bordo de los buques además de la propulsión. Se utilizó para mover el aparejo de la última generación de veleros con el consiguiente ahorro de tripulantes. También en los puntales de carga. Para el servomotor dada la relación directa entre velocidad y superficie de pala del timón. Y en el molinete de las anclas pues su peso guarda proporción con el desplazamiento del buque²³.

1.1.6. Materiales de construcción.

1.1.6.1. Madera.

La madera fue el material de construcción naval más corriente durante centurias. Las aplicaciones eran distintas en función de las características. El roble, duro compacto, se utilizaba en quillas, rodas, codastes y cuadernas. El eucalipto, muy frágil, se empleaba en las sobrequillas, palmejares, durmientes, baos y cintones. El pino servía para el forro, las cubiertas y la arboladura. El castaño, blando y duradero, se empleaba

²² THOMAZI (1947). Pp. 98-99.

²³ GIBSON (1953) Pp. 177-183.

en baos, cuadernas, puentes y mobiliario. La encina, dura y compacta, se utilizaba en las cuadernas y en los polines. El olmo, duro y flexible, servía para las quillas y cintones. La teca, dura, elástica e incorruptible se empleaba en quillas, cuadernas, tapas de regala y cubiertas. Por último, el guayacan, muy dura, todavía se emplea hoy en las bocinas de los ejes propulsores.

La escasez de madera y la necesidad de preservarla para la construcción obligó a Felipe VI a publicar una Ordenanza en 1748 según la cual quedaban bajo la jurisdicción de Marina todos los bosques situados en las inmediaciones de la mar y de los ríos navegables. Aquella disposición puede considerarse la primera normativa forestal española²⁴. Los montes de Catalunya incluidos en la Ordenanza fueron: “Los montes de Tortosa y los términos de Llobregat, Vallés, Seva de Gerona, Ampurdán hasta el río Ter, Montseni y Hostal-Rich, Lansaloni, Balgorgiana y los montes de la ribera del Segre, Cinca y Llobregat”²⁵.

La magnitud del consumo de madera que suponía la construcción de un buque, la podemos apreciar con un par de ejemplos. Para construir el “Hindustan”, buque de guerra inglés de 78 cañones de principios del siglo XIX, hicieron falta 4200 cargas de madera y para producir semejante cantidad fue necesaria una superficie de 280.000 metros cuadrados de tierra durante ochenta años. Si la flota comercial inglesa de 1880 se hubiera construido en madera se habrían necesitado 3200 kilómetros cuadrados durante un siglo.

1.1.6.2. Hierro y acero.

El primer buque construido en hierro fue el “Aaron Manby”. Tenía una eslora de 32 metros, 5 de manga y estaba dotado de una máquina de vapor de 30 CV. Lo fabricaron en los talleres Horsley Iron Works de Birmingham en 1822.

La construcción naval en hierro encontró bastante oposición al principio. Muchos constructores navales experimentados opinaban que construir naves con un

²⁴ GONZÁLEZ (1999). P. 462.

²⁵ ARANDA (1990). P. 120.

metal pesado “era contrario a las leyes de la naturaleza”. McGregor Laird²⁶ tuvo que oír, en 1832, comentarios sobre sus barcos de hierro del tenor siguiente: “Se aseguraba seriamente que la marcha en la mar aflojaría los remaches del hierro de que estaba construido: el calor del sol tropical abrasaría a su desgraciada tripulación como si estuviese en un horno; y el primer tornado que encontrara lanzaría sus relámpagos sobre un conductor evidentemente puesto para desafiar su poder.”²⁷

Hasta que el genial Brunel no dio las explicaciones pertinentes no se tuvo consciencia de las ventajas de los grandes tamaños, amén de que la construcción en madera presentaba dificultades insalvables en ese aspecto.

La construcción naval en hierro presentaba varias ventajas sobre la tradicional en madera:

- a) Economía en el peso y aumento en la resistencia: madera 45% del peso, hierro 35% y acero 30%.
- b) El doble de duración.
- c) Mayor impermeabilidad.
- d) Más capacidad.
- e) Más facilidad de construcción y reparación.
- f) Más seguridad, al ser factible la construcción de compartimentos estancos.
- g) Mayor salubridad y bienestar.
- h) Con el paso del tiempo el coste de la construcción en madera se fue encareciendo mientras que la de hierro se fue abaratando.

Los únicos inconvenientes que presenta el hierro eran la corrosión por oxidación y las incustraciones en la obra viva.

El problema de las repercusiones del buque de hierro sobre el compás magnético fue resuelto por el astrónomo británico George Airy²⁸ en 1838.²⁹

²⁶ Macgregor Laird (1808 - 9 January 1861) was a [Scottish merchant](#) pioneer of [British](#) trade on the [River Niger](#). http://en.wikipedia.org/wiki/Macgregor_Laird

²⁷ Citado por HEADRICK (1989). P. 31.

²⁸ George Biddell Airy ([Alnwick](#), 27 de julio de 1801 - [Greenwich](#), 2 de enero de 1892) fue un [astrónomo](#) y [matemático inglés](#). Profesor de astronomía en [Cambridge \(1826-1835\)](#), fue nombrado astrónomo real (1835-1881). Fue director del observatorio de [Cambridge](#) (1828), al que dio gran impulso, y del [Greenwich](#) (1835-1886). http://es.wikipedia.org/wiki/George_Biddell_Airy.

Podría considerarse el año 1848 como el del espaladarazo definitivo a arquitectura naval metálica. Aquel año la prestigiosa naviera inglesa P&O, cansada de las termitas que plagaban los barcos de madera, compró sus primeros barcos de hierro para el Océano Índico. En 1856, la Lloyds de Londres publicó las primeras especificaciones para los buques metálicos.³⁰

El hierro fue sustituido por el acero en cuanto este abarató los costes de producción gracias al convertidor Bessemer a partir de 1856.

El acero, en comparación con el hierro, supone una reducción del 15% en el peso con el consiguiente aumento de la capacidad de carga del buque.

El precio de coste también sufrió unos cambios decisivos. En 1877, el precio de la construcción en acero doblaba al de construcción en hierro. En 1890, era de tan sólo un 10% más.

Una comparación entre lo acontecido en la construcción naval inglesa en 1840 y en 1864, nos permite captar la magnitud de los cambios:

2. Evolución de la construcción naval de vapor en Inglaterra: 1840/1864.

		1840		1864	
Material de Construcción	Sistema de propulsión	Nº de buques	Toneladas	Nº de buques	Toneladas
Madera	Rueda de Pal.	144	25.547	800	138.556
Madera	Hélice	-	-	48	7.435
Hierro	Rueda de Pal.	13	1.691	686	241.066
Hierro	Hélice	1	473	856	600.161

(Fuente: elaboración propia)

El Instituto de Arquitectura naval se creó en 1860 en Portsmouth. En él, se realizaron importantes contribuciones al desarrollo de la hidrodinámica, la propulsión y los estudios sobre la estabilidad.

²⁹ HEADRICK (1989). 48.

³⁰ HEADRICK (1989). P.129.

Durante la década de los sesenta del siglo XIX, se produjeron importantes avances en termodinámica y metalurgia que permitieron mejorar las técnicas constructivas y abaratar los costes de fabricación. La arquitectura naval abordó nuevos retos: el primer rompehielos (1871) y el primer buque-tanque (1872) lo demostraban.³¹

No menos importantes fueron los avances que se produjeron en la maquinaria auxiliar. La invención del servomotor, en 1867, fue crucial para poder mover la superficie de pala de timón que necesitaban los nuevos grandes buques. También supuso un adelanto muy destacable la incorporación de la electricidad, pero no pudo aprovecharse al máximo mientras no se construyeron unas dinamos que no se recalentaban al rotar a gran velocidad.

La construcción de cascos de acero fue una innovación trascendental, más importante, sin duda, que el tránsito de la madera al hierro. El hombre que, sin ninguna duda, realizó las contribuciones más importantes en dicho ámbito fue William Denny: “In 1879 he led the way a steel hull for the “Rotomahana” ordered by the Union Steamship Company of New Zealand. The boilermakers and platers at Denny’s yard soon acquired valuable experience in working steel, and in a Paper presented to the Institution of Naval Architects in 1880, Denny was able to announce that his company was experiencing less failures with steel than with iron. Certain precautions were necessary with steel according to Denny and it could not be worked at “black heat”- about 250°C.”³²

La tecnología naval también se benefició, como es natural, de los adelantos en ámbitos no específicos. Entre otros cabe señalar los que se produjeron en: la termodinámica, la fabricación de máquinas herramientas, el diseño industrial, los lubricantes, etc.

A principios de la última década del siglo XIX la situación de la flota mercante de los países con mayor actividad marítima era la siguiente:

3. Estadística mundial de veleros de más de 50 TRB y vapores de más de 100 TRB a finales del S.XIX

	Buques de vela		Buques de vapor			Total de buques		
		Nº		Nº		Nº		

³¹ ROWLAND (1970). P. 132.

³² ROWLAND (1970). Pp. 130-131.

Pais		buques	TRB		buques	TRB		buques	TRB
Inglaterra	1	9.751	3.563.524	1	5.471	8.536.994	1	15.222	12.100.518
EE.UU.	2	3.504	1.519.114	4	456	598.847	2	3.960	2.117.961
Noruega	3	3.419	1.393.481	7	440	310.624	4	3.859	1.704.105
Alemania	4	1.480	654.147	2	761	1.083.307	3	2.241	1.737.454
Italia	5	2.010	586.984	6	206	313.306	6	2.216	900.290
Rusia	6	2.105	447.776	9	313	219.291	8	2.418	667.067
Suecia	7	1.481	336.937	10	336	170.148	9	1.817	507.085
Francia	8	1.573	286.114	3	488	843.486	5	2.061	1.129.600
Grecia	9	1.381	281.024	15	88	98.094	11	1.422	379.118
España	10	1.361	243.025	5	349	439.585	7	1.710	682.610
Holanda	11	747	202.990	8	181	249.100	10	928	452.090

(Fuente: elaboración propia a partir de datos de la “Revista de navegación y Comercio”)

Merecen comentarse tres aspectos de la información ofrecida por el cuadro anterior. En primer lugar, la hegemonía absoluta de Inglaterra en todos los aspectos lo que no es sino una muestra de la potencia que alcanzó aquel país en el siglo XIX. El segundo aspecto destacable es la importancia de la marina de vela en dos potencias marítimas como EE.UU. y Noruega debida a la opción por los veleros de construcción metálica. Tal opción podría explicarse por varios razones: situación geográfica y climatológica, rutas principales, tipos de tráfico, etc. Por último hay que subrayar el buen nivel de desarrollo técnico de la marina civil española como consecuencia de la política de importaciones, sobre todo de Inglaterra, practicada por las grandes navieras entre las que destacaba la Cia. Trasatlántica.

1.1.7 El primer vapor con bandera española.

El primer barco de vapor español fue el “Real Fernando” de la Real Compañía del Guadalquivir. Se botó en Sevilla el 30 de mayo de 1817 con la finalidad de cubrir la línea entre Sevilla y Sanlúcar. La dedicación a la navegación fluvial fue una circunstancia común entre todos los primeros vapores.

La entrada en funcionamiento de aquel vapor debió despertar mucha expectación y recelo. Para saciar la curiosidad y tranquilizar a la opinión pública, el catedrático de Física Experimental de la Universidad de Sevilla publicó un folleto en el que exponía la historia del vaporismo, su aplicación a la navegación incidiendo en sus ventajas sobre la propulsión eólica y, por último, describía de forma detallada las características del “Real Fernando”:

“Tiene el barco de popa a proa sobre veinte y ocho varas de largo. Su ancho medio es como de ocho varas y quarta. Nueve palmos hay en su alto hasta la borda, cuatro de ellos baxo el agua, y cinco sobre su nivel.

[...]

Los empleados en el barco son 13: el Capitan, el Sobrecargo, el maquinista y su segundo con un ayudante, el Piloto y su segundo, cuatro marineros, el repostero y su dependiente.”³³

³³ DEL MÁRMOL (1817). Pp. 69 y 73.



El puerto de Barcelona a mediados del siglo XIX.

1.2. La navegación o pilotaje.

El término “navegación” no es muy preciso. La denominación “ciencias náuticas” no lo es menos y, en mi opinión, es poco rigurosa y ambigua. Me inclino por el término “pilotaje”. Con él designamos el conjunto de conocimientos que debe poseer el piloto para dirigir un buque en la navegación (RAE). Los conocimientos que debe poseer el piloto son numerosos y diversos. El nivel de complejidad de algunas travesías marítimas puede ser muy elevado y la lista de competencias profesionales y personales necesarias para afrontarla con éxito es notable. Los nombres propios de numerosos navegantes, hoy convertidos en figuras míticas de la civilización, son buena prueba de lo que digo.

Ante la multitud de aspectos referidos al pilotaje, la mayoría de los historiadores de la navegación coinciden en destacar una cuestión como la más importante entre todas: el “problema del punto”. Esto es, la determinación de la posición del buque. Navegando a la vista de la costa, el problema se resolvía sin provocar grandes quebraderos de cabeza. En alta mar, perdida la costa de vista durante días e incluso meses, la búsqueda de métodos eficientes para calcular la latitud y la longitud ha supuesto varios de los capítulos más largos, densos y, a la postre, fructíferos de la historia del pilotaje.

El movimiento aparente de la Tierra ha permitido calcular con facilidad la coordenada norte-sur. Desde tiempos inmemoriales, en todas las culturas que prestaban una mínima atención, se supo calcular la latitud mediante la observación de la altura de la Estrella Polar. Menos elemental era el cálculo de dicha coordenada por la altura meridiana del Sol, pues era necesario conocer la declinación de dicho astro, pero ello no fue óbice para que esta forma de cálculo fuera utilizada por la mayoría de los navegantes a partir de la Edad Media.

La necesidad de poseer unos métodos para determinar con precisión la Longitud se agudizó a partir de la época de los descubrimientos. A la urgencia náutica se sumó la política, los gobernantes de las grandes potencias marítimas precisaban conocer con exactitud los límites de sus nuevas posesiones. Los errores podían acarrear graves consecuencias como evidenciaron las consecuencias del tratado de Tordesillas. Las monarquías española, portuguesa, francesa, inglesa, holandesa y rusa, entre otras, ofrecieron grandes recompensas a quien solucionara el problema³⁴.

³⁴ GARCIA (1947). Pp. 282-283.

En particular, en esta tesis, es conveniente repasar los trabajos realizados para hallar una forma práctica y precisa de calcular la coordenada Este-Oeste. El grueso de dicha tarea tuvo lugar en el siglo XVIII. Más de un historiador no ha dudado, dada la magnitud y la brillantez de aquellos esfuerzos, en calificar aquella centuria como el “siglo de la Longitud”. ¿Exagerado?, quizás, pero significativo.

Los métodos más fiables para calcular la Longitud fueron dos: el astronómico y el cronométrico. El primero fue operativo desde 1760 y el segundo contó la fiabilidad necesaria veinte años después. El método cronométrico era mucho más sencillo y se convirtió en el más empleado. Sin embargo, los defensores del método astronómico, y en particular de las distancias lunares tuvo defensores acérrimos hasta principios del siglo XX. José Ricart se contó entre estos últimos, como veremos en su momento.

1.2.1. Los fundamentos matemáticos de la navegación astronómica.

La navegación astronómica no se habría podido desplegar sin la existencia de dos desarrollos matemáticos previos: la trigonometría esférica y el cálculo logarítmico³⁵. En términos generales, la formación matemática de los marinos de los siglos XVI y XVII se reducía al conocimiento de las reglas matemáticas elementales y a algunas fórmulas de la trigonometría plana.

Para avanzar en el desarrollo de la navegación astronómica era preciso contar con la correspondiente trigonometría esférica que permitiera solucionar el denominado triángulo de posición. No existe un descubridor concreto de la trigonometría esférica pero si hay unanimidad en señalar al caballero de Borda como el responsable de las fórmulas del seno cuadrado del ángulo mitad. Dicha fórmula permitió calcular el ángulo en el polo utilizando logaritmos con lo que el cálculo de las distancias lunares, como medio para establecer el valor de la longitud, sería operativo aunque laborioso y exigente para el observador.

El otro gran instrumento matemático fueron los logaritmos. Su inventor fue John Napier que los presentó en su obra *Mirifici logarithmorum canonis descriptio* en 1614. Napier “construyó laboriosamente su sistema con un objetivo concreto, la simplificación de los cálculos, especialmente en el caso de productos y

³⁵ SÉGÉRIC (2006). Pp. 90-99.

concientes...tenía en mente los cálculos trigonométricos concretos.”³⁶. ¿De los marinos?.

1.2.2. Métodos de determinación astronómica de la longitud.

Mediante la observación de los satélites de Júpiter, por los eclipses de Luna, por ocultación de una estrella por la Luna, etc. Entre las muchas tentativas que se realizaron para ingeniar una manera de calcular la coordenada Este-Oeste, la más exitosa fue, sin embargo, la denominada “De las distancias Lunares”. Dicho método consiste en observar la distancia angular existente entre el centro de la Luna y otro astro notorio, ya sea el Sol o una estrella. Con dicha distancia se entra en el Almanaque y se obtiene la hora de dicho valor angular en el meridiano de referencia. Contando con la altura observada del astro, su declinación obtenida en el Almanaque y la latitud, se sabrá el horario del lugar. La longitud del lugar será la diferencia, en arco, entre la hora del lugar y la hora del meridiano de referencia.

Es evidente que para aplicar el método de las distancias lunares son necesarios unos requisitos. En primer lugar, los instrumentos matemáticos ya mencionados: tablas de logaritmos bien calculadas y operativas. En segundo lugar, es necesario contar con un buen sistema para calcular el horario, Borda con su fórmula solucionó esta cuestión. Finalmente son precisas Efemérides, Almanaques o como se les quiera llamar, que ofrezcan la información necesaria sobre la Luna y los otros astros. Esto en lo referente al método en sí, pero también se deben contemplar otros factores. Contar con buenos instrumentos de observación es muy importante. Disponer de un conocimiento suficiente de la Luna con la finalidad de poder corregir los valores de las observaciones por refracción y paralaje, es otro.

Se tardó bastante tiempo en contar con todas las condiciones³⁷. La primera mención de las distancias lunares de la que se tiene constancia es del año 1514 y fue realizada por Jean Werner de Nuremberg en su Geografía de Ptolomeo. Hasta 1767, año en que se publicó el Nautical Almanach gestado bajo la dirección de Maskelyne, el sistema no fue operativo. A partir de entonces, se extendió su uso. En Francia, *la*

³⁶ BOYER (2001). P.398.

³⁷ SÉGÉRIC (2006). P.176.

Connaissance des Temps, incorporó las distancias lunares a partir de octubre de 1774. En España, el primer Almanaque Náutico apareció en 1791.³⁸

Este método no llegó a implantarse de forma generalizada entre los marinos. Lo consideraban demasiado laborioso.

Más estimado por los profesionales de la mar fue el método cronométrico cuyo uso se extendió de forma imparable desde el momento en que se pudo confiar en la exactitud de los cronómetros marinos a principios del S.XIX.

Este método es muy sencillo. Se toma la altura de un astro y se anota la hora con pulcritud. Se lee en el Almanaque el ángulo horario de dicho astro y su declinación. Con la altura, la declinación y la latitud, se calcula el horario del lugar. La diferencia de horarios nos dará la Longitud.

Los fallos y las deficiencias mecánicas de los relojes fueron el talón de Aquiles de este método. Los trabajos por conseguir afinar su precisión y por adaptarlos a las condiciones mecánicas y ambientales de los barcos han sido objeto de muy buenos estudios a los que me remito.³⁹ Entre los grandes constructores de relojes, destacó John Harrison (1693-1776) que fue el gran artífice de la victoria del método cronométrico sobre el de las distancias lunares. Francia también fue la cuna de dos grandes relojeros: Pierre Le Roy (1717-1785) y Ferdinand Berthoud (1727-1807).⁴⁰

Sin pretensiones científicas pero no por ello carente de interés es el libro de Dava Sobel⁴¹ sobre la Longitud que se publicó en catalán en 1997.

1.2.3. Otros aspectos relacionados con el pilotaje.

Muy relacionados con el pilotaje también estuvieron otros importantes adelantos científicos del siglo XVIII en ámbitos como la cartografía, el magnetismo o la higiene naval.

³⁸ HEWSON (1983). Pp. 226-258. WILLIAMS (1992) Pp. 75-106.

³⁹ BENNET (1987). Pp. 130 y ss.

COTTER (1983). Pp. 104 y ss.

RANDIER (1978). Pp. 76 y ss.

⁴⁰ SÉGÉRIC (2006). Pp. 188-192.

⁴¹ SOBEL, Dava (1997).

En primer lugar, cabe señalar los avances en la ciencia de la cartografía que tanta relación tiene con la determinación del punto así como los denominados “grandes viajes”. Nadie ignora los nombres de Cook, Bougainville, Lapèrouse, Jorge Juan o Malaspina.

James Cook fue uno de los más importantes estudiosos del magnetismo terrestre sobre todo durante su segundo viaje (1772-1775). Tanto el estudio del desvío como de la variación dieron muchos quebraderos de cabeza. Las bases de la solución definitiva se establecieron con los trabajos de William Thompson en la segunda mitad del S. XIX.

42

El escorbuto era considerado la peor enfermedad entre los marinos y la que provocaba el mayor número de bajas. Sus causas se encontraban en la deficiente alimentación de las tripulaciones que era muy deficitaria en vitamina C. Corresponde al capitán Cook la gesta de cubrir sus tres viajes, realizados entre 1768 y 1780, sin sufrir ninguna baja por causa del escorbuto gracias a su estricta supervisión de la alimentación de sus hombres y a la distribución sistemática de antiescorbúticos entre los que se encontraba el rob del doctor Lind. Aunque la enfermedad siguió haciendo estragos hasta mediados del siglo XIX, Cook se aprovechó de las investigaciones del doctor escocés James Lind. Aquel médico naval nació en Edimburgo en 1716 e ingresó en la marina al finalizar sus estudios de medicina en 1739. En 1746, embarcó en el “HMS Salisbury” bajo el mando del capitán George Edgecombe, hombre culto e inquieto, que era miembro de la Royal Society y apoyó las inquietudes científicas de Lind. A bordo del “Salisbury”, Lind realizó una de las primeras pruebas controladas de la historia de la medicina. Aquellas investigaciones facilitaron el descubrimiento de los efectos antiescorbúticos de las naranjas y los limones. El concentrado de aquellos cítricos inventado por el doctor escocés recibió el nombre de “rob”. James Lind publicó dos importantes tratados: *Tratado sobre el escorbuto, con una investigación de la naturaleza, las causas y la cura de la enfermedad, junto con una visión crítica y cronológica de lo publicado sobre el tema* (1753) y *Ensayo sobre el método más efectivo para conservar la salud de los marineros en la Armada Británica* (1757), por ellos se le puede considerar como el precursor de la “Higiene naval”.⁴³

⁴² HEWSON (1983). Pp. 45-72.

⁴³ BOWN (2005). Pp. 105-191.

Antonio de Ulloa en *Conversaciones de Ulloa con sus tres hijos* no dudó en señalar la importancia de cuidar la salud de las tripulaciones: “Está muy expuesta a perderse la salud en las navegaciones largas, ó de mucha duración, siendo precisamente en las que más importa conservarla para resistir los trabajos y faenas que se ofrecen hacer de continuo, quando cansadas las fuerzas con la duracion apetecen el descanso. Las dolencias más comunes que se padecen en el mar, si es en climas frios, son el escorbuto, y las disenterias; y en los cálidos estas mismas, y las fiebres pútridas: unas y otras se hacen epidémicas; siendo preciso que suceda así, á causa del corto espacio en donde se aloja mucha gente, sin que pueda haber separacion entre sanos y enfermos; y así aunque empiezan por poco, se propagan en cortos dias, y son los menos los que se libertan de ellas, de lo qual resulta no quedar el suficiente número para las faenas y maniobras ordinarias.”⁴⁴ El compañero de Jorge Juan recomendaba estudiar al obra del médico portugués Antonio Riberiro Sánchez, al servicio de la Emperatriz de Rusia, *Tratado da conservazaon da saude dos povos &c.* publicada en Paris en 1756 en la que se recomendaba, como profilaxis, el uso del zumo de limón y de la aguardiente.⁴⁵

⁴⁴ ULLOA (1795). Pp.222-223.

⁴⁵ ULLOA (1795). Pp. 224 y 226.



Jorge Juan (Biblioteca Nacional)

1.3. Ilustración y marina en España.

1.3.1. La navegación científica: Jorge Juan y sus seguidores.

Numerosos estudios han puesto en evidencia las importantes mejoras generadas por el movimiento ilustrado en la ciencia española en general y en la marina en particular. La renovación la inició el Marqués de Ensenada durante el reinado de Fernando VI y la culminó Antonio Valdés bajo el mandato de Carlos III.

Hay unanimidad en destacar la figura de Jorge Juan por encima de todas las demás. Fue él quien dirigió el tránsito desde el “arte de navegar” a la “navegación científica”⁴⁶ con la publicación en 1757 de su *Compendio de Navegación para uso de los caballeros Guardias Marinas* en la que defendía, con firmeza, que la razón – ilustrada- debe apoyarse en las matemáticas.

Conviene señalar el papel precursor del maestro de la Escuela de Náutica de Bilbao Miguel Archer. Su obra *Lecciones Náuticas*, publicada en 1756, atribuía mucha importancia a los estudios de geometría y, en consecuencia, dedicaba un buen número de páginas a explicaciones referentes a la trigonometría tanto plana como esférica.⁴⁷

Jorge Juan dividía la ciencia náutica en dos grandes apartados: el “práctico”, cuando se navega a la vista de la costa, y el “teórico”, cuando se transita por alta mar. El *Compendio* está estructurado en ocho secciones, una colección de tablas y dos apéndices. En la primera sección, se presenta una breve idea del pilotaje. En la segunda, se trata del rumbo, de la variación de la aguja y de la construcción y usos de la aguja de marcar. La tercera se centra en el cálculo de la distancia y en la corredera. La cuarta versa sobre las cartas plana y esférica. En la quinta, se analiza la resolución de los problemas de navegación por el cálculo. En la sexta, se estudian las diversas correcciones que hay que aplicar por el abatimiento. La séptima expone cómo calcular la latitud y los instrumentos disponibles al efecto. Por último, trata de cómo debe llevarse el Diario de Navegación. La primera tabla ofrece datos sobre algunas estrellas. La segunda presenta declinaciones del Sol. La tercera contiene información sobre algunos astros. La cuarta y última versa sobre las partes meridionales. Los dos apéndices hacen referencia a distintos aspectos del cálculo de la estima.⁴⁸ Conviene destacar que no se tratan los métodos astronómicos para el cálculo de la Longitud.

1.3.1.1. El método de las distancias lunares para calcular la Longitud.

⁴⁶ PIMENTEL (2008). P. 92.

SELLÉS (2000). P. 93

⁴⁷ SELLÉS (2000). Pp. 94-95.

⁴⁸ SELLÉS (2000). Pp. 97-98.

La primera noticia sobre el uso de las distancias lunares para el cálculo de la longitud por parte de marinos españoles es del año 1772. Los días 13 de febrero y 10 de marzo de aquel año, Juan de Lángara y José de Mazarredo aplicaron aquel método utilizando los datos publicados en “La Connaissance des Temps”⁴⁹. Fue, sin embargo, un episodio aislado. En aquella época, la mayoría de los marinos carecía de la formación suficiente para aplicar el nuevo método.

El *Estado General de Marina* reprodujo por primera vez las tablas para el cálculo de la longitud por las distancias lunares copiadas de la *Connaissance des Temps* para los años 1786 y 1787.⁵⁰

La primera obra impresa en que se expuso el método de las distancias lunares fue el *Tratado de Navegación* del malogrado José de Mendoza y Ríos⁵¹ publicado en 1787. Aquel tratado fue el primer manual de navegación astronómica publicado en España. El historiador de la ciencia Manuel A. Sellés resume el contenido de la obra en los términos siguientes: “El nivel de la obra era elevado, presuponiendo en el lector conocimientos de matemáticas que llegaban hasta el del análisis matemático. El primer volumen se destinaba a la geografía, la astronomía y la cronología. Dentro de la geografía, abordaba la determinación de la posición de los lugares y la construcción de las cartas; en la astronomía estudiaba las constelaciones, el movimiento de los planetas visto desde el Sol, la determinación de los elementos de sus órbitas, nociones de la teoría de perturbaciones, y por supuesto las coordenadas celestes y sus transformaciones, los tiempos verdadero y medio, las distintas correcciones a la altura y los instrumentos astronómicos. En el segundo volumen abordaba la navegación propiamente dicha,... Junto a la nueva fundamentación en la astronomía y la explicación de los métodos de determinación de la longitud en el mar –en el caso de las distancias lunares, exponía todos los procedimientos propuestos hasta la fecha- destaca la introducción del círculo de reflexión y, característica señalada, prestaba una atención constante a la indagación de los errores, tanto en los instrumentos como en Las

⁴⁹ SELLÉS (2000). Pp. 217-218.

⁵⁰ SELLÉS (2000). P. 248.

⁵¹ “Había nacido Mendoza en Sevilla hacia 1760. En 1776 pasó a la Armada, proa edente del regimiento de dragones del rey, donde además de su carrera militar, interrumpida por diversas enfermedades, desarrolló un interés por los estudios científicos. En 1787 se le encomendó que una vez restablecida su salud, pasara a la Corte para ocuparse de corregir para la imprenta su *Tratado de navegación* ... De 1789 hasta 1792 residió en París, ocupado en distintas comisiones... Pasó a mediados de 1792 a Londres, de donde no quiso regresar cuando comenzó la guerra con Inglaterra, siendo desposeído en 1800 de su rango y de todas sus prerrogativas como oficial de la Armada. En 1816 se suicidó en Brighton,... MERAS (1990). Pp. 373.

circunstancias de la aplicación de los distintos métodos. El volumen finalizaba con una tercera parte dedicada a las mareas, corrientes, vientos y modo de levantar cartas y planos, considerada como una serie de conocimientos independientes necesarios al piloto.”⁵² Ocho años más tarde, este mismo autor publicó en Madrid *Memoria sobre algunos métodos nuevos de calcular la longitud por las distancias lunares*. El método expuesto en aquel libro sería el que gozaría de más reputación y fue empleado durante muchos años. “La *Connaissance des Temps*” la reprodujo en 1797. Aquel mismo año, se editaron sus *Recherches sur les solutions des principaux problèmes de l’astronomie nautique* en las “*Philosophical Transactions*” de Londres.⁵³ La Colección de tablas para varios usos de la navegación publicadas en Madrid en 1800 fueron utilizadas por miles de marinos y conocerían múltiples ediciones.⁵⁴ En el ínterin, en 1791, se publicó por primera vez el Almanaque Náutico.

El Capitán de Navio de la Real Armada Dionisio Alcalá-Galiano publicó en 1796 una *Memoria sobre las observaciones de latitud y longitud en el mar*. De buen principio, señalaba la voluntad pedagógica de su obra: “El objeto de esta Memoria es reunir en un cuaderno los principales conocimientos prácticos del Pilotage astronómico, proporcionándolos á los que solo poseen el pilotage ordinario. Los puntos más esenciales de que trato en ella son: 1º hallar la latitud del lugar por dos alturas del Solo observadas fuera del Meridiano: 2º deducirla por algunas estrellas en los crepúsculos, aunque estén distantes de su paso por él: 3º hallar la longitud por la distancia de la Luna al Sol ó á una estrella: 4º calcularla por medio de un reloj marino.”⁵⁵ La tarea de convencer a los “pilotos ordinarios” de la necesidad de adoptar los métodos más científicos del “pilotage astronómico” fue una de las prioridades de los marinos de la ilustración.

El maridaje entre astronomía y náutica quedó bien patente en la obra de Francisco López Royo *Memoria sobre los métodos de hallar la longitud en la mar por las distancias lunares* publicada en 1798. En la introducción de aquel tratado, tras una exhaustiva e interesante descripción histórica de la navegación astronómica en general y del método lunar en especial desde Pedro Apiano en 1450, López Royo insistía en que “El fin de esta Memoria no es entrenar Astrónomos, sino el de poner mis compañeros

⁵² SELLÉS (2000). Pp. 225-226.

⁵³ SELLÉS (2000). Pp. 262 y 267.

⁵⁴ SELLÉS (1987) P. 97.

⁵⁵ ALCALÁ-GALIANO (1796). P. 1.

en estado de encontrar en la mar su longitud con igual exactitud á la que puede aspirar un Astrónomo profundo, sin necesitar la gran teoría que forma la base de toda Astronomía”⁵⁶. Para refrendar el carácter práctico de sus enseñanzas hacía constar que él mismo había comprobado la validez de sus métodos en el viaje que realizó al Cabo de Hornos en el navio “San Fulgencio”.

El profesor de la Escuela de El Ferrol Dionisio Macarte y Diaz publicó *Las lecciones de navegación* en 1801. Se trataba de una obra con un contenido muy prolijo y un tanto confuso por lo que se la puede calificar como un trabajo de transición.

Correspondería a Gabriel Ciscar la misión de clausurar la modernización de la astronomía náutica con la publicación de su *Curso de estudios elementales de marina* en 1803. La obra abarcaba cuatro volúmenes: Aritmética, Geometría, Cosmografía y Pilotaje. Esta obra sería de texto en las escuelas de náutica durante décadas y es conveniente conocer su contenido: “La obra contrasta grandemente con las Lecciones de Macarte por su buen orden y método...Fuertemente apoyado en el estudio de la aritmética y de la geometría de los tratados anteriores, en la cosmografía incluyó Ciscar la trigonometría esférica, para pasar después a los temas puramente astronómicos: tras la exposición del sistema del mundo, pasaba al modo de determinar la posición de lloos cueros celestes, a la figura y partes principales del planeta y luego a los fenómenos que resultan, respectivamente de sus movimientos de rotación y traslación. Se ocupa después de la Luna, y de su papel en eclipses y mareas; trataba a continuación de las correcciones a efectuar en las observaciones de alturas y distancias entre los astros. Finalmente trataba once problemas con especial aplicación al pilotaje: la determinación de la latitud por alturas meridianas; modo de hallar las horas de orto y ocaso del Sol; modo de hallaer su amplitud verdadera; también la amplitud o azimut correspondiente a cualquier altura del Sol: el modo de determinar la hora y la altura correspondientes al paso del Sol por el primer vertical; la hora del paso de una estrella por el meridiano; la hora del meridiano del observador correspondiente al ángulo horario de un astro, y viceversa; la hora del meridiano del observador correspondiente a la altura de un astro, y viceversa; y la obtención de la latitud por la observación de una altura extrameridiana de la Polar.

⁵⁶ LÓPEZ (1798). P. --.

El tomo destinado al pilotaje era, asimismo, completo. Apoyado en todo lo anterior, Ciscar, tras reunir en un primer capítulo las definiciones generales y algunas materias breves de difícil clasificación, pasaba sucesivamente por el estudio de los instrumentos de reflexión, de las agujas náuticas, de la corredera, de la línea de rumbo, de las cartas y del punto por la estima. Trataba más delante de los métodos de determinar la longitud por los cronómetros y distancias lunares, presentando, en este último caso, sólo el método trigonométrico directo. Y finalizaba con el estudio de la obtención de la latitud por alturas extrameridianas, en donde sugería un nuevo método...”⁵⁷

1.3.1.2. El método cronométrico para calcular la Longitud.

Sobre el método cronométrico para calcular la longitud, conviene señalar en primer lugar que en España no llegaron a construirse jamás relojes lo suficientemente precisos a pesar de los diversos intentos que se realizaron. Siempre hubo que pertrecharse en el extranjero ya fuera en Francia o en Inglaterra. Winthuysen, Tofiño, Mazarredo, Varela y Malaespina defendieron sin vacilar tal opción. Consta la compra de ocho cronómetros del francés Berthoud y otros dos de su compatriota Arnold⁵⁸ que fueron utilizados por diversas expediciones cartográficas a finales del siglo XVIII. Conocemos el destino de algunos de aquellos relojes. Cosme de Churruca en su campaña de reconocimiento del Estrecho de Magallanes de 1788, dispuso del Reloj de longitud de 2ª clase, nº 71, Arnold. Ventura Barcáiztegui en su reconocimiento de la costa de la isla de Cuba contó con el mismo cronómetro y del reloj de longitud nº12 Berthoud. Alejandro Malaspina en la expedición de 1789 con la corbeta “Descubierta” dispuso del reloj de longitud Berthoud nº13 y del cronómetro nº 72 Arnold; José Bustamante en la corbeta “Atrevida” tuvo el reloj de longitud nº 10 Berthoud y el cronómetro nº 71 Arnold. Las distintas expediciones realizadas a partir de 1792 para elaborar el Atlas marítimo de la América septentrional también contaron con cronómetros. Lo mismo sucedió en la expedición de Ciriaco Ceballos en su exploración del Golfo mexicano de 1802.⁵⁹ El primer cronómetro español lo fabricó Antonio

⁵⁷ SELLÉS (2000). Pp. 238-239.

⁵⁸ GARCIA (1947) P. 366.

⁵⁹ GONZÁLEZ (1995). Pp. 16-22.

Bonfante en 1817.⁶⁰ Durante todo el siglo XIX prevaleció la prevención de los marinos ante los cronómetros. Se desconfiaba de su precisión y se les consideraba un aparato excesivamente caro. A principios del siglo XX, los cronómetros se impusieron de forma general y las efemérides de la Luna dejaron de publicarse en el Almanaque Náutico.

1.3.1.3. La cartografía.

La mentalidad científica de Jorge Juan le impulsó a redactar las Instrucciones de lo que se ha de observar por las compañías de geógrafos, hidrógrafos y astrónomos en la formación de los mapas generales de España y cartas marítimas de todas las costas de la península⁶¹. También propuso la creación un Depósito Hidrográfico para dotar a la marina de cartas fiables que mejoraran la seguridad de la navegación. Su propuesta no prosperó hasta que, años más tarde se constituyó el Depósito Hidrográfico (1789) en primera instancia y la Dirección de Trabajos Hidrográficos (1797) más adelante.⁶²

El primer trabajo cartográfico importante fue el *Atlas Marítimo de España* elaborado por Vicente Tofiño. En el Atlas estaban contenidos el “Derrotero de las costas de España en el Mediterráneo y sus correspondientes de África para inteligencia y uso de las cartas esféricas” que contenía un atlas con 15 cartas de 1787, y el “Derrotero de las costas de España en el Océano Atlántico y de las islas Azores o Terceras para inteligencia y uso de las cartas esféricas” de 1789. La descripción del puerto de Barcelona contenida en aquel primer derrotero elaborado en España ilustra la precariedad de las instalaciones portuarias, tan sólo un muelle y una linterna, y las trabas a la navegación que presentaba la cíclica presencia de la “Barra” :“Está la parte meridional de Barcelona ó su Muelle en Latitud de 41° 23’8” y Longitud 8ª 28’ 00” del extremo oriental de la Ciudad, sale al mar 407 toesas en dirección al S. donde pudieran abrigarse de los vientos del 2º cuadrante buen número de ambracaciones; pero la inmediación del Rio Llobregat, y la de otro bien caudaloso en tiempo de lluvias,

⁶⁰ GARCIA (1947). P. 367.

⁶¹ CAPEL (1987). P.102.

⁶² GONZÁLEZ (2003). Tomo I. Pp. 53-55.

llamado de Besos, que dista 4 millas á la parte oriental de Barcelona, arrojan continuamente sus despojos de tarquines y tierra que atraen en las avenidas, y han formado depósito en forma de Barra de bastante ancho, la que se extiende desde la Punta de la Linterna, ó extremo del Muelle hasta el pie de Monjui, y solo tiene 16 pies de fondo sin dexar canal por ninguna parte de modo que toda embarcación que cale mas agua no puede disfrutar del abrigo, y comodidad del Muelle, sin embargo que arrimado á él hay 24 y 30 pies de fondo. Este inconveniente de la Barra motiva á que las embarcaciones de mayor porte fondean fuera al desabrigo de los vientos que en las estaciones de otoño é invierno suelen hacer muchos estragos aun dentro del Muelle. El agua que hay sobre la Barra disminuye con los temporales y vientos de fuera en el invierno por la broza que arrojan los citados Rios; pero en verano con pontones vuelven á limpiar y dexar con mas agua el Canal de la Barra”⁶³

Tras los trabajos de Tofiño, y como consecuencia de los múltiples desastres en que se vio inmersa España durante la primera mitad del siglo XIX, la tarea cartográfica no fue muy notable. La actividad se incrementó a partir de 1858 y de 1859, año en que se comenzaron a publicar las “Noticias Marítimas”, y, en 1874, se alcanzó un promedio de treinta cartas publicadas por año. El desastre del 98 supuso el inicio de una crisis que a la postre resultó definitiva y abocó a la desaparición de la Dirección de Trabajos Hidrográficos en 1908.⁶⁴

A pesar de los esfuerzos realizados por Gabriel Ciscar, que en 1800 publicó su *Memoria elemental sobre las nuevas pesas y medidas decimales fundados en la naturaleza*, el sistema métrico decimal no fue introducido en los trabajos hidrográficos hasta 1867.⁶⁵

El meridiano de Cádiz fue utilizado como meridiano de referencia hasta 1850 en que fue sustituido por el meridiano de San Fernando. La Conferencia de Washington de 1884 propuso la adopción a nivel mundial del meridiano de Greenwich. En nuestro país, la implantación de dicho criterio se realizó de forma paulatina y con retraso. En 1901, se estableció la hora oficial con respecto a Greenwich. En 1907, se aplicó a los usos navales. Por último, en 1910 los datos del “Almanaque Náutico” se presentaron con referencia al meridiano de aquella localidad británica en lugar de la gaditana.⁶⁶

⁶³ TOFIÑO (1787). P.124.

⁶⁴ GONZÁLEZ (2003). Tomo II. P. 33.

⁶⁵ GONZÁLEZ (2003). Tomo I. P.152.

⁶⁶ GONZÁLEZ (2003). Tomo I. Pp. 153-154.

1.3.2. La economía liberal: Gaspar Melchor de Jovellanos.

Entre los muchos esfuerzos que el pensador ilustrado Gaspar Melchor de Jovellanos (1744-1811) realizó para difundir la filosofía de las luces, me interesa destacar aquí el *Informe sobre el Fomento de la Marina Mercante* que presentó al rey Carlos III el 20 de febrero de 1784.

Aquel informe pretendía implantar las concepciones económicas de Adam Smith en el ámbito del comercio marítimo nacional en el convencimiento que supondrían una gran ayuda para el desarrollo del país.

Los principales aspectos del Informe eran los siguientes:

- Aplicar el proteccionismo a ultranza para impedir las intromisiones de los buques extranjeros.
- Disminuir el coste de los fletes mediante primas y franquicias fiscales.
- Fomentar la construcción naval mediante las ayudas pertinentes.
- Exonerar de impuestos la importación de las materias primas necesarias para la construcción naval.
- Autorizar la compra de buques extranjeros.
- Estimular el corso.
- Prestar una atención particular al comercio de cabotaje.
- Exonerar de los derechos de entrada y salida a las mercancías transportadas en buques españoles.
- Reservar el tráfico americano a los buques nacionales.
- Autorizar la contratación de tripulantes extranjeros hasta un tercio del total.
- Embarcar en la marina mercante a los oficiales de la armada sobrantes.
- Elaborar una Ordenanza de la Marina Mercante.⁶⁷

El Informe se materializó en parte en una Real Cédula de 13 de abril de 1790. Sin embargo la situación de guerra permanente en que se vivió las dos décadas posteriores impidió la aplicación de las medidas.

⁶⁷ MENCHACA (1955). P. 546.

2. Barcelona ciudad marítima.

La leyenda cuenta que fue Hércules quien fundó la ciudad de Barcelona. Había perdido la novena embarcación de su flota tras una tempestad y la reencontró en un agradable paraje en el que decidió fundar una ciudad a la que bautizó con el nombre de “Barkinona”¹. Es evidente que la Ciudad Condal y su puerto están unidos desde sus orígenes y es imposible aclarar quien fue primero.

2.1. El puerto de Barcelona.

El cierre de las Atarazanas en 1746 y la supresión del cuerpo de galeras de la Real Armada dos años después, fueron dos decisiones adoptadas por el Marqués de Ensenada que agravaron la situación en que se encontraba el puerto de Barcelona a mediados del siglo XVIII. Su penosa situación impedía que los barcos mayores de 50 toneladas pudieran entrar en él causándo un grave perjuicio al comercio².

A principios del siglo XIX, el funcionamiento del puerto dependía por completo de las diferentes organizaciones gremiales que operaban en él. Una de las más importantes era el Gremio de Mareantes que se encargaba de diversas tareas. Un documento³ conservado en la Colección de Manuscritos del Archivo del Museo Naval de Madrid describe la tarea de remolque de las embarcaciones, tanto en situación corriente como en prestación de auxilio, y la de recuperación de anclas que realizaba el gremio. La tarea de remolcar las embarcaciones para entrar y salir de puerto es comprensible. Menos sabido es el hecho de que las embarcaciones de aquellos tiempos perdían, voluntaria o accidentalmente, el ancla con facilidad debido a que se viraban a mano y cualquier contratiempo provocaba el extravío tanto del ancla como del cable.

Con el paso de los años, el aumento del tráfico carbonero supuso el inicio de la transformación moderna del puerto. El tráfico de este combustible comenzó a despuntar

¹ ALEMANY (1998). P. 19.

² DELGADO (1992). Pp. 27-32.

³ *Arancel de los derechos que debe percibir el Gremio de Mareantes de la ciudad de Barcelona en razón de las lanchas de auxilio y extracción de anclas que estan exclusivamente a su cargo con arreglo á soberanas disposiciones.* (1817). Imprenta de garriga y Aguasvivas, Barcelona. [AMN, 1185].

a finales de los años treinta del siglo XIX y, en apenas veinte años, creció de cero a cien mil toneladas⁴.

El *Derrotero General del Mediterráneo* publicado en 1860, describía el puerto de la ciudad Condal en los términos siguientes: “El puerto de Barcelona tal cual se halla en el día es sumamente reducido para el gran movimiento mercantil que tiene. La constante aglomeración de buques de grandes portes, nacionales y extranjeros apenas deja sitio para que los llegados tengan algún espacio de que disponer en su borneo al fondear, y de aquí las frecuentes averías. Así es que debe maniobrase con viveza la tomar los fondeaderos de ambos muelles, y llevar siempre, además de las dos anclas listas, alguna estacha o calobrote dispuesto para darlo a tierra ó sobre otro buque. Si la entrada se verifica con levante duro, es preciso atracar bien la punta del muelle nuevo y aferrar con prontitud el aparejo desde el momento que se deja caer el ancla”.⁵

El historiador Jordi Ibarz es el investigador que mejor conoce los pormenores de la vida portuaria barcelonesa. Suya es la descripción ficticia de la situación en que se encontraba el capitán de un buque de vela que recalaba el puerto de la capital de Catalunya a mediados del siglo XIX que reproducimos a continuación dado su evidente interés:

“El que es presenta al davant seu és una rada molt oberta atapeïda de vaixells. Un bosc format per l’arboradura i el cordam de tots aquests els barra la vista. La pudor que ja fa estona que van flairant, provocada pel que aboquen a la rada el Rec Costal i totes les clavegueres de la ciutat, els fa present que arriben a la ciutat.

Saben que al darrere d’aquell teló arbrat hi hha la barceloneta, el seu barri mariner, format per carrers estrets i rectilinis de cases no gaire altes, construïdes sobre un soral immens. Però això tan sols s’ho imaginem, car la densitat de veles, eixàrcies i Pals impideix la visió més enllà de l’horitzó més immediat.

Llancen l’àncora allí on poden i atraquen en un dels pòcs buits que hi ha, el deixat per un vaixell francès que tot just ha salpat i amb el qual s’han encreuat mentre ells arribaven. En llançar l’àncora tots tenen el mateix pensament. Esperen no haver de sortir a corre-cuita, com s’ha de fer, quan es desforma el temporal de ponent, per tal d’evitar el risc que hi ha de naufragi tot i tenir la nau ancorada fortament. No seria la

⁴ CARRERAS Y YAÑEZ (1992). Pp. 90-91.

⁵ *Derrotero General del Mediterráneo* (1860). Pp. 232-233.

primera vegada que un vaixell se'n va al fons d'aquest port tan perillós segons bufa el vent.

La resaca, tot i que ara només hi ha una brisa suau, es fa sentir notòriament, i el vaixell no para de bellugar-se.

Fa anys que els comerciants més poderosos de la ciutat reclamen una ampliació del port que solucioni definitivament les limitacions que té i el perill que comporta. Sembla mentida que les institucions estatals posin tantes traves al comerç de Barcelona. Els plans urbanístics i de millora i d'ampliació del port s'han anat discutint, però encara no s'han materialitzat en res consistent. La ciutat encara no té el port que cal".⁶

Los males del puerto y su falta de adecuación a los nuevos tiempos eran evidentes a mediados del siglo XIX. De hecho, los problemas venían de bastante tiempo atrás. Entre 1772 y 1859, se redactaron veintiséis proyectos de reformas portuarias⁷ encaminadas a la construcción de unas instalaciones marítimas capaces de satisfacer las necesidades comerciales de Barcelona y su hinterland.

Las primeras obras reales de mejora fueron dirigidas por Elias Rogent. El famoso arquitecto fue nombrado inspector de obras del puerto de Barcelona el 19 de febrero de 1859 y, tres meses más tarde, asumió la dirección. A principios de octubre de 1860 la Reina inauguró las reformas realizadas: "espigones, embarcadero y carretera hasta Can Tunis".⁸ Al mismo tiempo, el ingeniero José Rafo, inspector de distrito del cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, finalizó su Proyecto para la mejora y ensanche del puerto de Barcelona que fue aprobado por una Real Orden de 29 de mayo de 1860. Dicho proyecto tuvo el mérito de ser el primero que poseyó una visión global del conjunto de las obras portuarias así como de la conexión de dichas instalaciones con la ciudad. En opinión de Rafo, las instalaciones portuarias debían cumplir tres requisitos fundamentales: "1º Ofrecer abrigo a las embarcaciones contra todos los vientos. 2º Facilitar la entrada con todos los vientos y mares. 3º Retardar, si no es posible imposibilitar, la acumulación de arenas que forman los bajos y barras"⁹. A pesar de que no llegó a realizarse en su totalidad, aquel proyecto estableció una configuración del puerto que sirvió de referencia para otros planes posteriores. La

⁶ IBARZ (2008). Pp. 9-10.

⁷ RAFO (1861). P. 96.

⁸ ROGENT (1988). P. 17.

⁹ RAFO (1860). P. 95.

⁸⁹ RICART (1897). Pp. 11-12.

vertiginosa evolución de la construcción naval fue la razón por la cual el diseño de Rafo no se culminó, según señaló José Ricart y Giralt en 1897¹⁰.

El 11 de diciembre de 1868, el Ministerio de Fomento creó la Junta del Puerto de Barcelona (JPB). El 26 de julio de 1869 fue aprobado el Reglamento correspondiente. Sin embargo, las esperanzas depositadas en que con la creación de aquel organismo se produciría un gran adelanto en las obras de mejora del puerto no se vieron colmadas. Muy al contrario, menudearon las dificultades y los conflictos hasta tal punto que, en 1881, se decretó el cese tanto de la Junta como del director de las obras del puerto Mauricio Garrán. Los miembros de la Junta no aceptaron con resignación aquella decisión y redactaron una Memoria en la que defendían con vehemencia su gestión a la par que denunciaban las numerosas injerencias que habían entorpecido su labor¹¹. Entre otras cuestiones, se exponía que las dificultades más importantes habían surgido a raíz de la disputa sobre la titularidad de los terrenos ganados a la mar¹². Sin embargo, a pesar de las trabas, entre 1873 y 1877, bajo la dirección de Mauricio Garrán, se realizaron varias obras importantes a un ritmo que no se mantendría durante las dos décadas posteriores. Se construyeron los diques de cerramiento, el muelle de la Muralla y buena parte de los muelles de Barcelona, Capitanía y Poniente. En colaboración con el Ayuntamiento, se desviaron las cloacas que desembocaban en el puerto. Y se adquirió por 500.000 francos un tren de limpia, compuesto por una draga, un vapor remolcador y cinco gánguiles, capaz de realizar un trabajo medio diario de 1000 metros cúbicos. Varios proyectos importantes, entre los que destacaba el deribo de la muralla y sus almacenes, quedaron en suspenso¹³. El 1 de marzo de 1881, pocos días antes de su cese el director de las obras del puerto presentó un proyecto de Deposito Comercial que debía de ubicarse en la explanada ocupada hasta hacía muy poco por el Portal de Mar¹⁴. En el momento de cesar la JPB quedaron pendientes las actuaciones siguientes: la instalación de máquinas y gruas hidráulicas, las obras de adoquinado del muelle de la Muralla, la instalación de norays en el muelle de san Beltrán y el tendido de vías ferreas en varios muelles.

¹¹ *Memoria sobre los actos más importantes de la JPB..... (1881).*

¹² *Memoria sobre...* (1881). Pp.18-19.

¹³ GARRAN (1880). Pp. 310-311.

¹⁴ Este edificio sobrevivió a la reforma del Port vell llevada a cabo con anterioridad a los Juegos Olímpicos de 1992. Actualmente se le denomina Portal de Mar y alberga el Museu d'Historia de Catalunya y la Conselleria de Benestar Social de la Generalitat. Para un conocimiento más profundo puede consultarse MORENO (1988).

A partir de aquel momento, al socaire de la nueva Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880 y bajo la presión ejercida por una opinión pública que lamentaba el atraso de las obras de modernización del puerto, las obras tomaron un nuevo impulso. Al frente de las mismas se colocó a dos reputados ingenieros: Francisco Lagasca (Director) y Julio Valdés (Subdirector). Entre 1882 y 1885 The Hydraulic Engineering Company instaló las gruas hidráulicas. El hecho de que fuera una compañía extranjera suscitó muchas protestas entre las que destacó la efectuada por la Maquinista Terrestre y Marítima que se había mostrado muy interesada en aquel trabajo¹⁵. Se reiniciaron las obras de construcción de los muelles de Barcelona, Poniente y Capitanía. Se adoquinó el muelle de la Muralla. Se instalaron vías ferreas en los muelles de Atarazanas, de la Muralla y de Barcelona. Sin embargo, la instalación de este medio de transporte, en el que se habían depositado grandes esperanzas, originó una gran decepción al constatarse que las maniobras de cambio de dirección debían realizarse mediante plataformas giratorias y dichas operaciones eran muy lentas y laboriosas.

El aumento del tráfico marítimo generó la demanda de nuevos servicios portuarios. Disponer de los medios necesarios para que los buques pudieran realizar sus operaciones de mantenimiento y reparación era uno de los más solicitados. Por ello, la dirección del puerto decidió instalar un dique flotante y deponente del sistema Clark y Standfield cuya construcción se encargó a la Maquinista Terrestre y Marítima. La primera sección de aquel dique entró en funcionamiento en 1903¹⁶.

Es conveniente reseñar que Lagasca y Valdés optaron de forma clara por la tecnología británica. Julio Valdés realizó un viaje de un mes de duración, a principios de 1886, con la finalidad de conocer el funcionamiento de algunos de los puertos ingleses más importantes y redactó una memoria informativa a su regreso que patentiza su simpatía hacia la tecnología ingenieril de aquel país¹⁷. Dicha actitud, por parte de un organismo del Estado como era la Junta, fue muy mal vista por las instancias económicas locales. Tanto la Cámara de Comercio como el Fomento del Trabajo Nacional no dudaron en mostrar su malestar en numerosas ocasiones pues consideraban que se menospreciaba a las industrias metalúrgicas catalanas.

¹⁵ “La Maquinista Terrestre y Marítima.....” (1881). P.138.

¹⁶ Sobre el dique flotante y deponente puede consultarse BARCA y MORENO (1993).

¹⁷ VALDES (1887).

La realización de la Exposición Universal de 1888 no supuso ninguna mejora en las infraestructuras portuarias salvo un dragado extraordinaria para que cupiera una aparatosa parada militar. En opinión de José Ricart, con la Exposición se evidenció el lamentable estado en que se encontraba el sector marítimo en nuestro país: “Si tuvieramos que juzgar por las manifestaciones de nuestros industriales en la sección marítima, cuasi podríamos afirmar que la marina española no ha progresado desde 1872, año en que se celebró la primera exposición marítima española. Los mismoos expositores de entonces han sido los de hoy, expòsición de marina de vela y cascos de madera...”¹⁸

Aquel mismo año se celebró el Congreso Internacional de Ingeniería. Julio Valdés presentó una ponencia titulada “Puerto de Barcelona y mejoras posibles en el mismo” en la que describía la situación del puerto y de las obras en vías de realización: “Los nuevos dique de abrigo y cerramiento miden en junto un desarrollo lineal de 1900 metros...La superficie comprendida entre aquellos y los muelles de costa, excede de 140 hectáreas; vastísimo recinto cinco veces mayor que el del antiguo puerto, y del que podeis formar idea, recordando que ha pooco se albergaron en él, además de centenares de buques mercantes, más de 60 barcos de guerra, muchos de ellos de gran porte. Existen ya construidos un gran número de muelles interiores, con un desarrollo útil de tres a cuatro kilómetros, y provistos en su mayor parte de embarcaderos tinglados, almacenes, vías férreas y grúas, de las que hay montada una soberbia instalación hidráulica, de las más notables de Europa. Las murallas de mar han desaparecido por completo, y en su lugar se encuentran anchurosas vías perfectamente pavimentadas, ó elegantes paseos que contribuyen a la belleza del conjunto”.¹⁹

Aquella visión idílica estaba muy lejos de la realidad. En cuanto se clausuró la Exposición, se desato una oleada de protestas de instituciones y personalidades del mundo marítimo entre los que se encontraba José Ricart²⁰ e ingenieros de reconocido prestigio en el sector naval como Juan A. Molinas²¹, director de los talleres Nuevo Vulcano.

¹⁸ RICART (1889). Pp. 315-316.

¹⁹ VALDÉS (1890). Pp.282-283

²⁰ RICART (1890).

²¹ MOLINAS (1890).

Para defenderse los técnicos del puerto, el nuevo director Carlos Mondejar y Valdés, redactaron una memoria en la que, con la excusa de tratar la cuestión del alumbrado cuya importancia era obvia por razones de seguridad, ofrecían una descripción muy técnica y detallada de la situación en que se hallaban las infraestructuras portuarias: el muelle de Poniente estaba en obras y fuera de servicio; el muelle de San Beltrán, en el que se descargaban el carbón y el mineral, funcionaba de forma provisional; los muelles de Muralla, Atarazanas y Barcelona se destinaban a la carga de granos en general, algodones, fibras vegetales, azúcares y demás coloniales, plomos, hierros en bruto y manufacturados y maderas de construcción; el muelle del Depósito estaba ocupado, en la parte terminada, por la Casa de Máquinas del sistema hidráulico y por el taller de reparaciones del material de explotación, el resto estaba en obras debido a la construcción del Depósito Comercial; el muelle Viejo estaba restringido al pequeño cabotaje dedicado a las frutas y legumbres; los muelles del Rebajo y de Pescadores se ocupaban del tráfico general, y el muelle Nuevo estaba también dedicado. Sobre el alumbrado se presentaba una situación que acusaba el momento de tránsito tecnológico que se estaba atravesando. Se reconocían los adelantos de la iluminación eléctrica pero no se quería renunciar al uso del gas como fuente lumínica. Se optaba por una solución mixta. Los muelles de la parte oriental se iluminarían con gas. Los de occidente se dotarían de luz eléctrica generada por dinamos movidas por motores de gas. Hay que constatar que según el Artículo 5º del Reglamento para el Servicio, Policía y Conservación de los muelles de la Zona marítima, aprobado por Real Orden de 10 de febrero de 1883, el suministro de gas y agua a la zona portuaria corría a cargo del Ayuntamiento.²²

José Ricart utilizó la Revista de Navegación y Comercio, órgano oficioso de la Compañía Trasatlántica, para manifestar, una vez más, su desencanto sobre la situación del puerto barcelonés: “El puerto de Barcelona está en construcción y en proyecto. En construcción las obras aprobadas, y en proyecto un gran número de planos que se desechan con frecuencia para ser sustituidos por otros nuevos. Con la tan extraña como ridícula organización de la llamada Junta de Obras del Puerto y la exagerada centralización que domina en todo cuanto se refiere a la Administración Pública, mucho dudamos que nuestros nietos vean para Barcelona un puerto tal como le corresponde. El puerto tal como hoy está no reúne ninguna de las condiciones que han de tener los

²² VALDÉS (1893). Pp. 139-142.

grandes puertos comerciales, tanto en su parte marítima como en la económica. Todo él tiene una figura parecida á la proyección de una pera, con eje en dirección al meridiano verdadero, y el palillo al Norte....”²³.

En 1896, la Cámara de Comercio, el Fomento del Trabajo Nacional y la Diputación de Barcelona se unieron para intentar mejorar la situación en que se encontraba el puerto. En opinión de aquellas importantes entidades, la gestión de las obras dejaba mucho que desear. Los resultados materiales no estaban a la altura de la cuantía de la inversión. Los ingenieros del puerto se defendieron alegando que: “hemos atravesado un periodo de relativa calma, inevitable en todos los de gestión, cuando hay que proceder a un nuevo orden de ideas, a un cambio radical de criterios, a la redacción y tramitación de proyectos distintos, a la emisión de nuevos dictámenes y al siempre penoso expedienteo de las informaciones públicas...”²⁴. El “nuevo orden de ideas” afectaba tanto a las obras exteriores como interiores. La modificación más importante de las obras exteriores era la sustitución de los diques curvos de abrigo, que se habían mostrado incapaces de defender las maniobras de recalada de los buques con tiempos duros, por una larga escollera que discurriera en el sentido del meridiano. En el capítulo de obras interiores, era necesario unir el muelle de capitanía con el de Barcelona y dejar una entrada única a las dársenas comerciales, además de dotarlas del mayor número posible de metros unidireccionales de atraque. También era urgente dotar los muelles de infraestructuras: elementos de amarre adecuados a los buques de gran tonelaje – sustituyendo los caducos argollones por norays-, grúas, vías ferreas sin plataformas giratorias, tinglados, iluminación, cerramiento de las instalaciones y alguna reforma más.

La Maquinista Terrestre y Marítima inició la construcción del dique flotante y deponente en 1895 y, tres años más tarde se botó la primera sección del total de cuatro proyectadas. Los careneros fueron realizados por el Arsenal Civil de Barcelona y se finalizaron en 1903²⁵. También se realizó un esfuerzo extra para finalizar los Almacenes Generales de Comercio.

El 7 de agosto de 1898 el Ministro de Fomento promulgó un Real Decreto estableciendo un nuevo Reglamento General para la organización de todas las juntas de

²³ RICART (1894). Pp. 102-103.

²⁴ *Obras del puerto de Barcelona. Aclaraciones...*(1897). P. 4.

²⁵ BARCA y MORENO, (1993).

obras del puerto de España. Las entidades económicas de Barcelona, incluida la propia JOP, se reunieron en asamblea en los locales del Fomento del Trabajo Nacional el día 20 de marzo de 1899 y redactaron un documento de rechazo a la nueva norma²⁶. La unanimidad de la repulsa impresionó al ministerio. El 7 de abril aprobó un nuevo proyecto de reforma del puerto de Barcelona y el 23 de mayo otro Real Decreto modificó el Reglamento y restituyó a la JOP en sus antiguas funciones.

Coincidiendo con el cambio de centuria, Carlos Mondejar fue sustituido por Carlos Angulo en el cargo de director y Valdés continuó como subdirector.

La demanda de piedra con la que construir el nuevo rompeolas y el nuevo muelle de España obligó a abrir unas canteras en el macizo del Garraf a la par que se establecía una singular colonia obrera en la que alojar a los trabajadores. Los talleres de construcción de bloques de cemento, que podían llegar a alcanzar las mil toneladas de peso, se instalaron dentro de la zona portuaria²⁷. La construcción del rompeolas o Dique de Levante fue considerada, poco después, como la actuación más notable realizada en el puerto²⁸. Sea cierta o no tal afirmación, lo que si es innegable es que el rompeolas se convirtió en uno de los lugares de paseo más populares de Barcelona hasta principios del siglo XXI cuando unas nuevas reformas hicieron más difícil el su acceso al conjunto de la ciudadanía.

El alumbrado eléctrico de los muelles de la Muralla, Atarazanas, Barcelona y San Beltrán fue instalado por la Compañía Barcelonesa de Electricidad. La Empresa Central Catalana de Electricidad se encargó de la iluminación, por el mismo sistema, de los muelles de del Depósito, Barcelonesa y Nuevo. Al finalizar 1901, el sistema eléctrico de alumbrado era general en el puerto²⁹. Los tinglados de los muelles de la Muralla y de la Barcelonesa se terminaron en 1905. La construcción del muelle de España se inició en 1904 una vez terminada la remodelación del muelle Nuevo³⁰. Las primeras ocho grúas eléctricas del tipo “demi-portal”, construidas por la Maquinista Terrestre y Marítima y la Industrial Eléctrica, se instalaron en el muelle de la Barcelonesa en 1905³¹.

²⁶ *Memoria sobre el progreso.....*(1901)

²⁷ ANGULO y VALDES (1905). Pp.277-284.

²⁸ AYXELÀ (1915)

²⁹ *Memoria sobre el progreso.....*(1902). Pp.61, 79 y 80.

³⁰ *Memoria sobre el progreso.....*(1905). P. 53.

³¹ *Memoria sobre el progreso.....*(1906). P.133.

La trágica desaparición de Angulo en abril de 1906³², supuso el ascenso de Valdés a la dirección de las obras. El veterano ingeniero se encargaría de finalizar las obras de modernización del puerto tanto tiempo aplazadas. Aquella configuración del puerto se mantendría durante más de setenta años sin grandes modificaciones.



Derribo del Convento de San Sebastián.

(CCDM-MMB 24394N)

2.2. Urbanismo

³² “En 29 de marzo de 1906, el entonces director facultativo de las Obras, nuestro infortunado compañero don Carlos Angulo (q.e.p.d.), fue villanamente asesinado en su propio domicilio por un miserable, quien se suicidó acto continuo, horrorizado tal vez de su nefasto crimen. *Memoria sobre el Estado y adelanto.....* (1908). P.5.

Hay tres acontecimientos de la historia urbana de Barcelona que han influido en su relación con la mar: la construcción del barrio de la Barceloneta a mediados del siglo XVIII, el derribo de las murallas casi cien años después y la apertura de la Via Layetana a principios del S.XX.

2.2.1. La Barceloneta

Tras finalizar la guerra con Inglaterra en 1748, se produjo la reactivación del comercio entre Cataluña y América después de muchos años de prohibición. En los primeros momentos el negocio se realizó de forma no autorizada debido al monopolio de Cádiz. La creación de la Real Compañía Barcelonesa en 1756 supuso la plena legalización del tráfico marítimo con las denominadas Indias. La ciudad vivió unos años de auge y se produjo un aumento importante de la población. Entre 1718 y 1758, se duplicó el número de habitantes. Para construir un nuevo barrio se escogieron los terrenos ganados al mar de forma fortuita durante los ciento cincuenta años anteriores.

Las corrientes marinas del Norte habían ido depositando arenas en torno a la isla de Mayans, ubicada donde hoy se encuentra aproximadamente la estación de Francia, a causa de la construcción de un pequeño espigón de protección y de la prolongación de dique al que se denominaba muelle. Aquel arenal quedaba ubicado frente al portal de Mar y una población variopinta, en la que predominaban las personas pertenecientes a alguno de los varios gremios de mar, lo fue ocupando a medida que fue creciendo. Era un espacio caótico repleto de construcciones precarias.

La Gaceta de Barcelona del 12 de mayo de 1753 exponía las siguientes razones para construir el nuevo barrio de la Barceloneta: "...para desahogo de la ciudad cuyo pueblo se aumenta visiblemente cada día. Para hermosura del puerto. Para conveniencia de su crecido número de habitantes. Para evitar inminentes riesgos a los que siempre están expuestos en barracas de madera y otras materias combustibles, y para contener los desórdenes que ocasionaba su confusión"³³.

El autor principal del proyecto urbanístico fue el Comandante General de Ingenieros D. Juan Cermeño. La primera piedra se puso el 3 de febrero de 1753. Seis años más tarde, ya se habían construido 329 casas en las que vivían 1570 personas.

³³ Citado por TATJER (1973). P.39.

El 15 de abril de 1826 se inauguró la fuente de Neptuno en el andén bajo de la Riba.³⁴ Dicha fuente procuró la aguada a las embarcaciones del puerto de Barcelona durante décadas y se convirtió en uno de los símbolos más destacados de la Barceloneta

La arteria principal del barrio, hoy denominada paseo Juan de Borbón, se construyó en 1839 por iniciativa del Barón de Meer. Se construyó “con el auxilio de una junta de utilidad y ornato, [...] el paseo que corre de uno a otro confín del andén alto, siguiendo la línea exterior de la población en longitud de mil quinientos pies con dos hileras de verdes acacias”³⁵

Pasado el ecuador del siglo XIX, la degradación que sufría el barrio obligó al Ayuntamiento a encargarse un plan de mejora al arquitecto Miguel Garriga y Roca. La memoria del proyecto es un documento de consulta ineludible si se quiere conocer la realidad de la Barceloneta en 1862. La descripción que se ofrece del barrio es muy clara y sintética: “Hoy día la Barceloneta forma dos barrios, uno setentrional que abarca en sus límites la plaza de toros, el gasómetro, los baños de la casa de caridad, el horno de vidrio, una fundición de hierro, la estación de ferrocarril del Este, un cuartel para infantería, otro para caballería, la iglesia parroquial y los huertos de ginebra; y otro meridional hasta la mar vieja, comprendiendo los almacenes y dependencias de las obras y limpia del puerto, Capitanía y consigna del mismo, oficinas de sanidad, almacenes de depósito y machina, astillero, fundiciones y talleres del muelle nuevo, andenes bajos y linterna vieja y de la escollera; tiene dos plazas, la Mayor y la de S.Miguel, 70 calles y más de 900 casas en conjunto.”³⁶. El documento también permite conocer el número preciso de personas que se dedicaban a actividades relacionadas con la mar:

- Buzos: 1
- Carpinteros de ribera: 103.
- Calafates: 157.
- Cocineros de buque: 31.
- Cordeleros: 18.
- Matriculados de mar: 1561.

³⁴ *El Vigia de la Barceloneta* N° 38 de 1-3-1896. P. 1.

³⁵ GARRIGA (1862). P. 27.

³⁶ GARRIGA (1862). P. 27.

- Pescadores: 318.
- Pilotos: 59.

El denominado Portal de Mar se hallaba situado en el mismo lugar que hoy ocupa la Facultad de Náutica. Aquella puerta era el acceso directo de la ciudad al puerto y al barrio de la Barceloneta. Su demolición se inició el 17 de mayo de 1860.³⁷

La industrialización incidió de forma notoria en la Barceloneta. Algunas de las industrias de construcción mecánica más señeras se instalaron en el barrio portuario, entre otras razones, por la importancia que atribuyeron a la actividad naval en sus primeros compases. Los Talleres Nuevo Vulcano instalados en el mismísimo muelle Nuevo y la Maquinista Terrestre y Marítima ubicada en el frente litoral fueron las más importantes³⁸, pero hubo otras como Alexander Hermanos. También fue muy importante la fábrica de máquinas de coser y motores de gas que instaló Miguel Escuder en la calle de San Fernando en 1872.³⁹

La población pasó de 4.118 a 20.538 habitantes entre 1822 y 1900⁴⁰.

Junto a las industrias mecánicas, la actividad portuaria fue el otro gran yacimiento de trabajo para las gentes de aquel barrio. La Revista Marítima que dirigía José Ricart señaló esa situación describiendo la incidencia de la crisis marítima de 1878 en la vida de los vecinos de la Barceloneta: “El barrio marítimo de la Barceloneta [...]tiene tal conexión con la existencia de nuestra marina mercante,[...]que no podemos menos que espresar la tristeza que nos causa el ver como sus 25.000 habitantes van aminorando sus recursos que constituían su cotidiano sostén por medio de las faenas é industrias que proporciona el movimiento marítimo del puerto.

La decadencia de la navegación en ninguna parte se evidencia más que entre aquellas familias. A centenares de avezados trabajadores entre marinos, carpinteros de ribera y calafates, comparecen cada día en el andén del puerto, en busca de su jornal; y con sobrada frecuencia tienen que volverse casi todos a sus casas por no hallar quiene los ocupe.”⁴¹

³⁷ *El Vigia de la Barceloneta* N° 52 de 8-6-1896. P.4.

³⁸ En 1886, la Maquinista empleaba a 1.200 obreros y ocupaba 20.000 metros cuadrados.

³⁹ *El Vigia de la Barceloneta* N° 40 de 15-3-1896. P. 1.

⁴⁰ TATJER (1973). Pp. 40-58.

⁴¹ “El barrio marítimo de la Barceloneta”, *Revista Marítima* N°7/II de 1-3-1878. P. 375.

Entre los numerosos marinos que vivieron en la Barceloneta durante el siglo XIX, el capitán Pablo Villamore y Calvell⁴² fue uno de los más prestigiosos y populares. En 1895, la revista *El Serviola* nos ofrecía el siguiente semblante biográfico:

“ Nació Don Pablo..., en 22 de febrero de 1818, y, aparte de las épocas en que su accidentada vida de marino le retuvo lejos de la familia, la Barceloneta ha sido su residencia habitual, siendo allá querido y respetado.

Estudio en nuestra Escuela de Náutica el pilotage, y á los catorce años de edad se inscribió en las matriculas de mar de esta misma ciudad, en clase de agregado, á 24 de julio de 1832.

[...]

En el mismo mes de noviembre [1836] de la fecha de su título ó nombramiento de segundo Piloto, salió ya ejerciendo este cargo con la polacra *San José, alias Apolo* de la matrícula de Mallorca, con el que verificó varios viajes á las antillas, pasando con cargo de la Derrota, en enero de 1839, al queche *Cerezo*, en cuyo regreso de la Habana vino ya con el cargo de Capitán, que retuvo hasta mayo de 1844.

El mismo cargo de derrotas desempeñó en la polacra *Emilia* y sucesivamente en el bergantín *Brillante* hasta 22 de junio de 1846, en que se hizo cargo del mando y la derrota del bergantín *Jacinto*, de la matrícula de Tarragona; y en junio de 1847, el de la *Teresa Cubana*, que jerció hasta 1850.

En esta fecha pasó a Mataró a contratar y dirigir la construcción del *Florida Blanca*, barco que en aquellos tiempos gozó de merecida fama por sus condiciones marineras y esbelto corte y mandó este barco hasta 1854.

En 18 de abril de este año, tomó Villamore el mando del vapor *Méjico*, correo de la Habana á Veracruz; [...]

En 1856 vino con este vapor a Barcelona; siendo, sino el primero –que de esto no estamos seguros- uno de los primeros que con bandera española cruzó el Océano, y reparado el barco regresó a la Habana para reanudar su servicio de correo hasta julio de 1860, [...]

⁴² Villamore fue compañero de José Ricart en la primera Junta del Centro Naval Español en 1877 si bien acabaron enfrentados.

Después [...], fue don Pablo Villamore llamado á España para encargarle el mando del vapor *Ciudad Condal*, uno de los primeros de la flota de correos que creó don Antonio López, [...]

Tomó el mando de este barco en 1861 y lo retuvo hasta noviembre de 1863.

[...]

En 10 de noviembre de 1863, tomó el mando del *Paquete de Tarragona* , volviendo con él a montar barcos de vela, y lo dejó en 11 de noviembre de 1864, para dedicarse, en tierra, á los negocios y á su familia, conquistándose en el comercio un nombre honrado, respetado y querido, que han continuado sus hijos, luchando y afrontando las adversidades del destino.”⁴³

El carácter proletario de la Barceloneta se incrementó a principios del siglo XX con la llegada de nuevas oleadas de emigrantes. Muchos de aquellos recién llegados procedían de los puertos del litoral alicantino (Altea, Benidorm, Torrevieja, Villajoyosa y Denia), eran gentes de clara vocación marinera que se ubicaron en el frente marítimo comprendido entre la Barceloneta y el Pueblo Nuevo que se convirtió en la zona más pobre de la ciudad.⁴⁴

Las populares “Golondrinas” que todavía hoy surcan las aguas del pueto de Barcelona y constituyen una de las tracciones más populares de la ciudad, tienen su origen en un servicio de vapores-omnibus creado en 1884 para comunicar el Portal de la Paz con el muelle de la Barceloneta.⁴⁵

El surgimiento de las actividades deportivas fue una de las características culturales más importantes de la sociedad decimonónica. El puerto y la Barceloneta albergaron un buen número de entidades dedicadas a esta faceta tan característica de la sociedad moderna. La primera sociedad de regatas se constituyó en 1873, luego vinieron el Club Catalán de Regatas (1879), el Club de Regatas de Barcelona y la Asociación de Excursiones Marítimas (1881) y el Club Náutico (1883). Algunas de estas entidades utilizaron como sede social antiguas embarcaciones convertidas en pontones que tenían la virtud de poder cambiar de ubicación en función de las necesidades logísticas del puerto. Las clases más populares encontraron su alternativa

⁴³ GALL, J.B. (1895 a).

⁴⁴ OYÓN (2008). Pp.141-142.

⁴⁵ *El Vigia de la Barceloneta* N° 76 de 22-11-1896. P. 1.

de ocio marítimo en los clubs de natación. En 1907, se fundó el Club Natación Barcelona que obtuvo de la Junta de Obras del Puerto unos terrenos junto a los Talleres Nuevo Vulcano. Más tarde, se crearon el Club Natación Atlético (1913) y el Club Natación Barceloneta (1929). También proliferaron los establecimientos de baños recreativos: Astillero (1856), Mar Bella, Orientales (1877), la Deliciosa, San Miguel, Pompeya (1882) y otros. La construcción del Casino de San Sebastián en 1928 con ocasión de la celebración de la Exposición Universal de 1929 significó el momento más alto de las actividades lúdicas relacionadas con la mar. El Casino de San Sebastián se conectó con el Casino de Miramar y todo el conjunto del recinto de la Exposición mediante un transbordador aéreo inaugurado en 1931.⁴⁶

2.2.2. Otros barrios marítimos.

También forman parte de la historia marítima de Barcelona otros barrios no tan conocidos como la Barceloneta. Ninguno ha sobrevivido más allá del siglo XX debido a las distintas y sucesivas transformaciones portuarias y urbanas.

Siguiendo la línea de la costa de Sur a Norte, se encontraba en primer lugar el barrio conocido como la “Marina”. Ocupaba el espacio comprendido entre la desembocadura del Llobregat y el canal de Infanta Carlota a los pies de Montjuic. Hoy esos terrenos pertenecen a Barcelona pero hasta principios del S.XX estuvieron bajo la jurisdicción de los ayuntamientos del Prat, Hospitales de Llobregat y Sants. En 1566 se construyó un recinto amurallado en la desembocadura del Llobregat como defensa contra los ataques berberiscos. Sobre sus ruinas se construyó un faro, conocido popularmente como “La farola” en 1852. En la franja de playa conocida como “Can Tunis” – denominación debida a la catalanización del apellido Antunez de una familia establecida en la zona a finales del S.XVIII-, se instalaron, en primer lugar, los pescadores y hacia finales del S.XIX encontraron también acomodo en la zona los baños y los astilleros. Junto al Arsenal Civil, estuvieron instalados allí los astilleros Cardona, Burell y Minguell. El “Plan General de Ordenación y Proyecto de Zona de Servicio del Puerto de Barcelona” de 1965 supuso el fin del barrio.

⁴⁶ TATJER (1996). Pp.380-381.

Entre el baluarte de San Carlos, límite norte de la Barceloneta, y la desembocadura del Besos se encontraban el Somorrostro, el Bogatell, Mar Bella y Campo de la Bota⁴⁷. El más populoso de aquellos barrios fue el denominado Somorrostro. Su origen se debe, muy probablemente, a un grupo de pescadores vascos que se instalaron en aquel lugar a mediados del siglo XIX. El Somorrostro desapareció como consecuencia de unas maniobras navales que se realizaron en aquella playa en 1966 con motivo de la I Semana Naval. Más al norte, se encontraba el Bogatell formado también por un núcleo de pescadores. A continuación se hallaba la Mar Bella, denominada así por unos baños del mismo nombre construidos en 1912. Por último, en la desembocadura de la Riera de Horta y en el límite con Sant Adrià del Besos, se localizaba el Campo de la Bota. El nombre de este barrio provenía de un campo de tiro instalado por los franceses a principios del S.XIX. Unos años más tarde, se construyó el castillo de las Cuatro Torres; en él se realizaron numerosas ejecuciones tras la guerra civil. Entre 1940 y 1960, encontraron acomodo en él numerosos inmigrantes que vivían en precarias barracas siempre amenazadas por los temporales de Levante.⁴⁸

2.2.3. Las Murallas

Los romanos ya decidieron que la protección de Barcino exigía rodearla con murallas dada su ubicación. Así permaneció durante más de 2.000 años. Por razones políticas conocidas, en sus últimas décadas de existencia, las murallas dejaron de ser un medio para proteger a la ciudad de los peligros exteriores y se convirtieron en los muros de una prisión. Son esas razones políticas las que explican lo tarde que se produjo el derribo así como la poca celeridad de la tarea una vez emprendida. Tras varias intentonas fallidas, la orden de demolición no se produjo hasta el 7 de agosto de 1854. El arquitecto Joseph Fontseré fue el encargado de dirigir las obras de arrasamiento. La desaparición de aquel cinturón de piedra posibilitó la aprobación del plan Cerdá de ensanche urbanístico de la ciudad en 1859. La fortaleza de la Ciudadela, sin embargo, no fue derribada hasta el 16 de octubre de 1868 tras el golpe militar del general Prim que liquidó el reinado de Isabel II⁴⁹.

⁴⁷ En octubre del 2010, numerosas entidades y personalidades han firmado un manifiesto solicitando al Ayuntamiento de Barcelona que se restituya memoria histórica de estos barrios.

⁴⁸ *Els barris mariners de...*(2003). Pp. 13-36.

⁴⁹ NICOLAU y CUBELES (2004). Pp. 138-147.

La muralla de mar fue el último tramo que se derribó, entre otras razones de tipo técnico, porque se había convertido en un paseo con vistas muy apreciado por los vecinos. Con su desaparición se hizo posible la remodelación del puerto tal como hemos explicado más arriba. De las murallas sólo queda hoy el bastión de las Atarazanas.

El lugar ocupado por el Portal de Mar dio paso a una extensa explanada que conectaba el Pla de Palau con el barrio de la Barceloneta. Aquel espacio se convirtió en un centro de tránsito y distribución de mercancías al aire libre. Los “camàlics”, como se denomina en catalán a los mozos de cuerda, los intermediarios, los vigilantes, los vendedores de todo tipo de mercancías, los transportistas con sus carros, carretas, más tarde las camionetas, etcétera conformaban un cosmos muy singular. Podemos comprender el revuelo que se produjo cuando, a finales de los años treinta del siglo XX, el Ayuntamiento decidió dedicar parte de esos terrenos a la construcción de las instalaciones de lo que en aquellos momentos se denominó Instituto Náutico. El edificio de la actual Facultat de Nàutica se inauguró en 1932 pero el malestar de los vecinos de la Barceloneta tardó mucho en desaparecer. En su opinión aquel edificio aislaba al barrio. ¡Era una nueva muralla!

2.2.4. La Via Layetana

Un tercer elemento urbanístico que afectó a la vida marítima de Barcelona fue la Via Layetana. La apertura de esta avenida a principios del siglo XX obedeció a cuatro razones: sanear los barrios de la ciudad vieja, revalorizar el centro histórico, crear un centro de negocios moderno y conectar la zona portuaria con el nuevo ensanche.

La relación de la Via Layetana con el mundo marítimo, sin embargo, va más allá de los aspectos meramente logísticos. Toda la operación urbanística estuvo financiada por el Banco Hispano Colonial que pertenecía a la familia López. La entidad financiera asumió los costes de la actuación por dos razones. Porque el Ayuntamiento no era capaz de liquidar el endeudamiento causado por los gastos de la Exposición de 1888 y necesitaba recursos ajenos y porque esperaba obtener substanciosas plusvalías en la operación, como en efecto sucedió.

Las obras se iniciaron en 1908 y su completa finalización se demoró hasta 1958.

La decisión de denominar Via Layetana a la nueva arteria urbana se tomo a propuesta del historiador Francisco Carreras Candi con la finalidad de honrar a los pobladores anteriores a la romanización.

Una vez abierta, la avenida se convirtió en el domicilio de numerosas empresas muchas de ellas relacionadas con el negocio marítimo. La más emblemática fue la Cia. Transmediterránea que construyó el edificio situado en el número dos⁵⁰.

2.3. La industrial Naval

Es de sobras conocido que el motor de la industrialización de Catalunya fue la industria textil en general y más en concreto el ramo del algodón. El resto de sectores industriales desempeñaron un papel secundario y en numerosas ocasiones bailaron al son que marcó la fabricación de tejidos en sus diversas facetas.

Como veremos en otro apartado, en Catalunya existió una importante industria naval de buques de madera y propulsados a vela entre finales del siglo XVIII, a raíz de la liberación del comercio con América, y la primera mitad del siglo siguiente cuando se inició el despegue de los buques metálicos con propulsión mecánica. La ausencia de las materias primas necesarias para la construcción de buques modernos fue la causa principal de la inexistencia de una industria naval moderna en el Principado a pesar de los intentos que se realizaron. Las iniciativas más serias fueron cuatro: Talleres Nuevo Vulcano (1834), Maquinista Terrestre y Marítima(1855) y Arsenal Civil de Barcelona(1885) y, en menor medida, Alexander Hermanos (1850).

⁵⁰ FUSTER, NICOLAU y VENDEO (2001). Pp. 195-198.

El puerto de Barcelona contó⁵¹ con un varadero propiedad de Bofill e Hijos a partir de 1862. Estaba ubicado a espaldas de la capitania de puerto. El carro medía 86 metros de longitud y, gracias a una máquina de vapor de 16 caballos, podía arrastrar buques de hasta 1000 toneladas.⁵²

La Ciudad Condal también contó con tres machinas. La “machina real” estaba fija en el muelle al NNE de la Capitania, contaba con una dotación de 20 hombres y elevaba cargas de hasta 25 toneladas. Junto a ella, se encontraba la “machina de vapor” de 17 toneladas de fuerza. Por último, existía la “machina flotante” capaz de levantar hasta 17 toneladas.⁵³ No conviene olvidar que en aquellos años, 1881, el resto de gruas existentes eran manuales.

El balance sobre la situación de las industrias navales barcelonesas durante el S.XIX es negativo. Aquellas industrias no cubrieron sus expectativas fundacionales. Tropezaron con algunos obstáculos insalvables. En primer lugar, hay que destacar la ausencia de fuentes propias de materias primas industriales: hierro y carbón. Otro inconveniente fue la carencia de unas instalaciones suficientes para albergar el trabajo naval, tal como señaló un informe de 1879: “...Barcelona cuenta con elementos sobrados para la construcción de maquinas de vapor marinas, pero carece de astilleros propiamente dichos, y principalmente de diques de carena en donde no sólo pudiese atenderse á la limpieza y pintado de fondos de los buques, sino á las reparaciones y carenas.- ¿Cómo una población tan industriosa, tan esencialmente marítima y mercantil y de tanta iniciativa, carece de estos elementos indispensables, no solo para el desarrollo de la construcción naval, sino para conservar el poco material que existe a flote? No se explica fácilmente...”⁵⁴

2.3.1. Talleres Nuevo Vulcano (TNV)

Los comerciantes Juan Reynals, José Vilardaga, José Júlia, Francisco Brocca y Joaquin Castañer constituyeron la Compañía Catalana de Vapor en 1833 con la finalidad de dedicarse al negocio marítimo. Adquirieron tres vapores: el “Balear”, el

⁵¹ De hecho, el varadero actual conserva esa posición. Hay que tener presente que, en aquella época, la capitania estaba ubicada en la Torre del Reloj.

⁵² BOFILL (1881). P.772.

⁵³ BOFILL (1881). Pp. 771 y 772.

⁵⁴ *Comisión especial...*(1879). P.22.

“Mercurio” y el “Delfín” para cubrir las rutas de Barcelona a Palma de Mallorca y de Cádiz a Marsella. Un año más tarde, adquirieron una fundición denominada “Nuevo Vulcano” ubicada en la calle Alegría de la Barceloneta para disponer de unos talleres con los que dar soporte técnico a sus barcos. Al finalizar 1836, la empresa amplió sus instalaciones mediante la adquisición de unas naves situadas en el muelle Nuevo. Cuatro años más tarde, los Talleres comenzaron a realizar trabajos para otras empresas entre los que destacan la construcción de máquinas y calderas de vapor. Por esta época también se llevó a cabo la adquisición de unas minas de carbón en la localidad mallorquina de Benisalem. Las inversiones en este ámbito se ampliaron más adelante y Juan Reynals adquirió la goleta “Benisalem” para dedicarla al transporte del mineral.

La consolidación de la empresa se produjo con la constitución de la sociedad anónima “Navegación e Industria” en 1841. El capital inicial de la sociedad sumó cuatro millones trescientos veinte mil reales divididos en ochocientos setenta y cuatro acciones de un valor nominal de cinco mil reales cada una. Los accionistas más importantes fueron: Juan Reynals (181 acciones), Joaquín Castañar (144 acciones), Francisco Brocca (144 acciones), Ignacio Vilavecchia (144 acciones), “Hermanos Girona, Clavé y Cia.” (144 acciones) y José Vilardaga (107 acciones)⁵⁵. El nuevo impulso cristalizó en una ampliación de las instalaciones, tanto de la calle Alegría como del muelle Nuevo gracias a varias concesiones de terrenos pertenecientes al puerto. Desde las nuevas naves de calderería ubicadas en los edificios del muelle Nuevo a los que se dotó de maquinaria importada, los técnicos ingleses contratados al efecto dirigieron la construcción de numerosas instalaciones vaporistas destinadas a las fábricas de Barcelona, Sabadell y Tarrasa. Las Memorias de aquellos años dan fe del optimismo que se vivía en la empresa:

“El Nuevo Vulcano a pesar del ensanche recibido en virtud de la contrata celebrada con el jefe de la calderería en el mes de agosto último, apenas puede acudir a los pedidos de trabajos, que nacen del deterioro de los primeros motores planteados en esta provincia y de las obras que reclaman los que nuevamente se van estableciendo”⁵⁶.

“El Nuevo Vulcano,...,es ya un establecimiento robusto,..., en 1844 no sólo se ha nutrido de su trabajo con las reparaciones de los vapores de la empresa teniéndolos al

⁵⁵ Acta notarial de constitución de la sociedad “Navegación e Industria”, redactada en presencia del notario de Barcelona José Manuel Planas y Compte, el 23 de marzo de 1841.

⁵⁶ Memoria del año 1843. P. 5.

corriente y hasta el punto de no haber experimentado la sociedad una sola reclamación por causa de avería ni un solo siniestro; sino que ha contribuido a evitar la paralización de más de veinte fábricas de vapor que han necesitado sus auxilios, y como manufactura única de su clase en España se han cambiado en sus talleres las calderas del vapor de guerra Península, las del Mallorquin de la empresa de su nombre, las del Villa de Madrid construidas con las mejoras de seguridad y economía nuevamente adoptadas; se han construido asimismo algunos depósitos o tanques para la aguada de los buques de larga carrera, en lo cual hallan los capitánes que han adoptado esta mejora, una economía, mayor seguridad en la marcha de su nave y el medio único de dar un agua saludable a sus tripulaciones y pasajeros”⁵⁷.

Según parece, la Nueva Vulcano también se ocupó de la formación de maquinistas navales⁵⁸, una necesidad perentoria en los nuevos buques propulsados mecánicamente. La formación náutica oficial no asumiría esa responsabilidad hasta la reforma de la enseñanzas náuticas de 1913.

La creación de la Maquinista Terrestre y Marítima, cruzado el ecuador del siglo XIX, supuso una competencia importante para los Talleres Nuevo Vulcano y limitó sus posibilidades de crecimiento ya de por sí escasas dada la tibieza del desarrollo de la industria naval catalana.

El intento más serio para salir del estancamiento empresarial tuvo lugar en 1916. El 17 de noviembre de aquel año, una junta general extraordinaria de los accionistas autorizó al director Enrique García Corrons a realizar los trámites necesarios para que Navegación e Industria se incorporara al proceso de constitución de la Compañía Transmediterránea. El acuerdo contemplaba el traspaso de las instalaciones industriales que fueron valoradas en un millón y medio de pesetas que supusieron 1.500 acciones de Transmediterránea. Un año después, cuando el Estado autorizó el traspaso de la concesión de los servicios con canarias de Navegación e Industria a la Compañía Transmediterránea, se produjo el traspaso de los vapores (“Reina Victoria”, “Atlante”, “Defín” y “Hespérides”) y de un remolcador (“Canarias”) ⁵⁹.

La sociedad anónima “Unión Naval de Levante” se constituyó en Barcelona en abril de 1924. Su capital inicial se elevó a 30.000.000 de pesetas y estableció su

⁵⁷ Memoria del año 1844. P. 3.

⁵⁸ Memoria del año 1845. P. 5.

⁵⁹ GÓMEZ-SANTOS (1991). Pp.42-43.

domicilio social en Madrid. La empresa alemana “Fried. Krupp Germaniaweft AG.” aportó recursos financieros y asesoramiento técnico. En la Unión Naval de Levante se integraron tres grandes factorías en un primer momento: Talleres Gómez, Nuevo Vulcano y Astilleros de Tarragona. La incorporación de Astilleros de Valencia se demoró unos meses.

Apenas un mes después de su integración en la Unión, se produjo un incendio en la Vulcano que destruyó parte de las instalaciones del muelle Nuevo.

Antes de pasar a describir las circunstancias de otros talleres navales, es conveniente exponer la estrecha relación entre Narcís Monturiol y los Talleres Nuevo Vulcano, dada la importancia que, en el ámbito de la cultura marítima catalana, se atribuye a los esfuerzos de aquel inventor⁶⁰.

Narcís Monturiol y el carpintero de ribera afincado en la Barceloneta Josep Missé, construyeron la primera embarcación submarina, bautizada como Ictineo (barcopez), en los Talleres Nuevo Vulcano entre 1858 y 1859. Las características principales de la embarcación eran: 7 metros de eslora total, 2,5 de manga, 3,5 de puntal, 7 metros cúbicos de capacidad interior, construido en madera de olivo, hierro y cobre, propulsada por una hélice manual manejada por cuatro hombres y capaz para una tripulación máxima de seis personas. El primer ensayo se realizó en el puerto de Barcelona el 28 de junio de 1859. La botadura ocasionó importantes averías que no impidieron la realización de algunas pruebas. Aquel primer buque-pez quedó totalmente destruido al sufrir un abordaje en su lugar de amarre.

El Ictineo II se comenzó a construir a finales de 1861 en una caseta de 30 por 12 metros levantada al efecto en el extremo del muelle Nuevo. El carpintero de ribera que auxilió a Monturiol en aquella ocasión fue Joan Monjó. Las características más destacadas del segundo Ictineo eran: 17 metros de eslora total, 3,5 metros de puntal, 29 metros cúbicos de capacidad interior, construido con madera de olivo y de roble con forro de cobre, la tripulación era de veinte personas, diecisiete de las cuales se ocupaban de mover la hélice. Tras las primeras pruebas realizadas durante el segundo semestre de 1865, se comprobó que el sistema de propulsión “sanguínea” era ineficaz. Como solución se optó por instalar dos máquinas de vapor, una para la navegación en

⁶⁰ La información de este punto se ha extraído de mi monografía sobre Narcís Monturiol. MORENO (1999)

superficie y otra para ser utilizada durante la inmersión. José Pascual, ingeniero industrial y yerno de Monturiol, diseñó y dirigió la construcción de aquellos propulsores en los talleres de la Vulcano. Costó muchísimo introducir las máquinas en el interior de la nave y, una vez instaladas, la movilidad de los tripulantes quedó muy mermada. Las pruebas arrojaron unos resultados decepcionantes. El Ictineo II, debido a su estructura de madera, se convertía en un infierno inhabitable en cuanto se encendía la caldera. Además, el “combustible marino” inventado por Monturiol tampoco dio los resultados esperados. Las dificultades de todo tipo fueron aumentando y los trabajadores fueron despedidos a finales de 1867. La empresa quedó embargada a petición de Navegación e Industria a costa de un crédito de 78.311 reales suscrito contra la compañía de Monturiol en octubre de 1866 que no había sido amortizado. El industrial Antonio Palés se hizo cargo de la deuda y, una vez en posesión del Ictineo II, lo desguazó e instaló la máquina de vapor más grande en un molino de su propiedad situado en el barrio de la Sagrera de Barcelona.

2.3.2. La Maquinista Terrestre y Marítima

La historia de esta importante empresa barcelonesa ha sido objeto de numerosas investigaciones. A raíz de la celebración del centenario de la empresa se editó una extensa monografía que se ha convertido en el estudio de referencia⁶¹.

En este apartado, me limitaré a dar unas nociones generales sobre la historia de la Maquinista en primer lugar y, a continuación, prestaré mayor atención al esfuerzo realizado por esta empresa con el fin de dotar al puerto de Barcelona de unos medios adecuados para poder llevar a cabo las reparaciones de los buques.

El 4 de septiembre de 1855 se fundó la Maquinista Terrestre y Marítima. Fue la fusión de tres empresas: Valentí Esparó, Nicolás Tous y Celedonio Ascacibar. El capital inicial ascendió veinte millones de reales de vellón. Según los Estatutos, la MTM tendría por objeto la fundición de metales, construcción de buques, calderas, máquinas de vapor terrestres y marítimas, locomotoras para ferrocarriles, motores hidráulicos, transmisiones de movimiento, máquinas para hilados, tejidos y estampados y todo cuanto tipo de máquinas hiciera falta. En efecto, en aquellos años la demanda de maquinaria industrial había aumentado. En 1848, se había realizado la primera

⁶¹ CASTILLO (1955).

conexión ferroviaria de España entre Barcelona y Mataró. La compra de buques mecánicos en el extranjero había alcanzado un volumen importante. Muchas industrias optaban por la fuerza del vapor. La carrera y el título de ingeniero habían sido establecidos en 1850. El 18 de julio de 1857 se bota en la playa de la Mar Bella el remolcador Montjuich de 60 pies de eslora en la quilla y con una máquina de 40 caballos. Fue el primer buque con casco de hierro construido en Barcelona.⁶²

En 1881, trabajan en la Maquinista 815 operarios y se habían construido, entre máquinas y calderas para buques, 305 instalaciones. Entre aquellas construcciones destacaban: los juegos completos de máquinas y calderas para la corbeta “Vencedora”, las goletas “Ligera” y “Favorita” y el cañonero “Pilar”. La mayor máquina construida había sido la del vapor mercante “Castilla” de 800 caballos de alta y baja presión.⁶³

La paulatina implantación de los buques con casco de hierro entre los cuales predominaban los propulsados por máquinas de vapor a partir del primer tercio del siglo XIX, acarreo la necesidad de que existieran en los puertos los medios necesarios para su reparación y mantenimiento. Ya no era posible vararlos o tumbarlos sobre las playas.

Como el varadero de la casa Martorell y Bofill era incapaz de arrastrar buques de más de 1.000 Tn. A partir de 1873, para paliar aquella deficiencia que levantaba no pocas quejas, se presentaron diferentes proyectos. Elías Rogent propuso construir un nuevo al lado del que ya existía en la playa de la Olla, en el lugar donde hoy se encuentra la dársena de pescadores. El ingeniero Juan García González presentó una solicitud para establecer un dique flotante. Por su parte, el director de las obras del puerto Mauricio Garran planteó construir unos diques secos en batería en el angulo de Poniente de la dársena de san Beltrán. Joseph Rumbau y Carlos Geli presentaron un proyecto para construir un varadero junto al dique del Este.

José E. De Olano fue quien propuso la alternativa de un dique flotante y deponente por primera vez en su proyecto de distribución interior del puerto. Su solución obtuvo un premio en la Exposición Internacional de Geografía de Venecia de 1881. Lagasca y Valdés propusieron, un año más tarde, construir un dique de tal tipo siguiendo los criterios establecidos por los ingenieros ingleses Clark y Standfield. Basaron su decisión en tres razones: 1) Imposibilidad de construir diques secos en el

⁶² MORENO (1988). P.40.

⁶³ BOFILL (1881). Pp. 767 y 769.

lugar proyectado; 2) Los diques flotantes y deponentes requerían menos tiempo de construcción y 3) menor coste de los diques flotantes y deponentes. La junta del puerto aprobó la compra de un dique de manera provisional en febrero de 1884⁶⁴.

Tres empresas se presentaron al concurso público para construir el dique convocado por la Junta de Obras del Puerto en abril de 1894: la Maquinista Terrestre y Marítima, el Arsenal Civil de Barcelona y Material para Ferrocarriles y Construcción. La obra fue adjudicada a la Maquinista que la había presupuestado en 2.716.900 pesetas. Sin embargo, las quejas de algunos sectores, entre los que destacaba la voz de la Cámara de Comercio, en contra de tal tipo de dique y las reclamaciones presentadas por el Arsenal Civil alegando la propiedad de la patente, retrasaron el inicio de la construcción dos años más⁶⁵.

Por fin, en abril de 1898 se botó la primera sección del dique en la playa anexa a la factoría. En junio y agosto siguieron las secciones segunda y tercera. La dársena con los careneros sobre los que depositar los buques se construyeron en el ángulo formado por los muelles de Levante y Cataluña. La cuarta sección proyectada se añadió en 1914⁶⁶.

2.3.3. El Arsenal Civil de Barcelona

El Arsenal Civil de Barcelona fue fundado por el ingeniero de origen belga Alejandro Wohlguemuth en 1886. Según el mismo reconocía en la Memoria de presentación de su factoría, las razones para crear una nueva empresa se apoyaban en las buenas expectativas abiertas por la Ley de la Escuadra : “La paralización que la industria naval en España viene sufriendo desde el año 1860, puede , y deberá, considerarse un corto paréntesis en la historia de la nación, a partir de la Ley de 17 de junio último emanada del Ministerio de Marina,...Por dicha ley sobre las fuerzas navales que deben constituir la nueva armada, se destina la cantidad de ciento ochenta y nueve millones de pesetas para la construcción de una escuadra,...” ⁶⁷ . En el mes de septiembre, construyó una nave en la playa de Can Tunis y se puso manos a la obra de

⁶⁴ BARCA Y MORENO (1993). Pp. 19-21.

⁶⁵ BARCA Y MORENO (1993). Pp. 35-40.

⁶⁶ BARCA Y MORENO (1993). Pp. 49-54.

⁶⁷ WOHLGUEMTH (1886). P. 12.

inmediato con la intención de presentar alguna muestra palpable de su capacidad técnica en la Exposición Universal. A tal fin, los ingenieros contratados por Wohlgemuth, Federico Armenter y José Batlle proyectaron y dirigieron la construcción de la cañonera Condor . Aquella embarcación no alcanzaba los 25 metros de eslora pero su máquina de triple expansión fue la primera que se construyó en nuestro país⁶⁸. José Ricart, sin esconder la humildad de la realización, no dejó de alabar el esfuerzo realizado por el Arsenal⁶⁹.

La presencia de Armenter en la plantilla técnica prueba la ambición de aquella aventura industrial. Federico Armenter Areguinolaza (Lérida 1846-Barcelona 1912) obtuvo el título de Ingeniero Mecánico en la Escuela de Barcelona en 1865 y tuvo un papel destacado en la vida cultural de la ciudad. Entre otros cargos, cabe destacar los siguientes: Vocal de la Junta del Ateneo Barcelonés(1893), Presidente de la Asociación de Ingenieros Industriales (1894-1895) y Académico numerario de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona (1911)⁷⁰.

El Arsenal Civil no fue la única empresa que se las prometió muy felices con la Ley de la Escuadra, Claudio López, el gran capitoste del grupo de empresas vertebradas en torno a la Cia. Trasatlántica, estaba eufórico. En 1887 había renovado el sustancioso contrato de comunicaciones marítimas por un periodo de veinte años. Con las espaldas bien cubiertas, la nueva ley le ofrecía la posibilidad de internarse en el campo de la construcción naval. Se trataba de reorientar el rumbo de la factoría de Matagorda (Cádiz) que, desde su apertura en 1878, se había limitado a los trabajos de mantenimiento de los buques del Marqués de Comillas. Mientras se realizaban las obras de acondicionamiento del astillero, se encargó el proyecto del “Joaquín del Piélagos”⁷¹. Como construcción nº1, se trataba de una prueba piloto con el objetivo de comprobar los costes de un buque realizado por completo en España⁷² aunque diseñado por la empresa inglesa Lobnitz & Co..

Sobre el Arsenal Civil recayó la responsabilidad de construir las calderas y la máquina. Aquel encargo no fue más que una maniobra para facilitar la compra del

⁶⁸ MORENO (1990 b). P. 60.

⁶⁹ RICART (1889).

⁷⁰ MORENO (1994). P. 185, nota 17.

⁷¹ Joaquín del Piélagos estuvo casado con M^a Luisa López hermana de Claudio. Ocupó el cargo de Administrador-gerente de la Cia. Trasatlántica. Falleció en Comillas el 28 de noviembre de 1890. (Revista de Navegación y Comercio N° 225. P.2)

⁷² HOUPY Y ORTIZ-VILLAJOS (1998). Pp. 37-40.

astillero barcelonés por parte del grupo del marqués. El 11 de noviembre de 1891 se constituyó la Sociedad Anónima del Arsenal Civil. En cuanto al “Joaquín del Piélagó” (1000Tn. de desplazamiento y 61,67 metros de eslora) realizó las pruebas de mar definitivas tuvieron lugar en Cádiz en julio de 1892, tras un viaje de prueba a Barcelona realizado en mayo bajo el mando del capitán de la marina mercante D. Juan Plà⁷³. Se estimó que su coste superaba entre un 10 y un 30% a la producción en Inglaterra.

La Cia. Trasatlántica realizó una serie de mejoras en el Arsenal que llegó a ocupar una superficie de 210.000 metros cuadrados⁷⁴. Sin embargo, la producción no llegó a alcanzar el nivel esperado pese a los trabajos encomendados en particular por la Cia. de Tabacos de Filipinas, otra empresa del grupo Comillas. Entre las construcciones destacan las cañoneras “Condor”, “Aguila” y “Cuervo”, el buque mercante “Eduardo Pelayo” de 155 Tn., remolcadores para Cádiz, Barcelona, Manila y Subic y varias barcasas y gánguiles. Junto a las del “Joaquín del Piélagó”, también se realizaron las instalaciones motrices del “Isidoro Pons”, “Carbonero nº 10”, “Padre Capitán” y varias para cañoneros y remolcadores⁷⁵.

Las consecuencias económicas del 98 fueron letales para el Arsenal Civil. La junta de accionistas acordó la suspensión de actividades el 23 de marzo de 1905⁷⁶. La factoría de Matagorda no tuvo más suerte pero su mayor potencial le permitió sobrevivir como empresa del grupo Comillas hasta principios de los años veinte.

2.3.4. Alexander Hermanos

Esta empresa fue fundada por los hermanos de origen escocés David, Thomas y William Alexander Easton en 1850 aproximadamente. Se instalaron en la Barceloneta en unos terrenos colindantes a los que ocuparía la Maquinista Terrestre y Marítima.

Alexander Hermanos mostró una clara vocación marítima en sus orígenes. En 1853 construyeron e instalaron un sistema vaporista en el “Victoria” que cubría la ruta Barcelona- La Habana. Aquel mismo año, se aventuraron a construir el “Tarraconense”, un vapor propulsado por ruedas de palas que se empleó para comunicar Barcelona con

⁷³ Revista de Navegación y Comercio N° 100. 10 de agosto de 1892. Pp. 177-178.

⁷⁴ RODRIGO (1999). P. 168.

⁷⁵ MORENO (1994). P. 185.

⁷⁶ RODRIGO (1999). P. 172.

Tortosa con escala en Tarragona. El “Català” construido, siete años más tarde, fue otro buque de propulsión a palas que se dedicó a la línea Barcelona- Valencia. Más tarde fue vendido a unos comerciantes gallegos que lo rebautizaron “Pájaro” y lo emplearon como correo entre Ferrol y La Coruña.

El 15 de enero de 1860 realizó las pruebas de mar en el puerto el vapor “Cataluña”⁷⁷, quizás la construcción naval más importante de Alexander.

La dificultad que suponía levantar una industria naval en Barcelona forzó al abandono de tal actividad por parte de Alexander Hermanos que se volcaron en los trabajos encargados por las industrias terrestres.

La desaparición definitiva se produjo en 1923 y sus instalaciones fueron adquiridas por la Maquinista.⁷⁸

2.4. La marina de vela.

La historia marítima de Barcelona⁷⁹, más allá de lo anecdótico, comenzó hace 250 años. La Ciudad Condal vive en estrecha relación con la mar desde el año 1755. En mi opinión, el carácter marítimo de la capital de Catalunya está hoy en entredicho. Barcelona es hoy una ciudad ribereña pero no marítima a pesar de la importancia económica de su puerto. No existe ninguna naviera barcelonesa que merezca el nombre de tal. La pesca, por su parte, es un sector en vías de desaparición. Sin barcos no hay marineros. Sin gente que viva de la mar, la cultura que subsiste se apoya en la nostalgia y cae con facilidad en una visión romántica de cartón piedra. La situación, sin embargo, no es exclusiva de Barcelona. Algo parecido, con sus matices y sus peculiaridades, ocurre en el resto de España. Incluso me atrevería a afirmar que el fenómeno es general en todo el mundo desarrollado. La globalización ha acentuado el carácter marginal del trabajo en la mar.

La historia de la marina es la historia de unos trabajadores sobre cuyas espaldas descansa una de las tareas más duras a las que se enfrenta el ser humano. En palabras de

⁷⁷ *El Vigia de la Barceloneta* N° 78 de 6-12-1896. P. 1.

⁷⁸ CABANA (1992). Pp. 58-61.

⁷⁹ Utilizaré de forma casi indistinta los términos “Barcelona/esa” y “catalana” puesto que el puerto de la capital del principado fue el centro de la actividad marítima y lo sigue siendo.

Hendrik W. van Loon, “La historia de la navegación no es sino la narración del martirologio humano y del desarrollo de las cámaras de tortura en las que los hombres desafiaron los furores del tiempo y los espacios infinitos, en las que padecieron el correspondiente castigo y que se denominan buques”⁸⁰ .

2.4.1. Apertura del comercio con América.

La situación de la marina mercante catalana sufrió unos cambios muy profundos a raíz de la paulatina apertura del comercio con América que se produjo durante el siglo XVIII.

Un registro de la gente de mar realizado en 1726 constataba que sólo 231 marineros, de los 3882 censados en Catalunya, reconocían haber navegado en aguas del Atlántico⁸¹.

El panorama comenzó a cambiar con la creación de la “Real Compañía de Comercio de Barcelona” dedicada al tráfico mercantil con Santo Domingo, Puerto Rico e Isla Margarita. Entre 1757 y 1785, la compañía realizó 39 viajes a las Antillas. La quiebra provocó el cese de las actividades en 1785.⁸²

El famoso “Reglamento y Aranceles Reales para el comercio libre de España con América” de 1778, establecía en su artículo 2º tanto el empleo como la compra de buques extranjeros. Tal medida benefició a los astilleros catalanes a pesar de sus deficiencias: técnicas atrasadas y funcionamiento gremial muy rígido.

En 1779, primer año de vigencia del “Reglamento”, se realizaron alrededor de 30 expediciones, la mayoría de ellas relacionadas con el comercio catalán. Los productos exportados eran aceite, harina, frutos secos, vino, aguardiente y diversas manufacturas textiles. Los productos importados eran la plata y el oro, que suponían casi el 50% del total, seguidos en orden de importancia por los pesos fuertes, el cacaco y los cueros.⁸³

⁸⁰ VAN LOON, H. (1936). P.17.

⁸¹ DELGADO (1981a). P. 52

⁸² Véase el excelente estudio de OLIVA (1987).

⁸³ FÀBREGAS (2005). Pp.289-307.

Sin embargo, las dificultades de distinto tipo, entre las que hay que destacar el primer conflicto con Gran Bretaña y el aumento de los costes, acarrearón un descenso muy importante de los beneficios que provocó un bajón de la actividad. Para intentar remontar la situación, una Real Instrucción de 1793 autorizó la compra de embarcaciones en el extranjero. La incorporación de barcos de otros países, entre los que predominaban los construidos en Italia, ocasionó el natural descenso de la actividad en los astilleros del Principado y el malestar consiguiente entre sus propietarios.⁸⁴ Según José M. Delgado, entre 1793 y 1809, se adquirieron 88 buques en el extranjero. En 1796, fueron 30 las embarcaciones importadas.⁸⁵

2.4.2. Crisis y surgimiento de un “nuevo comercio” americano, 1800-1833.

Al iniciarse el siglo XIX, el calado de la crisis de la construcción naval catalana aumentó al ampliarse todavía más la posibilidad de utilizar naves extranjeras. La coyuntura comercial también empeoró, sobre todo a partir de 1804, debido a la modificación del comportamiento del mercado colonial y la reestructuración del comercio mundial⁸⁶.

A los factores estrictamente económicos se sumaron los de carácter más abiertamente político: la segunda guerra contra Inglaterra con su conocidísimo epílogo frente al cabo Trafalgar, la lucha contra las tropas napoleónicas tres años más tarde y las declaraciones de independencia en cascada de la mayoría de colonias americanas que le siguió, fueron acontecimientos que, entre otros muchos cambios, supusieron una profunda modificación del esquema comercial español.

Durante el primer periodo absolutista (1814-1820), el grueso del sistema colonial embocó su desmantelamiento definitivo acarreando graves consecuencias económicas para la metrópoli. El convulso trienio constitucional (1820-1823) supuso un atisbo de rectificar pero la llegada del segundo periodo absolutista (1823-1833) truncó la iniciativa y se empeñó en prolongar innecesariamente la agonía del sistema económico oficial. Sin embargo, es conveniente señalar que, a pesar de todos los factores negativos, el comercio supo encontrar los resquicios por los que colarse y evitar

⁸⁴ DELGADO (1983). Pp. 61-62.

⁸⁵ DELGADO (1983). P. 54.

⁸⁶ FRADERA (1987). Pp. 19-21.

el cataclismo total. Cuando se inició, en 1818, la crisis más profunda de la marina mercante española se generalizó el recurso de la “habilitación”, que no era otra cosa que una fórmula de ocultación del auténtico pabellón, para salvar el comercio. La publicación del Decreto de Simulación de septiembre de 1824 no fue más que una ampliación del margen de maniobra para disfrazar la propiedad real del buque. Gracias a aquel decreto, fue posible reanudar el comercio con Brasil y Uruguay.

Entre 1828 y 1833 se manifestaron los inicios de un “nuevo comercio” americano que, azuzado por el incipiente desarrollo industrial, planteaba sus operaciones asumiendo con franqueza la nueva coyuntura: sólo dos colonias (Cuba y Puerto Rico) y un buen puñado de nuevos países a los que no cabía más remedio que reconocer como tales. La cuaderna maestra de aquel comercio de nuevo cuño fue la identidad de intereses entre los comerciantes y los industriales. Estos últimos necesitaban importar algodón. Las mercancías de exportación seguían siendo las tradicionales con leves innovaciones. El protagonismo de Catalunya en este comercio decimonónico era evidente.⁸⁷ Esta es la versión más divulgada.

2.4.3. El tráfico de esclavos.

La descripción del comercio catalán con América, al menos en los dos primeros tercios del siglo XIX, no sería completa si se omitiera la mención al tráfico de esclavos. Omisión que suele ser muy corriente entre los historiadores de este periodo. Por suerte, otros investigadores más rigurosos y honestos no han caído en ese error. Josep M. Fradera lo ha dicho de forma clara: “la burguesía catalana fou, sense fisures significatives, esclavista i colonialista”⁸⁸. Miquel Izard es de la misma opinión.⁸⁹

Está documentada la participación de embarcaciones catalanas en el tráfico negrero desde 1789 hasta mediados del siglo XIX. El comercio de esclavos pasó por un periodo legal (1789-1820) y otro ilegal (1821-1845). La causa más importante del comercio de esclavos fue la convicción de la sacarocracia cubana de que la riqueza azucarera dependía del régimen laboral esclavista. La estrategia de actuación se fue modificando al compás de los diferentes tratados internacionales promulgados en contra

⁸⁷ FRADERA (1987). Pp. 231-235.

⁸⁸ FRADERA (1987). P. 262.

⁸⁹ IZARD (1979). Pp. 163-178.

del tráfico negrero. El punto álgido del comercio se alcanzó entre 1816 y 1819 tras finalizar las guerras napoleónicas.

Durante el periodo legal entraron en Cuba 1958 embarcaciones negreras, 589 fueron españolas y el resto extranjeras (898 norteamericanas, 191 inglesas, 181 danesas, 37 francesas, 18 suecas, 17 holandesas, 17 portuguesas, 6 alemanas y 4 de origen desconocido). De los buques españoles, 146 eran catalanes y transportaron 30.696 esclavos.

Hay constancia de 220 expediciones durante el periodo ilegal pero es muy probable que fueran bastantes más.

El margen de beneficios se estimaba en un 259% por esclavo. Era más que suficiente para cubrir posibles incidencias.

Algunos capitanes compraron esclavos para su propio servicio o de su familia. En 1843, Antoni Vilà y Balmanya, uno de los más afamados capitanes de la marina de Lloret compro un negro a la Sociedad Aballi y Sobrino de Matanzas.⁹⁰

Los nombres propios más destacados de la generación negrera son: Samà, Panxo Martí, Pau Forcadé, Miró y pié, Joseph Maria Borrell y Miquel Pous.

El importante papel económico jugado en Catalunya por personajes como Joseph Baró de Canet, Antonio López y López, Joseph Vidal y Ribas, Miquel Biada, los Samà y otros no puede explicarse sin sus vínculos con el tráfico de esclavos.⁹¹

Como es bien sabido, la esclavitud se abolió de forma definitiva en Cuba en el año 1886.

Otro tráfico humano con unas características muy similares a las de los esclavos fue el transporte de culies desde China a Cuba. Este comercio se inició en 1847 y sirvió para cubrir el deficit de mano de obra producido por el descenso de los esclavos de origen africano.No hay constatación de la participación de navieros catalanes pero está comprobada la participación de antiguos tratantes de esclavos. Otros, como el santanderino afincado en Cádiz Ignacio Fernández de Castro, se enriquecieron con su

⁹⁰ VILÀ (1989). P. 109.

⁹¹ FRADERA (1987). Pp. 54-77.

especialización en el traslado de culies. Las ganancias se calculaban en un 200x100. El transporte se realizaba en veleros que seguían la ruta del Cabo de Buenaesperanza.⁹²

También esta provada la participación de embarcaciones y capitanes catalanes, entre los que destaca Juan Maristany y Galceran alias “Tara” (1832-1914) de Masnou, en el ataque pirata de 1862 a la isla de Pascua con la finalidad de capturar rapa-nuis para esclavizarlos.⁹³

2.4.4. Tráficos subsidiarios.

Las posibilidades de recolocar parte de los productos coloniales que importaba Catalunya mediante el cabotaje aumentaron a partir de 1828 cuando se solucionó el problema del denominado “corsarismo colombiano”.⁹⁴ En apenas diez años, se dobló el número de embarcaciones de cabotaje entradas en el puerto de Barcelona. En 1824 fueron 914 y 1.781 en 1835. Estas últimas procedían de Valéncia (759), Andalucía (289), Baleares (210), Múrcia (159), Norte (149), Galicia (123) y otros puertos españoles.⁹⁵

Con la intermediación del puerto de Mahón, Barcelona mantuvo relaciones comerciales con distintos puertos del Mediterráneo una vez finalizada la guerra con Napoleón. Marsella y Génova fueron destinos bastante corrientes pero conviene destacar las relaciones con Odessa a donde se llevaba azúcar y café para regresar con cargamentos de grano procedentes del centro de Europa.

2.4.5. Los años dorados de los buques de vela catalanes (1838-1868).

Hace algo más de ochenta años se publicaron dos trabajos trascendentales para la historiografía marítima catalana. Se pueden considerar dos trabajos pioneros y el mérito de sus autores es enorme. Ambos versaron sobre el mismo tema: la marina velera catalana del ochocientos. En 1923, José Ricart y Giralt presentó su conocida memoria

⁹² CÓZAR (1998). Pp. 205-209.

⁹³ MURAY (2009).

⁹⁴ Los “corsarios colombianos” no eran otros que embarcaciones militares de los países de América recién independizados, principalmente argentinos y colombianos. En los años 1826 y 1827, tales “corsarios” actuaron frente a las costas catalanas y restringieron el comercio de cabotaje.

⁹⁵ FRADERA (1987). P.125.

El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana en la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona. Seis años más tarde, la editorial Barcino publicó el libro de Emerencia Roig *La marina catalana del vuitcents* dentro de la prestigiosa colección “Enciclopedia de Catalunya”. No hay ninguna duda de que el segundo trabajo se inspiró en el primero. Ambas obras han sido citadas en la práctica totalidad de artículos y libros que se han ido publicando en relación con el tema. Se les podría reprochar, sin embargo, haber sido la causa de un enfoque histórico parcial y mitificador. Sin pretenderlo, oscurecieron la marina de propulsión mecánica y la marina velera de última generación que, de forma indirecta, pasaron a ser consideradas como “no tan catalanas” o “no tan marineras”.

Si es cierto, no obstante, que aquella “marina velera catalana del ochocientos” tuvo sus rasgos específicos: los mecanismos financieros y las técnicas de construcción naval.

2.4.5.1. Los mecanismos financieros.

La original organización financiera de las aventuras comerciales de la “marina velera catalana” tenía sus orígenes en las leyes y prácticas marítimas de la Edad Media. Aquellos veleros fueron verdaderas factorías comerciales. Los capitanes de aquellas naves eran los gerentes de unas “sociedades comerciales” formadas por los propietarios de la embarcación y los financieros de la carga.

Cuando el capitán quería comprar o hacer construir un buque, lo que en lenguaje técnico se denominaba “habilitarse”, buscaba socios interesados en participar en el capital necesario para cubrir el coste del buque. Este capital se dividía en fracciones de 750 duros, denominadas “partes de madera”. Por lo general, las partes eran adquiridas por personas del mismo pueblo al que pertenecía el capitán.

La compra de las mercancías también se realizaba por medio de un capital constituido a base de fracciones de 300 duros que se conocían con el nombre de “motas” o fondo de expedición.⁹⁶

⁹⁶ RICART (1923). P. 4-5.

2.4.5.2. La construcción naval en la costa catalana.

La construcción naval decimonónica fue de un nivel mediocre. José Ricart, de cuyo criterio no se puede dudar, la describió en los términos siguientes: “Los constructores catalanes eran carpinteros de ribera sobresalientes en su oficio, pero sin la ilustración necesaria para ser buenos constructores. Exageraban los gruesos, y los barcos andaban poco y resultaban apreados de manera que con un poco de mar de proa METÍAN LA NARIZ dentro del agua. Ya Jorge Juan dijo que los españoles construían mal. Los constructores navales estaban influidos por la tradición y algunos libros antiguos de construcción naval, particularmente franceses y holandeses. Los barcos eran de mucha anchura, [...] había barcos que la relación de la manga con la eslora era como de uno a tres.”⁹⁷

La Junta de Comercio mostró su preocupación por el anquilosamiento de los astilleros catalanes tradicionales e hizo cuanto pudo para mejorar las técnicas constructivas sin demasiado éxito. Las iniciativas tropezaron con una fuerte resistencia gremial.⁹⁸ Entre las tentativas realizadas por la Junta para mejorar la situación, hay que destacar la constitución de la Cátedra de Arquitectura Naval en 1829. La Cátedra tuvo dos maestros: Joseph Arévalo y J. Torres Mirabent⁹⁹. Aquellos estudios, sin embargo, no lograron enraizar. Los profesores de náutica se opusieron a que sus alumnos asistieran a las clases de arquitectura naval y, en cambio, apoyaron la asistencia a las de Física.¹⁰⁰ El 28 de septiembre de 1844, pocos días antes de iniciarse un nuevo curso, la cátedra de Arquitectura Naval suspendió la docencia.¹⁰¹

Finiquitada la labor docente de la Junta, la Ley de Instrucción Pública de septiembre de 1857 estableció en su artículo 66 que la carrera de Náutica se dividiría en dos secciones, la de pilotos y la de constructores navales. Juan Monjó y Pons, que el año anterior había publicado *Curso metódico de Arquitectura Naval aplicada a la construcción de los buques*, porfió para conseguir la cátedra de construcción naval que

⁹⁷ RICART (1923). P. 8.

⁹⁸ DELGADO (1983). P. 46-50.

⁹⁹ MONÉS (1987). P. 68.

¹⁰⁰ BARCA y PUIG (2009). P.45.

¹⁰¹ BARCA y PUIG (2009). P.50.

correspondía a la Escuela de Náutica de Barcelona¹⁰². Sus esfuerzos no se vieron colmados pues, al final, las secciones de construcción naval no llegaron a implantarse. La obra de Monjó constituye una prueba del atraso en que se hallaba la construcción naval catalana a nivel teórico pues, en la misma, cita a Chapman y Jorge Juan como referentes. También su colaboración con Monturiol en la construcción del “Ictineo II” es otra buena prueba de lo mismo.¹⁰³

No es necesario entrar aquí en las tipologías de las diferentes construcciones que se realizaban en los astilleros de la costa catalana que se hallan expuestas en numerosos trabajos¹⁰⁴. Basta con enumerarlas: Fragatas, corbetas, polacras, bergantines, goletas, pailebots y xabecs. Todas compartían una misma característica: su tamaño. El ideal se consideraba entre las 150 y las 200 toneladas de desplazamiento. No hay duda que dicha magnitud venía determinada por las características del comercio: buques mayores hubieran comportado más estadías en los puertos que hubieran ido en detrimento del beneficio. También “la subsistencia de practiques mercantils directament entroncades amb el comerç mediaval comportava que les estructures empresarials del gran comerç marítim català estiguessin caracteritzades, probablement en una elevada proporció, per trets arcaics i per l’escassa concentració de capital”¹⁰⁵. Por último, también es necesario reconocer que las técnicas de construcción –se trabajaba en la playa, con medios muy elementales y con unas plantillas de trabajadores que no llegaban casi nunca a la veintena-, no facilitaban la construcción de buques de mayor tamaño.

Joaquín Llovet nos ofreció una visión muy rigurosa y pormenorizada de la construcción naval en su trabajo *Constructors navals de l’exprovincia marítima de Mataró. 1816-1875*. Dicho trabajo es de lectura obligada para quienes quieran profundizar en el tema. El carpintero de ribera Salvador Busquets de Arenys de Mar construyó la bricbarca “Flora Pombo” en 1853. Sus 884 toneladas supusieron el record de la arquitectura naval catalana del ochocientos.¹⁰⁶ Según el punto de vista de Ricart, los constructores navales más relevantes fueron: Pep Baso, de S. Feliu de Guixols; Segarra, de Mataró; Busquets, de Arenys; Buenaventura Ribas (Paiais), de Lloret; José

¹⁰² VILÀ (1997). Pp. 99-109.

¹⁰³ MORENO (1999). Pp. 25-31.

¹⁰⁴ La obra de referencia es sin duda la de Emerencia Roig (1929). Pp. 73 y ss.

¹⁰⁵ PASCUAL (1991). P. 305.

¹⁰⁶ LLOVET (1970). P. 58.

Font (a) Joseph Chic, de Barcelona; Noy Baquè, de Blanes; José Mouró, de Palamos; Juan Sistaré, de Barcelona y Vieta, de Blanes.¹⁰⁷

2.4.5.3. El comercio Ultramarino.

Fueron los armadores catalanes quienes decidieron adoptar la denominación de “comercio de ultramar” para designar el flujo comercial que tantos beneficios les generó durante el segundo tercio del siglo XIX a la sombra de las medidas proteccionistas.

La superación de la crisis agraria a mediados de los años treinta permitió realizar exportaciones de grandes cantidades de vino. El aguardiente pasó a un segundo término. El flete de retorno, como ya he comentado, quedó cubierto de sobras por el algodón. La fibra vegetal se cargaba, al principio, en Cuba y Puerto Rico por razones arancelarias pero unas nuevas disposiciones de 1846 permitieron su importación directa desde los puertos norteamericanos del Golfo de Méjico.¹⁰⁸

La inmensa mayoría de veleros catalanes se dedicó al denominado “tráfico triangular”: “...los buques cargaban en Barcelona o Tarragona, pipas de vino, almendras, avellanas, papel, jabón, etc., para Montevideo o Buenos Aires, de allí con tasajo iban a las Antillas y volvían a la Península con azúcar, caoba, cueros, etc; o pasaban a Nueva Orleans o Mobile, Charleston o Savannah, en donde cargaban algodón para nuestras fábricas”.¹⁰⁹

Las casas navieras más importantes fueron: Bofill y Martorell, Plandolit, Dotrés, Maresch, Amell, Vidal, Serra, Cómas y Paxot.¹¹⁰

La guerra civil norteamericana supuso el cierre de los puertos del sur de Estados Unidos y la práctica desaparición del comercio con aquella zona. Se desató la conocida como “fame de cotó”. Fue el principio del fin de los años dorados. El cese de la política

¹⁰⁷ RICART (1923). P.7.

¹⁰⁸ VALLS (2004). Pp.369-391.

¹⁰⁹ RICART (1923). P. 26.

¹¹⁰ PASCUAL (1991). P. 305.

proteccionista decretado en 1868 supuso la puntilla. Pero existieron más motivos: una construcción naval cara, la irrupción de los vapores, etc. Demasiadas dificultades. El balance, sin embargo, fue muy positivo. Las cuentas realizadas por Ricart son inapelables: “La riqueza que arriba a tenir la costa de Llevant de Catalunya era fabulosa. Com à càlcul aproximat podém dir que solament cada un dels tres pobles, Masnou, Vilassar y Lloret, arribaren á tenir 200 barcos de carrera d’Amèrica, qual cost aproximat era de 15.000 duros, y además portaven com á capital de expedició ó fondo, uns 5.000 duros, de manera que cada barco venia representar per un capital de 20.000 duros, que multiplicats per 600 barcos, sumaven 12.000.000 de duros, quantitat molt respectable [...] No hi ha més que figurar-se que aqueix gros capital, terme mitg, guanyava un 15, 20, 30 % y ab moltissima freqüencia arribaven barcos que repartien lo 60 y 80%. Pe’r posem com á terme mitg lo 20%, que no es exagerar, y nos resulta una entrada de dos milions y quatre cents mil duros, solament com a benefici”.¹¹¹ Los historiadores económicos actuales van más lejos. Si se consideramos que, entre 1835 y 1874, se despacharon desde el puerto de Barcelona una media de 300 con destino ultramar, resulta un beneficio anual de 1.200.000 duros que multiplicados por 40 años arrojan la increíble cifra de 60.000.000 de duros.

Ahora, podemos comprender las actitudes esclavistas, colonialistas y proteccionistas de la burguesía catalana.

¹¹¹ Citado por VALLS (2004). Pp. 413-414.



La Nueva Vulcano

2.5. Las condiciones de vida y trabajo de las tripulaciones de los veleros.

La primera noticia que he podido encontrar sobre el número de marineros existentes en Catalunya se refiere al año 1786 y menciona la cifra de 11.680, distribuidos de la forma siguiente: 544 en Tortosa, 2.649 en Tarragona, 4.412 en Mataró, 2.602 en Rosas y 1.473 en Barcelona¹¹². Como se ve, Barcelona no era el centro marítimo del principado en aquella época.

En 1819, la cifra de los marineros había aumentado ligeramente según se desprende de un informe del Comandante de Marina al Ayuntamiento según el cual la cantidad de gente de mar era de 3192 personas. Los marineros eran 2363 y a ellos

¹¹² SALAS (1879). P. 211.

debían sumarse 231 pilotos, 172 patronos, , 297 maestranzas y 147 Alumnos de náutica.¹¹³

Según los diversos estudios realizados hasta el presente, parece ser que las condiciones de vida y trabajo de las tripulaciones de los veleros catalanes no sufrieron grandes cambios durante el periodo estudiado. No obstante esta es una tesis que debería someterse a revisión mediante un estudio centrado en el tema. Existen demasiadas discordancias.

Agustí M^a Vilà ha estudiado las formas de contratación entre los años 1816 y 1862, año en que dejaron de registrarse los contratos en las escribanías de marina. La primera conclusión a la que llega es la gran variabilidad en las formas de contratación: “Durant una bona part del períodi, des de l’inici, és freqüent que la retribució, en comptes de ser per quantitats fixes mensuals per cada viatge, sigui pel sistema a la part, que de vegades s’arriba a fer extensiu a tota la tripulació, mentre que en altres casos només afecta una part de l’oficialitat, o viceversa. En determinades situacions, en lloc de pactar una quantitat mensual, es pacta un tant alçat per viatge d’anada i tornada, i aquest salari no serà efectiu fins un cop descarregat el vaixell en el port de Barcelona o en algun altre d’Europa.”¹¹⁴.

Los salarios también se mantuvieron bastante estables. El del conrtramaestre osciló entre los 17 y los 25 pesos fuertes mensuales. El de los marineros se mantuvo entre los 10 y los 16 pesos fuertes.¹¹⁵

Otros investigadores dan unas cifras algo distintas si bien confirman la estabilidad. Según Joan Giménez, a partir de 1832 se generalizó el pago de salarios que se mostraron muy estables hasta finales de siglo tal como se puede observar en le cuadro siguiente¹¹⁶:

4. Salarios en pesos fuertes percibidos por los tripulantes: 1838/1892.

Año	Capitán	Piloto	2º Piloto	Contram.	Cocinero	Carpint.	Marinero	Mozo	Paje
------------	----------------	---------------	----------------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-------------	-------------

¹¹³ CARRERA (1961). P.12.

¹¹⁴ VILÀ (1992). P.200.

¹¹⁵ VILÀ (1992). P. 201.

¹¹⁶ GIMÉNEZ (2009). P. 125.

1838	40		20	20	14	14	11		6
1849	60		22	20	15	13	11	9	6
1859		30		22	20	17	14	12	Discr ec.
1862				22	19	16	13	11	Discr ec.
1892		30		26	20	20	13	11	Discr ec.

Durante años, la existencia de la denominada “pacotilla” supuso un muy substancial plus salarial para los capitanes, y, con toda probabilidad, para otros miembros de la dotación. Se denomina “pacotilla” a la mercancía embarcada por cuenta del capitán sin pagar flete. Se trataba de una práctica prohibida de forma expresa en el Código de Comercio pero que era tolerada por los armadores como una forma de contentar a los capitanes. El naviero Ignacio Fernández de Castro reconocía sin tapujos la existencia de la “pacotilla” en una carta dirigida al comerciante de Jérez Justo González en febrero de 1855: “El sueldo de los capitanes de mis buques en la carrera a Manila es de 120 \$ matrícula Filipinas y 100\$ matrícula España. Cada mes además tienen franquicia de buque para llevar y traer sin pagar flete de sus pacotillas por manera que con un pequeño capital fácilmente sacan 500\$ de ida y 1000 \$ cada viaje de venida de utilidad. Mi sobrino Manuel que viajo de capitán en la Victoria tenía de aprovechamientos entre sueldos y pacotillas unos 3000 \$ cada viaje que hacia regularmente en un año...”¹¹⁷. De sobras es conocido que practicas asimiladas a esta perviven todavía hoy.

Otra forma de remuneración, en este caso legal, era la denominada “capa” que consistía en un tanto por ciento, comprendido entre el 5 y el 10%, del importe del flete.

Los contratos eran colectivos para el conjunto de los tripulantes. Se suscribían entre el capitán y el resto de la tripulación. Solían ser muy escuetos y generalistas de acuerdo con la práctica corriente. Con cuatro cláusulas, los tripulantes quedaban

¹¹⁷ CÓZAR (1998). P. 71.

sometidos a la voluntad del capitán mientras durase el viaje. Por ejemplo, un contrato suscrito en 1814 constaba de ocho artículos de los cuales sólo seis afectaban a las condiciones de trabajo de la tripulación en los términos siguientes:

“...2.- No se fija salario determinado respecto que la navegación queda convenida a la parte según estilo común de la navegación catalana; y así contado los fletes se arreglarán cuentas de gastos y productos, y después de sacado un diez por ciento a favor del Buque para su habilitación, como es costumbre, se formará el reparto pagándose a cada individuo lo que le correspondiere para su clase.

3.- No entrará en reparto el pilotín D....., respecto de quedar ajustado a salario determinado de treinta pesos fuertes mensuales, contados desde la salida de este puerto, hasta el regreso en que se diese cumplido el viaje.

4.- Estarán los marineros obligados a la carga y descarga del Buque, sea con Lancha, barca, Puente u otro artificio según práctica y estilo de los Puertos donde se verificare, a componer las velas si se arrifasen, y las demás operaciones de su instituto, dentro y fuera del buque sin contradicción al capitán.

5.- No se podrá embarcar cosa alguna de su cuenta a bordo del Buque, ni ausentarse de él sin expreso permiso de dicho Capitán.

6.- Deberán guardar tranquilidad y armonía tanto en el viaje como en los Puertos en que se hallaren, y particularmente así ellos como dicho capitán deberán inviolablemente observar todo cuanto les será mandado y prevenido en su Rol, lista de viaje, que les será entregado, bajo las penas que en aquel se fulminaren, y demás en que incurrieren.

7.- La comida y la bebida se les subministrará al estilo de la navegación catalana cuando va a la parte, quedando facultad al capitán de hacerse un más decente y distinguido trato, en quanto no sea vicioso ni excesivo....”¹¹⁸.

El número medio de tripulantes por embarcación oscilaba entre 11 y 14. La mitad de ellos eran marineros y la otra mitad comprendía la maestranza (contra maestre, carpintero y cocinero) y los oficiales (capitán y uno o dos pilotos, amén de un posible alumno de náutica).

¹¹⁸ “Contracte de tripulació del bergantí *Ntra. Sra. de la Concepció*, del capitá Frances Moreu i Oliver”. Citado por LLOVET (2009). Pp. 151-152.

Las condiciones de vida de las tripulaciones eran muy duras. La tripulación se alojaba bajo el castillo de proa en un espacio pequeño, oscuro y húmedo en el que sólo se permanecía por estricta necesidad. Siempre que era posible, se optaba por hacer vida en cubierta.

Se procuraba no viajar durante la época de los ciclones pero era imposible zafarse de los temporales. El reducido tamaño de las embarcaciones convertía los malos tiempos en una pesadilla que, por desgracia, terminaba a veces en tragedia. El asunto de las pérdidas de embarcaciones y vidas humanas es, por cierto, otro aspecto de la marina velera catalana sobre el que sabemos muy poco.

En los barcos de vela, las calmas podían ser tan temibles, sino más, que los temporales. La falta de viento convertía, a menudo, los viajes en un suplicio. El paso del Estrecho de Gibraltar constituía uno de las fases más delicadas de las travesías oceánicas. Una secuencia de vientos contrarios podía alargar la travesía mucho más de lo previsto: "...aquí continuamos detenidos esperando de la gracia de Dios nos envíe el levante de buen tiempo. Treinta y cinco días hace que salimos de Barcelona y veintiocho llevamos de poniente estando la mitad de estos últimos siempre con la esperanza de que mañana va a concluir(...)los tres o cuatro días primeros éramos sólo 14 buques pero ahora cada día llegan que ya comenzamos a sitiarnos el uno al otro."¹¹⁹

A menudo, la prevención ante los temporales era obligada por el contrato: "...obligándose el capitán al llegar a la isla de Cuba a que el buque permanezca en puerto sin emprender viaje, hasta transcurrido el tiempo en que suele haber equinoccios".¹²⁰ Bien es cierto que, a partir del último tercio del siglo XIX, el desarrollo de la oceanografía y de la meteorología permitió planificar las derrotas con la consecuente mejora en las circunstancias de las travesías. José Ricart jugó un papel destacado en este ámbito.

Dadas las circunstancias, no es de extrañar que las deserciones en los puertos americanos fueran bastante frecuentes, amén de que algunos tripulantes ya se embarcaban con esa intención. Los armadores y los capitanes, tenían muy presente este fenómeno y por ello preferían a los marineros con responsabilidades familiares. Entre

¹¹⁹ Carta de Jaume Sust Alsina, Algeciras, 6-9-1875. *Copiador de cartas de la polacra Elvira*. Colección documental de Mn. Jaume Sust i Sust. Citado por GIMÉNEZ (2009). NOTA 82. p.131.

¹²⁰ Contrato firmado entre el capitán del bergantín-goleta "Engracia" y su tripulación en junio de 1859. Citado Por VILÀ (1992). P. 204.

los propietarios era corriente intercambiar información sobre los tripulantes.¹²¹ Siempre que se podía, se procuraba cubrir los puestos de responsabilidad con parientes o amigos del capitán.¹²²

2.6. La Ordenanza de Matriculas de Mar (1802-1873).

La obligación de que todas las personas que quisieran dedicarse a las industrias marítimas deberían matricularse se estableció por una R.O. de 5 de octubre de 1607.

El 12 de agosto de 1802¹²³ se estableció la Ordenanza de Matriculas de Mar. Estar inscrito en la matrícula era obligatorio para todos aquellos varones que quisieran trabajar en la marina comercial o en la pesca. La novedad era que quedaban sometidos a la disciplina militar. Los inscritos, dentro del periodo de treinta años comprendidos entre los 20 y los 50 años de edad, estaban obligados a servir durante ocho¹²⁴ años en la marina guerra en dos tandas de cuatro años. Además mientras permanecían dentro de los límites de edad, se hallaban sujetos a la disciplina militar de los denominados “tercios de mar” que les obligaba a mantenerse bajo la autoridad de los respectivos comandantes y “sargentos de brigada”. La inscripción era voluntaria pero solía que ocurrir que muchos adolescentes eran inscritos por sus padres que precisaban de ellos para las faenas de las embarcaciones ya fueran mercantes o de pesca. En una publicación de 1851, editada en forma de catecismo¹²⁵ se decía lo siguiente: “P. Qué se entiende por matricula de mar ? R. El alistamiento de toda la gente que se ocupa en las costas de la Península e islas adyacentes en la navegación y pesca, mediante el cual disfrutan exclusivamente el derecho de ejercer la profesión, con otros varios privilegios

¹²¹ GIMÉNEZ (2009). 143.

¹²² VILÁ (1992). P. 204.

¹²³ La anterior Ordenanza de Marina había sido publicada por el Marqués de Ensenada en 1751. LLOVET (1980). P. 19. Existe una *Historia de la matricula de mar* de F. Javier de Salas publicada en 1879 –recientemente reeditado en facsimil- que en mi opinión aclara muy pocas cosas por ser una obra muy confusa.

¹²⁴ Hasta la reforma de la matricula de mar de 1814 el periodo obligatorio de servicio a la marina de guerra fue de ¡15! Años.

¹²⁵ La edición de publicaciones estructuradas en forma de preguntas y respuestas sencillas con la finalidad de difundir cualquier tipo de conocimientos entre un público con escasa formación fue un recurso muy corriente en aquellos años. El catecismo más conocido es el de la doctrina cristiana pero se empleo en muchos otros ámbitos. En concreto, a parte de este que trato aquí, he hallado otros los que abundan los dedicados a difundir los conocimientos sobre las máquinas de vapor y sus aplicaciones a los buques.

y exenciones; pero quedando obligado a acudir al servicio de bajeles de guerra y arsenales siempre que sean convocados.”¹²⁶

Aquella norma fue abolida por un decreto de 8 e octubre de 1820. “El nuevo decreto establecía para el servicio militar el sistema de sorteo, enganche voluntario o sustitución, basado en las listas formadas en las secretarías de los ayuntamientos y repartiendo los cupos de acuerdo con las autoridades civiles”¹²⁷ Tres años más tarde, se reimplantó la ordenanza de 1802. La Ley de inscripción marítima se promulgó el 26 de marzo de 1873 y supuso el fin de la matrícula. Los cambios no es que fueran substanciales. Según la norma de 1873, todas las personas que quisieran trabajar en la mar debían inscribirse en las ayudantías o comandancias de marina y la inscripción servía de base para el alistamiento de la marinería en la armada.

El título XIV de las Ordenanzas era el que contenía los aspectos disciplinarios y constituía la cuaderna maestra de aquella dura normativa. El subtítulo que tenía lo decía todo: “Leyes penales”. Es muy importante señalar que esta normativa se mantuvo vigente tras la abolición de la Ordenanza en 1873 y, en consecuencia, se aplicó a los que dejaron de llamarse “matriculados” para ser denominados “inscritos” sin que nada hubiera cambiado en realidad. El abogado gaditano M. Rodríguez Martín publicó -¡en el año 1897!-, un trabajo titulado *Legislación penal de la marina mercante* en que argumentaba con rigor jurídico, y apoyándose en la jurisprudencia, la vigencia del Título XIV. De dicho trabajo extraigo algunos artículos para ilustrar el carácter represivo de aquella normativa:

“Art. 6. Si fuere hallado un matriculado navegando con plaza en embarcación extranjera, sin haber obtenido para ello el correspondiente permiso, perderá seis meses de sus soldadas a beneficio del fondo de su Gremio, y además será sentenciado á dos campañas, sin ración de vino la primera...

[...]

Art. 8. Todo el que no fuere matriculado y se le justificare haberse empleado en la pesca, navegación ó cualquiera otra industria de mar sin legítimo permiso, será sentenciado á una campaña con plaza de Grumete,...

[...]

Art. 10. Se impone la sentencia de una campaña, sin ración de vino en los seis primeros meses, á todo Marinero desobediente en las materias regulares de su

¹²⁶ MARCELINO (1851). P. 1.

¹²⁷ VIGÓN (1985). P. 232.

obligación, ó en las de policía y buen gobierno al capitán ó Patrón del buque mercante en que tuviese plaza.

Art. 11. El que abandonare su embarcación por evadirse de los trabajos de la carga, descarga ú otros de su habilitación, perderá los salarios ó haberes de tres meses á favor del fondo del Gremio por cada vez que incurra en esta falta; y á la tercera sufrirá además la pena de media campaña sin ración de vino.

[...]

Art. 14. Sufrirán seis meses de campaña sin vino los que desertasen de un buque mercante, ó se quedasen en tierra á su salida de Puerto, perdiendo también tres mesadas á favor del fondo del Gremio. Pero desertando en Puertos extranjeros de Europa, serán sentenciados á dos campañas extraordinarias y consecutivas, y perderán sobre las tres mesadas la mitad de las restantes que hubieren devengado, dándose á todo este producto igual aplicación.

Art. 15. Desertando un matriculado en América, si se presentase voluntariamente dentro del término de un año, hará dos campañas extraordinarias; y si fuere aprehendido, ó se le justificare haber tomado plaza para su vuelta con ajuste de travesía ó con otras condiciones viciosas, no solo perderá el exceso de sus soldadas, sino también la tercera parte del valor legítimo de ellas, y será además sentenciado a tres campañas extraordinarias con plaza de Grumete, y sin ración de vino la mitad de ese tiempo.

[...]

Art. 18. El que estando en la mar intentase sublevar la gente contra su Capitán o Patrón será condenado a servir quatro campañas extraordinarias con plaza de Grumete, el primer año con grillete y sin vino. Pero si la sublevación hubiese llegado á tener efecto violentando al capitán á rendirse a los enemigos, variar de rumbo, ó tomar Puerto contra su voluntad, se conducirán los reos á la capital del Departamento, donde serán juzgados en Consejo de Guerra con arreglo á la gravedad del crimen, que podrá merecer la pena de muerte.

[...]

Art. 41. Para que ni los Patrones ni la marinería de las naves mercantes puedan en ningún caso alegar ignorancia de sus respectivas obligaciones, y de las penas en que por su infracción se hallaren incurso, los Xefes militares de Marina de los Puertos en que se habitasen por primera vez entregarán a cada Capitán o Patrón al tiempo de su

salida un ejemplar de este tratado firmado de su mano, exigiéndoles su justo precio...”¹²⁸

Desde un buen principio, y aprovechando los periodos de mayor libertad del S.XIX, se manifestaron opiniones contrarias a la Ordenanza. El diputado Rodríguez Baamonde presentó en las Cortes el 26 de enero de 1812 un escrito solicitando la libertad de navegar y pescar.

El 18 de febrero de 1814, el Consulado de Comercio de Mallorca dirigió una carta a las Cortes manifestando la traba que suponía para el libre desarrollo del comercio marítimo la existencia de la matrícula.

El 16 de agosto de 1820 se solicitó de nuevo en las Cortes la abolición de la Ordenanza.

Muy extensa, completa y radical fue la publicación anónima de más de 60 páginas editada en Mallorca al socaire de la atmósfera liberal del bienio progresista bajo el título de *Memoria sobre los vicios de que adolece la ordenanza de Mar de 1802 y la necesidad de proceder cuanto antes a su abolición; sustituyéndola por otro sistema que en armonía con las instituciones políticas del país, atienda al sostenimiento de sus fuerzas navales sin abrumar con trabas y vejaciones á la marina mercante. La publican varios individuos del comercio y de la clase Mareantes de esta ciudad*¹²⁹. En primer lugar, se denunciaban los graves agravios comparativos que soportaban los mareantes por hallarse sometidos a la matrícula y el menoscabo que tal situación suponían en orden a la libertad personal. Además, se señalaban los graves perjuicios que se ocasionaba al comercio marítimo. El principal era la carencia de tripulantes para las naves comerciales al encontrarse buena parte de los marinos sirviendo en los buques de la armada. Tal carencia ocasionaba, para colmo, un aumento de los costes salariales. La administración militar se consideraba muy burocrática y cara. La memoria exigía, en consecuencia la adopción de seis propuestas:

“1. Abolición completa de la Ordenanza de matrículas de mar promulgada en 1802 y de todas las disposiciones con que se ha adicionado.

2. Libre ejercicio de la navegación y pesca.

¹²⁸ RODRÍGUEZ (1897). Pp. Anexas 1-22.

¹²⁹ MEMORIA (1856).

3. Supresión del fuero militar de marina y de la jurisdicción especial del ramo, para todos los mareantes que no pertenezcan á la armada.
4. Un solo alistamiento, sin distinción de clases para el reemplazo del ejército y de las fuerzas de mar, con derecho á las mismas exenciones y con obligación de servir durante igual número de años.
5. Derecho de preferencia a favor de la marina nacional sobre todos los demás cuerpos militares, para escoger entre los quintos, á los que considere mas idóneos para el servicio de la armada y de los arsenales.
6. Mayor premio o gratificación á los mozos que hayan de servir forzosamente en la marina y también á los que ingresen en ella por enganche voluntario.”¹³⁰ El golpe militar de O’donell y la reinstauración de la constitución de 1845 truncó toda esperanza de reforma por el momento.

La publicación, en pleno reinado de Amadeo de Saboya, del *Real Decreto de 26 de abril de 1871 concediendo uso de uniforme y derecho á desempeñar destinos de matriculas a los pilotos de la marina mercante* constituyo otra medida más encaminada a aumentar el grado de militarización de la marina civil. En el preámbulo, se afirmaba que: “...nuestras Ordenanzas conceden á los capitanes de los buques amplísimas facultades, que tienden a conservar en ellos el orden y la subordinación [...] Estos motivos han inducido al Ministro que suscribe á considerar detenidamente la conveniencia de dictar ciertas reglas que, al mismo tiempo que atiendan á recompensar el verdadero mérito de los hombres que se dedican á la carrera del mar, les faciliten los medios de ejercer su arriesgada profesión, imponiéndose á las tripulaciones á favor de signos exteriores que representen, al mismo tiempo que la Autoridad que el Gobierno les confía, los particulares méritos que les hacen acreedores al aprecio público.”¹³¹

Los tres primeros artículos de aquella norma hacían referencia a la orden del mérito Naval y sus prerrogativas en el tercio de Mar y al uso de uniforme idéntico al de la marina militar. En los cuatro artículos siguientes se establecía lo siguiente:

“Art.º 4º. Tendrán derecho a la graduación de Alférez de fragata los Capitanes de buques de altura, de vapor ó de vela, que hayan ejercido mandos durante 10 años sin el menor accidente culpable, siempre que las dos terceras partes de dicho plazo se hayan

¹³⁰ MEMORIA (1856). Pp. 48-49.

¹³¹ R.D. 26-4-1871. Pp. 6, 8-9.

cumplido en navegaciones trasatlánticas, y previo informe de los armadores ó dueños de los buques. En los de pasaje se tendrá además presente el buen trato y atención con los pasajeros durante las travesías. Cuando el capitán sea el dueño del buque, deberá suplir al informe de que trata el párrafo anterior el que suscriban dos ó más Oficiales de la Armada efectivos oó graduados, ó capitanes de la marina mercante que conozcan los antecedentes del interesado, y les conste su suficiencia y buen desempeño de su cometido.

Art.º 5º. Un viaje de circunnavegación equivaldrá á cinco años de los que prescribe el anterior artículo para la concesión del distintivo de Alférez de fragata, siempre que acompañe á la solicitud una copia de su diario; el cual, luego de resuelto el expediente, se custodiará en los archivos del Depósito Hidrográfico.

Art.º 6º. El Piloto graduado de Alférez de fragata que como tal haya seguido ejerciendo mando de buques mercantes por espacio de otros cinco años con las condiciones designadas en los artículos anteriores, tendrá derecho al ascenso en graduación, ó sea á la de Alférez de navío, pudiendo obtener la de Teniente de navio al término de iguales periodos y previas las mismas condiciones, ó, lo que es lo mismo, al completar 20 años de mando.”¹³² Como iremos viendo fueron muchos los oficiales mercantes que consiguieron esas graduaciones militares.

Por fín, durante la I República, siendo presidente Estanislao Figueras, se decreto la supresión de las matrículas¹³³ por Ley de 22 de marzo de 1873. Aquella Ley, trascendental en la historia de la marina mercante española, decía lo siguiente:

“La Asamblea Nacional en uso de su soberania decreta y sanciona la siguiente ley:

Art.º 1º Quedan abolidas las matriculas de mar.

Art.º 2º El ejercicio de las industrias marítimas es libre para todos los españoles. Son industrias marítimas para efectos de esta Ley, la navegación, el tráfico de puertos y la pesca en general.

Art.º 3º Los que se dediquen a las industrias marítimas, se inscribirán en un registro que a este fin deben llevar los Comandantes y Ayudantes de marina. En el

¹³² R.D. 26-4-1871. Pp. 12-13.

¹³³ En otros países, la situación fue muy parecida a la española. En Francia, durante muchos años, se reclutó a las tripulaciones por el mecanismo denominado de “presas” que consistía en cerrar la puerta de las ciudades portuarias y capturar el número de marineros necesarios. Colbert en 1681 estableció el sistema de “clases” que era parecido a la matricula española pero concediendo mayores derechos sobre todo de carácter social. La revolución abolió aquel procedimiento y estableció la “inscripción” el 3 de brumario del año IV. [CLOAREC (1961). Pp. 51-52.

registro constarán los nombres de los industriales, su estado, su clase de industria que quieran explotar.

Todas las embarcaciones continuaran registrándose en las respectivas listas. Semestralmente remitirán las Comandancias y Ayudantías de estos datos estadísticos al Ministerio de Marina, para que por este se transmitan al de Fomento.

Art.º 4º Todo dueño ó armador de buque, queda autorizado por esta Ley á tripularlo con el número de hombres que considere necesario, esten o no inscritos con anterioridad en el registro á que se refiere el Art.º 3º y puedan igualmente conferir el mando del buque á las personas que tengan por conveniente, pertenezcan ó no á la clase de Pilotos o Patrones.”¹³⁴

Para algunos, como constataré en el caso de José Ricart, la supresión de la matrícula de mar fue una de las principales causas del declive de la marina mercante española. Es evidente que tal punto de vista es totalmente erróneo. Bien al contrario, la supresión de aquel sistema gremial era una condición imprescindible para garantizar la normal evolución del sector. La matrícula de mar, bajo su apariencia de normativa protectora, no perseguía otra cosa que garantizar el número de brazos suficientes para tripular las embarcaciones tanto militares como civiles, manteniendo de facto una clara sumisión de la marina civil a la militar. Además la existencia de la matrícula demuestra la dureza del trabajo en la mar y el rechazo generalizado a ocuparse en el mismo a poco que existiera una alternativa. La matrícula desmiente cualquier mito referente a la bondad de la vida en la mar. Gracias a la existencia de la matrícula la actividad marítima quedaba restringida a los buques españoles, estando estrictamente prohibido que un extranjero fuera propietario de una nave total o parcialmente. Esto explica el aprecio por esta norma de un sector de los armadores entre los que destacaban los catalanes. La matrícula apenas hacía referencia a las formas de contratación de las tripulaciones. Si se preocupa muy mucho, sin embargo, de perseguir determinadas conductas como la calificada de “deserción”.

¹³⁴ RODRÍGUEZ (1897). Pp. IV-V.

2.7. Los inicios de la marina de vapor en Barcelona.

2.7.1. “Navegación e Industria”: La naviera pionera.

Los orígenes de la navegación a vapor en Barcelona se remontan al año 1829. El 27 de noviembre, Juan Reynals presentó una solicitud para importar “un barco de vapor de nueva invención en España, impulsado con dos máquinas de baja presión y de 40 caballos cada una”¹³⁵. Los 3000 reales que pagó como derechos de importación son una buena muestra de la confianza que tenía en las posibilidades comerciales de los nuevos buques. Pero no estaba sólo. Al finalizar el primer tercio del siglo XIX, la Junta de Comercio de Barcelona era consciente, según manifestaba con sus respuestas a una encuesta del Ministerio de Fomento, de que el comercio de cabotaje podía mejorar mucho con la introducción de los buques de vapor. La presencia de buques de vapor franceses que, al socaire del denominado “pacto de familia” firmado entre los borbones, se dedicaban al cabotaje en nuestras costas eran una prueba irrefutable de las bondades de los navios de palas. Los viajes se acortarían de forma espectacular. Un velero podía tardar hasta veinte días en llegar a Palma en invierno mientras que un vapor no invertiría más de veinte horas. Los treinta días de la travesía a Cádiz se quedarían en cinco. Los quince días hasta Marsella se reducirían a treinta horas. Y el viaje a Valencia pasaría de ocho días a poco más de veinticinco horas.¹³⁶ Es sabido que el comercio de cabotaje era complementario del de ultramar. No es de extrañar, por lo tanto, la coincidencia entre el interés por mejorar el cabotaje y el despegue de la construcción de veleros para la carrera americana¹³⁷.

Una disminución tan espectacular de las travesías convertían al comercio de cabotaje en un negocio supuestamente rentable. Sin embargo, la inversión inicial era mucho mayor que en un buque de vela y Reynals buscó con quién asociarse. En 1833,

¹³⁵ ORTIZ-VILLAJOS (2005). P. 5.

¹³⁶ CARRERA (1961). P. 22.

¹³⁷ En 1833, se botaron setenta buques de carrera y otros treinta se hallaban en grada. CARRERA (1961). P. 25.

se constituyó la Compañía Catalana de Vapor que asumió la culminación del proceso de adquisición del nuevo buque iniciado en 1829.

El vapor arribó a Barcelona a finales de 1833 y fue bautizado como “Balear”. El primer buque de vapor con matrícula de Barcelona tenía 40 metros de eslora, 6,2 de manga y 3 de puntal. El casco era de madera forrado con planchas de cobre. Un aparejo de goleta y unas ruedas de palas eran sus medios de propulsión. Podía transportar un máximo de 40 pasajeros. Fue construido en los astilleros “Seddon & Lodley” de Liverpool.¹³⁸

El primer destino del “Balear” fue la línea entre Barcelona y Palma de Mallorca pero al cabo de unas semanas fue trasladado a la ruta entre el sur de Francia y Cádiz.

Las esperanzas de hacer negocio no se vieron colmadas. El balance del primer año arrojó unas pérdidas de 7.531 pesetas¹³⁹. También se contrajeron unas deudas con la Diputación por el impago de los alquileres de unos almacenes en el muelle¹⁴⁰.

La incorporación a la naviera de Joaquín Castañer supuso un aumento del capital que permitió superar el bache. Los nuevos recursos dieron para mucho. Se compró una mina de carbón en Mallorca. Se adquirieron dos nuevos buques, el “Mercurio” y el “Delfín”. Uno se destinó a la línea Cádiz-Marsella junto al “Balear”. El otro inauguró la conexión entre Barcelona y Tarragona. Por último, con el objeto de realizar el mantenimiento de aquella nueva flota, se adquirieron los talleres de la fundición “Nuevo Vulcano” situados en la calle Alegría de la Barceloneta.

Las Cortes promulgaron una Ley estableciendo la reserva del comercio de cabotaje para los buques con bandera española en julio de 1837. Con toda probabilidad, aquella disposición influyó en el ánimo de los propietarios de la Compañía Catalana de Vapor que no dudaron en dar los pasos necesarios hacia su consolidación definitiva. Cuatro años después, se constituyó “Navegación e Industria”. La nueva naviera se dotó de un capital de 1.800.000 pesetas dividido en acciones de 1.250 pesetas. Con el paso de las semanas, algunos de los miembros más destacados de la clase empresarial catalana

¹³⁸ SAMPOL (1988). Pp. 13-14.

¹³⁹ RODRIGO (2007). P.67.

¹⁴⁰ CARRERA (1961). P. 29.

se sumaron a la aventura: Clavé, Fontanella, Safont, Plandolit, Serra, Pascual,...¹⁴¹. Y se compraron más buques: el “Villa de Madrid” en 1843 y el “Barcino” en 1845.

Luego vino la calma. Entre mayo de 1845 y julio de 1853 durante la mayor parte de la denominada “década moderada”, no se registro ningún nuevo buque de vapor en la matrícula de Barcelona.

El número de embarcaciones dedicadas al cabotaje en Catalunya en 1848 rondaba las novecientas. Una cuarta parte pertenecían a la matrícula de Barcelona.¹⁴²

Entre 1841 y 1850, se construyeron 246 veleros. Once de más de 400 Tn., ochenta y uno entre 200 y 400 Tn., y ciento cincuenta y cuatro con un tonelaje comprendido entre las 80 y las 200 Tn..¹⁴³

2.7.2. La irrupción de las compañías de vapores.

Antes de cruzar el ecuador del siglo, dos astilleros catalanes con una larga tradición en la construcción de veleros realizaron una incursión en el ámbito de la nueva tecnología. En los afamados astilleros Vieta de Blanes se botaron un par de pequeños vapores con casco de madera: uno en 1846, el “Primer catalán” (116 Tn.), y otro en 1848, el “Barcelones”. En los astilleros de Pere Sisteré, ubicados en el barrio de la Barceloneta, se construyó el “Remolcador” de 31 Tn. La caldera y la máquina de 30 CV fueron diseñadas por el ingeniero inglés José White y se fabricaron en los talleres de Valentín Esparó. Aquel fue el primer buque de vapor construido por completo en Catalaunya. Era el año 1849.¹⁴⁴

En la década de 1850, tres nuevas navieras barcelonesas apostaron por los barcos de vapor.

La primera la fundaron Juan Manuel Bofill y su cuñado Miguel Martorell en 1852. Con un capital inicial de 160.000 duros, adquirieron los vapores “Tarsis” y “Pelayo”, de 800 Tn. cada uno, para dedicarlos a la línea Marsella-Cádiz. Dos años más tarde, se incorporó el “Wifredo” que había sido construido en Inglaterra por encargo

¹⁴¹ MARTIN (2007). Pp. 67-68.

¹⁴² CARRERA (1961). P.63.

¹⁴³ CARRERA (1961). P.65.

¹⁴⁴ CARRERA (1961). Pp.63-64.

expreso de la nueva compañía. En 1857, se sumaron otro par de buques, el “Berenguer” y el “Almogavar”, con la intención de emplearlos a la navegación trasatlántica entre Barcelona y América. Los barcos de “Bofill y Martorell” estaban propulsados por hélice. Con la incorporación de esta nueva forma de propulsión las horas de la marina de vela estaban contadas. Esta empresa también construyó un varadero en la zona oriental del puerto.¹⁴⁵

Pablo M^a Tintoré fue el patrón principal de la segunda naviera constituida en 1852. En el intervalo comprendido entre 1854 y 1857, esta compañía adquirió cinco buques -“Ebro”, “Miño”, “Duero”, “Tajo” y “Ter”- para ocuparlos en la conexión entre la ciudad Condal y Liverpool.¹⁴⁶

La tercera naviera de la década se constituyó en 1857. Se denominó Hispano Alemana de Navegación a Vapor. Su flota estuvo compuesta por dos buques que se emplearon en cubrir la ruta entre Barcelona y Hamburgo. Con mucha lógica, el nombre de dichas ciudades se empleo para bautizar a cada uno de los buques.¹⁴⁷

En 1860, las tres navieras sumaban un capital total de 12.110.000 pesetas repartidas entre más de 250 accionistas.

Se tiene también constancia de un intento por abrir nuevas rutas comerciales como el que llevó a cabo José Vidal Ribas. Este comerciante trató de abrir una línea con Fernando Poo y Guinea con el buque “Mariana”.¹⁴⁸

En el cuadro que inserto a continuación, realizado por el Ministerio de Marina en 1858, se refleja la situación de la marina mercante:

5. Estado demostrativo del número de buques de la marina mercante española en 1858.

Puerto	Buq. de vela	Tons.	Bu vp	CV	Ton..	Buq. de altu.	Buq. de cab.	Constr Españ a	Construid . Extranj.
---------------	-----------------------------	--------------	------------------	-----------	--------------	------------------------------	-----------------------------	-------------------------------	-------------------------------------

¹⁴⁵ RODRIGO (2007). Pp. 69-71.

¹⁴⁶ RODRIGO (2007). Pp. 71-73. Para otro investigador -CARRERA (1961) P.73- en esta empresa participó capital inglés y el nombre del quinto buque fue “Francoli”. Considero más fundamentadas las opiniones de Martín Rodrigo.

¹⁴⁷ RODRIGO (2007). Pp. 73-74.

¹⁴⁸ CARRERA (1961). Pp. 74.

Cádiz	180	20.106	8	772	1.236	74	106	154	34
Algeciras	31	1.395	2	40	51	6	25	31	2
Canarias	102	6.559				15	87	102	
Málaga	151	10.537	1	40	118	43	108	136	15
Almería	51	2.115				3	48	50	1
Motril	19	379					19	19	
Sevilla	55	2.821	8	595	967	8	47	59	4
Sanlúcar	69	1.049					69	69	
Huelva	134	3.263					134	133	1
Ferrol	10	1.298	4	580	1.652	7	7	7	7
Coruña	104	6.363	1	30	19	28	76	105	
Vivero	80	5.349				30	50	80	
Vigo	31	3.121				9	22	31	
Vilagarcía	141	6.368				44	141	185	
Santander	100	18.587	6	650	1.644	81	25	89	17
Gijón	108	11.537				40	68	106	2
Bilbao	737	68.063	2	125	91	¿	¿	735	4
San Sebastian	54	7.636				22	32	54	
Cartagena	164	7.550				7	157	163	1
Alicante	227	11.858	1	250	374	67	168	223	4
Valencia	278	12.328	4	274	359	35	243	274	4
Tortosa	314	8.587	2	180	180	1	313	313	2
Barcelona	389	63.600	21	3.306	5.620	373	16	392	18
Tarragona	85	3.277				8	77	85	

Palamos	176	10.681				33	143	176	
Mataró	342	30.627				118	224	342	
Mallorca	635	33.795	4	440	915	113	522	622	17
Mahón	49	2.030	1	40	87	4	46	47	3
Ibiza	129	619				10	119	128	1
Filipinas	1.770	87.938	3	¿	56	37	1.733	1.761	13
TOTAL	6.715	449.436	68	7.322	13.369	1.261	4.825	6.671	150

(Fuente: Fondo documental del Instituto Nacional de Estadística. www.ine.es)

Los datos del cuadro nos sugieren varias conclusiones de interés. En primer lugar destaca la posición preeminente de Barcelona. Su flota de vapores es la primera del país con diferencia. Sólo Cádiz (Naviera Pinillos) y Sevilla (Cia. Ybarra) mantienen las distancias. La flota velera barcelonesa también tiene mucho peso, pero la flota bilbaina es ligeramente superior aunque con un menor tamaño medio de las embarcaciones. Llama la atención, si bien es muy comprensible dada las características de aquel archipiélago, la magnitud de la flota filipina. Un aspecto de nuestra historia marítima sobre el que se ignora casi todo. Pôr último, señalar la ausencia de datos sobre Cuba y Puerto Rico.

La primera Lista Oficial de Buques de España se publicó como un apéndice del Código Internacional de Señales en 1871. En la lista estaban tanto los buques de guerra como los mercantes. Los buques mercantes registrados eran 3485, distribuidos de la siguiente forma: 1205 buques de vela de altura, 2140 buques de vela de cabotaje de un tonelaje inferior 100 Tn. y 140 vapores de más de 100 Tn. Como se ve había un predominio avasallador de barcos de vela. Por el contrario, la mayoría de buques de guerra ya estaban dotados de propulsión vaporista. Algunos, sin embargo, tenían una cierta antigüedad y estaban propulsados por rueda de palas, circunstancia que no se producía en los buques mercantes de vapor¹⁴⁹. Llama la atención la gran cantidad de pequeñas embarcaciones de vela dedicadas al cabotaje. Este fenómeno adquiere mayor importancia si se considera que no constan las embarcaciones de menos de 100 toneladas que eran muy numerosas. Merecería la pena estudiar la importancia comercial

¹⁴⁹ L.O.B. (1871).

del cabotaje realizado por pequeñas embarcaciones de vela durante el siglo XIX. Otro aspecto a señalar es que, entre los 140 vapores mercantes, tan sólo siete¹⁵⁰ superaban las 1000 Tn., todos ellos eran de la matrícula de Barcelona y pertenecientes a la compañía de Antonio López.

Una estadística de 1876 nos ofrece los datos siguientes:

6. Barcos de vela y barcos de vapor mayores de 50 Tn. al finalizar 1876

Tonelaje	Veleros	Vapores
50/100	1207	81
100/200	756	76
200/400	572	96
400/600	180	73
600/800	27	23
800/1000	5	7
> 1000	5	32
Total	2752	388
Tonelaje	451841	159230

(Fuente: Revista General de Marina, marzo de 1878. P. 282.)

Estos datos corroboran el hecho de que la introducción de la tecnología industrial supuso un aumento considerable del tamaño de los buques. Si bien en primera instancia -dado el volumen de espacio ocupado por las máquinas, calderas, depósitos de agua y de combustible-, el mayor tamaño de los vapores no suponía una proporcional capacidad de carga mayor, al cabo de poco tiempo los diferentes avances tecnológicos si acarrearón un mayor volumen del buque dedicado al transporte. Este hecho supondría un mayor beneficio comercial para los armadores. Por el contrario, y como consecuencia de la disminución del número total de embarcaciones, la implantación de los vapores supuso una disminución de los puestos de trabajo sobre todo entre el personal con menor cualificación profesional.

¹⁵⁰ Estos siete vapores eran: “Antonio López” (1568 Tn.), “Canarias” (1648 Tn.), “Castilla” (1394 Tn.), “España” (1593 Tn.), “Guipúzcoa” (1568 Tn.), “Isla de Cuba” (1566 Tn.) y “Puerto Rico” (1331 Tn.).

El aumento del tamaño de los buques gracias a la utilización del acero también queda de manifiesto al constatar que en la Lista Oficial de Buques de 1878 ya constaban siete¹⁵¹ buques de más de 2000 Tn. y uno¹⁵² de más de 3000 Tn.

2.7.3. Los inicios del imperio de Antonio López (1849-1868).

Al estudiar estos años, es inevitable tratar de Antonio López el naviero más importante de la marina mercante española y un personaje clave de la historia de nuestro país. Con el paso de los años, López llegó a poseer intereses en numerosas empresas de diversos sectores: entidades financieras, sociedades navieras, ferroviarias, aseguradoras, comerciales, industriales, mineras, eléctricas, agrarias y tabaqueras.¹⁵³

El origen de su imperio económico se originó en la Isla de Cuba y guarda una estrecha relación con la implantación de la marina de vapor. Su rápido enriquecimiento se explica por el importante papel que desempeñaron los comerciantes en la actividad económica de la isla. Los hombres de negocios se ocupaban de suministrar la mano de obra mediante el tráfico de esclavos “bozales” o africanos y de semiesclavos chinos. Se encargaban de la financiación de las zafras. Y, por último se preocuparon por incorporar las nuevas tecnologías industriales. En Cuba, el primer ferrocarril se construyó en 1835, quince años antes que en la Península.¹⁵⁴

Antonio López nació en la localidad cántabra de Comillas el 12 de abril de 1817 en el seno de una familia con recursos escasos. Muy joven, como tantos otros, emigró a Cuba.

Su primer trabajo fue el de dependiente de comercio pero no tardó mucho en abrir su propio negocio en Santiago de Cuba. Allí conoció a Lluïsa Bru, hija de un acomodado comerciante catalán, y se casó con ella en noviembre de 1848. Todos los historiadores coinciden en señalar que las 45.000 pesetas de la dote de su mujer y las buenas relaciones de su suegro fueron el detonante de su espectacular carrera. En aquellos momentos, el tráfico de esclavos era la principal actividad de López.¹⁵⁵

¹⁵¹ “Alfonso XII” (2965 Tn.), “Cádiz” (2840 Tn.), “Carolina” (2087 Tn.), “Guipúzcoa” (2568 Tn.), “Habana” (2838 Tn.), “Isla de Cuba” (2566 Tn.) y “Méndez Núñez” (2520 Tn.).

¹⁵² “Pedro” (3341 Tn.) matriculado en Bilbao.

¹⁵³ RODRIGO (2000). P.11.

¹⁵⁴ LLORCA (1990). P. 18.

¹⁵⁵ RODRIGO (2000). P.19.

Un año más tarde, fundó la sociedad comercial “Antonio López y hermano”, además del mencionado hermano Claudio, también participaron del negocio su suegro, su cuñado, un sobrino y un amigo, el guipuzcoano Patricio Satrústegui. La sociedad se dedicó al comercio, al cultivo de café, al tráfico de mano de obra y al transporte de cabotaje entre Guantánamo y Santiago recorriendo el norte de la isla. Para esta última actividad contó con dos buques de su propiedad: el “Botafuego” y el “General Armero”.

El “General Armero” fue construido especialmente en Estados Unidos bajo la supervisión de Patricio Satrústegui que, como experto en maquinaria por haber trabajado para una compañía inglesa dedicada a tal especialidad, se encargaría de la tutela técnica de las distintas empresas navieras de Antonio López durante muchos años. Aquel buque fue el primer vapor español propulsado por hélice. El buque tenía 716 toneladas, casco de madera, tres palos y “tornillo de hierro”, esto es hélice. Se le bautizó con el nombre del Capitán General de Cuba en aquel momento para agradecerle su interés en que el gobierno de Madrid otorgara la concesión de la línea a la naviera del avisado empresario santanderino.¹⁵⁶

Antonio López decidió trasladarse a vivir en Barcelona en 1856. Tal decisión pudo deberse a que López estaba decidido a convertir el negocio marítimo en su actividad económica principal y, como ya he explicado, la Ciudad Condal era el centro naviero español en aquellos años.

Meses después, fundó la empresa marítima “A.López y Cia”. La flota de la nueva naviera contó, de entrada con tres buques – “Alicante”, “Madrid” y “Marsella”- construidos ex profeso en los astilleros de Dumbarton (Escocia) bajo la supervisión de Satrústegui con la finalidad de cubrir el servicio de la que se denominó “línea del Mediterráneo”. Se trataba de cubrir la ruta entre Cádiz- Marsella con escalas en Alicante, Valencia y Barcelona. La programación de la línea pivotaba sobre el puerto de Alicante por ser el final del trayecto ferroviario Madrid-Alicante. Gracias a la compañía de López, el viaje entre Madrid y París quedaba reducido a cuatro días, justo la mitad de lo que duraba la diligencia Madrid-Irún-Burdeos-París.¹⁵⁷ Conviene destacar, sin embargo, las pobrísimas condiciones de los puertos españoles para albergar a los buques de vapor a mediados del siglo XIX.

¹⁵⁶ GARAY (1996). Vol. IV, P. 31.

¹⁵⁷ GARAY (1996), Vol. IV, Pp 31-32.

El transporte de tropas y pertrechos durante la Guerra de África de 1859-1860 acarreó grandes beneficios para la joven naviera.¹⁵⁸ Aquella operación, en la que participaron más de 40.000 soldados, fue la primera de la historia de tales características. Fue también un excelente banco de pruebas para la empresa de López que se convertiría en una especialista en aquel tipo de transportes que requerían medios suficientes y eficacia de funcionamiento.

El siguiente pasó que dió el naviero cántabro fue entrar en la puja, y ganar, la subasta de las comunicaciones marítimas con las Antillas convocada por el Gobierno en septiembre de 1861. La conquista de aquella concesión fue la cuaterna maestra del entramado empresarial que, con el paso de no muchos años, le convertiría en una de las tres grandes fortunas de Catalunya junto a Girona y Arnús.

La historia de la conexión postal entre la Península y los territorios de ultramar mediante buques de vapor se inició, tras algunas tentativas previas fallidas, el 1 de mayo de 1851. Entre aquella fecha y abril de 1857, el servicio de correos marítimos fue cubierto por buques de vapor de la Marina de Guerra con el apoyo con buques de la flota de Zangroniz hermanos y Cía. La empresa francesa Gauthier hermanos asumió el servicio entre mayo de 1857 y mayo de 1858. Por último, entre junio de 1858 y diciembre de 1861, la concesión estuvo en manos de la Cia. de Vapores Españoles Correos Transatlánticos.¹⁵⁹ Dicha compañía fue conocida con el nombre de “Los catalanes” por ser una alianza entre la “Sociedad de Navegación e Industria” y “Bofill, Martorell y Cia.”. Su flota estaba compuesta por cuatro vapores de 1.500 toneladas dotados con máquinas de 400 caballos que se denominaron: “Europa”, “Berenguer”, “Ter” y “Almogabar”.¹⁶⁰

Es necesario reconocer que Antonio López y sus colaboradores se movieron con rapidez y eficiencia. Una vez conseguida la concesión en septiembre de 1861, Patricio Satrústegui se trasladó a Amberes e Inglaterra para adquirir ocho vapores en muy buen estado procedentes de la Sociedad Transatlántica Belga que los liquidaba por quiebra. Aquellos ocho barcos pasaron a denominarse: “Isla de Cuba”, “Santo Domingo”, “Cantabria”, “Canarias”, “Isla de Puerto Rico”, “Villa de Paris”, “Ciudad Condal” y “España”. El “Isla de Cuba” zarpó de Cádiz con rumbo a las Antillas el 10 de enero de

¹⁵⁸ LLORCA (1990). P. 27.

¹⁵⁹ GARAY (1996), Vol II, P.115.

¹⁶⁰ GARAY (1996), Vol. IV, P.17.

1862. Las características fundamentales de aquel navio, construido en los astilleros belgas de Mr. John Corkevill entre 1855 y 1856, eran: eslora entre perpendiculares 83,20 metros, aparejo de bric-barca, dos máquinas compuestas de 431 caballos, cuatro calderas tubulares, tres carboneras capaces para 861 Tn. y propulsión por hélices.¹⁶¹

La explotación de la concesión no era fácil dadas las características de los buques de que disponía la Compañía. Las dificultades se agravaron con el hundimiento del “Cantabria” en las proximidades de la Gomera en marzo de 1862. Era necesario reforzar la flota y se decidió encargar dos buques nuevos a la casa Denny: el “Infanta Isabel” y el “Príncipe Alfonso”. Aquellos dos vapores de contarían con todos los adelantos técnicos disponibles y contribuyeron de forma notoria a la consolidación naviera del imperio López. En el Archivo del Centro de Documentación del Museu Marítim de Barcelona he encontrado alguna documentación correspondiente al “Infanta Isabel”¹⁶² que nos permite una interesante aproximación a la vida marítima civil de aquel momento.¹⁶³

El primer documento de interés es el contrato de construcción dirigido a los Sres. Satrustegui y Señores A. López y Cia de Alicante, fechado en Dumbarton a 28 de julio de 1862, en él se detallan las características del futuro buque de forma pormenorizada: “Será clasificado A.I. 9 años por Lloyds y construido bajo inspección especial y todo lo referente al buque, maquinaria, calderas y pertrechos, serán de la mejor clase de materiales y de la mejor mano de obra y aparente para un servicio de correo de 1ª clase donde las reparaciones son difíciles y a la vez costosas. Todo combinado para dar entera satisfacción al Gobierno Español y para servir de norma para otras contratas con su compañía y en ningún particular inferior a los vapores de 1º clase de Cunard u otra compañía y emplearemos todos los medios en nuestro poder para mejorarlo en todo. Dimensiones entre perpendiculares 270 pies, manga 38 pies Puntal

¹⁶¹ GARAY (1996), Vol. IV, Pp. 33-37 y 55.

¹⁶² CDM-Arxiu- Fons Traslàntica: 311/43. Sin paginación.

¹⁶³ Con la finalidad de conocer el nivel de desarrollo tecnológico de las industrias navales catalanas durante el periodo que abarca mi investigación, consulte el fondo de la Maquinista Terrestre y Marítima que se conserva en el Arxiu Nacional de Catalunya. Los resultados fueron muy escasos por no decir casi nulos. El fondo de esta empresa es muy incompleto, está muy poco ordenado y el estado de conservación de los documentos es lamentable en muchos casos. El único hallazgo de interés es un plano correspondiente a la “Colocación de máquinas de 130 caballos de las goletas LIGERA y FAVORITA que se construyen en La Carraca” (ANC- Fons MTM, Planos de vaixells”). En dicho plano se puede constatar que las mencionadas goletas poseen el casco de madera con una disposición de líneas tradicional. La comparación con el nivel técnico de los astilleros del Clyde patentiza el atraso de la construcción naval española y justifica el recurso a los talleres extranjeros.

limpio 27.2. Toneladas de construcción 1900. Tendrá castillo de proa de 6pies de alto entre cubierta y bao y una casa corrida hasta popa de 6 pies 9 pulgadas de cubierta a bao. Toda la cubierta de pino de Québec según las reglas de Lloyd excepto cubierta de la casa que será de teca. Trancadillas de cubierta de Vanhatica. Brazola de obra muerta de Olmo (Rock Elm) Brazola de la cubierta y toldilla de Teca Barandilla de la casa de hierro galvanizado y toda la obra de herrería de las cubierta de hierro galvanizado. Los puntales de los toldos de hierro galvanizado. Mamparas prueba de agua según disponga Lloyds y carboneras par de 22 a 24 días de consumo. Una bomba de mano en cada compartimiento y un tubo de las bombas de la maquina a cada compartimiento. Tambien llaves en cada mamparo.- Algibes de hierro para 1500 galones dos pequeños para recibir agua destilada. Tanques en los puntos mas convenientes, en el castillo de proa y toldilla para los escusados con bombas o otros arreglos convenientes para llenarlos.- El fondo interior del buque comentado Pintado por dentro y fuera convenientemente del modo que se nos instruya.- Botes según las reglas de la junta de Comercio (Board of trade)- uno de hierro y los demas de teca, todos aparajados cuatro con velas- 2 salvavidas con el aparato de Clifford para arriar.- El buque debe tener más aparejo que la generalidad de los vapores de helice –como corbeta- maniobra de alambre, velas y repuesto como los buques de la India- toldos de popa a proa. Fundas de velas etc calabrotos etc para un buque de su clase, igual a Cunard o a Montreal.- Palo mayor y de proa de hierro. Las demas perchas del mejor material- Aparato para condensar. Caldera auxiliar con un aparato de vapor ó el que se apruebe por los dueños para levar, tres gruas de vapor,- dos cañones de a 32 y de 42 quintales sobre cureñas de ordenanza -60 tiros- 20 carabinas rayadas 20 sables bayoneta y 20 sables- Cadenas aprobadas por el Almirantazgo y anclas aparentes para el tonelaje. La casa será repartida en salones, camarotes de oficiales, cocinas, neveras, etc etc todo según planos aprobados. Castillo de proa para oficiales marineros fogoneros etc En el priemr entrepuente dormitorios en camarotes de 2ª 3ª y 4ª para unos 200 pasajeros de 1ª, dormitorios y salones para comer 50 de 2da. Todo según planos aprobados. En el 2do entrepuente literas fijas para 50 de 3ª semejante a los vapores Montreal y el resto de -----para soldados y pasajeros de tercera. Almacenes tambien en el 2do entrepuente y pico de proa para velas etc. En el reparto acordado se pondra el mayr cuidado de que haya ventilación. El estilo de los salones y casa de cubierta semejante en general a Cunard. Camarotes semejantes a Cunard y compañía Peninsular Oriental combinados. Todo el trabajo de tapicería y colchoneríade la mejor clase y fortaleza con todo el

bienestar (confort) y todos los requisitos. Fondo de ls literas y asientos de rejilla. Colchones y almohadas del mejor crin. Salon y literas con cortinas. Paño en el salón.- La cocina con todos los útiles, grande y suficiente y perfecto en todo. Una cocina separada para la tripulación.

Grandes puertas en el costado del Buque a cada camarote semejantes a la Cia. P.O. bien ajustadas. También portas de carbón y carga.

MAQUINARIA – de acción directa de la forma usual, sin condensación para superficie, pero condensadores de la forma usual mas grandes que de costumbre para tener el vapor que navegar en latitud calientes. Cilindro 66 pulgadas diámetro 31/2 pies curso. Eje solido de doble manivela y de 13 ½ pulgadas diámetro sobre cuatro cojinetes. Tendra válvulas de expansion. Eje del hélice cubierto de bronce, en los cojinetes y los del manchon y roda de bronce y lignum vital. Calderas cuatro suficientemente grandes para trabajar con facilidad con una presión de 18 libras. Por pulgada cuadrada. Antes de llevarse a bordo se probaran con agua fria a 40 libras. El buque y maquinaria será inspeccionado por la junta de comercio (Board of trade). Las calderas tubulares (tubos de hierro) con caja de vapor recalentada.

PLANCHAS – fondos ½ pulgadas, frente hornos ½ pulgada plancha de tubos 9/16 pulgadas. Lados trasera y corona 3/8 pulgada planchas. Fondos horno 7/16 pulgada. Lados y altos de los hornos 3/8 pulgada planchas de unión 7/16 y las demas partes en proporción. Toda la parte de la caldera eb contacto con la llama de hierro de Lord Moor. Las calderas tendrán suficientes estais para la presión. Los tamaños de las planchas se aumentaran si lo requiere el Inspector de la Junta de Comercio y los estais aprobados por el mismo. El repuesto de la maquinaria en la misma proporción que llevan los buques de guerra ingleses y ademas una helice de repuesto de 2 aspas. Todo el buque y maquinaria completo y listo para la mar sin ninguna excepción más que las que se mencionan. El carácter y estilo para el uso a que se destina estan suficientemente explicados en las precedentes paginas. Garantia de maquina por 6 meses contra cualquier defecto en material o obra de mano.

EXCEPCIONES. Mantas ropablanca de cama y mesa, toallas y trapos – plata- loza cuchillería cristal y los suplementos usuales movibles a cargo del mayordomo como esteras de mesa campanas limpiacuchillos etc. Ninguna otra cosa se exceptua de lo referente a este departamento.

Nuestro precio es de libras 57300, diez por ciento pagadero al mes de firmado el contrato. El saldo cuando el buque se entregue en el Clyde y aprobado después de la prueba al contado. Marcha garantizada en la prueba 12 a 12 ½ millas nauticas. Tiempo para la entrega 9 meses (antes si posible) de la fecha-----Denny & Brothers 28 julio 1862.----- Pena por no entrega libras 30 por cada día que exceda al espresado de 9 meses.”

(Algunas expresiones permiten sospechar que se trata de un documento traducido del inglés. Los subrayados son míos).

En este documento podemos constatar varios aspectos de interés. En primer lugar, llama la atención que se aspira a plicar las tecnologías más novedosas del momento y se toma a los buques de la Cunard, otras grandes empresas y a la armada británica como referentes. Sorprende también la brevedad del plazo de construcción que evidencia la eficiencia de los astilleros británicos que se convirtieron en los suministradores oficiales de la Trasatlántica. Por último, señalar la indefinición de los espacios destinados a transportar los pasajeros de menor categoría y a los soldados; con toda probabilidad no eran más que entrepuentes corridos o sollados.

Un documento que nos permite conocer las repercusiones sobre la navegación de las contrataciones con el Gobierno es una circular titulada “Instrucciones á los capitanes” fechada en Cádiz el 1 de enero de 1866 y firmada por Antonio López en persona. En el encabezamiento del documento se afirma: “Del buen orden que el capitán imprima y establezca á bordo y de su conducta enérgica y respetuosa depende la vida de los pasajeros y tripulación, y el crédito y porvenir de la empresa”

Referente a la contrata con el gobierno se explicita que: “La empresa está obligada á hacer el viaje de Cádiz á la habana con las escalas de santa cruz y Puerto Rico en 20 días y de la habana á Cádiz o Vigo en 18 días en circunstancias ordinarias.

[...]

Los cuadernos de bitácora deben llevarse como lo tiene dispuesto el Excmo Sr Comandante Gral y Pral de los tercios Navales de poniente de 1º de diciembre 1863¹⁶⁴,

¹⁶⁴ En aquella disposición se establecía que: “*Se servirá V.S. prevenir de mi orden á los Capitanes de los buques de travesía, ya sean de vela o de vapor de esa matrícula, que los cuadernos de bitácora y diarios de navegación han de llevarse precisamente como preceptua el tratado de navegación de Ciscar, anotando además en los acaecimientos de los primeros y por gguardias firmadas por los oficiales que las*

quien con fecha 7 de julio de 1865 recuerda se expresen las horas á que pertenecen las guardias y la altura meridiana del sol en la del medio día [...] Unicamente habiendo causas de fuerza mayor pueden hacerse los viajes de más de 18 o 20 días; y como quiera que sino se prueban debidamente esas causas, la Empresa tendrá que pagar 12000 duros ó más de multa, deben anotarse debidamente todas las circunstancias contrarias, como vientos, paradas en puerto, especialmente en el de Puerto Rico, descomposiciones de máquinas y calderas y todas las demas causas por fuerza mayor expresadas como vientos contrarios etc. Debe vigilarse que el carbón que se embarque sea de buena calidad y suficiente, prque la Empresa sería multada si el carbón faltase en circunstancias ordinarias o fuese malo. La correspondencia debe cuidarse con esmero y hallarse sobre cubierta al fondear en cada puerto. El extravio de algún bulto de la correspondencia, su deterioro ó cualquier otra falta, se pena según el artículo 25 con 3000 y 8000 duros de multa, sin perjuicio de la responsabilidad criminal.

PASAJEROS – Se debe tener con ellos la mayor atención sin familiarizarse, evitar y no permitir cuestiones acaloradas, no permitir de ningun modo el juego, atender inmediatamente á sus quejas y reclamaciones haciendo justicia siempre, y dándoles satisfacción por quejas fundadas de que nos dará parte así como a los consiganatarios, para castigar ala causante si no fuese posible hacerlo á bordo.

TRIPULACION – El capitan es el Jefe, y sus ordenes han de ser cumplidas por todos a bordo. Oficiales, Sobrecargo, Maquinista, Mayordomo y todos los demas subordinados.

Recomendamos que no haya tolerancia en el cumplimiento del deber, dándonos parte de las faltas, sin perjuicio de castigo desde luego según las ordenanzas y reales ordenes recientes.

manden , todas las ocurrencias esenciales del aparejo, máquinas, cambios de viento con su fuerza y derrumbos, tierras y velas que se avisten, como también en las anochecidas y amanecidas, las marcaciones a tierra, si las hubiere, espresando si son de la aguja ó corregidas, situación que resulte, distancia de tierra, variación de la aguja que se hubiere observado y por cual marcación; y al medio día las referidas marcaciones a tierra si se estuviese a la vista, observación y situación que resulte tanto por ellas, como por el c ronómetro ó distancias lunares en los respectivos casos, y en su defecto por la estima deducida del punto del mediodia anterior, ó de otro más inmediato y que merezca toda confianza; rumbo y distancia directos en toda singladura, demora y distancia a tierra más próxima; cuyos cuadernos han de firmarse al final de la navegación por los referidos Capitanes; y en los segundos se verificaran las mismas anotaciones firmándolas en cada día solo el Capitán ú oficial a quien pertenezcan; pero al concluirse el viage visarán y firmarán los capitanes los referidos diarios de sus Oficiales, todo lo cual es con el objeto de que en los siniestros o tardanzas que puedan ocurrir, se deduzca con toda exactitud por quienes corresponda, la certeza de las derrotas verificadas y del manejo del aparejo, máquinas y demás para la mejor resolución con arreglo a justicia..... San Fernado 1º de diciembre de 1863.

1er MAQUINISTA – Debe llevar el diario de la máquina en regla y en armonía con la bitácora, por lo que el Capitán examinará todos los días el diario de la máquina y facilitará al maquinista la distancia andada, vientos reinantes, aparejo usado, etc etc. El 1er maquinista al visitar al capitán todos los días, le dará parte de las ocurrencias ordinarias, pero cuando haya cualquiera extraordinaria se lo participará inmediatamente sea de día ó de noche. El 1er Maquinista cuidará que todos sus subalternos cumplan con su deber, y que se cumpla fielmente cuanto mande el capitán,...

El documento continuaba describiendo quienes son los consignatarios en cada puerto, la autoridad que poseen y como debe organizarse el servicio de distribución del correo, así podemos leer:

“CÁDIZ: Dn. Manuel Villaverde es el capitán Inspector y se cumpliran todas sus órdenes un y las reglas que tiene establecidas. Saldrá el Correo en cuanto se reciba la correspondencia para lo que debe estar à pique el ancla si el tiempo es bueno. Al subir sobre la cubierta el último saco de la correspondencia se disparará un cañonazo y se izará el gallardete: y se disparara otro cañonazo cuando el vapor se ponga en marcha. A la llegada al fondear se dispará otro cañonazo, y al entregar la correspondencia se arriará el gallardete. Cuando se entre de noche, lo que sólo debe hacerse cuando no haya peligro alguno, se disparará un cañonazo á la boca del puerto, y á una distancia regular de la población tres cohetes con intervalos de tres minutos, y al fondear otro cañonazo, enseñando a la vez una luz de bengala. Todo lo que precede sobre correspondencia etc se hará del mismo modo en Santa cruz, Puerto Rico y la Habana.” La precariedad del sistema de comunicaciones nos hace comprender el beneficio que supuso la irrupción de los medios de comunicación sustentados mediante la corriente eléctrica.

Otros apartados de la Instrucción hacen referencia a la Seguridad y a la responsabilidad que pesaba sobre los capitanes:

“FUEGOS, LUCES, ETC – Recomendamos la mayor vigilancia de día y de noche: no permitir el uso de fósforos, luces descubierta ni a deshoras. Es el mayor peligro de la navegación y el más fácil de evitar.

NO ESTAN ASEGURADOS NUESTROS VAPORES¹⁶⁵ – Aunque siempre un capitán debe evitar siniestros y en casos difíciles procurar que sean lo menos sensibles posibles, recordamos esta circunstancia para que el capitán tenga siempre presente la confianza que depositamos en su pericia y vigilancia. En caso de avería particular en carga y avería gruesa, se procederá según establece el Código de Comercio.

Concluimos recomendando se evite e impida que haya la menor queja de las Autoridades, estudiar el modo de tener complacidos á los pasajeros, cuidar la carga, hacer la navegación más corta economizar combustible cuidando se queme bien, tener el buque en buena estiva, etc, etc. Fdo. A. López.”

El 7 de mayo de 1868, el futuro marqués de Comillas traslado la sede central de la compañía a Barcelona¹⁶⁶ después de haber suscrito una nueva contrata con el Gobierno. En pocos años, el imperio López se convertiría en uno de los motores principales de la economía catalana y española.

Una prueba del potencial económico de López en aquellas fechas la constituye la cantidad de bienes adquiridos a su viejo amigo¹⁶⁷ el naviero comillano, afincado en Cádiz, Ignacio Fernández de Castro cuando este quebró en 1869. Hay constancia de la compra de las siguientes propiedades: una casa en la calle Ahumada nº 7 de Cádiz, dos fincas agrícolas en el Puerto de Santa Maria, una villa en Puerto Real, la mitad de una fábrica de curtidos en el Puerto de Santa Maria, la hacienda denominada “Pinar del Carpío” en Puerto Real, unas casas en Puerto Real, un solar y una huerta en Puerto Real, dos solares en los puntales, la balandra “Montañesa” y un lanchón.¹⁶⁸

¹⁶⁵ La documentación con la que he trabajado desvela que la compañía de Antonio López decidió que los nuevos buques “Príncipe Alfonso” e “Infanta Isabel” navegaran sin póliza de seguro. No he podido averiguar las razones.

¹⁶⁶ LLORCA (1990). P. 41.

¹⁶⁷ Según los descendientes de Ignacio Fernández de Castro, fue este quien le facilitó el pasaje para Cuba en un velero de su compañía en momentos muy difíciles para un joven Antonio López a causa de una reyerta acaecida en Comillas. [CÓZAR (1998). P. 54.]

¹⁶⁸ CÓZAR (1998). Pp. 218-222.

2.8. Las tripulaciones.

Es evidente que la paulatina incorporación de los buques de vapor transformó de forma radical el transporte marítimo y la organización del trabajo a bordo. Los pormenores del segundo aspecto nos son prácticamente desconocidos. Ignoramos casi todos los detalles sobre los cambios que se produjeron en las relaciones laborales de la marina mercante como consecuencia de la vaporización de las flotas. Sólo poseemos algunas referencias a la incorporación del personal de máquinas y aún estas son parciales, suelen referirse exclusivamente a los oficiales de máquinas, y muy incompletas.

Puedo aventurar, sin embargo, algunas líneas de reflexión. En primer lugar, parece evidente que la incorporación de los buques de vapor permitió una organización más eficiente del trabajo gracias a la regularidad de las travesías. Por otra parte, las tripulaciones se ampliaron y se diversificaron. Los primeros vapores se dedicaron al transporte de pasajeros y del correo. A los trabajadores de la cubierta se sumaron los del departamento de máquinas y los de la fonda.

Los usos y costumbres laborales de los veleros que hundían sus raíces en las tradiciones medievales y que se apoyaban en rancias instituciones como era la “matricula de mar”, se vieron abocados a desaparecer. Aparecieron nuevos empleos muy importantes como el del primer maquinista y el del sobrecargo. Otros, el de capitán y el de contramaestre, tuvieron que adaptarse a los nuevos tiempos y replantearse su papel.

También cambió la vida a bordo. La complejidad de las nuevas tripulaciones complicó la convivencia a bordo. La habitabilidad también sufrió importantes modificaciones. Etc.

La mayor parte de aquellas mudanzas apenas han sido estudiadas a día de hoy. Tan solo la incorporación de los oficiales de máquinas ha sido objeto de algún estudio monográfico¹⁶⁹.

La documentación que sirve de soporte a este apartado¹⁷⁰ permite recopilar algunas noticias sueltas.

En una carta de Antonio López dirigida D. José Gómez Quintana, capitán del vapor “Infanta”, fechada el 14 de marzo de 1864 se especificaban cuales serían los sueldos y gratificaciones de los oficiales. El capitán percibiría 100 escudos¹⁷¹ al mes y una gratificación de 200 por cada viaje redondo de Cádiz a las Antillas y regreso. El sobrecargo y el 1er. Oficial, 60 de sueldo y 100 de gratificación. El 2do. Oficial y el médico 50 escudos de sueldo sin gratificación. El 3er. Oficial y el capellan 40 escudos sólo. La carta también aclara que quedaban suprimidos los porcentajes que venían recibiendo el Capitán y el 1er. Oficial. No consta ninguna referencia a los salarios de los maquinistas y del resto de los tripulantes.

Si poseemos información sobre las formas de contratación de los marineros, fogoneros y paleros. Cuando los buques de Antonio López necesitan marineros izaban una bandera roja en el tope mayor. Una bandera azul anunciaba la falta de fogoneros y paleros. Los marineros que desearan embarcar debían presentarse a bordo con su

¹⁶⁹ ROBLES (1993)

¹⁷⁰ CDM-Arxiu- Fons Traslàntica: 311/43. Sin paginación.

¹⁷¹ El documento no especifica la moneda en que se paga. Teniendo en cuenta las relaciones de aquellos años (1 escudo= 16 reales de plata y 1 real de plata= 2,5 reales de vellón), entiendo que el sueldo debe de ser en esa moneda puesto que las otras unidades arrojarían unos sueldos muy bajos.

matrícula y la papeleta de desembarque del último buque en el que habían navegado. Los fogoneros y paleros debían presentar su cédula y la papeleta de sembarco.

Un contrato suscrito entre A.López y Cia. y el asentista D. Joaquín Cuenca firmado en Cádiz el 18 de setiembre de 1863 en el que se establecían los compromisos referidos a los buques “Príncipe Alfonso” e “Infanta”, nos permite conocer más aspectos sobre la composición y condiciones de vida de la tripulación de aquellos vapores. El personal de fonda dependía del asentista y debía estar formado por al menos los siguientes: Un primer mayordomo, un segundo mayordomo, un despensero, un primer cocinero, un segundo cocinero, un tercer cocinero, un panadero, un carnicero, una camarera, diez camareros y dos marmitones.

La manutención de los tripulantes y de los pasajeros era tarea del asentista que amén de una subvención mensual, fijada en principio en 12.000 reales de vellón, percibía unas cantidades diarias por tripulante. Oficiales mayores, 12 reales de vellón en la mar y 9 en puerto. Marineros, foguistas y paleros, 6 reales de vellón. También existían unas tarifas para los pasajeros por categorías. Cuando en el buque se transportaban soldados, la subvención era de 4 reales de vellón.

El menú era distinto para cada categoría. El más sencillo correspondía a los marineros, foguistas y paleros. A las ocho se les debía dar un pote de medio cuartillo de café y galleta. El almuerzo de las doce debía constar de dos platos, uno de menestra y otro de carne ó bacallaó. En la comida de las cuatro de la tarde debía de haber una sopa y cocido con carne salada. A los foguistas y paleros se les debía de dar un cuartillo y medio de vino al día. Los foguistas, además, tenían derecho a una copa de aguardiente a la salida de cada guardia. Al llegar a Puerto Rico, los marineros debían recibir el “aguardiente de costumbre”.

En términos generales, al finalizar el siglo XIX, la escasez de marineros del país era la tónica común en la mayoría de las marinas más poderosas. En Inglaterra, por ejemplo, la mitad de sus marineros y la decima parte de sus oficiales eran extranjeros. En Estados Unidos nueve de cada diez marineros mercantes y uno de cada tres militares, eran extranjeros, noruegos en concreto. Las razones eran sencillas y claras: la vida en la mar era, -y sigue siendo-, muy dura y siempre era mejor un trabajo en tierra aún en el caso de que el salario fuera menor. Los países escandinavos, sobre todo Noruega, y Alemania eran quienes suministraban buena parte de la mano de obra. En España, eran muy abundantes los tripulantes de nacionalidad filipina y confirmaban el

principio de que los países pobres y con abundante población son los principales suministradores de mano de obra en la mar.

En el aspecto legislativo, existían dos modelos a nivel mundial: el británico y el francés. En Inglaterra, la profesión marítima era completamente libre, si bien los oficiales tenían que mostrar el nivel suficiente de preparación según unos estándares establecidos. Alemania, Holanda, Bélgica y Turquía seguían el mismo criterio. En Estados Unidos se establecía una restricción para los oficiales que se procuraba fueran nacionales. Esto mismo ocurría en Suecia, Noruega, Dinamarca y Austria. Por el contrario, en Francia la norma era la de obligar a que los tripulantes fueran del propio país sobre todo si el buque percibía primas del estado. Italia, Portugal, Rusia y España seguían el mismo criterio.¹⁷²

2.9. El tráfico de cabotaje en Cataluña (1820-1935)

¹⁷² AMREL (1899). P. 271.

Conviene repasar, aunque sea de forma somera, el desenvolvimiento del tráfico de cabotaje durante los años de referencia. Como la denominación “tráfico de cabotaje” es ciertamente ambigua, aclarere que entiendo, en este apartado, por tal el que se realiza entre los puertos catalanes y los otros puertos peninsulares, del norte de África y de las Baleares. Queda excluido el tráfico con Canarias y con ultramar que también fue considerado de cabotaje por razones exclusivamente económicas, que no náuticas, en algún momento. La navegación de cabotaje, caracterizada por realizarse sin perder casi nunca la costa de vista, tiene unas características técnicas y profesionales claras. En el aspecto técnico, el cabotaje puede ser realizado por embarcaciones de pequeño porte. Desde la óptica profesional, las naves del cabotaje pueden ser patroneadas por personal con formación profesional de menor rango.

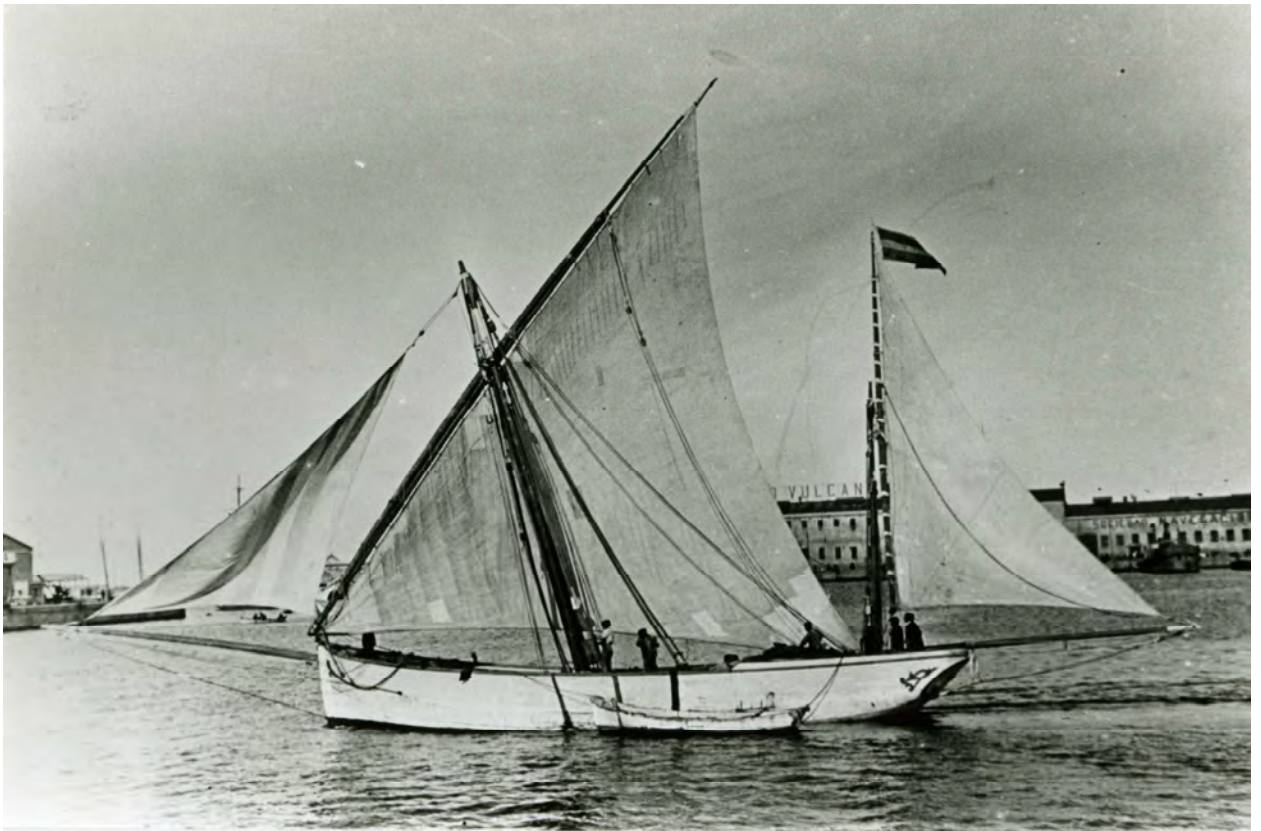
Entre el año 1820 y el año 1935, el tráfico de cabotaje pasó por tres fases. Dos tuvieron un marcado carácter expansivo: 1820-1865 y 1890-1935. Por el contrario, el periodo comprendido entre 1866 y 1889 fue de carácter recesivo.

A mediados del siglo XIX, existían veintitrés puertos o playas habilitados para el tráfico de cabotaje en Cataluña: Port de la Selva, Cadaqués, Roses, La Escala, Palafrugell, Palamós, Sant Feliu de guixols, Tossa, Lloret, Blanes, Malgrat, Arenys de Mar, Mataró, Barcelona, Sitges, Vilanova i la Geltrú, el Vendrell, Torredembarra, Tarragona, Salou, Cambrils, Tortosa y San Carlos de la Rápita. Cuatro puertos acumulaban buena parte del tráfico: Barcelona, Tarragona, Vilanova y la Geltrú y Tortosa. En 1862, el 69,4% del tráfico era interregional y acaparado por Barcelona. Un 54,3% del mismo se realizaba con Valencia que era la vía de conexión con Madrid.

La construcción de la red ferroviaria perjudicó mucho el tráfico de cabotaje a partir de 1862. Partiendo de Barcelona, se establecieron conexiones con Francia y Valencia a lo largo de la costa y con el interior y el norte de España vía Zaragoza. La paulatina implantación de la marina de vapor también incidió de forma notoria sobre el cabotaje haciendo inoperantes determinados tipos de embarcaciones.

La generalización de la tecnología industrial desató la demanda catalana de hierro y carbón a finales del siglo XIX. Como consecuencia, el tráfico de cabotaje se incrementó gracias, sobre todo, a la necesidad de importar dichos minerales del norte peninsular.

La I Guerra Mundial supuso una desaceleración del tráfico de cabotaje. Pero una vez finalizada, volvió a la dinámica expansiva con una cota máxima en los años 1929-1930. Muchas empresas mineras y siderometalúrgicas del norte crearon sus propias navieras y esa integración vertical benefició el cabotaje.¹⁷³



Barca de mitjana frente a la Vulcano.

CDDM-MMB 17471 N)

¹⁷³ PASCUAL (2002). Pp. 45-58.

2.10. Mención de la pesca.

A parte de algunas monografías locales, hay unanimidad en afirmar que la historia de la pesca en Cataluña está por hacer. El libro de Emerencia Roig *La pesca a Catalunya*, considerado hasta el presente como obra de referencia, está plagado de errores mayúsculos al menos en lo que respecta a la vertiente histórica. Roig realiza una cronología completamente falsa: l'any 1770 aparegueren com una novetat al nostre país les xarxes fetes a ma [...] l'any 1870 van ésser inventades les peces o xarxes anomenades pels pescadors d'arrastre, entre elles les de bou, vaca i artet. [...].¹⁷⁴ La verdad es que de las redes y de buena parte de sus formas de empleo se tiene noticia en Cataluña desde al menos 1722.¹⁷⁵ Errores de tal magnitud, me hacen dudar de la seriedad del trabajo de Roig y, por tanto, hay que utilizarlo con precaución.

Merecería la pena estudiar la implantación en Barcelona de compañías pesqueras a partir de la segunda década del siglo XX. Dichas empresas utilizaron embarcaciones de vapor para faenar en las Canarias y en las playas africanas adyacentes. Fue una moderna aventura empresarial de la que no sabemos gran cosa.

¹⁷⁴ ROIG (1996). Pp.26.

¹⁷⁵ LLEONART /CAMARASA (1987).

2.11. Las vicisitudes de la enseñanza náutica en Barcelona (1769-1861)

El historiador Pierre Vilar demostró de forma incontestable que la clave de la Catalunya moderna se encuentra en el desarrollo comercial que tuvo lugar en la segunda mitad del siglo XVIII. Dicha hipótesis ha sido corroborada por numerosos estudios posteriores que han profundizado en el tema. No hace falta insistir.

El volumen más sustancioso de aquel flujo comercial fue el que se realizó con América. Al principio, sometido a ciertas restricciones y con total libertad a partir del famoso decreto de 1778, tal y como nos lo explica el historiador Carlos Martínez Shaw: “El règim de llibertat comercial augmentarà espectacularment la participació catalana en el tràfic colonial, que esdevindrà sens dubte el sector privilegiat de l’activitat econòmica de la burgesia mercantil del Principat”¹⁷⁶

Entre 1758 y 1763, se crearon en Barcelona los tres cuerpos del comercio: Matricula de Comerciantes, Consulado del Mar y Junta Particular de Comercio. De forma paralela, la construcción naval se convertía en una manufactura importante en varias poblaciones costeras.

El incremento de la flota generó una demanda de pilotos a quien encomendársela. No tan sólo era un problema de número. También era muy importante la competencia profesional. La suerte de muchas fortunas iba a estar en sus manos. En la primera mitad del siglo XVIII, la formación de marinos estaba tutelada por dos instituciones: la Casa de Contratación y el Colegio de San Telmo de Sevilla¹⁷⁷. Ambas se encontraban en horas bajas y la formación que proporcionaban dejaba mucho que desear: “...las navegaciones estaban confiadas a un puñado de mal llamados profesionales que, en general, se guiaban por un tosco empirismo y unas cortas y mal aprendidas reglas”¹⁷⁸. Las primeras medidas paliativas las aplicó el Marqués de la Ensenada que traspasó las competencias de las rancias instituciones andaluzas a la Armada. A través de la

¹⁷⁶ DELGADO Y OTROS (1986) P. 33.

¹⁷⁷ Creado el 17 de abril de 1681. Entre 1717 y 1748 tuvo la exclusividad en la formación de los pilotos. ARROYO (1989). P. 71.

¹⁷⁸ SELLÉS, PESET Y LAFUENTE (1988). P. 89.

ordenanza de 1748, estableció el Cuerpo de Pilotos y creó una escuela de Náutica en cada capital departamental.

La primera escuela de náutica sin vinculaciones directas con la armada se estableció en Bilbao por iniciativa del Ayuntamiento, el Consulado y la Diputación. Las clases se comenzaron a impartir de forma provisional en 1739. La estabilidad se garantizó al asumir la dirección del centro el capitán de fragata Miguel Archer tres años más tarde.¹⁷⁹ La enseñanza estaba estructurada en las “cinco ciencias”: matemáticas, geometría práctica, “planometría”, “estereometría” y navegación. Numerosos testimonios han dejado constancia de la competencia de aquel profesor. Sus Lecciones náuticas publicadas en 1756 fueron muy elogiadas por Jorge Juan y adoptadas como libro de texto en varias escuelas de pilotaje.¹⁸⁰ El enorme adelanto que supuso la implantación de las escuelas se evidencia al analizar como era la enseñanza gremial que las precedió. Las ordenanzas de la casa de Contratación de Bilbao, por ejemplo, reglamentaban la formación de los futuros pilotos así: durante seis años que duraba la formación los aspirantes pasaban por los puestos de paje, grumete, marinero, pilotín y piloto. Por último, pasaban exámen ante un tribunal formado por miembros del consulado. El candidato debía presentar en el exámen el “diario formal de los rumbos” efectuados durante los dos años de prácticas.¹⁸¹

La Real Junta Particular de Comercio de Barcelona no ocultó su interés cuando el piloto Sinibaldo de Mas¹⁸² le propuso crear una escuela de náutica a principios de 1769. Ruiz y Pablo dibujó el siguiente perfil de aquel marino: “Llamábase Sinibaldo Mas y había nacido en Torredembarra, en 1736. Empezó a navegar a los 14 años de edad, sin salir del Mediterráneo hasta los veinticinco, en que se examinó de piloto de altura, en 8 de octubre de 1761, en Cartagena. En 1762 emprendió un viaje a América, durante el cual fue apresado en 14 de junio, frente al cabo de San Vicente, por unos corsaios ingleses. Rescatado y restituido a Cádiz, se embarcó en la saetía de José cassá, que salía con destino a Arenys, y fue apresado nuevamente por unos piratas argelinos, el 7 de octubre de 1762. Conducido a Argel, le obligaron a embarcarse en buques piratas y en

¹⁷⁹ DAVALILLO (1995). Pp.17-18.

¹⁸⁰ ESCOLANO (1988). Pp. 63-64.

¹⁸¹ ESCOLANO (1988). P. 63.

¹⁸² A principios de julio del 2009, el capitán de la marina mercante Juan José Rios Delgado presentó en la Facultad de Náutica de Barcelona la tesis doctoral titulada *El funcionamiento de los primeros años de la Escuela de Náutica de Barcelona bajo la dirección de Sinibaldo de Mas y factores socio-económicos que motivaron su creación*. Dicho estudio zanja de forma definitiva las investigaciones sobre el tema y se convierte en una referencia obligada.

tal situación ejerció su oficio por espacio de seis años, al final de los cuales le rescataron los religiosos de la Orden de Redentores.

Volvió entonces a Cartagena, donde obtuvo el título de primer piloto, y acreditó su capacidad para la enseñanza del arte de navegar; y conociendo los deseos de la Junta de Comercio de Barcelona y los de toda la ciudad de tener una escuela de pilotaje, se ofreció a fundar una y dirigirla según los métodos observados en los departamentos de Cádiz, El Ferrol y Cartagena.”¹⁸³

La propuesta docente de Sinibaldo, a imitación de los planes de las escuelas departamentales, se componía de una parte teórica y otra práctica. La primera estaba estructurada en cinco niveles o clases¹⁸⁴. La parte práctica debía tener lugar después de la tercera o cuarta clase y consistía en un periodo de embarque durante el cual debían realizarse travesías hasta América o hasta el norte de Europa. El conocimiento detallado del contenido de las cinco clases nos permite captar el punto en que se encontraba el desarrollo de la ciencia náutica en aquellos años. No podemos olvidar que existía un referente legal que eran las instrucciones de la Armada pero es lógico pensar que Sinibaldo Mas recurriría a los conocimientos más actualizados para satisfacer la demanda de competencia técnico-profesional planteada por la Junta.

Los contenidos de la primera clase eran:

- Las definiciones de los términos de la navegación.
- Las reglas y la manera de encontrar la variación de la aguja magnética por medio de la amplitud y la marcación del Sol.
- Encontrar el abatimiento de la nave. Así como corregir el rumbo de la variación y el abatimiento.
- Las definiciones y propiedades de los círculos de las esferas celestes y terráquea con sus demostraciones.
- Los problemas cosmológicos pertenecientes a estas esferas.
- La manera de resolver una derrota y de reducir diferentes a una sola dirección.

¹⁸³ RUIZ Y PABLO (1994). Pp. 153-154.

¹⁸⁴ Este aspecto se ha prestado a confusión. Algunos historiadores equiparan estas clases a los tradicionales cursos de nueve meses cuando no tienen nada que ver. Parece ser que existían unos patrones temporales que variaban según la clase entre seis y once meses. Sin embargo, todo permite pensar que existía mucha flexibilidad y que era la capacidad del alumnado, por otra parte muy heterogéneo, la que determinaba el ritmo de progreso en última instancia.

- Las reglas para corregir la fantasía cuando no concuerda con la observación, así como los problemas aplicados y resueltos por el cuadrante de reducción.
- Las reglas universales para encontrar la latitud del lugar por medio de la observación del Sol y las estrellas y su declinación.
- La manera de corregir la observación del Sol y su declinación de los defectos que puede tener, con las demostraciones y aplicaciones correspondientes.

Los contenidos de la segunda:

- Declaración, uso y modo para observar los astros con el cuadrante de los arcos y con el octante de reflexión. La preparación de la aguja de marcar.
- La manera de encontrar la variación de aguja con dos observaciones y marcaciones en igual altura del Sol sobre el horizonte.
- Encontrarla con el azimut del Sol con las demostraciones y operaciones correspondientes.
- La manera de encontrar un medio paralelo entre dos latitudes dadas y reducir la distancia en un paralelo y apartamiento de meridiano a diferencia de longitud, y a la diferencia entre las latitudes dadas, a diferencia de latitud en partes meridionales.
- Los problemas correspondientes a la navegación para encontrar el lugar de la nave concluida la singladura por medio de la latitud y la longitud.
- Los teoremas generales para corregir la fantasía de corrientes con sus problemas aplicados y resueltos por el cuadrante de reducción.
- La manera de cartear en las cartas plana y de grados crecientes.
- La formación del calendario gregoriano, con la manera de encontrar la hora de la pleamar y de bajamar en cualquier lugar conocido.
- La hora de la salida y de la puesta de la Luna un día cualquiera.

En la tercera clase:

- Definiciones y demostraciones de las líneas tiradas en el círculo, como son ahora curvas, senos, tangentes y secantes de los arcos.
- Las definiciones de la trigonometría plana i de algunas proposiciones de los libros 1, 2, 3, 5, 6 y 11 de Euclides, incluyendo los de Arquímedes.
- La demostración de los cuatro teoremas generales de la trigonometría plana.

- El uso de los números logarítmicos, senos, tangentes y secantes, dando las reglas para comprobar los mencionados números.
- Se podrán poner en práctica los problemas para construir y resolver los triángulos rectilíneos aplicados a la navegación: por los nombres mencionados, por el canon natural, por las escalas plana y artificial, sacabuche, sector o palometría y finalmente
- Algunas reglas para resolver los triángulos rectángulos por aritmética para que en caso de necesidad (por haber perdido los instrumentos) se pueda encontrar la navegación hasta encontrarlos.

En la cuarta clase:

- Demostración de las proposiciones de los libros de Euclides pertenecientes a las demostraciones de los teoremas citados. Algunos problemas aplicados a la planimetría y a la barimetría.
- Enseñanza de la construcción de los instrumentos más necesarios a la navegación.
- Las definiciones y demostraciones de las proposiciones de la geometría esférica.
- Los problemas para la construcción de los triángulos esféricos y la manera de medir las partes por las líneas de la escala plana.

En la quinta clase:

- Definiciones y demostraciones de las proposiciones y teoremas de la trigonometría esférica.
- La resolución de los problemas astronómicos aplicados a la navegación.
- La formación de planos de puertos y cartas.¹⁸⁵

Llama la atención el hecho de que en las primeras clases se impartían las enseñanzas más estrictamente prácticas y se dejaba para las últimas clases, posteriores a la realización de las prácticas, el tratamiento de los fundamentos teóricos. En el caso de que algún alumno abandonara los estudios, tras la realización de las prácticas, estaba estipulado que se le sancionara con un año de servicio en la Armada. A la vista del programa presentado por Sinibaldo Mas, son pertinentes algunos comentarios. En primer lugar, hay que tener presente que se trata de una declaración de intenciones cuyo objetivo era ganarse el beneplácito de la Junta. En la práctica docente, los contenidos

¹⁸⁵ FERNANDEZ Y SIERCO (1985). Pp. 29-30.

debían ser mucho más simples. No debe olvidarse, además, que durante los nueve primeros cursos sólo hubo un maestro para todas las clases por lo que la simplificación era inevitable. El programa también muestra una clara inclinación por los asuntos náuticos, astronómicos y matemáticos, y no se mencionan apenas las cuestiones referidas a la maniobra, la teoría del buque, la construcción naval o la estiba. Es muy probable que la formación en estos ámbitos se adquiriera sobre todo durante el periodo de prácticas pero también es cierto que dichos aspectos eran competencia de los contra maestres que desempeñaban un papel crucial a bordo con unas competencias mucho mayores que las que poseerían más adelante. Sin embargo, el hecho de que la Junta adquiriera la maqueta de un “navio con todos sus aparejos” en Cartagena junto a otros instrumentos didácticos¹⁸⁶ cuando constituyó la escuela, prueba que algo de estos temas se trabajaba aunque Mas no los mencione en su programa. Uno de los ejercicios que más éxito cosecho en el certamen de 1773, consistió en la realización de diversas las maniobras con el mencionado modelo.

El paso de un curso a otro se realizaba tras superar unos exámenes que tenían lugar ante un tribunal de la Junta. También se celebraban disertaciones con un carácter más bien publicitario. Tenemos constancia de la realización de tres de estos actos académicos, denominados “Certamen Matemático-Náutico” en junio de 1773, julio de 1777 y noviembre de 1797¹⁸⁷.

La escuela se ubicó en un local de la Barceloneta que era propiedad de un carpintero de ribera. No tardó mucho en trasladarse a otros locales más amplios propiedad de Raymundo Bosch situados en la calle Viladecols. Por último, la Junta acordó instalar la escuela en la misma Lonja en octubre de 1774¹⁸⁸.

A excepción del mes de agosto, la docencia se impartía durante todo el año. Se realizaban dos horas de clase por la mañana¹⁸⁹ y otras dos por la tarde.

Tras alguna discusión, Sinibaldo Mas se comprometió a impartir clase a un máximo de 24 alumnos. La Junta estableció que procederían de las poblaciones costeras en proporción al número de matriculados de las más importantes. Se estableció el

¹⁸⁶ RUIZ y PABLO (1994). P.156.

¹⁸⁷ RUIZ Y PABLO (1994). Pp. 157, 159 y 284.

¹⁸⁸ RUIZ Y PABLO (1994). P. 156.

¹⁸⁹ Hay discrepancias en este punto. Según ciertos historiadores el nº de horas matutinas eran 3. MONÉS (1987) P.54.

baremo siguiente: 4 de Barcelona, 4 de Tarragona, 6 de Mataró, 4 de San Feliu de Guixols, 2 de Tortosa y 4 del resto.¹⁹⁰

A la luz de las listas de alumnos que se conservan en el Archivo de la Junta de Comercio, hasta 1787, el alumno más joven tenía 13 años y el mayor 40. Casi una cuarta parte procedían de Barcelona y el resto constituían un amplio conglomerado de procedencias, destacando Sitges (9,35%) y Vilanova (6,96%)¹⁹¹. En los registros de alumnos existentes hasta 1788, consta que hasta aquel año habían pasado por la escuela 287 alumnos¹⁹². Los estudios eran gratuitos. Para ingresar en la escuela era necesario saber leer y escribir y conocer las cuatro reglas. En teoría, no se podían consumir más que dos convocatorias de examen por asignatura.

El primer colaborador de Mas fue el pintor de profesión Manuel Tramillas que fue contratado en 1772. El auténtico “segundo maestro”, tal como se le llamó, fue el piloto Jayme Tutzó del que sabemos que nació en Barcelona en 1756. Ingresó en la Escuela de Náutica a los 16 años. El 12 de julio de 1775, tras haber acabado la tercera clase, embarco para realizar el viaje de prácticas. Realizó los estudios en cuarenta y seis meses con unas calificaciones sobresalientes...El 14 de junio de 1779, la Real Junta Particular de Comercio le propuso, a través de Sinibaldo Mas, que además de dedicarse a la clase de dibujo que ya impartía, impartiera también la 1ª y 2ª clase. En 1782 su padre no pudo hacerse cargo del mando de la fragata San Francisco de Paula de la Real Compañía Privilegiada de Barcelona y pidió a su hijo Jayme que le relevara. Cesado en su cargo de profesor, embarcó rumbo a Buenos Aires el 11 de marzo de 1782¹⁹³.

La vacante no se pudo cubrir hasta 1786, año en que el primer piloto Manuel Sans que fue contratado como profesor auxiliar. Sans nació en Cologne en 1761. Ingresó en la Escuela de Náutica a los veinte años y realizó los estudios en 36 meses con calificaciones buenas. Su permanencia en la Escuela fue muy prolongada. Hay que destacar la publicación, en 1795, de una *Recopilación de varias tablas propias a la navegación y astronomía dispuestas y ordenadas por D. Manuel Sans*, con el objetivo

¹⁹⁰ FERNANDEZ Y SIERCO (1985). P. 15.

¹⁹¹ FERNANDEZ Y SIERCO (1985). P. 16-17.

¹⁹² En esta cifra coinciden la mayoría de investigadores. El único que discrepa es Carrera Pujal que eleva el número hasta los 500, creo que sin ningún fundamento.

¹⁹³ RIOS (2009). P. 552.

de dotar a los marinos de una información unificada de la que nos disponían hasta entonces.¹⁹⁴

El auge de la marina mercante catalana provocó la aparición de nuevas escuelas de náutica. El 7 de abril de 1779, Joseph Baralt puso en marcha un nuevo centro en Arenys de Mar¹⁹⁵. El 10 de junio de 1781, Joseph Bassó abrió otra escuela de pilotos en Mataró¹⁹⁶. En el resto del Estado también proliferaron los centros de formación de pilotos: Málaga (1786)¹⁹⁷, La Coruña (1790), Santander (1790), Gijón (1794), Alicante (1799) y Palma de Mallorca (1802).¹⁹⁸

Para ordenar el previsible crecimiento de centros de formación de pilotos, la armada encargó al capitán de fragata Francisco Javier Winthuysen y Pineda, comandante en jefe del cuerpo de pilotos de la armada, la elaboración de un plan para ordenar y controlar dicha formación de pilotos. El plan se plasmó en la “Instrucción general para la disciplina, estudios y exámenes que deben seguirse en las Escuelas Reales y Particulares de Náutica” aprobada por R.D. de 26 de febrero de 1790. La “Instrucción” repartía las normas en tres ámbitos: las referidas a la organización de los centros, las orientaciones curriculares y las reglas para la realización de los exámenes de pilotin y de piloto.

Las medidas más destacadas en cuanto a la organización de las Escuelas fueron:

- a) Todas las escuelas particulares pasaban a depender del Capitán general del Departamento marítimo correspondiente.
- b) Los centros debían instalarse en un lugar cercano a la mar.
- c) Las clases serían impartidas por dos profesores. El primero impartiría astronomía y navegación y el segundo, matemáticas y dibujo.
- d) El cargo de director recaería sobre el primer maestro.

Los aspectos más importantes de la organización curricular eran:

- a) La instrucción se desarrollaría a lo largo de dos cursos de once meses de duración.
- b) La jornada escolar sería de cinco horas. Tres por la mañana y dos por la tarde.

¹⁹⁴ RIOS (2009). Pp. 554-557.

¹⁹⁵ PONS (1993). P. 13.

¹⁹⁶ LLOVET (1980). P.125.

¹⁹⁷ GRANA (1995).

¹⁹⁸ ESCOLANO (1988). P. 64.

- c) El primer curso estaría dedicado a las materias propedéuticas del arte de navegar: las matemáticas y el dibujo. Se utilizaría como libro de texto el *Compendio de matemáticas* de José Fernández, publicado en 1781 para ser utilizado en el Colegio de San Telmo de Sevilla.
- d) El segundo curso contendría las materias propias del pilotaje: cosmografía, astronomía y navegación. Como libros de referencia se emplearían el *Compendio de navegación* de Jorge Juan y el *Tratado de navegación* de Mendoza.

Llama la atención que las Instrucciones no reglamentaran el periodo de prácticas.

Por último, la normativa aplicable a los exámenes insitía, entre otras cosas, en que:

- a) Los exámenes se realizarían en base a lo establecido en la R.O. de 12 de julio de 1783.
- b) Los contenidos del examen de pilotín y de piloto eran en el fondo los mismos y sólo diferían en la profundidad: manejo de la tabla de logaritmos, manejo del cuadrante, conocer cómo construir una carta plana, dominio de las esferas terrestre y celeste, cálculo de la Longitud por el método de las distancias lunares, cálculo de la latitud por dos alturas extrameridianas del Sol y por alturas meridianas del Sol y de las estrellas, cálculo de derrotas transoceánicas, cálculo de las mareas y maniobra del buque.¹⁹⁹

Las medidas de Winthuysen no fueron bien acogidas en Barcelona. La Junta las consideraba un intromisión en sus competencias dado que era ella quien sufragaba la escuela y, por la misma razón, tampoco consideraba justo que los pilotos formados bajo su tutela tuvieran que servir en la Armada según se desprendía de las nuevas normas. Al final, se llegó a una solución de compromiso en la que se reconocía la jurisdicción de la Junta bajo la supervisión del Estado²⁰⁰. La Junta tuvo que modificar sus estatutos para adaptarlos a la Instrucción.²⁰¹

¹⁹⁹ ESCOLANO (1988) Pp. 72-78.

²⁰⁰ FERNANDEZ Y SIERCO (1985) P. 24.

²⁰¹ ESCOLANO (1988). P. 75.

En 1792, la Escuela de Náutica había formado once oficiales, tres pilotos de la Armada, cincuenta y tres capitanes²⁰² de la marina mercante, tres primeros pilotos, 129 segundos pilotos y veintidós pilotines.²⁰³

Gracias a un inventario presentado a la Junta por Sinibaldo Mas, podemos conocer los libros existentes en Biblioteca de la Escuela Gratuita a principios de 1791:

- “Dos tomos en folio de Ordenanzas de la Armada Naval.
- Un tomo en folio de la demostración de las principales partes de un Navio con el modo de aparejarlo.
- Un tomo manuscrito de Derrotas de las Américas.
- Cinco Tomos en cuarto de los Viajes y observaciones de Dn. Jorge Juan a la América meridional.
- Dos Tomos en cuarto de la construcción de navios por dicho Autor.
- Un Tomo en cuarto de navegación por dicho Autor.
- Dos tomos en cuarto de Navegación de Mendoza y Rios.
- Nueve tomos en cuarto del curso Matemático de Bails.
- Un Tomo en folio de Arquitectura del P, Benavente.
- Dos Tomos en cuarto del Derrotero del mediterráneo E islas baleares por Dn. Vizente Tofiño.
- Un Libro con 15 Pliegos de cartas de dichos Parages por el mismo Autor.
- Seis tomos en cuarto de padrones de Latitudes y Longitudes, y las Partes Meridionales de la América por Dn. Joseph San Martín, y por mí.
- Un Tomo en folio de las tablas astronómicas de Mr. Gardiner.
- Diez y seis Idem en cuarto de dicho Autor.
- Tres Tomos en folio de Astronomía de Mr. La Lande.
- Seis Tomos en cuarto del Curso Matemático de Mr. Lambert.
- Quatro Tomos en cuarto del Curso Matemático de Mr. Bezout.

²⁰² Me sorprende la utilización de este término que en esta época todavía no se utilizaba.

²⁰³ ESCOLANO (1988). P. 79.

- Un Tomo en folio de navegación de Mr. Bouger.
- Seis tomos en cuarto de Navegación de dicho Autor.
- Cinco Tomos en cuarto de Tablas Astronómicas del Abate la Caille.
- Un Tomo en cuarto de trigonometría Plana y Esférica del Padre Manuel Campos.
- Dos Tomos en cuarto de Tablas Astronómicas de Mr. Navil.
- Quatro Tomos en cuarto de Logaritmos de Mr. Ozanan.
- Dos Tomos en cuarto del Kalendario Nautico.
- Un Tomo en cuarto del Compás Nautico.
- Quatro libros en cuarto Marinero Instruido.
- Un libro de Dn. Juan Moreno.
- Un libro de diferentes Cartas Francesas Hidrográficas.
- Setenta y cinco Planos de Puertos, Bahías, y Costas de Europa, América y Asia, formados en esta Escuela, con más diferentes Cuadernos formados por mi para la enseñanza.”²⁰⁴.

El contenido del inventario evidenciaba el alto nivel científico en que se desarrollaba la actividad académica de la Escuela de Náutica. Es evidente el interés de Sinibaldo Mas por contar con un fondo bibliográfico actualizado.

Sinibaldo Mas falleció el 31 de julio de 1806. Se propusieron varios candidatos para asumir la dirección entre los que se encontraban el hijo de Mas y Manuel Sans, pero el designado fue Fray Agustín Canellas y Farreras²⁰⁵. Aquel fraile trinitario había nacido en Santa María dels Pens en 1765, y cursó los estudios de náutica en Barcelona. Tras realizar un primer viaje a Veracruz, ingresó en la orden religiosa donde prosiguió sus estudios de matemáticas junto a los de filosofía y teología. En 1803, ingresó en la Real Academia de Ciencias Naturales y Artes de Barcelona de la que sería nombrado censor. El gobierno lo designó para ayudar a Pierre-François-André Mechain en los trabajos geodésicos que debían realizarse en Catalunya. Participó activamente en la

²⁰⁴ Citado por CARBONELL (2004). P. 17. En dicho artículo se incluye la referencia bibliográfica precisa de todas las obras citadas.

²⁰⁵ Según el investigador Juan José Rios, tras el fallecimiento de Mas. se contrató a Pedro Calbet como ayudante de Sans pero no nos dice más. RIOS (2009). Pp.558-559.

guerra contra los franceses. Una vez finalizada la contienda, se reintegró a la dirección de la Escuela de Náutica y, en 1816, publicó los *Elementos de Astronomía Náutica* en dos volúmenes. Canellas consideraba que su obra y el *Curso de estudios elementales de marina* en cuatro tomos de Gabriel Ciscar y Ciscar²⁰⁶, garantizaban una sólida formación astronómica y náutica a los alumnos de pilotaje. Ambos autores eran firmes partidarios del cálculo de la longitud por el método de las distancias lunares y no ocultaban su desconfianza hacia el método cronométrico. En 1817, el sabio trinitario fue desigando para estudiar la viabilidad del proyecto de un canal del río Llobregat que regara todo el llano de Barcelona²⁰⁷. El paso de Canellas supuso un plus de rigor y modernidad dada su sapiencia y talante del que es una prueba este fragmento de su discurso de toma de posesión: “La náutica tiene como base fundamental la Cosmografía; esta se enseñaba en esta Escuela, según el sistema Tolemaico y ahora debe enseñarse según Copérnico. Las suposiciones de uno y otro sistema son diametralmente opuestas. Lo que para el uno son ilusiones para el otro realidades. Ha mudado, pues, radicalmente el plan de la enseñanza y por consiguiente es también preciso mudar los medios para el objeto, que es la perfecta instrucción de los discípulos en el pilotaje...”²⁰⁸

Manuel Sans asumió la dirección de la escuela tras el fallecimiento de Canellas el 10 de abril de 1818. Para cubrir la cátedra de este último se contrató a Onofre Jaume Novellas y Alabau. El nuevo profesor había nacido en Vic en 1787. Estudió filosofía en el seminario de su localidad natal y, en 1807, inició los estudios de náutica que no finalizaría hasta la conclusión de la guerra de independencia. Se incorporó a la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona en 1819. Su discurso de acceso se tituló *Memoria sobre la necesidad de la Óptica y la Cosmografía para el acierto en la dirección de las naves*. Aquel mismo año, la junta le encargó la cátedra de matemáticas que compatibilizaría con la de cosmografía hasta su muerte. También se encargó de la cátedra de matemáticas sublimes de la Universidad de Barcelona.²⁰⁹

Cuando se jubiló Sans, en 1828, le sucedió Carlos Maristany que había sido nombrado su ayudante un año antes. Al declararse una epidemia de peste en Barcelona

²⁰⁶ Gabriel Ciscar y Ciscar (Oliva, Valencia, 1760-Gibraltar, 1829) los cuatro tomos del *Curso de estudios elementales de marina* versaban sobre aritmética, geometría, cosmografía y pilotaje.

²⁰⁷ MORENO (1993). P. 27.

²⁰⁸ Citado por MONÉS (1987). P. 63-64.

²⁰⁹ MORENO (1993). P. 27.

en 1834, Maristany optó por abandonar la ciudad y renunció a su empleo en la escuela. Fue el director de la escuela de náutica de Mataró, Ezequiel Calvet quien le sucedió. Cuando, en 1847, la Escuela de Náutica pasó a depender del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, constituido en la misma fecha, –concluyendo así el extenso periodo de pertenencia a la Junta de Comercio-, Calvet decidió trasladar la escuela al convento de San Sebastián situado junto a la Lonja.

José Bonet tomó el relevo de Calvet cuando este renunció al ser nombrado Comandante naval de Barcelona.²¹⁰

El Ministerio de Marina no aceptó de buen grado la adscripción de las enseñanzas al nuevo departamento de Comercio y remitió un informe a la Reina exponiendo su punto de vista. La disputa duró dos años y concluyó de forma salomónica en marzo de 1849: para Comercio el control de la formación en todos sus aspectos y para Marina la realización de los exámenes para la obtención de los títulos profesionales y la supervisión de las prácticas.

A partir de aquel momento, menudearon los decretos referentes a la enseñanza náutica .

El 20 de septiembre de 1850 el Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas decretó un nuevo plan de estudios y una nueva organización de las escuelas. Aquella norma determinaría la estructura de los estudios de náutica durante más de cincuenta años y sería la referencia para todas las normas posteriores e incluso puede considerarse que su influencia ha perdurado hasta el presente. **(Apéndice A).**

Para ingresar en las escuelas sería necesario poseer estudios elementales y una edad comprendida entre 14 y 20 años.

Las escuelas se clasificaban en Escuelas Completas y Escuelas Especiales. Barcelona quedaba incluida en el primer grupo. En un primer momento, la Escuela Completa de Náutica de Barcelona se integro en el recién creado Instituto de Enseñanza Media pero al establecerse la Escuela Industrial de Barcelona, en marzo de 1851, pasó a formar parte de dicha institución.²¹¹

La Ley de Instrucción Pública de 1857, clasificó la ingeniería industrial como enseñanza superior (Art. 47), pero catalogó la formación náutica como enseñanza

²¹⁰ MONÉS (1987). P. 66.

²¹¹ ARROYO (1989). Pp. 128-130.

profesional (Art. 61). La Escuela Completa de Náutica se separó de la Escuela Industrial por un decreto del 17 de julio de 1861. En sus nuevas circunstancias, dependencia directa de Fomento que no de Instrucción, se adoptó la denominación de Escuela Profesional de Náutica de Barcelona²¹². En esta nueva etapa, la Escuela pasó a ocupar la parte del exconvento de San Sebastián “que miraba a la calle Campmany, en la que tenía la entrada, y además disponía de toda la mitad oriental del piso segundo con su torre, en la que había el observatorio astronómico”²¹³

²¹² MORENO (1993). P. 28.

²¹³ RICART (1901 b) P. 9.

3. La marina mercante en la era industrial

3.1. La consolidación de la marina de vapor en Barcelona (1869-1881).

3.1.1. Los nuevos navieros

Durante el periodo comprendido entre 1863 y 1881, se produjeron una serie de innovaciones técnicas muy importantes en los buques de vapor. Se generalizó el empleo del condensador de superficie, aparecieron las primeras máquinas compuestas y comenzaron a construirse calderas capaces de soportar presiones más elevadas. En consecuencia, disminuyó el consumo de carbón y aumento el espacio de carga. El proceso de implantación de la nueva tecnología era inevitable y evidente para casi todo el mundo, salvo para los recalcitrantes.

En 1863, el tráfico de buques de vapor en el puerto de Barcelona ya era considerable tal como se puede comprobar por la relación que publicó El Consultor:

7. Líneas de vapores marítimos que tienen su origen o hacen escala en Barcelona (1863)¹

Compañías	Líneas
A. López y Cia.	Marsella-Barcelona-Cádiz- La Habana- Puerto Rico.
A. López y Cía	Marsella-Barcelona- Alicante.
Bofill, Martorell y Cía.	Barcelona-Canarias.
Bofill, Martorell y Cía.	Marsella-Barcelona- Liverpool.
Hispano-Inglesa (P.Tintoré)	Marsella-Barcelona- Liverpool.
Navegación e Industria.	Marsella-Barcelona- Cádiz-Liverpool.
Vapores Serra y Calsina	Barcelona-Liverpool.
Vapores Mata, Ferrán y Cia.	Barcelona- Tortosa- Escatrón (rio Ebro)

¹ Citado por PASCUAL (1991). P. 319.

Vapores Mallorquines	Barcelona- Palma
Vapores de Palma de Mallorca	Barcelona- Palma.
Vapores de Alcudia y Mahón.	Barcelona-Alcudia-Mahón.
Vapor Gallito.	Barcelona-Sete.
Vapor Turia.	Barcelona-Liverpool.
Vapor Catalán.	Barcelona- Valencia.
Vapor Tarraconense	Barcelona-Tarragona-Tortosa.
Vapores Segovia, Cuadra y Cia.	Sevilla-Marsella
Vinuesa y Cia.	Barcelona-Bilbao.
Vasco-Andaluza de Vapores.	San Sebastian-Marsella.
Subirá y Cia.	Sevilla-Gibraltar-Marsella
Lloret y Cía.	--
Vapores Frayssinet	Argelia e Italia
Henri Poydenot et Cie.	Barcelona-Hamburgo.
Vapores Lope de Vega, Cervantes y Jovellanos	Barcelona-Londres.
Cia. De navegación Mixta	Argelia e Italia
Vapores de Santander	Barcelona-Santander.

En la década de los sesenta se constituyeron nuevas empresas navieras sobre las que, gracias sobre todo a las investigaciones del profesor Martín Rodrigo, empezamos a tener constancia.

Gaudenció Masó adquirió dos buques propiedad de Gaspar Roig y Cia. en 1862 y creó la Catalana de Vapores Costaneros. Uno fue el “Negrito” que había sido importado de Inglaterra y el otro fue el “Indio”². Este último había sido construido en la Maquinista Terrestre y Marítima en 1858. Aquel pequeño vapor de 45 toneladas y el

² MARTIN (2007). P. 75.

“Montjuich” de 30 toneladas construido un año antes, fueron dos experiencias piloto realizadas por la recién creada MTM que, al fin y a la postre, evidenciarían la imposibilidad de crear una industria naval industrial en Barcelona. Carrera Pujal describe el “Indio” en los siguientes términos: “El casco del barco tenía 150 pies de eslora a flor de agua, 8’5 pies de manga, 9’5 pies de puntal y su marcha era de diecisiete a dieciocho kilómetros por hora. Según el diario El Ancora el hermoso vapor de hélice reunía todas las comodidades apetecibles para un largo viaje, que le parecía sería a las Antillas”³. La catalana desapareció a mediados de aquella misma década.

José Serra Calsina era propietario de dos buques en 1867. Su hijo José Serra Font trasladó el negocio a Bilbao y, en 1879, la compañía pasó a denominarse Línea de Vapores Serra. Seis años después, se había convertido en la tercera naviera española a la vez que Bilbao era el principal puerto de la marina de vapor.

No todas las navieras barcelonesas tuvieron la misma suerte. Entre 1866 y 1867, se disolvió Bofill, Martorell y Cia. Es interesante conocer la trayectoria que siguieron los accionistas más importantes de la compañía. Es ilustrativa de las pautas de conducta de la burguesía catalana: “...en enero de 1868 se disolvió la asociación empresarial entre Juan Manuel Bofill y sus cuñados, los hermanos Martorell, Miguel, Juan y Manuel Martorell Peña se retiraron entonces del mundo de los negocios para disfrutar tranquilamente del producto de sus bienes, mientras que Juan Manuel Bofill Pintó y su hijo Juan Bofill Martorell creaban la sociedad J.M. Bofill e Hijo. Tanto Juan como Manuel Martorell pudieron así secundar el afán coleccionista de su hermano Miguel, fundador del actual Museu de Ciències Naturals de Barcelona, denominado inicialmente Museo Martorell de Arqueología y Ciencias Naturales. Los Bofill, por su parte, y singularmente los hermanos Juan y José Bofill Martorell, se especializaron poco después en un negocio vinculado en cierta medida a la navegación a vapor: acabaron convirtiéndose en los principales importadores de carbón de la ciudad. En 1891, por ejemplo, controlaban una cuarta parte del carbón inglés arribado al puerto de Barcelona.”⁴

El abandono de Bofill, Martorell y Cia. es comprensible. A finales de la década de los sesenta, los males de la marina mercante española eran múltiples y graves. Abundaban los buques anticuados, los impuestos eran excesivos, los costes salariales

³ CARRERA (1961). P. 76.

⁴ RODRIGO (2007). P.79.

eran elevados. A pesar de las medidas protectoras, la marina de nuestro país era incapaz de competir con los buques de bandera extranjera.⁵ Las medidas reformistas impulsadas por Laureano Figuerola en 1868 tuvieron por objetivo acabar con aquella situación. Se suprimió el derecho diferencial de bandera, se autorizó la importación de buques y se dió libertad a los armadores para establecer las tripulaciones mínimas.⁶ El nuevo empresariado naviero, cuyo representante más destacado era Antonio López, aplaudió las decisiones gubernamentales. Por contra, los trabajadores de la mar y los armadores de la marina tradicional conformaron el bando de los perdedores. La implantación de los buques de vapor que eran menos intensivos en mano de obra acarreó un aumento del desempleo entre los tripulantes. Para la marina tradicional, los decretos de Figuerola supusieron el principio del fin. Los datos son irrefutables: “Desde 1804 a 1846 se matricularon en Barcelona 69 buques; de 1846 a 1866 bajaron a 43, de 1866 a 1868 a 5 y de 1869 a 1874 subieron a 49, siendo en su mayoría de vapor y procedentes de Inglaterra. Los antes tan activos astilleros de la costa desde Barcelona a Palamos, que en veintitres años lanzaron al agua 270 buques de un promedio de 250 toneladas cada uno, ya sólo construían alguna barca para el cabotaje.”⁷

Los negocios del futuro Marqués de Comillas iban, por contra, viento en popa. La concesión de 1862 producía sustanciosos beneficios por varios conceptos entre los que destacaba el transporte de tropas. Aquellos ingresos se reinvertían en fincas rústicas y urbanas, en la creación del Crédito Mercantil, en la Compañía del Ferrocarril Zaragoza-Barcelona.⁸ A.López y Cia. trasladó su sede central a Barcelona en 1868. Sus trece vapores pasaron a engrosar al matrícula de Barcelona que contaba con otros treinta. Sus 14.791 toneladas, sin embargo, suponían el 53,2 % del total. Era la primera naviera de la ciudad Condal y se mantendría en dicha posición durante décadas.⁹ Fue durante los primeros años de la Restauración cuando se amasó la gran fortuna de Antonio López: “Un cop sufocada la guerra carlista, la pau a Cuba era l’assignatura pendent de la Restauració. El dèficit crònic d’Hisenda, no obstant, impedia al Govern tenir recursos suficients per acabar la guerra. L’Estat optarà per procurar-se un préstec de 125 milions de pessetes per oder afrontar les despeses militars i acudirà a Antonio

⁵ VALDALISO (1991). P. 93.

⁶ VALDALISO (1991). P. 97.

⁷ CARRERA (1961). P. 108.

⁸ RODRIGO (1995). Pp.137-138.

⁹ RODRIGO (2007). P.84.

López; les gestions de López permetran una associació de capitalistes de Barcelona, Madrid i Cuba que conjuntament prestaràn aquesta quantitat a l'Estat al 12 per cent d'interés. La casa comercial A. López y Cia. hi participarà amb 10.250.000 pessetes, i així serà el principal subscriptor tant de Barcelona com de la gran Antilla. Aquest prèstec va donar origen al Banco Hispano Colonial, que a partir de llavors es va convertir en la plataforma finacera principal d'Antonio López, el qual va ser elegit des del primer moment president del seu Consell d'Administració".¹⁰.

Como es de suponer la Cia. Trasatlántica necesitó contratar a numerosos oficiales de máquinas y puente. Apenas sabemos nada de ellos. La mayor parte de las escasas noticias que poseemos son de capitanes. Entre ellas he seleccionado las que hacen referencia al alicantino Ramón Lagier que fue uno de los primeros capitanes españoles que mandó un buque de vapor y que sufrió en carne propia las consecuencias del cinismo característico de los López. Según sus propias palabras: "Durante más de 34 años de navegación, he adquirido tres cruces de honor por actos de valor y humanitarios; una de Napoleón III, otra de Isabel II y otra del rey Guillermo de Prusia[...], [el] marqués de Comillas me trataba con mucha deferencia e intimidad. Yo era el único de los capitanes que se sentaba a su mesa...por un incidente desgraciado, del que no quiero acordarme por ser la causa un jesuita maldito, salí de la compañía López y entre al servicio de los vapores de don Guillermo Butler, de Cádiz, en donde principié los trabajos de conspiración contra el Gobierno de Isabel II, bajo la dirección del general Prim, emigrado en Londres."¹¹ Lagier ingresó en la masonería y participó activamente en la Gloriosa. Sus ideales republicanos le imposibilitaron continuar con la profesión de marino. Se retiró al campo y trabajó como labrador y periodista. Su activismo le llevó a fundar varias entidades culturales en la comarca de Elche.

La construcción del canal de Suez en 1869 constituyó uno de los acontecimientos más importantes de la historia marítima decimonónica. Gracias a su apertura el viaje entre Europa y Oriente se acortó de forma notoria. La duración de la travesía de Londres a Bombay, por ejemplo, se redujo a la mitad en comparación con la

¹⁰ RODRIGO (1995). P.138.

¹¹ LLORCA (1990). Pp. 48-49.

ruta por el Cabo de Buena Esperanza. En 1870, utilizaron el canal 486 buques mientras que en 1900 fueron 3441.¹²

La primera naviera española en utilizar el Canal de Suez fue “Olano, Larrinaga y Cia.”. Su línea a Filipinas perduró hasta que el Marqués de Campo consiguió el contrato oficial en 1880.¹³

La crisis de la marina mercante era muy palpable en Barcelona al finalizar los años setenta. La Revista Marítima presentaba el siguiente panorama: “Triste, muy triste es el cuadro que presenta hoy la marina mercante española, y refiriéndonos solamente á lo que pasa en en el puerto de Barcelona, creyendo que es la fotografía amplificada de todo el litoral español, solo vemos buques amarrados pudriéndose en un rincón del puerto, buques en venta, subastados como vulgarmente se dice a cara o cruz, y otros que un magnífico estado aun para navegar son llevados al pié de Montjuich, convertido hoy en matadero de nuestros buques, por ser aquel punto del puerto el destinado para su desguace. Solo una expresión se escapa de la boca de los navieros al habilitar un buque, y es: probaremos este viaje, expresión que significa mucho atrevimiento en exponer un capital cuando no hay ni la menor probabilidad de que el buque no lleve pérdida.”¹⁴ Según aquella misma publicación, la marina mercante catalana había sufrido una disminución real de 139 buques, 38.807 toneladas y 1.190 caballos entre el 1 de enero de 1869 y el 31 de octubre de 1878.¹⁵ En 1878, la flota de matriculada en Barcelona estaba compuesta por 465 veleros y 60 vapores¹⁶, y por 481 barcos de vela y 56 vapores un año más tarde¹⁷.

La crisis del sector agudizó el conflicto entre los “librecambistas” y los partidarios de las medidas proteccionistas entre quienes se hallaba un activo José Ricart. La Revista Marítima que él dirigía no ocultó sus simpatías. Desde aquella publicación, no cesó de denunciarse la presencia de intereses extranjeros, sobre todo británicos, en la flota de vapor por considerarlos una forma de colonialismo que dañaba los intereses nacionales. Según la opinión de aquella publicación, un total de cincuenta y cinco vapores pertenecían a capital foráneo: 28 barcos de la Cia. MacAndrew, 12 de Serra y Font, 4 de

¹² HEADRICK (1989). Pp. 135-136.

¹³ LLORCA (1990). Pp. 42-43.

¹⁴ “El Ciudad de Cádiz”, *Revista Marítima* Nº 11 del 1-5-1879. P. 141.

¹⁵ *Revista Marítima* Nº 18 de 20-7-1879. P. 263.

¹⁶ CARRERA (1961). P.113.

¹⁷ *Revista Marítima* Nº 26 de 6-11-1879. P.407.

la naviera denominada “La bandera española”, 3 de la Cia. Hispano-Francesa, etc.¹⁸. Por contra, se consideraba que la flota velera era eminentemente española y sin embargo no gozaba del necesario apoyo y se enfrentaba a un destino incierto. Con todo, todavía se construían veleros en las costas del Maresme como la barca “Pablo Sensat” armada en Blanes en 1878. Esto decía la Revista Marítima: “La Pablo Sensat tiene una eslora de 44,80, metros de manga 9,75, y de puntal 5,58. Su magnifico y ventilado entrepuente pudiera muy bien servir para transportar emigrantes con las necesarias condiciones de comodidad y ventilación. Su elegante aparejo, de imponente guinda, es de brick-barca: sus palos son de hierro, su jarcia de alambre y la monotería de patente; lleva dobles gavias, juanetes y sobre juanetes, velas de estay y son todas velas de buen corte y de excelente género. [...] la barca Pablo Sensat es un buque de primer orden en todos los conceptos”¹⁹. No deja de ser admirable que, con tales características y en pleno auge de los barcos de vapor, el “Pablo Sensat” se estrenara con un viaje a las Filipinas y que al año siguiente se dedicara al tráfico triangular: Barcelona- La Habana- Nueva York- Santander.

El malestar de los armadores de la flota velera fue una de las causas principales de la creación de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona en 1876. Su objetivo principal fue presionar para que se reimplantara el derecho diferencial de bandera. La mayor parte de Asociaciones de marinos les apoyaron dado que los buques de vela requerían más mano de obra.²⁰ El primer presidente de la Asociación fue Isidoro Pons (1848-1889) un hombre con intereses en varias de las empresas del grupo del Marqués de Comillas: vicepresidente de la Compañía General de Tabacos de Filipinas y de La Previsión; consejero del banco Hispano Colonial, la Compañía Trasatlántica, la Sociedad Hullera Española y Norte; en 1882 asumió la dirección del banco de Barcelona en sustitución de su suegro José Maria Serra.²¹

La paz de Zanjón más que un punto y final a diez años de guerra en Cuba, supuso un punto y a parte. La situación en Cuba sufrió grandes cambios: se convirtió en una provincia más y la sociedad esclavista se hundió en una crisis definitiva.²² Por su parte, Antonio López recibió el título de Marqués de Comillas en reconocimiento del

¹⁸ “Tonelaje nominal”, *Revista Marítima* N° 13-14 de 1-5-1881. Pp. 178-179.

¹⁹ *Revista Marítima* Vol. III. Pp. 40-41.

²⁰ VALDALISO (1991). Pp.104-105 y 112.

²¹ RODRIGO (2000). Pp.161-163.

²² MORENO FRAGINALS (1995). Pp.255-259.

“esfuerzo” realizado. Sus lazos con la monarquía eran públicos y notorios. El rey veraneó en la finca que el armador poseía en Comillas el verano de 1881. Aquel mismo año fundó la Compañía General de Tabacos de Filipinas y la naviera Antonio López y Cia se convirtió en sociedad anónima bajo la denominación de Compañía Trasatlántica.²³ El primer buque de la Traslántica fue el segundo “Antonio López” construido en Inglaterra. Como buque insignia reunía todos los adelantos del momento: casco de acero, luz eléctrica²⁴ y una lujosa decoración.²⁵ Pero las apariencias eran engañosas. La flota de la compañía era obsoleta y estaba sobredimensionada. Por otra parte, los buques no estaban asegurados y la reparación de los daños consumía una parte importante de los recursos. El “Gijón” naufragó en La Coruña en julio de 1884. Aquel mismo año, explotaron las calderas del “Vizcaya”. En febrero de 1885, el “Alfonso XII” naufragó en Las Palmas.²⁶

Antonio López falleció en 1883 y su hijo Claudio tomó el timón de los negocios familiares. Una de sus primeras gestiones fue la adquisición de la flota del marqués de Campo por 10 millones de pesetas en 1884. Los resultados empresariales, sin embargo, no fueron muy positivos. Entre 1885 y 1886, la naviera perdió 1.300.000 pesetas. El reparto de dividendos entre los accionistas se retrasaría hasta 1892.²⁷

La constitución de la Cia. Trasatlántica en 1881 fue un hecho histórico relevante. Supuso el momento más álgido, e inicio del declive, de la marina mercante barcelonesa. A la par que la marina de vapor se imponía, Bilbao tomaba el relevo como centro neurálgico de la marina mercante española. En 1883, el tonelaje de los buques de vapor superó al de los veleros en nuestro país. La mayoría de los armadores no albergaban ninguna duda sobre las ventajas de las nuevas tecnologías. La mayoría de los vapores eran de procedencia extranjera en 1884: de 407 buques, sólo 12 habían sido construidos en España.²⁸

8. Importación de buques entre 1850 y 1900

Años	Buques de madera	Buques de hierro

²³ RODRIGO (1995). P. 138.

²⁴ El primer buque mercante que contó con luz eléctrica fue el “Servia” construido en Inglaterra en 1880.

²⁵ LLORCA (1990). P. 61.

²⁶ RODRIGO (2000). P. 171.

²⁷ RODRIGO (2000). P. 171-172.

²⁸ LLORCA (1990). P. 87.

	Número	Toneladas	Número	Toneladas
1850-1855	19	9.140	28	6.843
1856-1860	24	14.248	71	26.887
1861-1865	23	9.624	171	34.691
1866-1870	57	33.268	81	31.380
1871-1875	146	44.400	121	79.889
1876-1880	77	7.365	63	29.615
1881-1885	92	3.665	119	192.463
1886-1890	128	14.402	115	87.642
1891-1895	87	13.048	91	106.590
1896-1900	74	3.739	204	381.753
TOTAL	727	152899	1064	977753

(Fuente: LLORCA (1990). P. 130 y Propia)

A principios de los años ochenta del siglo XIX, Barcelona contaba, amén de la Cia. de Antonio López, con un buen puñado de líneas de navegación. En la navegación de ultramar: la Compañía Catalana de Vapores Trasatlánticos, la Compañía de Transportes Marítimos, la Compañía Barcelonesa de Vapores Trasatlánticos y Sala & Vidal. En el tráfico con Inglaterra: José Serra y Pablo y Tintoré y Cia. En la línea de Filipinas, la compañía del Marqués de Campoo. Olavarría y Cia. cubría la línea de Bilbao. La Compañía Hispano Francesa trabajaba en la línea entre Sete y Màlaga. Dos compañías se encargaban de unir Sevilla con Marsella y Barcelona. Otras compañías, francesas, inglesas e italianas hacían escala en Barcelona.²⁹

3.1.2. La vida a bordo.

3.1.2.1. La organización del departamento de máquinas.

²⁹ CARRERA (1961). P. 119.

La paulatina implantación de los buques de vapor obligó a regular el trabajo de los maquinistas y a cuidar de su formación. A día de hoy no existe ningún estudio riguroso sobre este importante aspecto de la historia de la marina mercante.

España incorporó con una relativa celeridad las nuevas tecnologías industriales a la marina, tanto militar como civil. Quizás en esta segunda el ritmo de innovación fue un poco más ágil gracias, sobre todo, al dinamismo empresarial de Antonio López. La prontitud en el uso de los nuevos buques no supuso, sin embargo, su arraigo en el tejido económico-social del país. Durante muchos años – podemos establecer el periodo 1834-1880- los buques se tuvieron que importar acompañados de los técnicos capaces de hacerlos funcionar y las reparaciones importantes tenían que realizarse en los astilleros de origen. Los países que más destacaron en la exportación de material y técnicos a España fueron Inglaterra, en primer lugar, y Bélgica en un segundo plano.

Como es de sobras conocido, el primer barco de vapor abanderado en España fue el “Real Fernando” que en julio de 1817 navegó por el Guadalquivir en servicio regular entre Sevilla y Bonanza. El primer vapor de la marina de guerra fue el vapor de ruedas “Isabel II”, comprado a los ingleses en 1834. Ya bajo pabellón español, aquel buque continuó siendo gobernado por oficiales ingleses.³⁰ El primer barco, de guerra, mandado por un oficial español fue el “Mazeppa” que entró en Ferrol el 6 de octubre de 1839 bajo el mando del Alférez de navio Luis Hernández Pinzón. Como segundo de máquinas se hallaba enrolado el Alférez de Fragata Antonio Rico que puede ser considerado el primer oficial de máquinas de la marina española.³¹

La presencia de oficiales extranjeros, sobre todo británicos, en los vapores españoles supuso muchos problemas. Creaban conflictos de organización y disciplina. Sus salarios eran muy elevados y provocaban serios agravios comparativos. Y no parecían dispuestos a transferir sus conocimientos a los subordinados españoles designados para ayudarles en un principio y substituirlos al cabo de un tiempo.

El primer intento conocido de crear una escuela de maquinistas para los buques de la Armada tuvo lugar en Barcelona en 1844. Desde la Dirección General de la Armada se encargó al Comandante de Marina Ezequiel Calvet, profesor también de la Escuela de Náutica, que contactara con Jerónimo Melero, gerente de la empresa

³⁰ LLEDÓ (1997). P. 49.

³¹ DE LA VEGA (2009). P. 29.

Navegación e Industria, y con Hilarión Bordeje³², catedrático de Maquinaria de la Escuela de Máquinas de la Junta de Comercio, para recabar su opinión sobre la posibilidad de crear una escuela de maquinistas navales en la Ciudad Condal. Ambos se mostraron de forma entusiasta a favor de la propuesta. Jerónimo Melero expuso que a bordo de los cuatro vapores de su compañía – el “Balear”, el “Mercurio”, el “Delfín” y el “Villa de Madrid”- se hallaban enrolados ocho maquinistas de los cuales tres eran ingleses y cinco españoles. Los tres extranjeros, entre los que se hallaba Juan Thompson que ejercía la labor de inspector, cobraban unos sueldos superiores. El Gerente de Navegación e Industria también exponía que la formación que habían recibido los españoles había consistido en un aprendizaje básico realizado en las instalaciones terrestres de la empresa a las que había seguido un periodo de prácticas a bordo de los vapores. Consideraba que esa era la forma más adecuada de formar a los nuevos técnicos y discrepaba de la idea de mandar becados al extranjero. El Ministerio de Marina mostró su conformidad con el planteamiento y acordó crear la Escuela en la factoría barcelonesa en sendas disposiciones de enero y abril de 1845. A partir de ahí se carece de más información que permita aclarar lo que sucedió.³³

Cinco años más tarde, mediante un Real Decreto del 22 de mayo de 1850, la Armada optó por crear su propia Escuela de Maquinistas en el Ferrol³⁴. La iniciativa no estuvo exenta de dificultades. Los planteamientos que se manejaron no la hicieron atractiva para los posibles alumnos, al cabo de un año apenas acudían dos a clase. Tampoco se pudieron hallar las personas capacitadas para ejercer al docencia y se tuvo que recurrir de nuevo a Ezequiel Calvet para que buscara en Barcelona quien quisiera ejercer de profesor. Dado el fracaso inicial, en 1852, se reorientó el enfoque de la formación y se optó por encauzarla hacia los adolescentes en vez de entre los adultos como se había previsto en un principio.

Con todo, la escuela no fue capaz de cubrir las necesidades de personal técnico de máquinas que requerían los nuevos vapores. En 1863, los maquinistas españoles no

³² Hilarión Bordeje (Madrid, 1792-Barcelona,1869). Catedrático de la Escuela de Mecánica de la Junta de Comercio y de la Escuela Industrial a partir de 1851. También fue Concejal del Ayuntamiento de Barcelona.

³³ DE LA VEGA (2009). Pp. 37-42.

³⁴ VIGÓN (1985). P. 127.

llegaban al 50% de los que trabajaban en los buques de guerra y los sueldos de los expertos extranjeros seguían siendo muy superiores.³⁵

En la marina mercante, la situación era muy parecida. Las empresas navieras se espabilaban como podían y la mayor parte de sus maquinistas eran de origen extranjero. En algunos puertos aparecieron Academías particulares dedicadas a la formación de mecánicos tanto para la industria como para los buques. En Barcelona existió una fundada por el mecánico Santiago Barrera que publicó un Catecismo de los maquinistas navales y terrestres arreglado a los programas de las materias sobre que ha de versar el exámen de los de la Armada y mercantes contenidos en los reglamentos orgánicos respectivos seguido de ls reglas necesarias a la instalación manejo y conservación de las máquinas de vapor fijas e ilustrado con un magnífico atlas compuesto de 36 láminas de gran tamaño³⁶. También conviene recordar que en el año 1808 la Junta de Comercio de la Ciudad Condal creó la Escuela de Mecánica que puede considerarse la antecesora de la Escuela Industrial fundada en 1851 al socaire de Real Decreto de 4 de septiembre de 1850 por la que se crearon las enseñanzas industriales³⁷. Sin embargo, dichas instituciones no tuvieron una relación significativa con la faceta vaporista de la marina mercante.

El 23 de febrero de 1877 se publicó el primer Reglamento encaminado a regular la presencia de los maquinistas en los buques de la marina civil. Los vapores estaban obligados a llevar dos maquinistas (todavía no se les califica como “oficiales”) si la travesía era superior a 150 millas. Si no llegaba a dicha distancia con un sólo maquinista bastaba. Para conseguir el reconocimiento como Segundo maquinista, se debía ser español, tener 21 años cumplidos y haber navegado en un vapor trabajando en la máquina además de haber trabajado en un taller de construcción de máquinas de vapor durante, al menos, cuatro años en total con un mínimo de un años en cada una de las ocupaciones. Para habilitarse como primer maquinista hacía falta superar un exámen y tener un año de experiencia como Segundo.³⁸

El primer exámen para la obtención del título de Segundo Maquinista se realizó en el Arsenal de la Carraca en julio de 1877.

³⁵ DE LA VEGA (2009). P. 151.

³⁶ BARRERA (1870).

³⁷ LUSA (1996). P. 12.

³⁸ GARCIA (2006). P. 245.

A mediados de 1878, se fundó en Barcelona la Asociación de Maquinistas Navales que se instaló en un piso de la Plaza Palacio. El objetivo principal de la asociación era la defensa de los intereses profesionales. Los armadores consideraban una intromisión en sus atribuciones la obligatoriedad de acatar las disposiciones de embarque de maquinistas establecidas en la nueva reglamentación. Los capitanes recelaban de los oficiales de máquinas por considerarlos un menoscabo de su autoridad; por una parte, percibían unos sueldos superiores y, por otra, dominaban una tecnología fuera de su comprensión, por primera vez el capitán no era la autoridad suprema en todas las facetas concernientes a la navegación.

Sin embargo, el principal frente de batalla de los maquinistas española se estableció contra los oficiales extranjeros a quienes acusaban de usurpar los puestos de trabajo. Juan A. Molinas, presidente de la Asociación de Maquinistas Navales, y el resto de la Junta en pleno, enviaron una carta al Ministro de Marina el 30 de junio de 1878 en la que exponían lo siguiente: “Triste es, Excmo. Sr. Observar que algunas compañías de vapores, en las cuales ondea el pabellón nacional, no registran en el personal de sus máquinas ni un solo maquinista español; y no es porque puedan alegar que les falte idoneidad y suficiencia y no tengan los maquinistas reglamentados los conocimientos prácticos de experimentados operarios, pues la mayor parte de ellos han salido de las factorías de Barcelona, Sevilla y arsenales marítimos, montados a la altura de los mejores extranjeros, en donde han obtenido la suficiencia de que carecen algunos extranjeros que, en nuestro país, pasan por maquinistas y encuentran amistades protectoras, gracias a la tutela de sus compatriotas, colocados muchos de inspectores en dichas compañías.

[...]

Por muchos conceptos, Excmo. Sr. Deben merecer de V.E. los maquinistas españoles, las consideraciones de preferencia sobre los extranjeros hoy que el reglamento debe estar en vigor, normalizado el servicio de las máquinas de los buques de comercio; y existe un sobrante de maquinistas españoles reglamentados, que pueden emanciparnos de la tutela extranjera, como se emancipó en su día la marina de la armada”.³⁹ En la misiva también se denunciaba el apartado de la nueva Reglamentación según la cual sólo se obligaba a embarcar maquinistas españoles si el buque era nuevo. También se

³⁹ *Revista Marítima* N° 17 del 12-6-1878. Pp. 261-262.

solicitaba que en las Comandancias de Marina se hubiera un registro en el que anotar los datos de los maquinistas sin embarque.

Apenas un mes tarde, la Asociación publicaba otro artículo en la misma revista denunciando el modo de obrar de los inspectores de máquinas ingleses de varias navieras y acusándoles de favorecer la contratación de compatriotas suyos. También lamentaba que la Reglamentación sólo hubiera solucionado la tramitación de las titulaciones, mostrándose inútil para garantizar el empleo de los técnicos españoles.”⁴⁰

La Asociación de Maquinistas de Barcelona también fundó una escuela para la preparación de nuevos titulados pero su historia no es desconocida a día de hoy.⁴¹

En 1882, el Ministerio de Estado hizo saber a la Junta Superior Consultiva de la Armada el malestar del Rey por el excesivo número de maquinistas extranjeros y el deseo del monarca de que se procurara sustituirlos por técnicos del país.⁴² Por su parte, los Maquinistas Navales elevaron una nueva Súplica⁴³, que se sumaba a las de 1878, 1879 y 1880, al Ministro de Marina el 26 de julio de 1882. En la misma se hacía constar que la crisis por la que atravesaba “la industria fabril” había dejado sin trabajo a muchos maquinistas y que la presencia de técnicos extranjeros en situación irregular - en la súplica se dejaba muy claro, de acuerdo con el decreto de 1877, que se respeta el puesto de trabajo de quienes siendo extranjeros llevaban trabajando más de seis años -, impedía tanto la realización de las prácticas de los Ayudantes de Máquinas como de los Segundos maquinistas que querían ascender a Primeros.

La Cia. Trasatlántica creó su propia escuela de maquinistas en 1899. Las Escuelas Oficiales de Náutica no incorporaron las enseñanzas de máquinas hasta 1913-1915.

3.1.2.2. Salarios y condiciones de trabajo.

En 1879, la normativa sobre dotaciones era muy laxa: “Por las disposiciones vigentes se deja á voluntad de los armadores el número y condiciones de los hombres

⁴⁰ “A los navieros españoles”, *Revista Marítima* N° 21 del 20-7-1878. Pp. 326-331.

⁴¹ ROBLES (1993). Pp. 27-34.

⁴² LLORCA (1990). P.69.

⁴³ Súplica reproducida en la revista *El Fomento* N° 11 del 10 de agosto de 1882.

que han de tripular los buques. Las exigencias de la Administración se reducen á que las naves que hacen navegación de altura tengan dos pilotos, y tres si van á Filipinas; que las de vapor que hagan travesía de más de 150 millas embarquen por lo menos un primero y un segundo maquinista, si la fuerza de la máquina es de 100 ó más caballos nominales, y dos segundos si la fuerza es menor. En los de travesía, menores de 150 millas, embarquen por lo menos un primer maquinista si la fuerza de la máquina es de 100 ó más caballos nominales, y un segundo si es menor. Si los buques conducen más de 60 personas fuera de la Península é islas adyacentes, han de llevar, por la ley de Sanidad, profesor de medicina y cirugía, y por otras disposiciones, capellán. Por último, las dos terceras partes de la marinería han de componerse exclusivamente de españoles, pudiendo en ciertos casos ser extranjeros la otra tercera, y siendo de libre elección el personal de cámara y fogoneros.

En la práctica se observan, siempre que es posible, todas las ordenes; pero rara vez lo es la de los capellanes [...]

La de los maquinistas, adoptada á petición de algunos navieros, ofrece dificultad algunas veces para encontrar de momento los que se necesitan por la distinción de primeros y segundos, y porque no existe todavía el personal necesario para contrarrestar las exigencias injustificadas.”⁴⁴

El profesor Valdaliso, el único que ha abordado la cuestión de los salarios en la marina mercante hasta el presente, muestra un cuadro salarial por categorías para los años 1866-1914⁴⁵ que plantea algunos problemas. Para el año 1866⁴⁶ presenta la una tabla que procede del naviero catalán pablo Tintoré: Capitán, 400/500 pts./mes. Piloto 1º, 225/275 pts./mes. Piloto 2º, 150 pts./mes. Primer Maquinista, 350 pts./mes. Segundo Maquinista, 250 pts./mes. Contra maestre, 150 pts./mes. Marinero 75 pts./mes. Fogonero 90 pts./mes. Palero, 65 Pts./mes. La información correspondiente a 1878 procede de datos ofrecidos por José Ricart: Capitán 400/500 Pts./mes, Piloto 1º 225/275 Pts./mes, Contra maestre 150/175 Pts./mes. Según Valdaliso la estabilidad fue la característica predominante durante los años comprendidos en su cuadro.

⁴⁴ *Comisión especial...*(1879). Pp. 37-38.

⁴⁵ VALDALISO (1991). P. 323.

⁴⁶ Sorprende que los salarios se presenten en pesetas cuando esta moneda no se implantó hasta 1868.

Para el año 1878, procedente de la “Revista Marítima” que dirigía Ricart, he encontrado un cuadro comparativo de los salarios mensuales en pesetas percibidos por las tripulaciones de diferentes países:

9. Comparación salarial entre tripulaciones de diferentes países en 1878.

	Países nórdicos	Alemania	Italia	España
Capitán	110 Pts. + 3% flete	112 + 3%	200	250
Piloto	85	125	120	140
Contramaestre		87,5	90	120
Cocinero	66	97,5	80	85
Carpintero	82	87,5		75
Marinero	66	62,5	60	65
Mozo		45	40	55
Paje		20	20	35

(Fuente: Revista Marítima Nº 37 de 31-12-1878. Pp.586-587)

Al margen del valor comparativo de la tabla que puede ser puesto en duda puesto que no se justifica por qué se han puesto esas marinas y no otras como la británica, la francesa o la estado unidense, llama la atención las discrepancias existentes con las cifras ofrecidas por Valdaliso.

En el Fondo de la Trasatlántica que se guarda en el Centro de Documentación Marítima del Museu Maritim de Barcelona, se conserva un libro de contratos que abarca el periodo comprendido entre el 16 de diciembre de 1880 y el 15 de agosto de 1884⁴⁷. El primer contrato registrado en dicho libro es el siguiente:

“En la Ciudad de Santander a diez y seis del mes de Diciembre de mil ochocientos ochenta, celebran contrato por una parte Don Franco. Cimiano Capitán del Vapor Correo Trasatlántico nombrado Santander, y por otra todos los demás oficiales y tripulantes que constan en el Rol del espresado buque, para hacer viage a Puerto Rico y

⁴⁷ CDM-MMB, Fons de la Trasatlántica CT 225.

la Habana o a donde se destine el buque con regreso a este Puerto ú otro cualquiera de Europa en que se dé por finalizado el viage bajo las condiciones siguientes.-

Artículo 1º Los sueldos del capitan y Oficiales serán los estipulados por la empresa. El Contramaestre tendrá 35 ps. Mensuales; el guardian y Carpintero 25 p. cada uno, 22 el cabo de guardia, 20 cada marinero, 18 cada mozo, 14 cada grumete. El 1er. Maquinista tendrá 125 p. mensuales; 85 p. el 2º maquinista; 65 el 3º maquinista; 55 el cuarto maquinista; 25 cada cabo de agua y pañolero de máquina; 20 cada fogonero; 16 cada palero; entendiendose estos sueldos para cada un mes, todos de treinta dias.

2º Los mayordomos, cocineros, dispensereros, camareros, marmitones y demas dependientes de camaras y cocinas, según contrata particular con la empresa se obligan sujetandose al mismo tiempo a un todo con todas las condiciones de la presente.

3º Todos los tripulantes estan obligados a seguir con el buque por los sueldos dichos, cuando las circunstancias del servicio de la empresa obliguen a hacer viage a otro u otros puertos que no sean los esperados.

4º El día de pasar por la oficina, recibirá la mitad de la tripulación medio mes de avances y para correrlos dispondrán de veinte y cuatro horas, siendo obligación el que estén a bordo al espirar dicho término. Cuando la primera mitad de la tripulación haya llegado al buque, recibirá también la otra mitad, disponiendo de veinte y cuatro horas con la misma precisa obligación de estar a bordo al terminarla.

5º El individuo que cumplidas las veinte y cuatro horas de correr los avances no estubiere a bordo, pagara veinte y cinco reales de vellón, los cuales seran repartidos a otro individuo que supliere la falta en el buque, o al jornalero que le sustituya.

6º El individuo de la tripulacion que desertase, perdera por completo el derecho a los sueldos que tuviera devengado.

7º No sera obligatorio dar socorro de dinero durante el viage y por consiguiente nadie tendra derecho a exigir cantidad alguna a cuenta de sus sueldos vencidos hasta la llegada al puerto en que se de por terminado el viage.

8º El individuo que no desempeñara la plaza a que se ha comprometido sera rebajado de su sueldo al juicio del capitan u Oficiales.

9º Las comidas serán en la forma siguiente: a las seis de la mañana café con galletas, a las diez de la misma dos platos de almuerzo, a las cinco de la tarde dos platos de

comida, uno de ellos con carne fresca en puerto y salada durante la navegación, los cabos de agua, pañolero de máquina, fogoneros y paleros tendrán vino en el almuerzo y comida y además de esto una copa de aguardiente al rendir la guardia; a los marineros se les dará desde el 1er día de llegada a un puerto de América hasta la salida de estos para España una botella de aguardiente a cada rancho en ambas comidas. El Capitán podrá quitar el vino y el aguardiente al que diera motivo para sufrir este castigo y las horas de las comidas serán la ya indicadas en este artículo, mientras el capitán no mande alterarlas.

10. Están obligados los marineros a la carga y descarga, aseo y limpieza del buque y todas las faenas incluso cargar y renovar el carbón cuando el Capitán y oficiales lo dispusiesen, a quienes guardarán la subordinación y respeto debidos obedeciéndoles en todo cuanto mandaren.

11. A las cuatro de la mañana dará principio el valdeo, y en él tomará parte a las seis de la misma la guardia franca.

12. Los marineros y toda la dotación de cubierta se obligan a suplir las faltas que puedan ocurrir en la gente de máquinas, percibiendo la diferencia de sueldo, que se descontaría al fogonero o palero que ocasionare dicha falta.

13. Los individuos pertenecientes a la máquina están obligados a asistir a todos los trabajos que puedan ocurrir en ella como también en su limpieza, tanto en puerto como en la mar siempre que sean llamados por sus maquinistas, sea cual fuere la hora estén de guardia o francos.

14. Los fogoneros y paleros están obligados a asistir a las faenas de cubierta, siempre que el capitán u oficiales así los dispongan.

15. Cuando el Capitán considere necesario, se pondrán a dos guardias los fogoneros y paleros; alternando en ellas por mitad como los marineros, fuera de cuyo caso estarán a tres guardias como es costumbre en los viajes de travesía.

16. Queda terminantemente prohibido a todos los individuos de la tripulación sin distinción de clases rifar objetos de ningún género a bordo, así como también compras y ventas de ninguna clase, cualquier tripulante que incurriera en alguna de estas faltas perderá el valor del género comprado, devolviendo la prenda al interesado, así como también el que rifa perderá su objeto, devolviendo el valor de cada número a todos los que hubieran contribuido a su pago; y el que vendiese algún efecto devolverá también su valor

cobrado; además de lo dicho se le impondrá una multa a la estimación del Capitán. Queda también terminantemente prohibido a todos los individuos de la tripulación alquilar sus camarotes o literas a ningún pasajero sea particular o de tropa y no se permitirá a ninguno de estos estar en reunión en ningún camarote que pertenezca a ningún individuo de la dotación del buque; tampoco podrá permanecer ningún pasajero ni individuo de tropa en el lugar llamado rancho perteneciente a los fogoneros y marineros.

17. Ningún individuo de la tripulación podrá ir a tierra ni pasar a otro buque sin permiso del oficial de guardia previo al de su jefe inmediato.

18. Dispuesto por la empresa que haya un sereno a bordo para la vigilancia de noche y evitar uso de fósforos, fuego y todo lo que pueda alterar el orden están todos obligados a respetar sus ordenes, como emanadas del capitán, presentándose en queja al oficial de guardia, cuando se considerase que se ha escedido.

19. La tripulación toda está obligada si la empresa lo dispusiere a trasbordar a otro buque de la misma y permanecer en los puntos expresados sea por reparaciones o por conveniencias de la empresa sin que se alteren los sueldos estipulados en ninguna de las cláusulas del presente contrato.

20. Los marineros, fogoneros y paleros están obligados a tener de su propiedad un vestido completo de camiseta y pantalón azul y gorra de paño sin visera: al individuo que no lo tuviere lo entregará el sobrecargo descontando su importe de los haberes, los contramaestres tendrán de su propiedad pantalón azul chaqueta con botones de la empresa, anclas en las mangas y gorra con visera.

21. Pagará una multa de cien reales cada individuo que usase fósforos o materias inflamables a bordo sea en viaje o en puerto.

22. Queda terminantemente prohibido a todo individuo de la tripulación llevar o traer ningún bulto en clase de encargo por pequeño que sea: a los contraventores a este artículo pagarán cien reales por cada bulto.

23. Hasta pasada la visita de fondeo no se pagaran los sueldos devengados de la tripulación. Todos los de a bordo están obligados a manifestar y entregar al sobrecargo el tabaco que tengan para su uso al rendir el viaje de retorno, y a vigilar que ninguno embarque contrabando. Si fuere hallado el tabaco en cualquiera parage del barco que no estuviese manifestado son responsables a pagar las multas que por estas causas fueren

impuestos por la Aduana, en primer lugar los culpables sus cómplices y encubridores y sucesivamente o sea en defecto de los mismos, El Capitán, sobrecargo, oficiales, Contramaestre, carpintero y sereno a proporción de sus sueldos. Los maquinistas, sus pañoleros y cabos de agua contribuirán también en proporción de sus sueldos, si el contrabando fuese hallado en las máquinas, pañol de esta, carbonera o de sus dependencias; y los mayordomos, cocineros, despenseros, camareros y demás empleados de servidumbre si se encuentran en las camaras, cocinas, despensas o en sus departamentos.

24. En las averías o faltas que resultasen en las cargas, con los oficiales a proporción de sus sueldos pagarán los contramaestres y bodegueros.

Y enterados de las cláusulas y condiciones del presente contrato nos comprometemos a cumplirlas, en fé de lo cual firmamos los que sabemos hacerlo y los que no,, sino a ruego de los demás señalando con una cruz.”

El contrato lleva la firma del capitán y la de la totalidad de la tripulación sin distinción de clases o departamento.

Este documento me parece de suma importancia para conocer la realidad del trabajo a bordo en los años de referencia. En primer lugar, hay que señalar que los salarios contenidos en el mismo discrepan de forma notoria de los ofrecidos por Valdalisó y por la “Revista Marítima”. Estos datos me parecen más fidedignos por proceder de una fuente primaria, mientras que los valores ofrecidos por el profesor bilbaino son provenientes de fuentes secundarias. Los salarios de los tripulantes del “Santander” – en otras ocasiones denominado “Ciudad de Santander”- son comparativamente mucho más bajos.

En términos generales, las condiciones del contrato pueden ser calificadas de draconianas. Abundan las obligaciones y no existen apenas los derechos. Se hace para un buque pero es factible el traslado. Se firma por un viaje redondo pero puede modificarse. Se paga un adelanto pero el resto queda para el remate del viaje. La dieta alimenticia es la misma de trescientos años antes. Se utilizan las bebidas alcohólicas como un mecanismo de control. La confraternización con el pasaje estaba prohibida. Etc.

El análisis del contenido de varios artículos evidencia la existencia de algunas malas prácticas: contrabando –sobre todo de tabaco-, juego y trapicheos varios entre los que llama la atención el arriendo de las literas.

En definitiva, este contrato nos dice que lo ignoramos casi todo sobre la vida de las tripulaciones de los buques mercantes de vapor. De aquel cosmos, sólo hemos conocido hasta ahora algunos pequeños detalles concernientes en la mayoría de las ocasiones a la vida de los capitanes.

Una información colateral pero interesante es la ofrecida por la “Revista Marítima” a principios de 1878. Se trata de una encuesta realizada entre los tripulantes que se hallaban a bordo de los buques anclados en el puerto de Barcelona el día 31 de diciembre de 1877 con el objeto de conocer su nivel de estudios primarios. La investigación la realizó el Teniente de Navio Adolfo Reynoso ayudante de la comandancia. Según el estudio, se encontraban en puerto en aquel momento 165 embarcaciones. Siete pertenecientes a la armada, veintinueve vapores mercantes y 137 veleros y embarcaciones menores. No consta si están incluidas las barcas dedicadas a la pesca. En total, se hallaban en puerto aquel día 2.230 tripulantes. Declararon saber leer y escribir 1.301 (58%), solo leer 22 (1%) y ni una cosa ni otra 907 (41%).⁴⁸ Se entiende que la encuesta se realizó mediante interrogatorio lo que significaría una cierta coacción. Hecha esa salvedad, se puede afirmar que más de la mitad eran analfabetos. Sería interesante poder cotejar estos datos con los correspondientes a otros sectores laborales. Si comparamos los datos con los correspondientes al censo de Barcelona para 1870 (saben leer y escribir: 62%, sólo leer 3% y analfabetos 35%)⁴⁹, se constata la casi coincidencia.

El papel del contraamaestre fue un aspecto importante de la reorganización del trabajo a bordo como consecuencia de la modernización de los buques. El contraamaestre o nostramo en la marina de vela catalana forma parte de la tripulación distinguida⁵⁰. Pertenecía a la cámara de oficiales y era el brazo derecho del capitán con el que, a veces, tenía lazos familiares. Según parece⁵¹, hacia 1878, la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona consiguió que el gobierno aboliera la clase de los

⁴⁸ *Revista Marítima* Nº 3 del 20-1-1878. Pp. 314-317.

⁴⁹ Anuario estadísticos de 1870. www.ine.es.

⁵⁰ Mientras desempeñó este papel era el responsable de los Agregados siendo proverbial el mal trato al que solía someterlos. José Ricart recordó con amargura esta circunstancia en varias ocasiones.

⁵¹ “Los contraamaestres de la marina mercante”, *Revista marítima* Nº 18 de 20-6-1878. Pp.276-279.

contra maestres. La generalización de los buques de vapor con el consiguiente aumento de oficiales titulados supuso que asumieran, en particular el primer oficial, algunas de las funciones del nostramo tales como la dirección de las maniobras de proa o la jefatura del personal. El contra maestre pasó a ser un tripulante destacado, miembro de la maestranza, y abandonó la cámara de oficiales que quedó reservada a los titulados.

Si la vida a bordo de los buques mercantes de los tripulantes de cubierta no tiene nada que ver con las versiones románticas que han difundido autores como Emerencia Roig⁵² y José Ricart y Giralt, las condiciones de trabajo en las salas de máquinas fueron peores si cabe. El doctor Fernández Caro exponía: “De todos los servicios que a bordo se hacen, este es el más penoso. Sometidos los individuos a unas temperaturas, que por término medio son de 40° a 50°, pero que a veces se eleva a 60°, 70° y 75°, sufren todos los accidentes del calor unidos a las influencias generales del medio náutico. Se necesita para esta profesión, no sólo una constitución vigorosa y fuerte, sino condiciones especiales para soportar, sin experimentar el mareo, las oscilaciones del buque, el olor de las grasas quemadas, los gases que se desprenden del carbón de piedra y las aguas removidas de la sentina”.⁵³ Es oportuno recordar que el doctor Angel Fernández-Caro y Nouvilas fue el autor de numerosas publicaciones dedicadas a difundir la Higiene Naval. Su obra más destacada se publicó en 1879 bajo el título de Elementos de Higiene Naval que vino a sustituir el tratado Las enfermedades de la gente de mar de Pedro Maria Gonzalez editado por primera vez en 1802. Fernández-Caro se propuso introducir en los buques las pautas higienistas desarrolladas a lo largo del siglo XIX: “La higiene naval es una variedad de la higiene pública [...] Pero hay entre ésta y aquella una diferencia muy notable, pues mientras la higiene pública expone leyes generales, á las que todo puede y debe doblegarse, la higiene naval tiene que sujetar sus preceptos á circunstancias particulares, y limitar sus exigencias á la índole especial de las condiciones bajo las cuales desarrolla su acción. [...] Los buques no son un simple albergue, ni un lugar de recreo; llenan un objeto muy importante, ya se les considere bajo el punto de vista militar, ya bajo el de la navegación. El medio en que se hallan; la aglomeración inevitable de individuos en un espacio relativamente pequeño; los lugares poco apropiados para la conservación de los alimentos; la poca variedad de estos; los efectos de los rapidísimos cambios atmosféricos á que están sometidos unos hombres

⁵² ROIG (1929).

⁵³ Citado por DE LA VEGA (2009). P.289.

que, en el transcurso de muy breve tiempo, pasan del calor de la zona tórrida al frío de los mares glaciales, son condiciones que no pueden removerse y á que la higiene naval tiene subordinarse.”⁵⁴ A pesar de todo, las condiciones de trabajo y la habitabilidad de los buques no mejorarían de forma notoria durante las décadas posteriores.

Las duras condiciones de trabajo en la mar y la esperanza de encontrar una vida mejor fueron las causas que hicieron de la deserción un fenómeno corriente entre la gente de mar⁵⁵. Ya en las ordenanzas de la matrícula se contemplaba este delito entre los más graves y así continuó en las leyes penales posteriores. Los puertos norteamericanos eran uno de los lugares dónde solían desertar muchos marineros. La mayoría lo hacían por voluntad propia pero otros fueron víctimas de delincuentes como los denominados “runners”. Así actuaban: “En todos los puertos marítimos de los Estados-Unidos existe una clase tunantes llamados runners, especie de agentes, que son una plaga para las marinas extranjeras y una ruina para los marineros. Generalmente son dependientes ó interesados hospederos de la más baja clase, y apenas han pasado las 24 horas que señala el reglamento después de fondeado el buque, se presentan a bordo á poner en ejecución su vil arte para inducir á los pobres marineros a desertar. [...] Esperan la llegada del buque y al momento traban amistad con la marinería, con pretexto de buscar clientela para sus casas de huéspedes. [...] en la cual hacen ver á sus visitantes las ventajas de una deserción, para embarcarse nuevamente con doble salario ó más aún, alucinándoles además con mientras no hallen embarque, estarán allí comodamente como en familia gastando una friolera de hospedaje. [...] Aun no acaba de pasar el umbral de la puerta, que ya el infeliz no es dueño de sí mismo; allí se le excita continuamente a beber y en comilonas para hacer gasto y perder el juicio, y si esto no basta, no faltan sílfides de la más baja ralea, y por ultima ratio alguna bebida narcótizada. [...] tan deshonesto patrón, que se encarga de esconderlo y procura tenerlo continuamente bebido hasta que ha soltado el infeliz su último céntimo y al menos un mes de avances; entonces es cuando procura despedirlo embarcándolo en el primer buque que se presenta, sin atender condiciones, destino, ni bandera.”⁵⁶

3.1.3. Geografía y colonialismo africano.

⁵⁴ FERNANDEZ-CARO (1876). P. 16.

⁵⁵ Sobre este tema en los años veinte del S. XX véase el apartado 3.5.1.1.

⁵⁶ “Los vampiros de los marineros” *Revista Marítima* Vol. IV (1881). Pp.252-254.

Las concepciones geo-estratégicas de las grandes potencias europeas se modificaron tras la conclusión del conflicto franco-prusiano en 1871. La pugna por la hegemonía económico-comercial debía transformarse en lucha por el control político y la ocupación territorial. La geografía debía reorientar su función tradicional y convertirse en el soporte científico de la acción política. El blindaje de los mercados nacionales a causa de las políticas proteccionistas forzó a los comerciantes a buscar nuevos mercados para sus productos y a procurarse nuevas fuentes de materias primas. Africa era el único espacio posible para desplegar aquellas iniciativas, el resto del mundo ya tenía dueños.

El incremento del interés general por la geografía provocó la realización de dos importantes congresos internacionales. En Amberes en 1871 y en París en 1875 se discutieron preocupaciones comunes como la cuestión de la diversidad horaria, la necesidad de un meridiano de origen común o la adopción de una simbología gráfica compartida.

A partir del segundo tercio del siglo XIX, la nueva frontera colonial eran aquellos espacios de África que todavía no se hallaban bajo el dominio de ocupantes europeos. Sud-áfrica y las colonias portuguesas de Mozambique y Angola seguían su propio rumbo. Francia estableció el protectorado argelino en 1830. España intentó algo similar en Marruecos con la guerra de 1859-1860 pero Francia e Inglaterra no se lo toleraron a pesar de reconocerle ciertos derechos. La pérdida de Cuba y Filipinas, cuarenta años más tarde, supondría el resurgir de las ansias coloniales en el Magreb de nuestro país.⁵⁷ El otro espacio por conquistar eran los extensos territorios bañados por el río Congo y sus afluentes. El denominado “corazón de África” era muy difícil de penetrar y fue el escenario de los exploradores para sus aventuras,... al menos así nos lo presentaban los medios de la comunicación de la época que eran conscientes del valor periodístico de aquellas empresas. Bajo un manto romántico y filantrópico también fueron presentadas las turbias aspiraciones de Leopoldo II. Aquel monarca belga de amargo recuerdo, convocó la Conferencia Geográfica de Bruselas de 1876 con la finalidad de aunar esfuerzos para abrir las puertas de la civilización a África Central. A la reunión asistieron las grandes potencias del momento: Rusia, Austria, Alemania, Francia e Inglaterra. La conclusión más importante fue el acuerdo de establecer bases en

⁵⁷ WESSELING (1999). Pp.413-416.

aquel territorio con la finalidad de dar soporte a las expediciones científicas, profundizar en el conocimiento del país, propagar la civilización y luchar contra la esclavitud. Para supervisar aquellas tareas se constituyó la Association Internationale Africaine bajo la presidencia del rey de los belgas. Quien mejor definió los objetivos fue el presidente de la Camara de Comercio de Lyon: “Civilizar, en el sentido moderno de la palabra, es enseñar a la gente a trabajar para poder comprar, intercambiar y gastar”.⁵⁸

Es muy interesante recordar que existió una estrecha relación entre los viajes de los exploradores africanos y la construcción naval en hierro. En 1832, Macgregor Laird organizó una exploración a África en dos pequeños vapores y un barco de vela. Uno de los dos vapores, el “Alburkah” era de hierro. La utilización de aquel material fue objeto de críticas e incluso burlas. Al regresar a Inglaterra a principios de 1834, Laird fue interrogado sobre el comportamiento de sus embarcaciones por la Comisión Especial para la Navegación a Vapor a la India. Laird no escatimó elogios sobre las cualidades del “Alburkah”: Era más sano, más resistente, más ligero, con mayor capacidad de carga, más económico y ofrecía la posibilidad de construir mamparos estancos. También se le preguntó sobre la forma de construir barcos de hierro.⁵⁹ Livingstone exploró el Zambeze hasta los rápidos de Kebrabasa en 1858 a bordo del “Ma Roberts” el primer barco de vapor de acero.⁶⁰

España tenía sus propios problemas pero ello no fue óbice para que se tratara de imitar la actitud de las grandes potencias europeas. En pocos años proliferaron numerosas sociedades: “La Exploradora” Asociación euskara para la exploración y civilización del África Central (1868), la “Sociedad Geográfica de Madrid” (1876), la “Asociación española para la civilización del África” (1877) un trasunto de la anterior, la “Sociedad de Geografía Comercial de Barcelona” (1883) de la que formaron parte Claudio López, Manuel Girona y Federico Nicolau entre otros muchos pesos pesados de la economía catalana y española, el “Centro Hispano-Mauritano de Granada” (1883), la “Sociedad Española de Africanistas y Colonialistas” (1884) transformada luego en “Sociedad Española de Geografía Comercial” (1885), la “Sociedad Geográfica de Sevilla” (1885), la “Sociedad Geográfica de Barcelona” (1895) que presidiría José

⁵⁸ WESSELING (1999). Pp.114-118.

⁵⁹ HEADRICK (1989). Pp. 31-34.

⁶⁰ HEADRICK (1989). P. 71.

Ricart y Giralt y la “Sociedad de Geografía Comercial” de Barcelona (1909)⁶¹. La mayoría de ellas tuvieron una existencia efímera. Otras, como la “Sociedad Geográfica de Madrid” pudieron desarrollar una actividad regular gracias a la valía de sus promotores y a los soportes que recibieron del gobierno y de algunas empresas con intereses coloniales evidentes como la Cia. Trasatlántica.

La “Sociedad Geográfica de Madrid” (SGM) se fundó en 1876, tras regresar el ingeniero militar Francisco Coello, su principal promotor, del Congreso de París. Otros dirigentes destacados fueron Eduardo Saavedra y el catedrático Joaquín Maldonado.⁶²

La primera actividad importante de la SGM fue la gestación de la incorporación de España a la “Comisión internacional de explotación y civilización del África central” promovida por el monarca belga Leopoldo II que dió origen a la correspondiente “Asociación” española.

El Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil celebrado en Madrid de la mano de Joaquín Costa en 1883 supuso la culminación de más de un lustro de trabajo. Aquella importante reunión fue el espaldarazo ideológico y político, el económico era patente pues de lo contrario no se hubiera llegado hasta allí, del interés por Africa. Una actitud que perduró durante varias décadas con un alto coste de vidas humanas.

El contrato suscrito entre el Gobierno y la Cia. Trasatlántica en 1887 contemplaba la creación de líneas regulares entre la Península y el norte de Africa y el Golfo de Guinea.⁶³ A partir de aquel momento, Claudio López inició el proceso de asentamiento colonial en África. Primero en Rio de Oro y más tarde en Fernando Poo y Rio Muni. El proceso se aceleró tras la pérdida de las colonias antillanas y Filipinas. En 1899, se procedió a una compra masiva de fincas en Fernando Poo que conformaron un importante complejo agrícola dedicado al cultivo de cacao, plátanos, naranjas, piña y café.⁶⁴

⁶¹ RODRÍGUEZ (1996). Pp.47-54.

⁶² RODRÍGUEZ (1996). P. 60.

⁶³ RODRIGO (2000). Pp. 184-185.

⁶⁴ RODRIGO (2000). P. 191.

Las actuaciones de la Cia. Trasatlántica en América, Asia y Africa justifican la afirmación de que aquella compañía fue uno de los instrumentos más importantes de la política colonial de la Restauración.⁶⁵

3.1.4. El puerto de Barcelona: 1860/1881.

Como se expondrá en el capítulo siguiente, José Ricart inició los estudios de náutica en 1861. Un interesantísimo y laborioso estudio realizado por el profesor de la Facultat de Nàutica de Barcelona Laureano Carbonell sobre la actividad del puerto en 1860⁶⁶, facilita la aproximación a la realidad marítima de aquel momento.

Durante 1860 entraron en el puerto de Barcelona 7031 embarcaciones. El buque de mayor tamaño fue la fragata norteamericana “Danube” de 908 Tn.. El vapor francés “Vigilant” de 793 Tn. fue el más grande de esas características. La embarcación menor fue el laúd “San Antonio” de 1 Tn. arribado procedente de Vinaroz.

La mayoría de las embarcaciones que recalaron en el puerto aquel año eran veleros. Los vapores sólo supusieron el 10%.

Los buques de bandera extranjera fueron el 17,10%. Los más numerosos procedían de Inglaterra, seguidos por franceses, italianos, noruegos y suecos.

El primer puerto de procedencia fue Valencia con 506 entradas (449 veleros y 57 vapores), seguida de Alicante y Marsella.

El tráfico internacional cubría tres/cuatro rutas principales: Inglaterra (Cardiff, Liverpool y Newcastle), sur de Francia (Sete y Marsella) y Cuba/Golfo de Méjico (La Habana, Charleston, Mobile, Savana y Nueva Orleans). Es interesante constatar que cuanto más corta era la travesía, mayor era la cantidad de vapores que participaban en la ruta. Del sur de Francia procedieron 163 vapores sobre un total de 224 buques entrados. De Inglaterra, 17 de 122. Del Golfo de méjico 2 de 245.

Si contemplamos la ruta Barcelona-Tarragona, observamos que de 153 entradas, 150 fueron de vapores. Es evidente que los buques de vapor se utilizaron en el cabotaje en primer lugar. En particular en el tráfico de pasajeros. El vapor “Indio”, por ejemplo,

⁶⁵ RODRIGO (2000). P. 115.

⁶⁶ CARBONELL (1996).

transportó 3.464 pasajeros en 47 viajes. En total, transitaron por el puerto de Barcelona 30.630 pasajeros en 1860. Por aquella época, la línea de ferrocarril Zaragoza-Barcelona sólo llegaba hasta Lérida. La forma más rápida de ir a Madrid era desplazándose de Barcelona a Valencia en vapor para enlazar con el ferrocarril que ya unía la capital del Turia con la capital del reino.

Una de las grandes ventajas de los vapores consistía en que aseguraban una duración homogénea de los viajes. En los veleros eran las condiciones atmosféricas quienes determinaban el número de singladuras de una travesía. La ruta Alicante-Barcelona fue cubierta en 26 días por el laúd “Joven Francisco” el 26 de septiembre pero el laúd “El remedio”, de idénticas características, sólo había invertido 2 días el 10 de junio.

Los viajes redondos a América oscilaban entre los 103 y los 277 días. Si le sumamos los entre 60 y 80 días de estancia en el puerto de Barcelona, llegaremos a la conclusión de los veleros realizaban una media de 3 viajes a América cada dos años.⁶⁷

La información del diario comercial El Universo que se publicó en Barcelona durante el año 1868 nos permite profundizar en el carácter del tráfico portuario. La estadística reflejada en el **Apéndice C**, nos muestra un puerto con un movimiento notable. Buena parte de las embarcaciones son laudes de poco porte procedentes de Levante. Ya hay algunos vapores que transportan varios pasajeros. El repaso del tipo de mercancías refleja la importancia de los productos alimenticios, así como el de algunas materias primas minerales. Escasean los buques de bandera extranjera pues todavía imperan las normas proteccionistas. Algunos barcos extranjeros abandonan Barcelona y se dirigen, probablemente en lastre, a Torre Vieja para cargar sal.

Las Noticias Marítimas del día 9 nos ofrecen una descripción muy precisa e interesante de las circunstancias marítimas del día:

“Observaciones meteorológicas.

Al orto, NNO. Galeno celajes; á las doce del día, SO. Fresco, claro, niebla á los horizontes y nubes del N. al ENE., y al ocaso ONO. Idem, marejadas del SE. y SO., y el círculo acelajado y calimoso y nubes al primer cuadrante.

Movimiento de buques al anochecer.

⁶⁷ CARBONELL (1996). Pp. 14-20 y 56-57.

Quedan al E. una fragata, una corbeta, un bergantín, tres polacras, una polacra goleta y un pailebot, los que van en popa para el dicho levante, y una corbeta, y dos buques mas de cruz que barloventean. Por el S. una polacra que pasa á levante, una corbeta amurada por babor, y otro buque de gaviás, que con ala de belacho, y de juanete, y arrastradera á babor, se dirige á este puerto: y al SO. Un bergantín, una polacra goleta, una goleta y un pailebot que pretenden poniente, y á distancia tres buques mas de cruz, dos de ellos ya llevan proa á la punta del Llobregat, para seguir en demanda de este puerto, gobernando para él, cuatro faluchos, y doce que van por diferentes direcciones. Demora al SO. Una polacra española, por su figura, y una goleta, que siguen con rumbo E.: el buque de gaviás que viene al puerto, del S. las lleva dobles faja blanca con puertas, y de este comercio: queda un falucho fondeado al abrigo de la punta del Llobregat.

Distancia navegada de los buques que hoy han salido.

Fuera de horizonte se halla al SE. el vapor Pizarro, y al ENE el vapor Guadalete; de tres a cuatro leguas del S. al SO. llevan la vuelta de tierra la corbeta rusa Windan y el bergantín de la misma nación Urho.”⁶⁸

Vemos como las maniobras de aproximación eran lentas o muy lentas con vientos escasos y también comprobamos la acumulación de buques en espera dada la escasa capacidad del puerto.

Pocos años más tarde, la estructura del tráfico portuario de Barcelona había sufrido algunas alteraciones que apuntaban el auge de la marina de vapor. Durante el segundo semestre de 1881 las entradas registradas fueron las siguientes:

10. Entradas registradas en el puerto de Barcelona durante el segundo semestre de 1881.

Procedencias	Buques españoles		Buques extranjeros		Buques de vapor		Buques de vela	
	Nº	Tn.	Nº	Tn.	Nº	Tn.	Nº	Tn.
Cabotaje	794	106381	-	-	90	72578	704	33803
Europa	122	84153	246	130233	212	153808	156	60578

⁶⁸ *El Universo* nº 10 de 10-5-1868. Pp. 4-5.

Ultramar	86	38805	11	13193	17	28957	80	23041
Total	1002	228339	257	143426	319	255343	940	117422

(Fuente: Revista Marítima, Vol. IV, 1881. P.343.)

El análisis de los datos del cuadro nos ofrece algunas informaciones interesantes.

En el tráfico de cabotaje, realizado en su totalidad por barcos españoles al ser protegido, el número de embarcaciones de vela es siete veces superior a las de vapor pero estas transportan el doble de carga. Esto nos indica que entre las embarcaciones de vela predominaban las de pequeño porte.

El tráfico con Europa esta bajo la hegemonía de los buques extranjeros de vapor. Los veleros transportaban tan sólo algo más de una tercera parte de las mercancías.

En el tráfico de ultramar, que en lo fundamental es un tráfico protegido, prevalecen los buques de vela españoles, si bien la mayor cantidad de carga es transportada ya por buques de vapor.

Si observamos la cantidad total de carga, veremos que casi el 60% ya se transportaba en buques de vapor. En definitiva, en 1881 la marina de vapor ya era la predominante.

3.1.5. La Exposición Marítima Española (Barcelona, 1872).

La Sociedad Económica Barcelonesa de Amigos del País organizó en la Lonja de Barcelona la Exposición Marítima Española entre el 24 de septiembre y el 15 de octubre de 1872. El evento contó con el apoyo del Ayuntamiento y de la Diputación pero no tuvo ningún soporte de la administración del Estado. También llama la atención que una exposición denominada “española” no contara apenas con participantes no catalanes tal como puede comprobarse repasando la lista de participantes. Es evidente que el momento escogido, reinado de Amadeo I, era muy delicado pero no he sido capaz de detectar razones políticas, si es que las hubo.

La composición del jurado calificador⁶⁹ de los premios que tenía previsto conceder la organización de aquella exposición nos permite hacernos una idea de la orientación que se pretendió dar al evento:

- D. Lucas Echeverría, ingeniero mecánico y catedrático.
- D. Ramón Manjares, director de la Escuela de Ingenieros e ingeniero industrial⁷⁰.
- D. Ramón Codina Langlia, doctor en farmacia.
- D. José Oriol Barrau, piloto, comerciante y fabricante.
- D. Tomás Manau, piloto y práctico mayor del puerto.
- D. Mauricio Garrán, ingeniero de caminos, canales y puertos.
- D. Francisco de Paula Rojas, catedrático de física.
- D. Juan Alcina, piloto.
- D. Pedro Nolasco Grau, piloto y práctico del puerto.
- D. Antonio Zulueta, capitán naviero.
- D. Jaime Estapé, capitán de buque.
- D. Agustín Pujol, especialidad en lonas.
- D. Pablo Boada, especialidad en vinos de embarque y tonelería.
- D. Carlos Gelí, constructor.
- D. Lorenzo Presas, doctor en ciencias⁷¹.

A la vista de la lista, no cabe ninguna duda de que son todos los que están. La presencia de importantes personajes de la historia tecnológica y científica de Cataluña como Manjares, Rojas o Presas, la participación de los prácticos del puerto, la de varios pilotos o la de Mauricio Garrán que jugaría un destacado papel en la reforma del puerto, nos demuestra que se quiso alcanzar el más alto nivel posible.

La exposición estaba dividida en seis departamentos: “...en el plan terreno, el primero contenía cordelería y cables; buques salva-vidas y de otras clases; alumbrado y

⁶⁹ URGELLES (1872). Pp. 32-33.

⁷⁰ BARCA y LUSA (1995).

⁷¹ PUIG (1995).

calefacción; planchas de metal para forrar buques; objetos de ferretería; áncoras, hornos, hornillos y batería de cocina, telégrafos marítimos, linternas faroles y lámparas de seguridad; objetos de goma elástica; alquitrán, betunes, barnices y colores; brochas y cepillos; velamen; lonas; trajes de marina; utensilios para la pesca; y otros productos análogos; en un espacio de 698'12 metros superficiales. El segundo contenía vinos; aceites; sustancias alimenticias en conserva; envases; curtidos y carbones en 82 metros. En la escalera y piezas anexas al primer piso ó sea el tercer departamento verduras y legumbres en conserva; redes; anzuelos; planos; banderas; telas propias para el decorado de los buques; planos de buques; de baños; de escuelas de natación y cartas geográficas, en 172, 51 metros: El cuarto, contenía objetos para la enseñanza marítima ó de escuelas de náutica, en 63,32 metros. El quinto, modelos de buques; producciones marítimas; vagilla; estuches contra la asfixia, libros científicos y prácticos para la navegación; procedimientos para la conservación de sustancias alimenticias; calzado y aparatos para buzos; cuadros de marinas; distintivos y condecoraciones, en 193,13 metros. Y el sexto, instrumentos náuticos; botiquines y estuches de cirugía; productos para exterminar los insectos y demás animales nocivos que se crían en los buques, en 86,62 metros. Ocupando por consiguiente la citada Exposición un espacio de 1295,70 metros superficiales”⁷²

La Escuela Provincial de Náutica de Barcelona y la Escuela de Náutica de Arenys de Mar estuvieron presentes en la exposición. La escuela de Barcelona mostró una maqueta de una fragata de dimensiones considerables junto a otras maquetas, medios cascos y una colección de instrumentos.⁷³

El jurado clasificó los productos de la exposición en tres grupos: 1º.- Materiales científicos destinados a la enseñanza del marino. 2º.- Construcción de buques y sistemas de ayuda a la navegación. 3º.- Alimentación e higiene en los buques.

A su vez, se establecieron dos clases en el grupo 1º. La primera comprendía los libros, memorias, derroteros y proyectos e invenciones sobre navegación. La segunda englobaba los instrumentos náuticos, los mapas y sistemas de señales.

El repaso de los materiales incluidos en la primera clase del primer grupo permite hacernos una idea aproximada del nivel de difusión de los conocimientos

⁷² URGELLES (1872). Pp. 35-36.

⁷³ URGELLES (1872). P. 75.

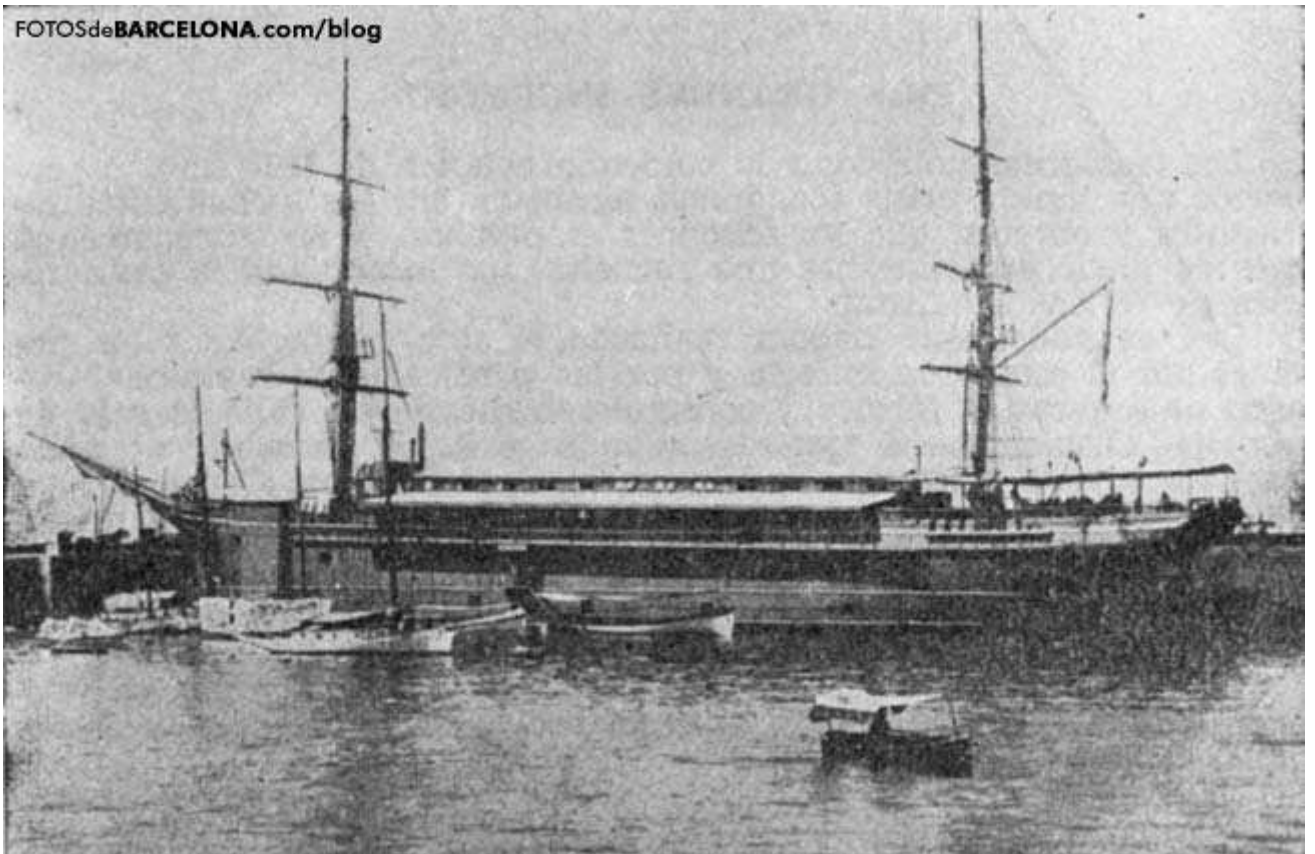
náuticos en aquellos años. Se presentó el “Manual del navegante” de Antonio Terry, el “Tratado de navegación corta u ortodrómica” de José Ricart, varios trabajos sobre construcción naval de Juan Monjó, varios trabajos de Pedro Riudavets entre los que destacaba su traducción de “Los elementos de construcción de velas” de Robert Kipping y el “Manual de la navegación por el Río de la Plata” escrito en colaboración con Miguel Lobo, el “Diccionario marítimo español” de Lorenzo de Murga y Ferreiro, el “Ancla de leva” de Baltasar Ballarino, el “Tratado de máquinas de vapor” de José de Carranza, el “Formulario mecánico y de construcción” de Francisco Carrasco, el “Curso práctico de construcción naval de Andrés Avelino Comerma y la “Memoria sobre navegación aérea” de Federico Gómez Arias.⁷⁴ Hay que señalar que la muestra hubiera podido ser más rica y completa pero el hecho de que fuera la que fue constata el escaso nivel de la ciencia y la tecnología náutica por aquellos años.

Sin embargo, y a pesar de que la Exposición sólo permaneció abierta durante 21 días, la asistencia de público fue notable. El hecho de que se vendiera 13.914 entradas y se distribuyeran 25.000 invitaciones⁷⁵ demuestra el interés que suscitó la muestra entre la ciudadanía.

No olvidemos que Barcelona era la primera ciudad marítima de España por aquel entonces.

⁷⁴ URGELLES (1872). Pp.111-113. Casi todos estos volúmenes pueden encontrarse en el Fondo antiguo de la Biblioteca de la Facultat de Náutica de la UPC.

⁷⁵ URGELLES (1872). Pp.148-149.



El Asilo Naval

3.2. La marina mercante finisecular

3.2.1. La flota de vapor.

La modernización de la marina mercante española que tuvo lugar durante las tres últimas décadas del Siglo XIX ha sido estudiada por el profesor de la Universidad del País Vasco Jesús M^a Valdaliso en su riguroso e innovador estudio publicado en 1991

*Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*⁷⁶ . Según dicho trabajo: “La liberación del sector y el aumento de la competencia [producidos a partir de 1868] fue el detonante para la modernización de la flota española, efectuada a través de la compra de buques de hierro a vapor en Gran Bretaña. En 1883, de los 407 buques de vapor mayores de 50 toneladas que poseía la matrícula española, 341 habían sido construidos en aquel país por tan sólo 22 en España. Los efectos hacia atrás del desarrollo de la marina mercante – demanda dirigida a la siderurgia y a al industria naval- fueron absorbidos por las industrias y los astilleros británicos, no por los españoles. El fuerte atraso de estos sectores en España igualó a cero el coste de oportunidad de adquirir buques en el extranjero para el armador hispano, aun a pesar de los elevados derechos arancelarios que tenía que satisfacer por ellos. La abolición completa del derecho diferencial a partir de 1872 facilitó la competencia de las flotas extranjeras en el transporte de mercancías hasta entonces reservadas al pabellón hispano y unificó el mercado de fletes que a partir de ahora, sería fijado por el coste de explotación de los buques extranjeros, muy inferior al de los buques españoles. La bandera extranjera, que ya controlaba la mayor parte del comercio exterior español, incrementó su participación en el mismo. Ante esta situación, la disyuntiva de los navieros españoles fue la de tener buques modernos –importados-, con los que poder competir, o desaparecer. A partir de los años 70 se produce un fuerte aumento en las importaciones de buques que alcanzará su cúspide en los primeros años de la década de los 80”⁷⁷ .

La abolición del derecho diferencial de bandera supuso la modernización tecnológica de la marina mercante en la que, a partir de 1884, pasaron a predominar los buques de propulsión mecánica tal como muestra el cuadro siguiente:

11. Evolución de la flota mercante española entre 1880 y 1887.

Año	Buques de vela		Buques de vapor	
	Número	Tons. Registro	Número	Tons. Registro

⁷⁶ VALDALISO (1991).

⁷⁷ VALDALISO (1991). P. 98. f

1880	1.578	325.036	226	205.493
1881	1.568	342.545	237	220.085
1882	1.555	316.028	252	248.423
1883	1.544	308.779	282	305.150
1884	1.502	299.340	301	345.862
1885	1.381	272.083	314	363.908
1886	1.450	269.578	356	399.577
1887	1.411	262.024	341	388.581

(Fuente: “Marina mercante de España desde el año 1870 a 1891-1892.” *Revista de Navegación y Comercio*. 1892. Año IV. N° ?.P.4.)

12. Distribución de los buques de vapor según los puertos de matrícula a finales de 1882

Puerto matricula	Nº Buques	Tonelaje	% Tn. Total
Bilbao	74	65.775	24,9
Barcelona	58	63.982	24,2
La Habana	44	35.636	13
Sevilla	34	17.728	6,7
Manila	38	17.319	6,5
Cádiz	17	11.744	4,5
Santander	15	9.122	3,4
Gijón	16	6.977	2,6
Otros	73	35.175	13,4

(Fuente: “Marina Mercante Española, *El Fomento* N° 18 de 25 de noviembre de 1882. P. 142.)

13. Distribución de los buques de vapor según los puertos de matrícula en 1885.

Puerto matricula	Nº Buques	Tonelaje	% Tn. Total
Barcelona	66	97.022	29,6

Bilbao	83	78.942	24,1
Sevilla	32	22.826	7,0
Manila	40	21.678	6,6
Cádiz	11	20.651	6,3
La Habana	21	20.329	6,2
Santander	12	13.736	4,2
Gijón	16	8.482	2,6
Otros	66	43.708	13,3

(Fuente: VALDALISO (1991). P. 114.)

Me ha parecido oportuno reproducir las estadísticas correspondientes a 1882 y 1885 para ilustrar la imposibilidad, como a veces se ha hecho, de situar la hegemonía de la marina de vapor de Bilbao sobre la de Barcelona en un año determinado. No está de más demostrar de forma empírica la irrelevancia del hecho. Por el contrario si me parece interesante destacar el bajón de La Habana como puerto de matrícula.

14. Principales navieras de vapores a principios de 1885.

Armador	Domicilio	Nº Buques	Total TRB flota
Cia. Trasatlántica	Barcelona	25	64.297
Marqués de Campo	Madrid	19	32.505
José Roca y Cia.	Barcelona	17	14.242
Cia. Nav. La Flecha	Bilbao	10	11.716
Lna. De Vap. Serra	Bilbao	9	11.305
M. M ^a Arrótegui	Bilbao-Liverpool	7	9.866
J.B. Morera y Cia.	Barcelona	3	9.086
Olano, Larrinaga C ^a	Bilbao-Liverpool	9	7.232
Miguel Sáenz y C ^a	Sevilla	9	6.744
Ramón Herrera	La Habana	6	5.948

(Fuente: Valdaliso (1991). P. 115.)

Meses más tarde, la lista se vió engrosada con dos nuevas compañías destinadas a jugar un importante papel en la historia de la marina mercante española: Pinillos, Sáenz y Cia. con sede en Cádiz y la sevillana Ibarra y Cia. Los orígenes marítimos de la

naviera Pinillos se remontan al cuarto decenio deln S.XX.; fue a partir de 1886 cuando se produjo un renacimiento de la compañía que pasó a llamarse “Pinillos, Saenz y Compañía”. Bajo la nueva denominación adquirió seis grandes vapòres mixtos para dedicarlos a una línea con cabecera en Barcelona y destino final en Nueva Orleáns pasando por diversos puertos del Mediterráneo, Cádiz, Canarias y las antillas. En 1895 cambió otra vez de nombre y adoptó el de “Pinillos, Izquierdo y Compañía” con el propósito de ampliar sus rutas hasta el lejano oriente. Por desgracia, la rebelión de las Filipinas aquel mismo año truncó el proyecto.⁷⁸

La Cia. Trasatlántica y la empresa del Marqués de Campo vivían de la explotación de servicios regulares subvencionados por el estado. Las navieras bilbainas estaban participadas, en mayor o menor cuantía, por capital inglés y lo mismo ocurría en algunas catalanas como José Roca y Cia., Tintoré y Cia y en la sevillana Miguel Saénz y Cia.

Los armadores de buques de vapor estaban divididos en dos bandos. Por un lado, se hallaban los defensores de las tesis proteccionistas, liderados por los armadores catalanes, cuyo interés principal radicaba en los tráficos con las antiguas colonias que suponía una parte muy importante del comercio exterior español. Frente a ellos, se posicionaron los propietarios de buques de Bilbao, Santander, Alicante y algunos de Cádiz que eran contrarios al restablecimiento de las medidas proteccionistas porque consideraban que la clave de la situación no radicaba en ellas sino en las profundas transformaciones tecnológicas que se habían producido en la marina mercante mundial.⁷⁹

Según parece, el primer buque-tanque de bandera española perteneció a una compañía de Barcelona. Aquel buque, nombrado “Ciudad de Reus” fue construido en Grangemouth, desplazaba 1.700 toneladas y tenía una eslora de 79,20 metros. Entró en servicio en el año 1892 y en 1911 fue vendido a una petrolera de San Petesburgo que lo reabutilizó como “Kometa”.⁸⁰

Al finalizar el siglo XIX, las principales compañías navieras eran las que se muestran en el siguiente cuadro:

15. Principales compañías navieras españolas en 1900.

⁷⁸ DIAZ (1990). P.15.

⁷⁹ VALDALISO (1991). Pp. 104-105.

⁸⁰ DIAZ (2006). P. 150.

Nombre de la Naviera	Localidad	Nº de vapores	Tonelaje flota
Ibarra y Cia.	Sevilla	21	28.852
Cia. Marítima	Barcelona	10	9.094
Pinillos Izquierdo y Cia.	Cádiz	5	18.791
F. Prats y Cia.	Barcelona	5	15.647
D. Ramón de la Sota	Bilbao	25	51.746
Cia. Santanderina de Navegación.	Santander	5	8.636
Cia. Naviera Vascongada-D. Félix de Abasolo	Bilbao	6	15.034
Sociedad Marítima de Vizcaya-D. Félix de Abasolo	Bilbao	3	4.738
Linea de Vapores Serra	Bilbao	17	32.483
Cia. Trasatlántica	Barcelona	25	74.507
Isleña Marítima	Palma de M.	5	4.163
Cia. Bilbaina de Navegación-D.Eduardo de Aznar de la Sota	Bilbao	20	47.312
D. Eduardo de Aznar y Tutor	Bilbao	10	9.176
Cia. Vasco-Cantábrica-D.Eduardo de Aznar y Tutor	Bilbao	3	5.819
Cia. de Navegación Bat.-D.Eduardo de Aznar y Tutor	Bilbao	5	10.798
D.Manuel Maria Arrótegui	Bilbao	6	18.929
Cia. Sevillana de Navegación	Sevilla	8	8.598
D. Pablo Maria Tintoré	Barcelona	5	7.463
Larrinaga y Cia.	Bilbao	5	14.460

La Bética	Sevilla	10	9.607
D. Francisco Martínez Rodas	Bilbao	5	14.558
Sres. Olavarría y Lozano	Gijón	7	5.101
D. Melitón González y Cia.	Gijón	7	6.460

(Fuente: Lista Oficial de buques 1900)

3.2.2 La electrificación de los buques mercantes.

Un aspecto tecnológico muy importante que comenzó a despuntar en estos años fue el de la incorporación de la energía eléctrica a los buques. Según parece, algunas decisiones adoptadas en el ámbito de la seguridad marítima fueron determinantes. En concreto, por ejemplo, a mediados de los años ochenta, la Compañía del canal de Suez elaboró un reglamento para la navegación nocturna por el mismo según el cual eran obligatorias las luces eléctricas. He hallado una carta, fechada en Cádiz el día 5 de enero de 1886, en la que la delegación de la Cia. Trasatlántica en aquella localidad comunicaba a la gerencia de Barcelona su punto de vista sobre la decisión que convenía tomar. La misiva ilustra con claridad la complejidad del asunto, tanto desde el punto de vista técnico como económico: “Con referencia al Reglamento provisional para el tránsito de noche por el canal de Suez de los buques provistos de luces eléctricas que se sirvió remitirnos desde Madrid el Sr. Don Severino Izaguirre para que informase esta Delegación del costo que ocasionaría dotar a los vapores correos filipinos de las luces necesarias al objeto, tenemos que participar a Vd. Que su implantación costaría unas quinientas libras esterlinas en cada buque.

Este precio se entiende limitado a las luces que exige la Compañía del Canal con su máquina y dinamo correspondientes, pero si se quisiera entender el alumbrado a las cámaras y otros departamentos del buque dotándolo con 120 lámparas incandescentes aumentaría la cantidad citada de 500 Libras en L. 335 por buque – o sea el valor de las 120 lámparas-. Debe tenerse en cuenta que estas tendrían que ser alimentadas por la misma máquina y dinamo aplicada para las luces de situación y que no siendo en potencia bastante para ambos servicios, resultaría que al paso del Canal funcionando las luces que la Compañía del mismo exige, tendrían que ir apagadas las demás o viceversa.

Si hubiéramos de dar nuestra opinión en el asunto, diríamos que tenemos resistencia a la instalación de las luces eléctricas por lo caro que resulta su entretenimiento debido en mucha parte á la falta muy general del conocimiento de su manejo. El instalar solo las luces para el Canal tiene también un inconveniente, cual es el de que habiendo de estar inactivas las máquinas durante meses resultará en muchos casos que no se hallarían corrientes el solo día que hubiesen de ser necesarias. El uso de la luz eléctrica, como luz de situación de un barco en la mar, no está aún sancionado por la práctica.”⁸¹

La compañía decidió desestimar la instalación de la energía eléctrica en los buques de Filipinas por el momento. Esta carta permite hacer una serie de reflexiones. En primer lugar, está claro que España no disponía de los conocimientos ni de los medios técnicos para abordar la instalación de la corriente eléctrica en los vapores. La capacidad de innovación de los dirigentes de la compañía era muy limitada y este aspecto está relacionado con lo anterior. La falta de respaldo ingenieril de las navieras españolas fue un lastre muy importante.

3.2.3. El retraso de la tecnología naval española: el “Joaquín del Piélagos”.

Lo dicho en el apartado anterior queda patente al analizar lo acontecido con el proyecto “Joaquín del Piélagos”.

El incremento de la actividad de la flota de Antonio López acarreó la necesidad de disponer de unos talleres en los que realizar las operaciones de mantenimiento y reparación pertinentes a partir de 1862. Durante un tiempo, se había ido salvando la situación utilizando el Arsenal Militar de la Carraca y el dique flotante de la Habana pero aquel recurso era ineficiente y comportaba unos gastos muy elevados. Tras algunos intentos que no prosperaron, se decidió encargar el estudio del proyecto a la casa Thompson & Noble de Liverpool que aconsejaron construir un dique en la playa de Matagorda (Puerto Real). Los ingenieros Bell y Millar de Glasgow se encargaron de dirigir la obra que, tras algunos retrasos, se inauguró el 3 de julio de 1878 con la entrada en el dique del vapor “Guipúzcoa”.

El nuevo dique, sin embargo, mantuvo una baja actividad durante los primeros diez años de existencia debido a la competencia de los talleres extranjeros y a la baja

⁸¹ CDM-MMB Fons Trasatlántica CT 241/4.

eficiencia técnica del personal de Puerto Real por falta de formación y de experiencia. La aceptación de trabajos en buques de otras navieras, a la que se recurrió a partir de un cierto momento, tampoco dio los resultados esperados.

La renovación del contrato entre la Cia. Trasatlántica y el Estado por un periodo de veinte años en 1887 animó al Marqués de Comillas a reconvertir la factoría de Matagorda en astillero. Una vez más, un ingeniero inglés y una empresa de idéntica nacionalidad se responsabilizaron del proyecto y de la obra respectivamente.⁸²

Mientras se llevaba a cabo la transformación, se encargó a la oficina de arquitectura naval Lobnitz & Co. el diseño de un buque de vapor para ser construido íntegramente en los nuevos astilleros a modo de muestra de su capacidad tecnológica⁸³. El buque se denominaría “Joaquín del Piélago” en homenaje al cuñado, y hombre de confianza en tanto que gerente de la Cia. Trasatlántica, de Claudio López fallecido en 1890.

La construcción se inició en 1890 y las pruebas de mar definitivas tuvieron lugar en la bahía de Cádiz el 27 de julio de 1892⁸⁴, tras un viaje experimental a Barcelona realizado en el mes de mayo bajo el mando del capitán de la marina mercante Juan Pla⁸⁵.

Las características del “Joaquín del Piélago” eran: 61,67 metros de eslora, 8,36 metros de manga, 6,28 metros de puntal, 1000 toneladas de desplazamiento, máquina de triple expansión de 1250 CV de potencia y 510 metros cuadrados de superficie vélica⁸⁶. Las máquinas y las calderas fueron construidas en el “Arsenal Civil de Barcelona”.

A pesar de la propaganda, el “Joaquín del Piélago” tuvo que recurrir a la tecnología extranjera. Los molinetes para levar las anclas, los winches de los puntales de carga, las anclas y sus cadenas, los compases y todos los componentes eléctricos desde las dinamos a las bombillas fueron de procedencia foránea.

⁸² HOUPY y ORTIZ VILLANOS (1998). Pp.34-38.

⁸³ Archivo Histórico de Astilleros Españolas, Factoría de Puerto Real. Plano s/n.

⁸⁴ “Las pruebas oficiales del vapor Joaquín del piélago”. *Revista de Navegación y Comercio* n° 100 de 10-8-1892. Pp. 177-178.

⁸⁵ “Joaquín Piélago”. *Revista de Navegación y Comercio* n° LXLV de 20-5-1892. P.222.

⁸⁶ MORENO (1994). 183-184.

El coste del buque fue desproporcionado. Algunas investigaciones consideran que fue superior al 320 % en comparación con el vapor “Buenos Aires” adquirido tres años antes en unos astilleros británicos.⁸⁷

En líneas generales, se puede afirmar que el proyecto de los Astilleros de Puerto Real fue un fracaso que explica su venta a la Sociedad Española de Construcción Naval en 1914.

3.2.4. El fin de la marina velera tradicional.

La revolución tecnológica y las medidas de reforma arancelaria de 1869, supusieron el fin de la marina de vela catalana que tantos beneficios había proporcionado al desarrollo económico del Principado. Pero en aquellos acontecimientos también desempeñaron un papel fundamental las organizaciones empresariales y financieras catalanas que se mostraron extremadamente conservadoras pues: “...Immerses en un context de més competència per part de les marines d’altres països, mostraren una notable rigidesa i incapacitat d’adaptació a la nova situació. [...], els naviliers, comerciants, personers i motistes del país s’aferraren a utilitzar una marina velera anacrònica des de tots els punts de vista, que implicava el manteniment d’uns nolis molt elevats respecte als d’algunes marines estrangeres.”⁸⁸

La “Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona”, que presidía el Diputado a Cortes D. Federico Nicolau, editó una Revista entre 1886 y 1891 en la que expresaban sus puntos de vista con toda claridad. En un artículo titulado “Decadencia de nuestra marina”, Romulo Bosch⁸⁹ exponía que: “...nuestra navegación de altura decae desde que en 1869 se suprimió el derecho diferencial de bandera [...] El argumento ha sido combatido por la escuela librecambista, alegando que la transformación de la marina de vela por la de vapor, era causa de que el pabellón extranjero nos superara; lo cual no es cierto, pues no sólo nos arrebatan el tráfico las líneas extranjeras de vapores subvencionadas, que visitan nuestros puertos, y las que no lo son, por tener ventajas económicas de que las nuestras carecen, sino también los veleros ingleses noruegos y de otras naciones, que compiten ventajosamente con los nuestros, por razones que fuera

⁸⁷ RODRIGO (2000). P. 194-195.

⁸⁸ PASCUAL (1991). P. 309.

⁸⁹ Rómulo Bosch y Alsina (1852-1923), uno de los fundadores de la Cia. Naviera Pinillos, Presidente de la Junta de Obras del Puerto (1900), Diputado, Senador y Alcalde de Barcelona (1905).

largo de explicar y que no es nuestro objeto; se ha dicho más: se ha asegurado que la transformación era la sentencia de muerte de los veleros, lo cual tampoco es cierto, puesto que los estados de construcciones de hierro que publican los Lloyds, demuestran un aumento de material de vela con los años anteriores”⁹⁰. Bosch continuaba su argumentación explicando que había tráficos marítimos realizados exclusivamente por buques de vela, como era el de la exportación de la carne de tasajo de Buenos Aires, que estaban en plena decadencia por falta de la necesaria protección que les permitiera retornar desde América a la Península transportando las mercancías tradicionales como eran los algodones, cacacos, cafés, azúcares, etc. Sus datos eran los siguientes: en 1861 había 270 veleros dedicados al tasajo, en 1873 eran 280, en 1883 eran 232 y en 1886 únicamente 76⁹¹.

A fecha 1 de enero de 1894, Barcelona era la provincia marítima más importante de la marina velera española, doblando en número de toneladas a Manila y cuadruplicando a Bilbao tal como se constata en el cuadro siguiente:

16. Provincias marítimas con una flota velera superior a las 10.000 Tn. en 1894.

Provincia Marítima	Buques entre 50 y 500 Tn.		Buques entre 500 y 1000 Tn.		Buques mayores de 1000 Tn		Total	
	Nº	Tn.	Nº	Tn.	Nº	Tn.	Nº	Tn.
Barcelona	206	43232,13	24	15656.00	7	8077.96	237	66966.10
Bilbao	54	13639,4	3	1706.48	-	-	57	15.345.88
Habana	131	13770,4	8	4286.51	2	3862.65	141	23083.54
Mallorca	122	13322,49	1	546.53	-	-	123	13747.02
Manila	289	25424,34	3	1775.33	2	2018.58	294	29218.25
Total Español	1174	156714,7	42	26031.45	12	15468.19	1228	197030.34

(Fuente: elaboración propia)

⁹⁰ BOSCH (1886). P. 77.

⁹¹ BOSCH (1886). Pp. 78-79.

3.2.5. Los windjammer.

Desde la óptica de la historia de la tecnología, es muy interesante reflexionar sobre el fenómeno de los denominados “Windjammers” (grandes veleros mercantes) que tuvo lugar en el último tercio del siglo XIX y que se prolongó durante casi cincuenta. Los windjammers fueron buques de vela que adaptaron todos los recursos que les proporcionó la tecnología industrial. Aquellos veleros tenían el casco de hierro o acero, poseían entre tres y cinco grandes mástiles, y arbolaban velas cuadradas. Los cascos estaban diseñados bajo los criterios más actualizados de la arquitectura naval y se caracterizaban por unas formas muy finas que les proporcionaba un aspecto muy marinero. Además del casco, los palos también solían ser metálicos, las jarcias eran de acero y estaban dotados de maquinillas de vapor para realizar las maniobras del aparejo y de las anclas

Las ventajas de los cascos de hierro sobre los de madera eran evidentes. Sus dimensiones eran muy superiores lo que favorecía la economía de escala. Tenían más espacio de carga útil. Y eran más fáciles de mantener. Respecto a los buques de vapor, su mayor ventaja era el mejor aprovechamiento del espacio de carga por no tener que necesitar carboneras ni depósitos de agua dulce para las calderas.

El tamaño de los grandes veleros mercantes oscilaba entre las 2.000 y las 5.000 toneladas pero los hubo mayores como el “Preussen”, un cinco mástiles de 7.800 toneladas. Otra característica importante era su velocidad que podía alcanzar medias superiores a los 15 nudos.

Las tripulaciones de los windjammers eran muy reducidas y de una elevada competencia profesional. Oscilaban entre los 20 y 30 miembros.

Por sus características, fueron muy adecuados para el transporte de mercancías de gran volumen, poco peso y escaso valor como las maderas, el carbón o el guano.

Durante la última década del siglo XIX, los windjammers protagonizaron una reacción favorable a la marina de vela en Estados Unidos, Inglaterra, Alemania, Francia y en los países escandinavos. En 1890, se construyeron 48 grandes veleros de carga de más de 2.000 toneladas: 35 en Inglaterra, 5 en Noruega, cuatro en Italia, 1 en Alemania, 1 en Francia, 1 en USA y 1 en Canadá.

Tras la Gran Guerra, los grandes veleros desaparecieron en apenas diez años como puede observarse en el siguiente cuadro:

17. Flota mundial de veleros de un porte superior a las 1.000 toneladas.

PAIS	AÑO 1921	AÑO 1931
EE.UU.	163	1
Noruega	112	1
Francia	85	3
Alemania	67	9
Gran Bretaña	45	0
Finlandia	28	21
Dinamarca	25	3
Italia	13	1
Suecia	13	5
España	11	0
Portugal	7	2
Holanda	3	0
Bélgica	1	1
TOTAL	572	47

(Fuente: Juan B. Robert ⁹².)

Como curiosidad cabe señalar que de los 21 veleros de bandera finlandesa existentes en 1931, 15 pertenecían al famoso armador Gustavo Ericsson.

El mayor velero con matrícula de Barcelona fue el “Villa de Sitges” de 1.1.63 toneladas y construido en 1879.⁹³

⁹² ROBERT (1932). P. 165.

La marina velera española sólo contaba con un velero mayor de 1000 toneladas en 1912: el “Ramón Planiol” matriculado en Barcelona.

La Casa Llusà de Barcelona llegó a contar con cinco veleros de más de 1.000 toneladas en 1920: la fragata “Viuda Llusà”, las corbetas “Rosendo Masià”, “Isabel Llusà”, “J. y C. Llusà” y “Cristóbal Llusà”. Esta última fue vendida a una empresa cántabra que la adaptó para la pesca y la reabutilizó “Ibasa”.⁹⁴

La presencia de grandes veleros en el puerto de Barcelona fue muy frecuente y buena parte del carbón importado se transportó en aquellos impresionantes buques.

3.2.6. Los transatlánticos.

La actividad de la Cia. Trasatlántica, así como la de otras grandes navieras con un peso importante en la historia de la marina civil de nuestro país como puede ser la Naviera Pinillos, guarda una estrecha relación con una tipología concreta de buque mercante: el trasatlántico. El término “transatlántico” o “trasatlántico”, que de las dos formas se puede escribir, se utiliza para designar a los buques de grandes dimensiones dedicados al transporte de pasajeros si bien dicha acepción no aparece en cuanto tal en el Diccionario de la Lengua Española.

Sin la existencia de los trasatlánticos el fenómeno migratorio a nivel mundial acaecido a finales del siglo XIX y principios del siglo XX no hubiera sido posible. Muchos antepasados de los habitantes de América y Oceanía llegaron a sus nuevos destinos procedentes de Europa o de Asia a bordo de un trasatlántico. Por desgracia, los trasatlánticos también jugaron un papel importante como transportes de tropas en numerosos conflictos. La Cia. Trasatlántica posee el dudoso honor de haber sido una de las pioneras de esta finalidad.

La necesidad de mejorar las prestaciones de los trasatlánticos fue la causa de numerosas mejoras técnicas de los buques de propulsión mecánica. En apenas cien años, estos buques multiplicaron por 80 su tonelaje y por 4 su velocidad.

18. Innovaciones técnicas en los trasatlánticos 1845-1930

⁹³ “Nuestra marina mercante en 1890”. *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*. Tomo Octavo, 1891. Pp.113-114.

⁹⁴ ROBERT (1932). Pp. 170-171.

Años	Innovación técnica	Presión calderas en libras.	Consumo en libras/CV
1845-1850	Construcción en hierro	10-20	4,5/3,5
1851-1865	Introducción de la hélice	20/25	3,5/2,9
1866-1875	Máquinas “compound”	35/60	2,9/2,2
1876-1885	1. Construcción en acero 2. Máquinas de triple expansión.	60/125	2,2/1,9
1886-1900	1. Hélices gemelas. 2. Máquinas de cuádruple expansión. 3. Tiro forzado.	125/200	1,9/1,3
1901-1910	Turbinas de acción directa.	-	-
1911-1928	1. Turbinas con engranaje de reducción. 2. Motores Diesel	350	0,683
1928-1930	Se perfecciona la propulsión eléctrica generada por motores diesel o por turbinas.		

(Fuente: Elaboración propia.)

Algunos de los trasatlánticos más destacados de la historia marítima mundial fueron: el “Great Eastern” (1858) de 18.914 Tn., el “Celtic” (1901) de 21.179 Tn., el “Imperator” (1912) de 52.101. Tn. y el “Normandie” (1935) de 83.423 Tn..

El vapor “Buenos Aires” botado por la Cia. Trasatlántica en 1880 es un buen ejemplo de las características de los trasatlánticos. Diseñado para cubrir una línea migratoria típica como era la del Mar del Plata, desplazaba 9.510 Tn. y su tripulación era de 132 personas. En su viaje inaugural partió de Génova e hizo escala en Marsella, Barcelona, Málaga y Cádiz. En total transportó 1.284 personas. Las 5.261 millas

comprendidas entre la capital gaditana y Buenos Aires las cubrió en 16 días y 13 horas, lo que dio una velocidad media 13,5 nudos.⁹⁵

3.2.7. Militares y/o civiles.

Las relaciones entre la marina de guerra y la marina civil a lo largo de la historia restan pendientes de una investigación seria y rigurosa. En este apartado aventuraré algunos aspectos, consciente de las carencias de tal aproximación. Hay que señalar, en primer lugar, que en la historia de tal relación pueden destacarse dos grandes periodos cuya frontera estaría constituida por la abolición de los gremios de mar a raíz de las disposiciones que se adoptaron durante el sexenio democrático. También sería pertinente establecer los aspectos más importantes de la relación: político, jurídico, laboral... Y convendría distinguir lo que podrían considerarse “niveles” del nexo; no es lo mismo, por ejemplo, estudiar la relación entre ambas marinas desde la óptica de los armadores (nivel “institucional”) que hacerlo desde la de las tripulaciones (nivel “humano”).

En el nivel “institucional”, el factor clave de la relación sería el político-económico. La marina de guerra necesitó la flota mercante para poder realizar sus operaciones militares durante el periodo comprendido entre la primera guerra de África (1859) y el inicio de la Guerra Civil (1936). La magnitud de esta dependencia queda clara con una muestra: entre 1887 y 1898 los barcos de Claudio López trasladaron 629427 militares entre Cuba y España. Las necesidades no se limitaron al transporte. Tanto durante el conflicto cubano como en la Guerra Civil, numerosas unidades de la marina civil fueron artilladas para operar como buques auxiliares.

Conscientes de la importancia financiera, los navieros catalanes fueron unos firmes defensores del sometimiento de la marina mercante a la marina de guerra. El 14 de abril de 1886, la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona redactó una Exposición dirigida al Ministro de Marina con la intención de manifestarle su preocupación por la posible creación de un Ministerio de Comercio, en la que exponía sus puntos de vista con claridad meridiana:

⁹⁵ LLORCA (1992). P. 62.

“En nuestro concepto la marina mercante es y debe ser base de la marina de guerra, así como ésta ha de ser la defensa y sostén de la mercante, y no se comprende la prosperidad y decadencia de la una sin tener en cuenta el estado de la otra.

[...]

Además las tripulaciones de las naves nacionales deben considerarse siempre unidas con el vínculo sagrado del patriotismo, y considerarse hermanos para interesarse en la suerte común y en el prestigio de una misma bandera; y esos mismos jóvenes marinos que los buques mercantes han acostumbrado á la azarosa vida del mar, son los mejores y más expertos tripulantes de la armada nacional. Si se rompiesen para los matriculados esos vínculos de veneración y respeto hacia los marinos de guerra que probablemente serán mañana sus jefes, se quebrantaría, en un momento la virtud de la disciplina y la obediencia que son tan indispensables en la profesión de las armas y sobre todo en la navegación.

[...]

El capitán de la nave mercante tiene una gran autoridad a bordo, y necesita por parte de sus subordinados una sumisión completa a sus órdenes. Esta rigurosa disciplina empieza precisamente para el tripulante desde el momento que se ha comprometido verbalmente ánte el Comandante de marina.

[...]

Si se crease pues un Ministerio de Comercio, no tenemos inconveniente en consignar que siempre que en la vigilancia de los puertos y en los contratos de las tripulaciones se dejase á la marina militar la justa intervención que le pertenece, podría aceptarse la dependencia del nuevo Ministerio en los asuntos marítimo-comerciales,...

[...]

En resumen, comprendemos que se aspire á dar importancia al elemento comercial en nuestro país, en que la marina y el comercio están tan decaídos, pero para lograr este noble propósito no vemos la necesidad de proclamar la independencia absoluta entre ambas marinas, lo cual no sólo consideramos inconveniente, sino hasta imposible. En los asuntos exclusivamente marítimos relacionados sólo con la navegación é independientes de las operaciones comerciales, no puede negarse á la marina de guerra una competencia superior, y un solícito interés que se ha demostrado en todas ocasiones. La Asociación no puede olvidar que los que con más energía y decisión han defendido al lado de su Presidente los intereses de la marina mercante

española han sido precisamente algunos ilustres jefes de nuestra armada nacional, de esa ilustre y decaída armada cuya prosperidad ardientemente deseamos”⁹⁶ .

Al final, se estableció el Ministerio de Comercio y se dejó en manos del Ministerio de Marina lo que pedía la Asociación. Este modelo, que suponía la militarización de la marina mercante, se mantuvo durante años hasta que fue reformado por la II República. Más tarde, Francisco Franco lo reinstauró.

En un comentario, que por cierto estaba redactado por Ricart junto con tres dos ponentes, a una de las resoluciones adoptadas en el Congreso Económico Nacional realizado en Barcelona en 1888 se manifestaba que: “Unión completa debe haber entre ambas marinas respecto al personal, uno para las dos, por medio de una nueva legislación que ofrezca estímulo á la población del litoral para dedicarse á la marina, dándola la privativa de todas las industrias marítimas, pues, á seguir como actualmente, es indudable que nuestra gente de mar, que tanta fama alcanzó, irá perdiéndose paulatinamente como es notorio sucede, dándose el caso que la marina mercante está hoy servida en sus tripulaciones por un gran contingente de filipinos á falta de nuestro antiguo personal; y la marina militar tiene que acudir para llenar sus convocatorias al sorteo de los quintos terrestres, que nunca pueden ser perfectos hombres de mar y que ansían cumplir el servicio para volver á sus montañas”⁹⁷ .

Es evidente, por otra parte, que armadores y autoridades militares estaban muy interesados en mantener un férreo control sobre los trabajadores de la mar.

3.2.8. La cuestión de las tripulaciones: la Cia. Trasatlántica.

A falta de otras informaciones, el estudio de la estructura de la plantilla marítima de la Cia. Trasatlántica nos permite hacer algunas deducciones. En 1888, la flota de la Cia. Trasatlántica contaba con 33 unidades que empleaban 2744 tripulantes, distribuidos en 48 categorías o empleos:

19. Plantilla de la flota de la Cia. Trasatlántica en 1888

⁹⁶ “Exposición al Excmo. Sr. Ministro de Marina sobre la intervención de la marina de guerra en los asuntos relativos á la marina mercante” (1886), *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*, Tomo tercero. P. 71-74.

⁹⁷ “Congreso Económico Nacional, Barcelona 1888. Sección I.- Comercio y Navegación” (1888), *Revista de la Asociación de navieros y Consignatarios de Barcelona*, Tomo quinto. Pp. 159-160.

Categoría	Número de trabajadores/as
Inspectores	7
Capitanes	26
Oficiales primeros	24
Oficiales segundos	24
Oficiales terceros	25
Sobrecargos primeros	22
Sobrecargos segundos	10
Médicos	23
Capellanes	20
Contramaestres primeros	26
Contramaestres segundos	24
Contramaestres terceros	18
Carpinteros	24
Pañoleros	2
Marineros preferentes	8
Serenos	17
Compañeros	244
Mozos	187
Pajes	103
Maquinistas Primeros	26
Maquinistas segundos	25
Maquinistas terceros	24
Maquinistas cuartos	23
Ayudantes	6

Engrasadores	12
Cabos de agua	58
Caldereteros	3
Pañoleros	22
Fogoneros	253
Paleros	172
Mayordomos primeros	26
Mayordomos segundos	20
Cocineros primeros	26
Cocineros segundos	38
Dispenseros primeros	18
Cocineros terceros	25
Panaderos	24
Ayudantes panadero	19
Roperos	17
Dispenseros segundos	21
Reposteros	19
Carniceros	18
Camareras	25
Ayudantes de cocina	25
Dispenseros terceros	15
Camareros	400
Marmitones	41
Practicantes	22
TOTAL	2744

(Fuente: Revista General de Marina, Agosto de 1888. Pp. 154-155)

A la vista de estos datos, se puede constatar lo siguiente:

1.- La plantilla es muy ajustada y no se tiene en cuenta la cuestión de los relevos, entre otras razones porque no había vacaciones remuneradas.

2.- El número de oficiales y miembros de la maestranza es el mínimo.

3.- En consecuencia, la mayoría de los tripulantes están encuadrados en las categorías más bajas que son las más numerosas.

De lo anterior, se puede deducir que la estructura laboral estaba muy jerarquizada y que el manejo de los privilegios debía de utilizarse como mecanismo de fidelidad y control.

La escasez de mano de obra cualificada fue una importante preocupación de la Asociación de Navieros. Así lo manifestó su presidente Federico Nicolau en 1889: “Nuestros buques envejecidos, empiezan a carecer hasta de personal de maestranzas para repararse y conservarse, y aún del de pilotos y gente de mar a propósito para gobernarlos y generar las expediciones de cuenta propia, como antes existían. No se han reemplazado, porque la industria marítima un día productiva, se ha trocado en grandes y continuas ruinas que han alejado a la juventud de la noble y azarosa profesión marítima y han hecho emigrar gran parte de nuestro acreditado personal náutico.”⁹⁸

La procedencia de los tripulantes fue una preocupación constante entre los armadores catalanes de aquellos años. José Elías de Molins, otro destacado dirigente de la Asociación de Navieros y Consignatarios, se expresaba en los siguientes términos sobre el particular: “Las costas levantinas, antes pobladas de bravos marinos, hallanse hoy casi desiertas, y es un hecho elocuente el que apenas existe gente de mar en Cataluña, y que si no yerran nuestras noticias, para cubrir las dotaciones de algunas de las naves del apostadero de este distrito marítimo, ha tenido que echarse mano de gente gallega, que sabe Dios si serán miseros pescadores que han perdido de vista las costas españolas”⁹⁹. Sin comentarios.

Apenas sabemos nada sobre la vida de las tripulaciones antes de 1900. La mayoría de las noticias que se poseen corresponden a la Cia. Trasatlántica, gracias a los

⁹⁸ NICOLAU (1889). P. 132.

⁹⁹ MOLINS (1885). P. 143.

estudios que han podido realizarse basados en los fondos documentales que se conservan.

Sorprende, en primer lugar, el elevado número de empleados de la Trasatlántica, si bien se comprende por el gran número de buques y el peso específico del personal de fonda. En 1895 eran 8896 que se redujeron a 2999 en 1901 a causa de la crisis de fletes.¹⁰⁰

He podido localizar la documentación correspondiente a la reducción de tripulación que se realizó en el vapor “Alicante” de la línea de Filipinas en 1899:

20. Cuadro de la reducción de tripulación del vapor “Alicante” en 1899.

<u>Tripulación aprobada en 1892</u>			<u>Propuesta para 1899</u>		
Categoría	Número	Sueldo bruto	Categoría	Número	Sueldo bruto
Capitán	1	600		=	
1º Oficial	1	250			
2º Oficial	1	250			
3º Oficial	1	200			
Sobrecargo	1	250			
Médico	1	250			
Capellán	1	200			
1º Contrama.	1	175			
2º Contram.	1	125			
3º Contram.	1	110		Suprimido	
Carpintero	1	110			
Sereno	1	80		Suprimido	
Cabo de cañon	1	90			

¹⁰⁰ LLORCA (1990). P. 135.

Marineros	11	80		7	
Mozos	5	70			
Grumetes	5	60			
Page	1	30			
1° Maquinista	1	625			
2° Maquinista	1	425			
3° Maquinista	1	375			
4° Maquinista	1	275			
5° Maquinista	1	225	Sustituido por Ayudante	1	125
Pañolero	1	100			
Cabos	3	100			
Engrasadores	3	100			
Fogoneros	14	90		9	
Paleros	6	80			
1° Mayordomo	1	250			
2° Mayordomo	1	125		Suprimido	
1° Despensero	1	125			
2° Despensero	1	60	2° Despensero y carnicero	1	60
3° Despensero	1	50		Suprimido	
1° Cocinero	1	200			
2° Cocinero	2	125			
3° Cocinero	1	100			
Ayudan. Coc.	1	50		Suprimido	
Marmitones	2	40			

Panadero	1	100			
Ayud.pand.	1	50		Suprimido	
Repostero	1	75		Suprimido	
Carnicero	1	60		Suprimido	
Ropero	1	75			
Practicante	1	75	Practicante	1	40
Barbero	1	15		Suprimido	
1º Camarero de salón	1	75			
2º Camarero de salón	2	70			
3º Camarero de Salón	3	50	Camareros	4	60
Camareros de servicio	7	40	Camaraeros de servicio	5	40
Camarera	1	60	Camarera y Ropera	1	

(Fuente: CDM-MMB CT 221/6)

Teniendo en cuenta la consiguiente disminución en manutención, la reducción de la tripulación del “Alicante” le supuso a la Cia. Trasatlántica un ahorro mensual de 3074, 25 Pts.

La reducción de las tripulaciones realizada por la Cia. Trasatlántica en 1898 fue importante. En aquel año el gasto por sueldos del personal marítimo ascendió a 3.908.470,23 pts que quedaron reducidas a 2.786.963,16 durante el bienio 1899-1900.¹⁰¹ Los buques afectados en primera instancia fueron: “Isla de Luzón”, “Isla de Panay”, “Montserrat”, “Alicante”, “Alfonso XIII”, “R^aM^a Cristina”, “León XIII”, “Buenos Aires”, “Montevideo”, “Cataluña” y “Antonio López”. Una segunda fase preveía

¹⁰¹ CDM-MMB, Fons Trasatlántica, CT 221/6

idénticas medidas en “Ciudad de Cádiz”, “San Ignacio”, “San Francisco”, “San Agustín” y “México”.¹⁰²

En el cuadro anterior pueden observarse algunos elementos relevantes. En primer lugar, comprobamos una nueva discrepancia con los datos ofrecidos por Valdalisó¹⁰³. Por otra parte, la escala salarial presenta las siguientes características: los sueldos de los oficiales de máquinas son muy superiores a los de cubierta, destacando la percepción del 1º Maquinista que es superior a la del Capitán. El 1º Oficial gana menos de la mitad que el Capitán. El departamento con los salarios más altos es el de máquinas, seguido por cubierta y ocupando la fonda el nivel inferior de la escala. Los Agregados y los Aprendices de Máquinas no constan en la relación de tripulantes ya que no percibían ninguna remuneración.

En cuanto a las características de la reducción, es evidente que la mayor parte de la misma recae sobre el personal menos cualificado. La fuerte disminución del personal de fonda coincide con una reducción del pasaje debido al descenso del mismo a causa de la independencia de las Filipinas. En 1900, la compañía reconocía que los vapores de Filipinas se habían convertido de hecho en cargueros.

Conocemos algunos aspectos de la política laboral de la compañía. Desde el momento en que el timón de la naviera quedó en manos de Claudio López en 1883 el trato a los empleados se caracterizó por su paternalismo jesuítico. A cambio de unas condiciones de trabajo algo mejores que las de otras navieras, se exigía el sometimiento absoluto tanto en lo laboral como en lo personal. Los errores o desviaciones de los empleados y empleadas no solían perdonarse. A pesar de ello, muchas personas, tanto cualificadas como sin cualificación profesional, aspiraban a entrar en la Trasatlántica. El enchufe era, de hecho, la única forma de acceder a la empresa. Las solicitudes engrosaban unas largas listas de espera que, en muchas ocasiones, ventilaba el propio “D.Claudio” cuya hiperactividad era proverbial. La lista de los padrinos era larga y amplia y al frente de la misma no faltaban la reina María Cristina y el rey Alfonso XIII. Las plazas de agregado y piloto eran las más demandadas dado el exceso de oferta.¹⁰⁴ En el Fondo de la Trasatlántica que se conserva en el Museo Marítimo de Barcelona, abunda la documentación sobre el tema de los enchufes. Destaca un libro de registro titulado “Recomendados Especiales” que contiene cinco listas: “Agregados”,

¹⁰² CDM-MMB, Fons Trasatlántica, CT 221/10.

¹⁰³ Véase el apartado 3.1.1.2.2.

¹⁰⁴ FAES (2009). Pp. 182-186.

“Médicos”, “Pilotos”, “Capellanes” y “Aprendices de Maquinaria”. Cada inscripción en la lista consta de cinco ítems: Número, nombre del recomendado, nombre del recomendante, fecha de la carta de recomendación, términos de la recomendación, fecha de la contestación y términos de la contestación. Si una recomendación era tomada en consideración el sujeto de la misma pasaba a otra lista denominada de “recomendados preferentes”. La persona que encabeza la lista de “Alumnos de nautica recomendados preferentemente para embarcar de Agregados” es Antonio Valenzuela del que se dice lo siguiente: “En julio 1896 lo recomendó Don santiago López y ya estaba recomendado por Don José de Gayango desde el 25 de febrero del mismo año según petición de dicho Don Santiago – Vuelto a recomendar por Don Santiago en cartas 9 y 23 de septiembre 1897”¹⁰⁵ . Parece evidente que, en aquellos años, ni con un buen enchufe era fácil embarcar.

El Marqués de Comillas desplegó una peculiar política social inspirada en su fundamentalismo religioso¹⁰⁶. Los domingos asistía dos veces a misa¹⁰⁷, llevaba cilicio y se flagelaba con frecuencia¹⁰⁸. Desde el momento en que se publicó la encíclica *Rerum Novarum* en 1891 fue un fiel seguidor de sus directrices.

La factoría de Matagorda fue el escenario donde plasmó mejor sus concepciones sociales si bien también fueron destacables las actuaciones en las explotaciones hulleras asturianas de su propiedad. En Cádiz, construyó viviendas económicas, edificó escuelas primarias y otra de formación profesional para maquinistas naales, levantó una capilla dedicada a su padre Antonio López, constituyó una cooperativa de consumo y una cocina económica, estableció un fondo de pensiones y de viudedad y no se olvidó de los huérfanos para los que creó un asilo. La Revista de Navegación y Comercio, organo oficioso de la Cia., publicó la siguiente crónica de la inauguración de aquel orfanato a finales de 1891: “El Asilo para huerfanos se inauguró hace ocho meses, para amparar la orfandad de los hijos de aquellos empleados que se inutilicen en el cumplimiento de sus deberes ó fallezcan estando a las órdenes de la Compañía.

Doce niños, cuyas edades están comprendidas entre los diez y doce años, forman el núcleo de educandos con que en el día cuenta el asilo.

¹⁰⁵ CDM-MMB, Fons Trasatlántica, CT 221/25

¹⁰⁶ Claudio López no fue , ni mucho menos, un caso excepcional de armador profundamente religioso. El armador gaditano Ignacio Fernández de Castro, amigo íntimo de Antonio López y comillano como él, ordenó que se rezara el rosario a bordo de sus buques todas las tardes. [COZÁR (1998). P. 49.].

¹⁰⁷ FAES (2009). P. 28.

¹⁰⁸ FAES (2009). P. 34.

[...]

El estado de los doce desgraciados á que nos referimos no podía ser más lamentable al hacerse cargo de ellos el Asilo. A la desnudez material que la pobreza de medios acarrea, unirse debe esa otra que para el espíritu y el alma representa la falta de instrucción, moralidad y religión, en cuya posesión precisamente descansaba la formación del hombre útil para la sociedad, en cualquier esfera en que se le considere.

Un padre capellán y un conserje, ambos con residencia fija en el Asilo, vigilan y dirigen diariamente todos los actos de los asiliados.

El horario allí establecido es el siguiente:

Para las comidas: desayuno, á las siete; almuerzo a las nueve; comida a las cuatro; cena á las ocho.

Para la instrucción: aritmética y gramática, de diez á doce; geometría, religión y escritura, de una a cuatro.

La anterior instrucción, alternada con el taller para los que han cumplido catorce años.

El desayuno consiste en una taza de té. Forman el almuerzo, dos abundantes platos y una taza de café. La comida, sopa y dos platos. La cena pan y café.

Además de la ropa blanca interior con que se les dota á su ingreso, y cuyo entretenimiento y lavado corre a cargo de la Compañía, se les suministra asimismo un buen traje de paño forrado de bayeta para invierno, y dos trajes de lanilla para verano; dos pares de borceguies y un terno de paño azul, á propósito para todas estaciones, que sólo usan los días festivos.

Cuando la edad de los asilados lo permita y sin perjuicio de continuar completando su instrucción teórica y religiosa, pasarán a uno de los talleres á que sus aficiones y aptitudes más los inclinan, con objeto de adquirir el dominio de uno de los muchos oficios que tienen aplicación en las importantes industrias que hoy explotan la empresa.

Así se habría conseguido hacer de cada uno de estos seres desgraciados, por faltarles en el mundo los llamados á cumplir la misión importante que á los padres compete, verdaderos hombres de provecho con base de instrucción que tanto en el día se necesita, con principios religiosos que tan indispensables son para llevar con la apetecible resignación las contrariedades que la vida, aun en su más halagüeño estado parece, y por

último, con una profesión ú oficio en que fundar la labor de ttrabajo á que todos venimos condenados, durante nuestra pasajera permanencia en esta mundo”¹⁰⁹.

El precio que los trabajadores de la Traslántica y sus familias tuieron que pagar por estas ventajas sociales fue, sin embargo, muy alto. Los oficiales de la Traslántica tenían que ser practicantes católicos y fervientes partidarios de la monarquía. Los capellanes de cada buque eran los responsables de vigilar el correcto compartamiento de las tripulaciones y las Instrucciones Generales de la naviera dejaban muy claro que ante cualquier desviación de la conducta no debía dudarse en “corregir castigando” si la “paciente atracción” no surtía efecto.¹¹⁰

Conviene subrayar el hecho de que el control ejercido por la empresa no se limitaba a los trabajadores durante el tiempo en que estaban activos sino que se prolongaba durante la situación de jubilación e incluso se extendía, tras la muerte, a las viudas y a los huérfanos. Aquella política obscena, reprimida y represora se realizaba con pulcritud burocrática por entusiastas y fanáticos sacerdotes encabezados por el denominado Capellán Visitador. Para vergüenza de los propietarios de la Cia. Traslántica, se ha conservado un libro de registro en cuya portada puede leerse el siguiente encabezamiento: “Compañía Traslántica. Informes reservados para supresión de pensiones.” El primer “expediente” es del año 1897 y el último de 1928. A título de ejemplo, basta uno de los muchísimos:

“Habiendo tenido esta delegación informes desfavorables de la pensionista Concepción Lassaletta Fernández, la que en virtud de carta de esa Gerencia de 23 noviembre de 1919, disfruta asignación de ptas. 50 – mensuales, desde marzo del mismo año como viuda del camararero que fue del vapor “Manuel Calvo”, Fernando Sánchez Rojas, perecido en el accidente de este buque el 29 de dicho mes y año, nuestro Capellán ha practicado averiguaciones y en informe de 23 octubre último nos dice lo siguiente: < Sres. Delegados:- Tengo el sentimiento de participar a Vds. Que la pensionista Concepción Lassaletta, viuda [...], observa mala conducta. Hace algun tiempo tuve noticias de que sostenía relaciones ilícitas con un joven de unos 20 años, de oficio panadero y que la madre de este había provocado gran escándalo afeándole su proceder, le hice algunas observaciones trasladándose al poco tiempo de la calle de la Rosa 39, bajo a la Plaza mendez Núñez, y en esta casa, viendose sin duda libre de

¹⁰⁹ “La cuestión obrera. Los obreros de la Compañía Traslántica”. *Revista de Navegación y Comercio*. Nº LXL de 30-4-1892. Pp.159-160.

¹¹⁰ FAES (2009). P. 255.

personas conocidas, ha continuado sus tratos, ya descaradamente, puesto que no solo entra en sus habilitaciones el joven, sino que pasean juntos en coche y en alguna ocasión han asistido juntos, y sin reparo alguno a los toros del Puerto de Santa María. Recientemente rompió con el panadero entrando en relaciones con un empleado al que ha dejado volviendo al antiguo amante. Este trabaja cuando quiere y come a costa de la pensionista. Tiene cuatro hijos pequeños y esto es lo más lamentable, pero basta verla para convencerse de que han perdido todo sentido moral y que se hallan tan ingreída que es moralmente imposible la enmienda. Vive con una hermana soltera también pensionista de la Compañía llamada Aurelia cuya complicidad es indubitablemente y los dos que son jóvenes y con aptitudes para el trabajo pueden sostener las cargas de su casa. Entiendo que esta mujer debe ser privada de la pensión a la que no se ve ya otro fin que de alimentar vicios y sostener a vagos de profesión (f) E. Domaica.

En vista de tales antecedentes hemos acordado dejar en suspenso el abono de la asignación desde octubre último interin por nuestros Jefes recae acuerdo definitivo en este expediente.- Cádiz, 12 de Noviembre de 1.921.-“¹¹¹

Las malas prácticas, sin embargo, no eran exclusivas de la naviera del Marqués de Comillas. Por desgracia, era una conducta habitual en la mayoría de empresas. Ricart consideraba que esa costumbre causaba un grave perjuicio tanto a las navieras como a los pilotos que buscaban trabajo sin contar más que con su preparación y su honradez: “Concentrándome á la carrera de Piloto, á la cual tengo la honra de pertenecer, este mal tiene echadas profundas raíces, por cuya causa muy ilustrados jóvenes pilotos han emigrado, dejando la carrera unos, y otros sirviendo en las marinas de las repúblicas hispano americanas. El piloto que no cuenta con poderosa influencia, no espere obtener destino en alguna compañía importante de vapores, pues aunque presente honroso historial y acredite ser más náutico que Jorje-Juan, Ulloa ó Ciscar, de nada le servirá el si valioso padrino no boga un remo a su favor.

Las casas navieras desde el momento que estirparan de sus direcciones respectivas, este cáncer social, calificativo que bien merece el favoritismo, y sólo dieran entrada al mérito, reportarían inmensas ventajas, pues además de tener al frente de sus intereses á personas reconocidamente idóneas, verían la luz pública útiles relaciones

¹¹¹ CDM-MMB, Fons Trasatlántica, CT 222/2.

comerciales y descripciones hidrográficas, y otros estudios científicos que sólo pueden salir del hombre ilustrado, y nunca del ignorante, por rico que sea en oro ó padrinos”.¹¹²

3.2.9. “El Serviola” (1895).

Al menos durante el año 1895, se publicó en Barcelona la revista “El Serviola”¹¹³ que se titulaba “revista decenal de navegación, puertos y mercados” y estaba dirigida por el capitán de la marina mercante Juan B. Galí. Sabemos pocas sobre este marino. Según sus propias declaraciones, estudió en la Escuela de Náutica de Barcelona y que tuvo de profesores a Federico Gómez Arias y a los hermanos Bonet¹¹⁴. En 1900, tras el fallecimiento de Federico Gómez le sucedió en las clases de geografía y física. Por otra parte, a partir de la observación del grabado que ilustra la cabecera de la revista en el que puede observarse un símbolo masónico, he comprobado que perteneció a dicha organización. En concreto estuvo adscrito a la logia “Constancia” de Barcelona desde 1883 con el nombre simbólico de Galileo.¹¹⁵

La cuestión del arraigo de la masonería entre los marinos mercantes¹¹⁶ merecería un estudio particular pues parece ser que fue un fenómeno bastante extendido. Por mi parte, he realizado un recuento en los listados de miembros de la masonería de la ciudad de Barcelona entre 1868 y 1900 que anexa Pere Sánchez en su tesis doctoral. El recuento arrojado un total de 60 personas que constan como “navegantes”, “marinero” o “pilotos”. Podría ser que bajo otras denominaciones profesionales como “comerciantes” o “mecánicos” o “estudiantes”, se encontraran más marinos pero es imposible saberlo. Hay que tener presente que sobre un total de 2018 individuos, los comerciantes suman 648 siendo, con diferencia, el oficio más corriente. A parte de Galí, no he localizado ningún marino mercante reconocido.

Hay que señalar, y por esa razón he incluido un apartado para esta revista, que desde las páginas de “El Serviola”, Juan B. Galí lanzó duras críticas contra José Ricart. Le acusa de ser un lacayo de la Cámara de Comercio en tanto que representante

¹¹² RICART (1888). Pp. 11-12.

¹¹³ Todos los números de la revista que he encontrado en la hemeroteca del Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona correspondían a este año. Ignoro si también se publicó en otras fechas.

¹¹⁴ “El Serviola” N° XVIII de 7-9-1895. P. 222.

¹¹⁵ SÁNCHEZ (1988). Listados en anexos.

¹¹⁶ Véase el caso de otro marino mercante que también perteneció a la masonería en el apartado 4.2.2.5..

nombrado por ella en la Junta de Obras del Puerto¹¹⁷. También le echaba en cara no poseer una sólida experiencia náutica puesto que, según Galí, no poseía “mayor navegación que la de los simples viajes de agregado y dos o tres de piloto”¹¹⁸. Parece evidente que el director de “El Serviola” prestaba una atención especial a las opiniones de Ricart y no lo disimulaba en absoluto: “El señor Ricart, lo que hace es conspirar contra los mismo que pretende, y aunque nos duela en el alma tener que ocuparnos tanto de él en nuestra REVISTA, rebatiéndolo siempre, aún nos veremos precisados á hacerlo en números sucesivos...”¹¹⁹. La preocupación se tornó obsesión en un par de ocasiones en las insertó artículos atacando directamente a Ricart. En una ocasión le acusaba de utilizar al bedel de la Escuela de Náutica para beneficio propio¹²⁰. En la otra, ya era ofensivo: “No es de hoy ni de ayer el afan de don José Ricart Y Giralt, de engalanarse, como el grajo de la fábula, con ropaje ajeno, ni de hacer ostentación de erudición de campanario, ni de que se vea desautorizado por sus propios compañeros. A estas exhibiciones, y hasta cierto punto á no verse rebatido con más frecuencia en sus lucubraciones, debe una aureola que le haconquistado nombre, cargos y honores que no hemos de regatearle; pero que, por mucho que le moleste habrán hoy de pasar por la censura de EL SERVIOLA que no tolerará que se desvie la opinión en asuntos de marina y comercio, sin que se discutan dorctrinas y argumentos.”¹²¹ En los números de esta revista que he localizado no he podido encontrar ataques tan furibundos dirigidos contra otras personas como los que lanzaba contra Ricart. Ignoro la razón y tampoco estoy en condiciones de establecer una relación entre la pertenencia de Galí a la masonería y su fobia hacia Ricart

3.2.10. El desarrollo de las ayudas a la navegación a lo largo del siglo XIX.

3.2.10.1. Los faros.

¹¹⁷ “El Serviola” N° X de 7-7-1895. P. 132.

¹¹⁸ “El Serviola” N° XIII de 30-7-1895. P.166.

¹¹⁹ “El Serviola” N° XIII de 30-7-1895. P.166.

¹²⁰ “El Serviola” N° X de 7-7-1895. P.148.

¹²¹ “El Serviola” N° XVIII de 7-9-1895. P.225.

Hasta el siglo XVII los faros consistieron en torres en lo alto de las cuales se encendían hogueras alimentadas por leña, carbón o hachones embreados. Durante aquel siglo, se introdujo la modalidad de las linternas consistentes en receptáculos en cuyo interior ardían lámparas de aceite. Por último, se incorporaron pantallas esféricas de metal bruñido con el objeto de aumentar la reflexión.

En el siglo XVIII, los reflectores metálicos fueron sustituidos por espejos parabólicos y hacia finales del siglo, Argand tuvo la idea de sustituir las lámparas ordinarias por otras con doble corriente de aire que se habían instalado previamente en las calles de París. Borda tuvo la ocurrencia de colocar la lámpara en el foco de un reflector parabólico. El desarrollo más sustantivo de los sistemas ópticos de los faros se produjo en 1819 de la mano del Director del Servicio de Faros y Balizas de Francia, Agustín Fresnel que ideó el sistema de lentes escalonados.¹²²

Con anterioridad a 1847, en Catalunya sólo existían tres faros: Barcelona, Tarragona y Salou. Su mantenimiento corría cargo de los puertos que obtenían los recursos necesarios mediante aranceles que gravaban la actividad comercial.¹²³

La modernización del sistema de faros español se realizó en 1847 mediante la puesta en marcha del que se denominó “Plan General de Alumbrado Marítimo de las Costas y Puertos de España e Islas Adyacentes” en el que se proponía la construcción de 111 faros lo que significa quintuplicar el número de los existentes hasta entonces.¹²⁴ Para desarrollar el plan se creó una Comisión que decidió enviar al ingeniero Francisco Lagasca a un viaje de estudio por los principales países europeos.

Dos años más tarde, se creó la Escuela Especial de Torreros de Faros.

El paso definitivo para establecer un sistema eficiente de señales marítimas se dió mediante una R.O. 30-6-1858 por la que se aprobó el “Plan General para el Balizamiento de las Costas y Puertos de España e Islas Adyacentes.”

¹²² *Las ayudas a la navegación marítima en la historia.* (2003). Pp.30-31.

¹²³ MORE (2010). P.33.

¹²⁴ *Idem.* Pp. 33 y 71.

En 1855, el fanal del puerto de Barcelona estaba servido por un vigilante llamado Joan Grané que renunció a su trabajo para emigrar a América. Los substituyó su hermano Salvador Grané hasta incorporación del torrero de carrera Timoteo Allú.¹²⁵

Durante el siglo XIX, se construyeron en Cataluña los siguientes faros: San Carles de la Rápita (1864), Salou (1858), Vilanova y la Geltrú (1865), Llobregat (1845-1852), Calella (1857-1859), Palamós (1868), Cap Sant Sebastià (1857), Les Medes (1862), Roses (1864) y Cap de Creus (1853).¹²⁶

Los primeros radiofaros se instalaron en los faros de Villano y Finisterre en 1922 con carácter experimental y el sistema se implantó un año más tarde con la aprobación del “Plan de Radiofaros de España”.¹²⁷

3.2.10.2. El francobordo ¹²⁸

Como es sabido, se denomina francobordo a la distancia comprendida entre la línea de flotación y la cubierta corrida más alta de un buque. Esta magnitud es la que indica la reserva de flotabilidad de la nave y es el principal índice de la seguridad náutica del buque. La palabra “francobordo” proviene del vocablo inglés “freeboard”, con la que se quería indicar el espacio susceptible de ser cargado pero que se deja libre para mayor seguridad del buque.

En Gran Bretaña, a principios del Siglo XIX, los aseguradores establecieron una ley por la cual el francobordo debería tener de 2 a 3 pulgadas por cada pie de puntal de bodega. Hacia el año 1835, el Lloyd’s Register fijó tres pulgadas de francobordo por cada pie de puntal de bodega. En 1875, a la vista de los numerosos accidentes provocados por la sobrecarga en los buques carboneros, Samuel Plimsoll, miembro del parlamento, promovió, afrontando muchos contratiempos, la legislación de unas normas para determinar hasta donde podían cargar los buques. La capacidad de carga

¹²⁵ MORÉ (2010). P. 43.

¹²⁶ *Faros de España*. (2003). Pp.197-217.

¹²⁷ *Idem*. P.75.

¹²⁸ Algunos autores, como Cesáreo Diaz (DIAZ, [1972]. P. 127 y ss.) escriben “franco bordo” separado pero entiendo que la forma correcta es “francobordo” en tanto que traducción exacta del término inglés “Freeboard” del que procede (PIERA [1970]. P. 81).

quedaría señalada en los costados del buque mediante unas marcas conocidas como “disco Plimsoll”.

Las líneas de máxima carga se establecieron en España mediante una R.O. de 24 de abril de 1893 que fue modificada en por otra del 27 de septiembre de 1904. De acuerdo con esta reglamentación, ningún buque podía ser despachado si rebasaba la línea de máxima carga y se reconocían todas las establecidas por los países con soberanía así como por organismos tales como Borrard of Trade, Bureau Veritas, Lloyd Register y British Corporation.¹²⁹

3.2.10.3. Las Sociedades de Clasificación.

Las Sociedades de Clasificación son entidades sin ánimo de lucro que dictan requerimientos técnicos para la construcción y mantenimiento de los buques.¹³⁰

Es de sobras conocido que el origen de dichas sociedades tuvo lugar en un café londinense propiedad de un tal Edward Lloyd allá por el año 1688. Con una taza de café o de chocolate en la mano, dos bebidas muy de moda en aquellos años, armadores y cargadores debatían y acordaban sus tratos comerciales. Para contar con una información precisa de los buques disponibles y sus características, Loyd adoptó la costumbre de editar una “lista” a partir de 1696. No tardaron en aparecer los intermediarios –“Brokers”- que se encargaban de buscar personas con recursos financieros – “Underwrites”- dispuestas a asegurar los barcos y sus cargamentos. Con el paso de los años, la actividad adquirió tal dimensión que no cupo más remedio que constituir un Comité (1760) que se encargara de editar un registro “oficial” en el que constaran una serie de características claves de los barcos: edad, detalles constructivos y unos algunos aspectos técnicos referentes a la seguridad de la embarcación. El primer “Lloyd’s Register Book” se publicó en 1764. No tardaron en surgir rencillas entre los armadores y los asegurados que acarrearón la aparición de diferentes registros según

¹²⁹ AGACINO (1913). Pp.236-237.

¹³⁰ Pueden darse otras definiciones como la que se encuentra en Wikipedia: las Sociedades de Clasificación son organizaciones no gubernamentales o grupos de profesionales con el objetivo de promover la seguridad de la vida humana y propiedades así como la protección del entorno natural marino. Esto se consigue gracias al desarrollo de Reglas de Clasificación, la confirmación de que el diseño de los buques cumple con dichas reglas, la inspección de los buques durante el periodo de construcción y las inspecciones periódicas para confirmar que los buques continúan cumpliendo dichas reglas.

quien los elaboraba. Por suerte, el sentido común, y el interés común, acabó imponiéndose y, en 1833, se constituye un único comité independiente y consensado que inició la publicación con carácter mundial del “Lloyd’s Register of British and Foreign Shipping”. El número de suscriptores era de 721 en 1834 y, cincuenta años más tarde, superaba los 3.500 lo que evidenciaba el éxito de aquella iniciativa. A partir de 1885, la lista abarcaba todos los buques de más de 100 TRB.

Los libros y registros del Lloyd’s son un correlato de la historia de la tecnología marítima:

21. Adelantos técnicos registrados por Lloyd’s entre 1813 y 1920.

Documento/Año	Elemento registrado
Libro de Registro de 1813	Primeras cadenas de hierro
Libro de Registro de 1822	Primer buque a vapor
Reglas de Clasificación de 1824	Anclas y cadenas
Reglas de Clasificación de 1834	Inspección de las máquinas de vapor
Reglas de Clasificación de 1835	Clasificación de los buques de madera
Libro de Registro de 1836	Primer buque construido con hierro
Registro de 1838	Hélice para la propulsión
Reglas de clasificación de 1855	Reglas de clasificación y construcción de buques de hierro
Libro de Registro de 1864	Construcción en acero
Reglas de Clasificación de 1867	Composite Ships (madera y hierro)
1878	Libro de Registro de yates
Reglas de Clasificación de 1882	Tablas de cálculo de francobordo
Libro de registro de 1885	Primer registro Universal
Libro de Registro de 1886	Transporte de petróleo
Reglas de Clasificación de 1898	Equipos de refrigeración
Reglas de Clasificación de 1916	Electricidad en los barcos

Libro de Registro de 1920	Soldadura eléctrica
---------------------------	---------------------

(Fuente: REYERO (2010). Pp. 67-102)

Otras sociedades de clasificación fundadas durante el siglo XIX fueron: Bureau Veritas (1828), American Bureau of Shipping (1862), Det Norske Veritas (1864), German Lloyd (1867) y Nipón Kaiji Kyokai (1899).

3.3. La marina mercante a principios del siglo XX.

Al iniciarse el siglo XX, la marina mercante española se hallaba en pleno proceso de modernización. A nivel internacional, y pese a los importantes reveses que acarreó el fin del colonialismo americano, la flota de nuestro país seguía teniendo un peso importante a nivel mundial. Sin embargo, justo en el primer año de la nueva centuria, se inició un periodo de crisis en el transporte marítimo internacional que también se acusó en España, tal como ha señalado el profesor Valdaliso: “A partir de 1901 se inicia en el transporte marítimo mundial una fuerte crisis motivada por un exceso de tonelaje construido durante los años anteriores y una contracción del comercio internacional. Los fletes mundiales descienden hasta 1902, permaneciendo estancados durante los dos años siguientes.[...] Entre 1902 y 1912 se desgazaron 1,7 millones de TRB, cantidad que suponía un 5,3 por 100 del tonelaje existente en 1902. A partir de 1911, fruto del incremento de la demanda y de la disminución del tonelaje, se inicia una nueva recuperación y en 1912 el nivel alcanzado en el primer año del siglo ya ha sido superado. En España la cronología es similar pero la caída de los fletes es más grave y la recuperación menos importante...”¹³¹

A principios del siglo XX, Bilbao pasó a ser el primer puerto de matrícula de España en detrimento de Barcelona. Bilbaino era más del 50% del tonelaje de vapor de nuestro país. Si la capital de cataluña ocupaba el segundo lugar era gracias a la

¹³¹ VALDALISO (1991), P. 123.

presencia de la Cia. Trasatlántica que representaba el 70% del tonelaje. Sevilla debía su importancia a la Compañía Ibarra y Cádiz destacaba porque la Cia. Pinillos tenía su sede en ella.

Barcelona continuaba ostentando la capitalidad de la marina de vela española lo que no dejaba de ser más que un síntoma de estancamiento. Por el contrario, Bilbao, más próxima a los yacimientos de carbón y hierro tanto nacionales como británicos, contaba con las condiciones precisas para alzarse con el cetro de la marina mercante industrial. Las navieras anglo-bilbainas desempeñaron un papel crucial en el proceso de modernización de la marina mercante vizcaína: “Su nacimiento se explica a partir de la temprana internacionalización del negocio del transporte marítimo que facilitó la transferencia de capitales, buques, mano de obra y experiencia empresarial de unos países a otros y la creación de empresas mixtas y/o el recurso a los pabellones de conveniencia”¹³².

3.3.1. La Liga Marítima Española y la política marítima de Antonio Maura

El fenómeno de constitución de las denominadas “Ligas navales” en diferentes países de Europa al finalizar el siglo XIX no tuvo otra finalidad que aglutinar voluntades para apoyar el negocio marítimo en una época de dificultades crecientes. Adolfo Navarrete Alcázar¹³³ lanzó la propuesta en nuestro país desde las páginas de “El Mundo Naval” y de la “Revista General de Marina” a principios de 1900. Los objetivos de la Liga, según exponía Navarrete en aquellos artículos, eran varios:

1. Agitar en pro de la regeneración marítima del país.
2. Fomentar la industria pesquera.
3. Desarrollar la navegación comercial.
4. Impulsar las industrias navales y las auxiliares.
5. Apoyar la formación de los marinos mercantes.
6. Difundir los deportes náuticos.
7. Impulsar la fabricación de material para las fuerzas navales.
8. Revitalizar la marina de guerra y reforzar la defensa naval.

¹³² VALDALISO (2003), p. 471.

¹³³ Adolfo Navarrete (Sevilla 1859-Barcelona 1925) Marino y político fue diputado del partido Conservador por Tortosa en 1907.

9. Divulgar la historia y la literatura marítima.

10. Crear obras de solidaridad para la gente de mar.

El 9 de junio Navarrete convocó una reunión en el Ateneo de Madrid con la finalidad de poner en marcha el proyecto constituyente. Asistieron, entre otros, el capitán general de la Armada Carlos Valcárcel, Antonio Maura y Cesáreo Fernández Duro. Antonio Maura fue designado presidente de la Junta Directiva encargada de organizar la reunión constituyente. Esta tuvo lugar el 16 de diciembre y contó con la presencia de tres ministros: el de Agricultura, Industria y Comercio, el de Marina y el de Instrucción Pública. Antonio Maura y Adolfo Navarrete fueron nombrados, respectivamente, Presidente y Secretario General de la Liga Naval Española. La entidad se subdividió en seis secciones: Asuntos Generales, Navegación y Comercio, Personal, Construcción y Armamentos, Pesca e Industrias Conexas y una última en la que se integraron Recreo, Instrucción, Propaganda y Socorros Náuticos.

Los responsables de la Liga actuaron con eficiencia y, a principios del año siguiente, dieron a conocer la convocatoria del Congreso Marítimo Nacional los días 6, 7, 8, y 9 de junio en Madrid. El llamamiento fue un éxito. Asistieron 122 corporaciones y 335 personalidades representando a la totalidad de sectores implicados en el negocio marítimo. José Ricart no faltó a la cita y desempeñó un importante papel en las secciones que trataron la seguridad marítima y sobre las enseñanzas náuticas. El número total de secciones se elevó a doce. No obstante el éxito de participación, la mayoría de las conclusiones del congreso se quedaron en agua de borrajas. La realidad era demasiado cruda para una economía sin mordiente. La Liga Naval aglutinó a un buen número de personas y entidades relacionadas con el negocio marítimo. En 1908, el número de socios se elevaba a 16.743¹³⁴.

Una importante iniciativa de la Liga fue la publicación de la revista “Vida Marítima” a partir de 1902. Aquella revista de periodicidad decenal fue el referente empresarial del sector marítimo durante años. José Ricart, con veinte artículos, fue el colaborador más prolífico a lo largo de los doce primeros meses de existencia de la publicación. Otros redactores asiduos fueron Adolfo Navarrete, Eugenio Agacino, Pedro Cardona, Cesáreo Fernández Duro, Víctor Concas, Gonzalo Reparaz, Joaquín Sánchez de Toca,...

¹³⁴ ARROYO (2005). Pp. 52-62.

¹³⁵ ARROYO (2005). P. 66.

El interés de la Liga por difundir la cultura marítima entre la población quedó patente con la publicación de la Cartilla Marítima ¹³⁶ en 1904. La Cartilla fue redactada por el capitán de la Marina Mercante José Pérez Carreño y estaba dirigida a los alumnos de las escuelas primarias. La primera edición de la obra se dividía en cuatro capítulos. En el inicial se trataban las principales características del planeta, el mar y sus propiedades físicas, los movimientos de las aguas del mar y los vientos. El segundo versaba sobre la navegación y los elementos situados en las costas para auxiliar a la navegación. El tercero abarcaba la arquitectura naval, los buques y nomenclaturas de sus principales partes y aparejos, las embarcaciones menores, los medios para la inteligencia de los buques y los diques secos y varavderos. En el último se abordaba la cuestión de la marina, la marina militar, la marina civil y su división, el poder naval y la España marítima. La obra fue declarada de utilidad, según una R.O. del 16 de julio de 1904, por el Ministerio de Instrucción Pública. Se realizó al menos una segunda edición ampliada.

Antonio Maura, el primer presidente de la Liga, pudo plasmar las principales ideas de la asociación cuando fue designado por Alfonso XIII para formar gobierno en enero de 1907. Sus iniciativas legales más destacadas fueron tres: la Ley de 14 de febrero de 1907 de Protección a la Industria Nacional, la Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales de 7 de enero de 1908 y la Ley de Comunicaciones Marítimas de 14 de junio de 1909. Esta última fue, sin duda, la que tuvo mayores repercusiones sobre la flota mercante y sería la causa de la constitución de la Cia. Transmediterránea algo más tarde.¹³⁷

La mayoría de los analistas coinciden en la valoración positiva de la Ley de Comunicaciones. Como muestra, valga la realizada por Antonio Menchaca: “La Ley surtió efectos beneficiosos, pese a que no se cumplió totalmente, [...] Antes de 1909 el comercio de exportación e importación se hacía el 71 por 100 en bandera extranjera y el 29 por 100 con pabellón nacional; en 1913 la participación de la bandera extranjera había sido reducida al 66 por 100, pese al gran aumento de nuestro comercio exterior.[...], se rescataron en concepto de fletes ganados al extranjero 31.500.000 pesetas anuales y el impuesto de tonelaje produjo un ingreso anual de 1.750.000 pesetas.

¹³⁶ PÉREZ (1904).

¹³⁷ ARROYO (2005). Pp. 73-92.

A partir de 1909, la marina mercante entró en un periodo de florecimiento. En dicho año teníamos 750.000 toneladas; en 1922 superábamos el millón, cifra que sigue aumentando, hasta alcanzar en 1932 el máximo de 1.225.061 toneladas...¹³⁸

No puede ocultarse, sin embargo, que la I Guerra Mundial facilitaría mucho las cosas.

3.3.2. Nuevas disposiciones legislativas

Los gobiernos de Moret y Canalejas promulgaron importantes disposiciones legales en el ámbito de la marina mercante.

La primera fue un Real Decreto de 18 de noviembre de 1909, según el cual se establecía el “Reglamento sobre la contratación de las dotaciones para los buques mercantes”. Según el Artículo 2º de aquella disposición, todos los tripulantes de los buques mercantes, salvo los Oficiales que podían ser contratados de otras formas, deberían ser contratados de conformidad con lo establecido en la norma. Se reconocían – Art 3º-, dos periodos de duración: por viaje redondo o por tiempo determinado. El contrato -se especificaba en el Art.6º- quedará formalizado especificando sus estipulaciones en el Rol del buque o mediante contrato aparte con los requisitos especificados en el Reglamento. El contrato sólo sería válido si estaba visado por la capitanía de puerto o el consulado según el Art.7º. El Art.8º detallaba los requisitos de los contratos suscritos separados del Rol. Las capitanías de puerto o los consulados no despacharían ningún buque en el que no estuvieran todos los tripulantes debidamente contratados, se disponía en el Art. 9º. En ese mismo artículo se establecía que no podían figurar en el Rol los menores de 14 años y que los que tenían entre 14 y 23 años debían de contar con la autorización paterna.

Otra importante disposición se promulgó trece meses más tarde. Fue la R.O. de 9 de diciembre de 1910 por la que se establecía el “Cuadro indicador del personal técnico que deben llevar los buques del comercio según su tonelaje, fuerza de máquina y viajes que efectuen”. En aquella disposición se ratificaba lo establecido en otra R.O. de 30 de marzo de 1906 en la que se regula la presencia del personal de máquinas. A modo de ejemplo, se puede señalar que los buques dedicados a la navegación de altura debían contar con un Capitán y dos pilotos o tres si el vapor era de pasaje o correo. Sólo eran

¹³⁸ MENCHACA (1955). Pp. 548-549.

necesarios dos 2º maquinista si la fuerza era inferior a 100 caballos: y un 1º Maquinista y dos 2º maquinistas si el buque estaba dotado de una fuerza superior.

En 1912, en una R.O. de 30 de mayo se regulo el instrumental náutico con que debían contar los buques según fuera la navegación a la que se dedicaban. En el caso de los barcos dedicados a la navegación de altura, era necesario disponer de un cronómetro y un acompañante, un barómetro, un sextante, un anteojo o gemelos, una aguja de bitácora (dotada de la correspondiente tablilla de desvios), una rosa de respeto, una corrdera, un juego completo de cartas en función de la ruta que se fuera a seguir, los avios necesarios para cartear, un circulo de marcar con instalación para ambas bandas, el Almanaque Náutico y tablas de navegación, así como los cuadernos de faros necesarios.

Tras repasar estas normativas, es necesario constatar que otros aspectos importantes de la organización de la marina mercante estaban sumidos en una nebulosa legislativa. Dos de los más importantes eran la organización de los maquinistas y la normativa disciplinaria y penal.

La normativa referida a los oficiales de máquinas abarcaba distintas disposiciones. Una R.O. de 21 de mayo de 1904 establecía que todos los maquinistas debían ser españoles y sólo podían embarcarse extranjeros de forma provisional. Para ser nombrado segundo Maquinista Naval era necesario: Haber cumplido 21 años (R.O. 21-5-1904), acreditar buena vida y costumbres (Reglamento de Navegación Mercante 1-1-1885), haber trabajado tres años como operario metalúrgico y uno de ellos por lo menos en talleres de construcción y reparación de máquinas y calderas de vapor (R.O. 9-12-1901) y haber hecho 250 días de mar en un vapor, formando parte del personal de sus máquinas (R.O. 16-2-1901 y R.O. 9-12-1901). Para ser nombrado Primer Maquinista Naval era necesario: haber hecho 500 días de mar como segundo maquinista (R.O. 16-2-1901) después de haber cumplido 21 años (R.O. 14-5-1906) y aprobar un exámen con arreglo al programa de 6-5-1909 rectificado por una R.O. de 26-5-1906. Los certificados de aptitud y prácticas los expediran exclusivamente los capitanes con arreglo a lo que figura en los Diarios de Navegación (R.O. 8-6-1908).

Más compleja era todavía la normativa referida a la regulación del trabajo a bordo. El principio rector, no obstante era, en aquellos años, la R.O. de 16 de marzo de 1877, según la cual, a pesar de haberse suprimido las matriculas, seguía vigente para la gente de mar la Ordenanza de aquel Ramo cuyo Título XIV contenía las Leyes Penales.

Hay que señalar que la creación de la Inscripción Marítima tuvo lugar mediante una Ley de 22 de marzo de 1873.

3.3.3. El transporte de emigrantes.

En los años comprendidos entre principios del siglo XX y la época de la gran depresión, las navieras europeas obtuvieron substanciosos beneficios con el transporte de emigrantes. La guerra y el hambre impulsaron a millones de personas a buscar la paz y el pan lejos de Europa. Las calamidades del viaje, la dureza de la recepción y las fatigas por abrirse camino en un mundo desconocido que protagonizaron aquellas personas son de sobras conocidas. Por desgracia, hoy, el fenómeno migratorio sigue con parecida intensidad y no menor sufrimiento.

En términos generales, el papel de las grandes compañías trasatlánticas fue muy lamentable. El frío interés económico se impuso por encima de cualquier otra consideración. El objetivo era abaratar costos con el fin de aumentar los beneficios. Cuanto más rápidas fueran las travesías y cuanto más mercancía se transportarse, mejor. Además, fue una práctica común entre las navieras la creación de “pools” con el objeto de concertar los precios de los pasajes¹³⁹. Tales prácticas se produjeron tanto a nivel nacional como internacional.

Por los puertos españoles transitaron casi 800.000 personas, contando salidas y retornos, entre 1901 y 1910. Los puertos con mayor actividad migratoria fueron: La Coruña, Vigo, Almería y Barcelona.¹⁴⁰

Por supuesto, la Cia Trasatlántica se llevó la palma en aquel tipo de transporte. A la naviera del marqués le costó muy poco adecuar los sollados dedicados al traslado de soldados al movimiento de emigrantes. En realidad, los segundos tuvieron que viajar en condiciones más precarias que los primeros.

Otra naviera destacada fue “Pinillos, Izquierdo y Cia.” que botó tres nuevos buques – “Valvanera”, “Barcelona” y “Cádiz”- entre 1906 y 1909 para cubrir la línea con el Brasil y el Mar del Plata. El “Barcelona” y el “Cádiz” poseían 5.574 TRB y sus máquinas de triple expansión proporcionaban una velocidad media de 15 nudos. Podían transportar 60 pasajeros en primera clase, 80 en segunda, 24 en tercera y 1.000

¹³⁹ RODRIGO (2000). P. 245.

¹⁴⁰ LLORCA (1992). Pp. 116 y 118.

emigrantes¹⁴¹. El 29 de junio de 1912 se botó en los astilleros escoceses de Kingston el “Infanta Isabel” uno de los buques más modernos del mundo en aquel momento. Desplazaba 16.500 toneladas y estaba propulsado por dos máquinas de cuadruple expansión. Los elementos de seguridad también era destacables: tanques de doble fondo e instalación de telegrafía sin hilos. Podía transportar 150 pasajeros en primera clase, 250 en segunda y 1.500 emigrantes.¹⁴² Dos años tarde, se botó el “Príncipe de Asturias” que se perdió el 5 de marzo de 1916 provocando la desaparición de más de cuatrocientas personas entre pasajeros y tripulantes.¹⁴³

3.3.4. El despertar del movimiento sindical.

El único trabajo riguroso sobre el movimiento sindical en la marina civil realizado hasta el presente es la Tesis Doctoral titulada “El Sindicato Libre de la marina Mercante, un intento de unidad sindical. (Notas para una historia del movimiento obrero en la marina mercante)”¹⁴⁴ que Juan Zamora Terrés leyó en la Facultat de Nàutica de Barcelona en noviembre de 1996. Dicho trabajo se centra en los avatares del SLMM que tuvieron lugar a partir del inicio de la denominada “transición democrática”. Sobre el resto de lo ocurrido durante el siglo XX se ofrecen algunas pinceladas y no se dice nada de lo que sucedió en el periodo decimonónico.

No cabe ninguna duda de que la abolición de las matriculas de mar por la Ley de 22 de marzo de 1872 supuso una modificación de relaciones laborales en la mar. Sin embargo, los cambios fueron menos profundos de lo que suele considerarse. El regimen de contratación colocaba a las tripulaciones en una situación de total indefensión. En primer lugar, hay que señalar que, según el artículo 612 del Código de Comercio vigente a finales del siglo XIX y principios del XX, en el rol del buque debía de figurar todo el mundo esto es: los oficiales y la tripulación. Los Pilotos, contramaestres y maquinistas eran oficiales. Los oficiales podían tener un contrato individual pero “los tripulantes” se englobaban en un contrato general. La duración del contrato era por viaje redondo. El capitán podía despedir a un tripulante por las razones siguientes:

¹⁴¹ LLORCA (1992). P. 133.

¹⁴² *Pinillos, Izquierdo y Cia.* Folleto de propaganda sin referencias bibliográficas. Biblioteca de la FNB-Fons Històric- Llibres digitals: http://biblioteca.upc.es/e-portals/fons/llobres/infanta_isabel.pdf.

¹⁴³ DIAZ (1990). P. 24.

Esta desastre marítimo ha sido novelado de forma lamentable muy recientemente: GARCIA (2009).

¹⁴⁴ Obra en mi poder un ejemplar de la misma por gentileza del autor.

perpetración de un delito que altere el orden a bordo, reincidencia en faltas de insubordinación, ineptitud o negligencia, embriaguez o cualquier otra circunstancia que lo incapacite para el trabajo. Por contra, el abandono del buque por parte de un tripulante era considerada sedición y acarrearla la apertura de un procedimiento criminal. Llama la atención, así mismo, que no existiera ninguna norma sobre la edad mínima para embarcarse y era muy corriente la presencia de niños en los buques.¹⁴⁵ En definitiva, se puede afirmar que las condiciones laborales y de vida a bordo eran muy precarias. Es comprensible, por tanto, que el fenómeno de la deserción, a pesar de las normas o quizás por culpa de las normas, fuera muy corriente entre los tripulantes de los barcos españoles.

Con las noticias existentes hoy por hoy, podemos reseñar una serie de huelgas protagonizadas por los maquinistas y personal de máquinas en 1901, 1902, 1903 y 1904¹⁴⁶. La causa única de aquellas huelgas radicó en la intención de las navieras de rebajar los sueldos de los tripulantes del departamento de máquinas. La falta de especialistas para trabajar en las máquinas de vapor -se tuvo que recurrir a la contratación masiva de ingenieros ingleses-, y la dureza del trabajo, situó los sueldos de aquel personal por encima de la media en las últimas décadas del siglo XIX. Cuando, al iniciarse la centuria siguiente, se produjo una importante recesión en el negocio marítimo y las navieras intentaron acabar con aquella situación. El conflicto estaba servido. La mayor consecuencia de aquellos conflictos se produjo en 1904 al ordenar el gobierno que todos los oficiales de máquinas de nacionalidad inglesa que trabajaban en barcos españoles regresaran a su país. La única excepción se produjo, una vez más, en la Cia Transatlántica que los mantuvo a bordo alegando las necesidades del servicio y los servicios prestados durante el conflicto colonial.¹⁴⁷

Por otra parte, hay constancia de una huelga de tripulantes de la Cia. Transatlántica en 1904 que tuvo un seguimiento importante. Según parece, Claudio López decidió desplegar su particular concepción de las relaciones laborales a raíz de aquel conflicto. Dos años más tarde, tuvo lugar una huelga de camareros en solidaridad con un compañero sancionado por enfrentarse a otro. La cuestión parecería irrelevante si se ignora que aquel enfrentamiento fue un exponente del grado de enfrentamiento

¹⁴⁵ CORA (1905).

¹⁴⁶ ZAMORA (2003). Pp. 163-164.

¹⁴⁷ LLORCA (1990). Pp 197 y 199.

existente entre los tripulantes dóciles ante el paternalismo empresarial y aquellos que no estaban dispuestos a doblegarse a los deseos del marqués.¹⁴⁸

Una de las organizaciones sindicales que más quebraderos de cabeza provocaba a la Cia. Transatlántica era la gaditana “La Unión” que agrupaba a un alto porcentaje del personal de fonda, el más numeroso de la naviera. Claudio López encargó a su hombre de confianza en Cádiz, Joaquín Rodríguez Guerra, la organización y puesta en marcha del sindicalismo domesticado. En primer lugar en 1907, se constituyó la sociedad de fondas por razones obvias. Un año más tarde, se creó la correspondiente al personal de máquinas. Por último, en abril de 1909, nació la asociación dedicada a los tripulantes de cubierta. Los reglamentos de aquellas agrupaciones presentados ante el gobernador no ocultaban su orientación ideológica. Las nuevas agrupaciones de trabajadores trasatlánticos nacían para “proteger y defender los intereses profesionales, morales y materiales” de sus miembros, “conforme a los principios del catolicismo social, respetando siempre la religión, la familia, la propiedad y la autoridad en los diversos ordenes de la vida”, y siempre que la “sensatez” de los asociados concurriera en la interacción con los representantes de la empresa.[...] El gran caramelo que exhibió la empresa para alentar las inscripciones fue la dotación de esas sociedades de un estimable aparato de asistencia sanitaria, proisión de alojamientos y socorros económicos a ancianos, accidentados y enfermos, “no siendo esta enfermedad adquirida por embriaguez, ocasionada en reyerta o por males adquiridos por su gusto”.¹⁴⁹

¹⁴⁸ FAES (2009). Pp 238-239.

¹⁴⁹ FAES (2009). P. 265.

3.4. La marina mercante 1912-1936.

Durante estos años la marina mercante sufrió cambios importantes al socaire de los acontecimientos económicos y técnicos. La Gran Guerra supuso un punto de inflexión en la evolución de la marina mercante española en general y de la de Catalunya en particular.

A finales de los años diez, se hizo evidente que Barcelona había perdido el liderazgo que durante tantos años había ejercido en el ámbito náutico. Así lo interpretaron algunas de las personas más atentas y sensibles del sector, agrupadas en Sección Marítima de la Sociedad de Geografía Comercial. Aquella Sociedad organizó, durante el primer semestre de 1918, una serie de conferencias para evitar que “Barcelona perdiera de vista al mar”.¹⁵⁰ La sesión inaugural tuvo lugar el día 20 de diciembre de 1917 en el salón de sesiones de la Cámara de Comercio y Navegación y el acto de clausura se desarrolló en el salón de actos del Fomento del Trabajo Nacional el día 15 de junio de 1918.

El ciclo constó de 20 conferencias agrupadas en cinco bloques: El mar (3), el buque (3), la Navegación (3), el comercio marítimo (4) y la pesca marítima (7). En el ciclo intervinieron personalidades muy destacadas. Cabe señalar que la primera conferencia la impartió Odón de Buen que disertó sobre “Los estudios oceanográficos en general y particularmente en España”. Los marinos también tuvieron una presencia destaca. Ramón Bullón abordó la cuestión de la “Meteorología y la dinámica marítima” y Ernesto Anastasio hizo una extensa exposición sobre “El personal de navegación – Su formación y reclutamiento – Los centros de instrucción marítima”.

¹⁵⁰ *Ciclo de conferencias sobre asuntos marítimos*, (1920). Sociedad de Geografía Comercial, Barcelona.

La conferencia del capitán Ernesto Anastasio, como no podía ser menos dada la competencia de su autor, fue una de las más extensas y atinadas. Ernesto Anastasio señaló las dolencias más destacadas de una marina mercante que se hallaba en estado crítico. En primer lugar, destacaba el caos administrativo en que estaba sumida la marina mercante: "... os causará asombro la noticia de que el conocimiento y administración de la navegación mercante española depende de ¡seis Ministerios! Basta enunciar el hecho para reconocer que nuestra Marina mercante se mueve en la mayor incoherencia y desbarajuste administrativo, y que con tan desdichada organización la escasa marina comercial que ostenta la bandera de España representa un veredadero milagro de paciencia y optimismo"¹⁵¹ . Otro grave mal era la incompetencia de la mayoría de los funcionarios. Para Anastasio era evidente que urgía una unificación administrativa y un cuerpo funcional más competente.

La exposición también abordó los profundos cambios que se habían producido en la forma de desenvolverse el negocio marítimo a causa de las nuevas tecnologías implantadas en los buques y en los medios de comunicación. Como consecuencia de la incorporación de todas aquellas innovaciones, el papel de los capitanes también se había transformado de forma notoria.

La inscripción marítima como requisito imprescindible para trabajar a bordo de los buques era denunciado por Anastasio como un mecanismo inútil e incluso perjudicial.

Otro gran asunto analizado en la conferencia fue la situación en que se hallaban las enseñanzas náuticas y los profesores encargados de impartirlas, víctimas propiciatorias de la desorganización y la desía administrativa: "Después de más de seis años de discutir Instrucción Pública y Marina, a quien corresponden las enseñanzas náuticas, y de estar el Ministerio de Instrucción Pública rectificándose incisamente con disposiciones nuevas, no ha podido nadie ponerse de acuerdo de quien debe pagar a los profesores que están sirviendo la enseñanza en la mayor parte de las escuelas e Institutos gratuitamente, porque los ministros de Instrucción Pública han hallado un medio magnífico para hacer economías en los presupuestos, no pagando a los profesores"¹⁵².

El panorama descrito con tintes pesimistas por Anastasio se ajustaba por completo a la realidad.

¹⁵¹ *Ciclo de conferencias sobre asuntos marítimos*, (1920). P. 184.

¹⁵² *Ciclo de Conferencias...* (1920). P. 204.

3.4.1. La evolución económica del sector marítimo.

En 1912, era evidente que la crisis del sector había finalizado. El inicio de la Gran Guerra disparó los beneficios de los armadores de los países neutrales entre los que destacaba España. Los precios de los fletes y el de los buques aumentaron de forma espectacular. Entre 1914 y 1918, los fletes se multiplicaron por 10 y el valor de los buques se cuatuplicó.¹⁵³ El índice de beneficios líquidos de las principales navieras pasó de 100 en el año 1910 a 1.250,4 en el año 1915, a 2.729,2 en el año 1916, a 3.235,7 en el año 1917 y a 5.617,9 en el año 1918.¹⁵⁴

En España, entre 1910 y 1915 no se fundó ninguna naviera pero en el lustro siguiente nacieron 58 nuevas empresas.¹⁵⁵ Como botón de muestra se puede citar la constitución de dos nuevas compañías por parte de destacados miembros del capitalismo catalán: la Sociedad Anónima Naviera Española (1916) y la Barcelonesa de Navegación S.A. (1918). En la primera participaron: Rómulo Bosch Alsina, Julio Barbey Poincard, Francisco Bech Morera, Ricardo Miracle Palmerota,... Ferran Fabra Puig (Marqués de Alella), Ignacio Vilavecchia Sagnier, Juan José Ferrer Vidal Güell, Manuel María Girona y otros constituyeron el núcleo fundamental de la segunda.¹⁵⁶

Algunos armadores aprovecharon la demanda de buques para vender los suyos a un precio muy favorable. Así, entre el inicio de la conflagración y el mes de enero de 1917 se vendieron al extranjero alrededor de 90.000 TRB. Con el objetivo de evitar los fraudes el Gobierno dictó el Real Decreto de 7 de enero de 1916 que prohibía la venta de buques mayores de 500 TRB al extranjero, suprimió el pago de los derechos arancelarios en la compra de buques extranjeros, impuso la intervención oficial en la venta de buques entre subditos españoles, se suprimieron las primas a la navegación y se creó el Comité de Tráfico Marítimo para evitar problemas en el abastecimiento nacional¹⁵⁷

La evolución de la flota mercante española queda reflejada en el cuadro siguiente¹⁵⁸:

¹⁵³ VALDALISO (1991). P. 130.

¹⁵⁴ GARCIA (2007). P. 17.

¹⁵⁵ GARCIA (2007). P. 18.

¹⁵⁶ GARCIA (2007). Pp. 18-19.

¹⁵⁷ "La marina mercante española al terminar la guerra", *Vida Marítima*, Nº 643, (1919). Pp. 489-491.

¹⁵⁸ Elaboración propia a partir de los datos ofrecidos en la revista *Vida Marítima*, nº 643 y 645 de 1919 y Nº 701 y 703 de 1921.

22. Estadística de los buques españoles de más de 50 TRB (1912-1920)

Año	Vapores	TRB	Veleros	TRB
1912	582	750.081	301	44.325
1913	597	801.612	302	43.690
1914	628	844.327	236	32.970
1915	640	875.609	217	29.970
1916	603	816.797	240	31.101
1917	No se publicó la Lista oficial de buques			
1918	Sólo se publicó la lista de los buques superiores a 100 TRB			
1919	487	702.876	469	78.042
1920	582	826.905	568	99.369

En el cuadro podemos observar el incremento de la marina de vapor. Los buques procedían tanto de los astilleros nacionales como de la compra al extranjero que era de donde provenían los de mayor tonelaje. Todos los buques, e incluso los que no lo eran mientras flotaran, eran útiles para ganar dinero fácil en la situación de Guerra Mundial. Así tenemos noticia de que por aquellos años se dieron “...dos curiosos ejemplos de aprovechamiento de cascos viejos, con la reconstrucción del pontón “Cawdor”(hoy fragata de cuatro palos “Condor”, de Alejandro Navajas, matriculada en san Sebastian, de 2.491 toneladas), realizada en los astilleros del Ferrol de la S.E. de C.N., y del viejo edificio flotante del Real Club Náutico de Valencia, convertido en el hermoso pailebot de tres palos bautizado “Asunción Ferrer”, que mide 420 toneladas.”¹⁵⁹. Los buques con muchos años de antigüedad no eran descartados. Concretamente, navegaban cuatro vapores construidos entre 1852 y 1859 y 18 entre 1860 y 1869. Así mismo se convirtieron en embarcaciones pontones, gánguiles y hasta dragas.

El tonelaje de veleros también aumentó. Según los registros del Lloyd’s, el número de veleros matriculados en nuestro país en 1914 era de 58 con un total de casi 15.000 toneladas. Al iniciarse la década siguiente, el número de veleros había aumentado a 148 que suponían alrededor de 60.000 toneladas.¹⁶⁰ Francisco Condeminas nos ofrece otras cifras:

¹⁵⁹ ROBERT (1919). P.529.

¹⁶⁰ VALDALISO (1991). P.136.

“La marina de vela, según los datos estadísticos del presenta año [1922 o 1923] , cuenta con 591 buques, que representan 97.491 toneladas.

Los veleros más antiguos son el pailebote Virgen del Carmen, de 50 toneladas, de la matricula de Palma de Mallorca, construido en 1824; el laúd San José, también mallorquín, del año 1834, y el pailebote Joven Maria, de Alicante, que se botó al agua en 1839.

Por lo que respecta al tonelaje, existen dos veleros mayores de 2.000 toneladas: la fragata Antonia Mumbrú, de Barcelona, y la corbeta Suárez nº 2, de Vigo; once de 1.000 a 2.000 toneladas: Cristóbal Llusá, Isabel Llusá –propiedad de la casa Viuda LLusá y R. Masiá de Barcelona- Cisneros, Pelayo, Viva, basconia, Alfredo, Pedro, J. Pujol y Virgen del Mar; 232 de 100 a 1.000 toneladas y 303 de 50 a 100.”¹⁶¹

Al finalizar la guerra, durante el año 1920, los fletes permanecieron altos debido al aumento de la demanda ocasionada por la reanudación de la actividad económica normal. Pero cuando, a partir del año siguiente, las flotas mundiales volvieron a surcar los mares los fletes descendieron rápidamente y se produjo una contracción de la actividad que produjo el cierre de numerosas navieras. España no permaneció al margen del fenómeno.

Una de las víctimas más destacadas de la crisis fue la Naviera Pinillos. La Compañía Transoceánica de Barcelona tomó en sus manos la gerencia y la liquidación de la flota de la empresa gaditana en 1921.¹⁶²

En 1922 y 1923, más del 40% de la flota quedó amarrada.

El presidente de la Sociedad Española de Maquinistas Navales, Pedro Ferrer Miret, dirigió una carta abierta al Gobierno a finales de 1922:

“Señor: Calcúlese en estos momentos en cincuenta y tres buques, con 83.000 toneladas, los que están en amarre en el puerto de Barcelona. Otros tantos en los demás puertos del Mediterráneo, y un número más respetable aún en el resto del litoral, hasta representar 700.000 toneladas aproximadamente en paro forzoso en toda la nación.

La marina mercante española, pobre de suyo, no puede competir con la extranjera. Los buques son viejos, de máquinas antiguas, con el consiguiente gasto enorme de carbón. ¿Cómo es posible que salgan a la mar, si el flete no retribuye ni los gastos de navegación?

[...]

¹⁶¹ CONDEMINAS (1923). P. 320.

¹⁶² DIAZ (1990). P.25.

En España la iniciativa privada necesita el impulso de la acción pública. A los egoísmos desatados por la guerra ha sucedido una pasividad decadente y suicida, y es porque muchos comerciantes constituyéronse en armadores logrereros ante la perspectiva de las rápidas fortunas, sin amores ni inclinaciones por la industria naviera.”¹⁶³

A partir de 1924, se inició un lento proceso de recuperación.¹⁶⁴ Por ejemplo, Miguel Martínez de Pinillos fundó en 1923 una nueva naviera denominada “Lineas Pinillos” que renunciaba al tráfico de personas para centrarse en el transporte de fruta entre la Península e Inglaterra con seis buques comprados entre 1924 y 1928.¹⁶⁵

La I Guerra Mundial significó el final de la época de las grandes migraciones a causa de la grave crisis en que se sumergió la economía de los países más desarrollados entre los que destacaban los EE.UU.. La caída de la emigración se estima en un 57% en el año 1922.¹⁶⁶

Las grandes navieras trasatlánticas españolas como la Trasatlántica o Pinillos se vieron muy afectadas. La primera salvó la situación gracias a los ingresos obtenidos por el transporte de tropas a África a partir de 1921. La segunda no tuvo más remedio que reorientar su actividad y optó por especializarse en el tráfico frutero a partir de 1928.¹⁶⁷

El fenómeno de la deserción de tripulantes en América debido a los mejores salarios que ofrecían los barcos norteamericanos se recrudeció en los años veinte y llegó a ser un hecho preocupante en compañías como la Trasatlántica¹⁶⁸ o la Compañía Marítima del Nervión de la que conocemos los casos más espectaculares de deserción en puertos norteamericanos durante la década de los veinte del siglo XIX:

23. Estadística de los tripulantes de buques de la Cia. Marítima del nervión que desertaron en EE.UU. entre agosto de 1920 y julio de 1928.

Buque	Fecha	Puerto	Nº Tripulantes desertores
Mar Caribe	12-8-1920	Nueva York	11
Mar Mediterráneo	25-8-1920	Nueva York	7

¹⁶³ “Sociedad Española de Maquinistas Navales”, *Vida Marítima* N° 725, 30-10-1922. P. 315.

¹⁶⁴ VALDALISO (1991). P.148.

¹⁶⁵ DIAZ (1990). P.29.

¹⁶⁶ LLORCA (1990). P.215.

¹⁶⁷ LLORCA (1992). P.228.

¹⁶⁸ LLORCA (1990). P. 214.

Mar Cantábrico	29-8-1920	Nueva York	7
Mar Blanco	6-1-1921	Galveston	7
Mar Caribe	23-4-1923	Filadelfia	16
Mar Blanco	23-8-1923	Filadelfia	19
Mar Negro	9-11-1923	Varios	5
Mar Rojo	28-12-1924	Beaumont	8
Mar Mediterráneo	4-1-1924	Filadelfia	6
Mar Negro	5-3-1924	Galveston	8
Mar Tirreno	21-10-1924	Galveston	5
Mar Tirreno	1-1-1925	Filadelfia	4
Mar Báltico	18-12-1925	Nueva Orleans	9
Mar Negro	14-2-1926	Varios	5
Mar Blanco	Junio 1926	Varios	8
Mar del Norte	7-11-1926	Newport News	11
Mar Blanco	31-7-1927	Houston	7
Mar caribe	13-7-1928	Norfolk	12

(Fuente: TORRES (2008). P.378)

Claudio López falleció el 18 de abril de 1924 y su sobrino Juan Antonio Güell y López le sucedió. Aquel mismo año, la Cia. Trasatlántica renovó su contrato por un periodo de ¡25 años! que fue anulado en 1929.

3.4.2. Creación de la Cia. Transmediterránea.

En plena guerra, tuvo lugar uno de los acontecimientos más destacados de la historia de la marina civil española: la constitución de la Cia. Transmediterránea.

Los orígenes de la nueva naviera deben buscarse en la Ley de 1909. En ella se estructuraron las comunicaciones marítimas en tres “cuadros” denominados A, B y C. En el C, se agrupaban las llamadas Comunicaciones Regulares de Soberanía que

comprendían las conexiones con las Islas Baleares, con las Islas Canarias y con África. Aclarados los servicios y las subvenciones que el estado ofrecía, la Ley establecía las condiciones que debían cumplir las compañías que aspiraran a cubrirlos. La adjudicación se realizaría mediante un concurso público. Durante 1910 y 1911, se concedieron a distintas compañías los diversos tráficos. La “Isleña Marítima” se hizo con las comunicaciones de Baleares. A la “Compañía Valenciana de Vapores Correos de África”, propiedad del doctor afincado en Valencia José Juan Domine se adjudicó el enlace con África. Por último, “Navegación e Industria” quedó responsabilizada de la conexión entre Cádiz y las Islas Canarias.

La Compañía Transmediterránea se constituyó en Barcelona el 25 de noviembre de 1916.

Los promotores más destacados de la nueva empresa fueron el doctor José Juan Domine¹⁶⁹ y el capitán de la marina mercante Ernesto Anastasio¹⁷⁰. Estos dos importantes protagonistas de la historia de la marina mercante de nuestro país compartieron la convicción de que la unificación de las compañías responsables de las líneas de soberanía podía acarrear grandes beneficios. El grupo fundacional de la Transmediterránea lo compusieron la “Compañía Valenciana, Navegación e Industria” y la “Sociedad Anónima Línea de Vapores Tintoré”. La “Isleña Marítima” se incorporó un año más tarde como filial de la Trasmenditerránea tras unas maniobras de presión un tanto oscuras.

El capital inicial de la Compañía se fijó en 100.000.000 de pesetas, una cantidad nada desdeñable en aquella época.

¹⁶⁹ José Juan y Dómine, presidente fundador de la compañía naviera española Trasmediterránea, político español y destacado médico, nació en Albacete, el 6 de junio de 1869 y falleció en Valencia, el 11 de octubre de 1931. Fundó inicialmente la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, núcleo del que surgiría la Compañía Trasmediterránea años después. Estudió Medicina en la Universidad de Valencia y ejerció la carrera con gran brillantez, especializándose en enfermedades del aparato respiratorio. José Juan Dómine fue también, junto con José Chabás, director de la revista médica de Valencia *La Salud Pública. Revista de Higiene y Tuberculosis*. Ambos doctores dirigieron igualmente una clínica en la susodicha ciudad especializada en enfermedades pulmonares. Fue diputado a Cortes y senador vitalicio. (http://es.wikipedia.org/wiki/Jos%C3%A9_Juan_D%C3%B3mine)

¹⁷⁰ Ernesto Anastasio Pascual (1880-1969). Nació en Valencia. Capitán de la Marina Mercante y Licenciado en Derecho por la Universidad de Barcelona. Práctico del Puerto de Barcelona. Profesor de la Escuela de Náutica de Barcelona. Primer Secretario y luego presidente del Consejo de Administración de la Cia. Transmediterránea. Presidente de los Consejos de Administración de la Unión Naval de Levante, de la Isleña Marítima, de La Unión y el Fénix Español, de Atlántic Española S.A., de Torras S.A., vicepresidente de Minerva y subgobernador del Banco de Crédito Local de España. Durante algunos años presidió la Asociación Náutica Española de Barcelona una de las organizaciones profesionales más prestigiosas de la época. [Zamora (2003). Pp.48-49.].

La Comisión Ejecutiva quedó constituida por José Juan Dómina, Joaquín Maria Tintoré, Vicente Ferrer, Enrique García, Gonzalo de Figueroa, Francisco la Roda y Ernesto Anastasio.

La flota de la Transmediterranea estaba formada por 43 buques al finalizar el año 1916 a los que se incorporación más tarde los de la Isleña.

Los Talleres Nuevo Vulcano también se integraron en la empresa. El veterano astillero de la Barceloneta había desplegado una gran actividad durante la guerra y aprovecho la coyuntura para sustituir la fuerza del vapor por la energía eléctrica.¹⁷¹

3.4.3. El auge del movimiento sindical.

No existen estudios estadísticos y sociológicos fiables sobre los trabajadores de la marina mercante. A principios del siglo XX hay quien dice que el número de marinos se situaba en torno a los 30.000¹⁷². Otras fuentes consideran que la cantidad se hallaba en torno a los 24.000. De cada cinco marineros, cuatro trabajaban en vapores y uno en buques de vela.¹⁷³ Es de esperar que estas cuestiones pronto sean objeto del estudio que merecen. Mientras tanto nos hemos de conformar con datos como los que aquí se presentan obtenidos de diferentes revistas sindicales de la época. Considero que la fiabilidad de las cifras de inscritos es dudosa dada la natural tendencia a inflarlas por parte de las asociaciones.

24. Asociaciones de Oficiales hasta 1915

Denominación	Año Fun.	Localidad	Nº Asociados	Boletín
Asociación Náutica		La Coruña	120	
Peña de la Marina Mercante		Cádiz	270	Eco Náutico.
Asociación Náutica de Capitanes y Pilotos	1899	Gijón	300	La Derrota.
Asociación Náutica Española	1902	Barcelona	475	Boletín Náutico

¹⁷¹ GÓMEZ-SANTOS (1991). Pp. 19-58.

¹⁷² *La Vanguardia*, 7 de mayo de 1914. P.5.

¹⁷³ GARCIA (2007). P. 16.

Fomento de la Marina Española	1911	Barcelona	550	Revista Náutica
Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Española		Bilbao	800	Boletín Naval
Asociación General de Maquinistas Navales		La Coruña	59	
Asociación General de Maquinistas Navales		Gijón	200	El Propulsor
Asociación General de Maquinistas Navales		Cádiz	300	El Maquinista Mercante
Sociedad Española de Maquinistas Navales		Barcelona	300	Boletín de la Sociedad Española de Maquinistas Navales
Asociación General de Maquinistas Navales		Bilbao	800	El maquinista naval
Asociación de Capitanes y Pilotos	1900	Alicante		
Unión de Radiotelegrafistas Españoles	1915			

(Fuente: elaboración propia)

25. Asociaciones de tripulantes no titulados 1914.(*)

Denominación	Localidad	Nº Asociados
Asociación Obrera del personal de Cubierta de la Cia. Transatlántica		380
Asociación Obrera del personal de Máquinas de la Cia. Transatlántica		691

El Progreso	Puerto de la Luz	706
La Marítima Terrestre	Palma de Mallorca	923
La Precisa	Almería	930
La Verdad	Málaga	1.140
Marineros y Fogoneros	Ferrol	1.321
La Razón	Santander	2.847
La Razón	Valencia y Sagunto	3.085
La Unión Marítima	Gijón y Villagarcía	4.089
La Naval	Varios puertos con sede central en Barcelona	6.000
La Unión Marítima	Bilbao	4.721
Sociedad de Marineros y Fogoneros	Gijón	

(*) Algunas de estas asociaciones también incorporaban a los trabajadores portuarios.

(Fuente: elaboración propia)

Un primer análisis de estos cuadros evidencia la enorme compartimentación del movimiento sindical. Una primera gran división es la separación entre organizaciones de oficiales y organizaciones de no titulados. Entre los titulados, a su vez, existía la división entre oficiales de cubierta y maquinistas. Por último llama la atención el carácter local de las organizaciones. Pocas tenían un carácter estatal por no decir ninguna. Se puede comprender esta situación recordando la historia del trabajo en la mar. A la rancia tradición del pilotaje le costaba asimilar que aquellos maquinistas recién llegados pertenecían al mismo mundo. Los marineros y demás no titulados venían de la oscuridad de los tiempos y su situación guardaba un estrecho parentesco con las levas

forzosas, la matrícula de mar y hasta con la chusma. Las relaciones no se ubicarían en los parámetros laborales modernos hasta la caída del franquismo cuando la actuación del Sindicato Libre de la Marina Mercante se esforzó en difundir el espíritu democrático entre las tripulaciones. Sin embargo, es cierto que en los momentos más aluidos de la lucha sindical las barreras entre los estamentos se levantaban aunque sólo fuera de forma temporal. Así ocurrió durante la huelga general de 1914.

El movimiento huelguístico desencadenado en mayo de 1914 constituye la primera movilización general y unitaria de la marina mercante. Aquel episodio tuvo lugar en una coyuntura económica favorable y se puede considerar como un pulso entre los armadores y las tripulaciones que se resolvió con la victoria de los primeros encabezados por el sector más duro de los navieros vascos.

Los orígenes del conflicto quizás hayan de buscarse en el esfuerzo desplegado durante 1912 y 1913 por parte de las asociaciones profesionales más prespicaces que estuvieron trabajando en pro de una Federación que superando el localismo, les permitiera enfrentarse con éxito a las navieras. En octubre de 1913, logró constituirse la Federación en la que quedaron integradas la “Asociación de Capitanes” de Bilbao, la “Asociación Náutica” de Gijón, la “Asociación Náutica” de la Coruña, la “Asociación Náutica Española” y el “Fomento de la Marina Española” ambas de Barcelona. La firma de acuerdos de mejoras salariales se produjo en cascada. Primero en la “Cia. Ibarra” y luego “Isleña Marítima”, “La Mahonesa”, “Vinuesa”, “Sevillana”, “Mac-Andrews”, “Serra”, “Tintoré” y otras.

Más compleja fue la negociación en Bilbao donde la falta de acuerdo forzó un laudo arbitral dictado por la Cámara de Comercio¹⁷⁴ el 13 de febrero de 1914. Sin embargo, un sector de los navieros vizcainos, entre los que se encontraba Sota y Aznar, la Marítima del Nervión, la Bilbaína y Olazarri, constituyeron una Asociación de Defensa Patronal con la finalidad de denunciar el laudo y hostigar a los oficiales más comprometidos en la actividad sindical. El 23 de febrero tuvieron lugar los primeros incidentes entre la Marítima del Nervión y los capitanes del “Mar Báltico”, “Mar Rojo” y “Mar Cantábrico”. El 22 de abril fue despedido el capitán del “Noviembre” de la

¹⁷⁴ *La Vanguardia*, 10-5-1914. P. 6.

“Compañía Bilbaína de Navegación”.¹⁷⁵ El 24 de abril comienzan a parar los primeros buques en Bilbao.¹⁷⁶

El acuerdo de declarar la huelga general de la marina mercante en solidaridad con los tripulantes de Bilbao se adoptó en una reunión de los delegados de la Federación que tuvo lugar en Zaragoza. El 28 de abril se comunicó al Gobernador Civil de la Vizcaya la declaración de huelga para el 6 de mayo.

Bajo el título de “Grave conflicto: La huelga general marítima” el diario La Vanguardia publicó el día 7 de mayo la siguiente crónica que considero de gran interés:

“Cumpliendo un acuerdo

Fue ayer tema obligado de todas las conversaciones en los centros marítimos de esta ciudad, el acuerdo que tomaron anteanoche las sociedades Fomento de la Marina Mercante, Asociación de Maquinistas Mercantes y La Naval, de ir desde ayer á la huelga general por solidaridad con los marinos bilbaínos, que, como saben los lectores, hace ya días abandonaron el trabajo por negarse aquellas compañías navieras á concederles lo que les tienen pedido.

Se vieron durante el día de ayer concurridísimos los domicilios de las sociedades citadas y las respectivas Juntas directivas no dejaron de trabajar para que en este puerto la huelga fuese completa.

Ha sido declarada la huelga por las sociedades de capitanes, pilotos, maquinistas, fogoneros y marineros de Barcelona, atendiendo indicaciones de la Federación Española de Marinos civiles.

Ayer en las primeras horas de la mañana se organizaron buen número de comisiones que recorrieron todos los buques, que ascenderán á unos 50, para invitar á las tripulaciones á secundar la huelga.

Aconsejaron los comisionados al personal de los buques que continúe -comiendo y pernoctando á bordo hasta que las compañías le ordenen el cese.

De secundar la huelga quedaron exceptuados de momento, los seis vapores de la Compañía Valenciana de Navegación que hacen el viaje de la península á Melilla, en atención á los servicios extraordinarios que deben prestar dichos buques con motivo de la guerra.

En la Comandancia de Marina

¹⁷⁵ “La huelga Marítima”. *Vida Marítima* n° 447, 30-5-1914. P.233.

¹⁷⁶ *La Vanguardia*, 6-5-1914. P. 16.

Los comisionados desde la Puerta de la Paz pasaron al muelle de Baleares, donde está atracado el Catalina, de la Compañía Pinillos Izquierdo, sumándose toda la oficialidad completa á los comisionados, que se pasaron á su vez á bordo del Infanta Isabel, donde el desembarque ha sido unánime.

Cerca de las once de la mañana, frente á la Comandancia de Marina, había ya un importante grupo de oficiales, engrosándose por momentos hasta hallarse reunidos todos los pertenecientes á los buques surtos en el puerto.

A las once se presentaron en la Comandancia de Marina los capitanes de los vapores José M. Pinillos, Grao, Tintoré, Felisa, Ida, Sena, Paulina, San Fulgencio, Avispa, Isla de Menorca, Ortegal, Infanta Isabel, Catalina, Vicente Salinas, Marta, Cabo Toriñaña, Cabo Tres Forcas y Villena.

El comandante de Marina, señor Montis, recibió en su despacho á una comisión de capitanes, los cuales solicitaron de dicha autoridad diera facilidades para que el desenrole de la tripulación pudiera efectuarse sin demora.

El señor Montis, después de lamentar que sentía mucho que sus hermanos, los marinos mercantes, tuvieran que recurrir á la huelga para lograr sus peticiones, dijo que cumpliría estrictamente lo que la ley ordena, contestando, además, á la pregunta de uno de los capitanes presentes, que su apoyo moral no lo negaría, siempre que no estuviera reñido con el cumplimiento del deber.

Fueron presentándose- capitanes de otros buques, y dijeron que estaban de conformidad con el desembarque de los pilotos y maquinistas, dando su palabra de honor de que no volverían á navegar, sino era con los mismos con que habían navegado hasta el día de ayer.

Los capitanes de los restantes buques fondeados en este puerto han recibido una carta invitándoles á una reunión que celebrarían por la noche para dejar definitivamente acordada la actitud que deben observar desde mañana.

Entre los buques anclados en el puerto hay, seis pertenecientes á compañías del Norte, cuyos tripulantes, son los que más propaganda realizan, para que el paro sea general.

El comandante de Marina, don Antonio Montis, ha designado al capitán de infantería don José Veiga Sinto y al teniente de navio don Manuel Massoti, para que, con las fuerzas necesarias á sus órdenes, cuiden de la vigilancia en los muelles, al objeto de evitar las coacciones que puedan ocurrir con motivo de la huelga.

La vigilancia en los muelles está además encomendada á la guardia civil y á la brigada de policía del puerto, cuyo jefe es el delegado de policía señor Ortiz.

El comandante de Marina, señor Montis, acompañado del ayudante señor Massoti y, del práctico mayor señor Gibert, recorrió en las primeras horas de la mañana todos los muelles para dictar disposiciones acerca de como deben prestarse los servicios de vigilancia. Entró luego en varios buques para enterarse personalmente del estado de disciplina de sus tripulaciones.

Los huelguistas

En el local del Fomento de la Marina Española reuniéronse para tomar acuerdos todos los que en la Capitanía se encontraban y á donde acudió el vicepresidente de la Asociación Náutica don Luis de Izaguirre, junto con los capitanes de los vapores Catalina é Infanta Isabel, que fueron ovacionados por haber acatado las órdenes de la Federación. En dicha entidad se constituyó un comité permanente de huelga, formado por los señores Inglés, Estradé y un marinero de «La Naval».

A cada momento íbanse recibiendo partes telegráficos de los representantes de todos los puertos españoles, anunciando que cundía el entusiasmo y se cumplía la orden de huelga, pudiéndose asegurar que ni un solo marino español es contrario á las peticiones que se formulan.

Se repartieron profusamente por el muelle, hojas anunciando el mitin que por la noche, a las diez, se debía celebrar en el Centro Republicano de la calle Baluarte, número 28 (Barceloneta), en el que debían tomar parte los elementos más caracterizados de oficialidad y personal subalterno de la Marina.

Se remitieron telegramas á Cádiz y á Las Palmas, para que del Reina Victoria Eugenia, de la Compañía Trasatlántica, desembarque todo el personal, así como el del Barcelona, ambos prontos á partir para América.

Secundando el paro

La Compañía «La Isleña Marítima», de Palma de Mallorca, tiene en este puerto el vapor Miramar y el Isleño, que entró en el dique ayer en las primeras horas de la mañana.

Una comisión de las sociedades que tomaron el acuerdo de declarar la huelga general, estuvo á bordo del Miramar para encarecer á los tripulantes la necesidad de que secundaran el movimiento.

Según parece, el personal de esta Compañía no se mostraba favorable á la huelga, y así lo expuso uno de sus capitanes en una reunión que celebró en la Barceloneta la sociedad de navieros y fogoneros «La Naval».

Los tripulantes del Miramar expresaron nuevamente á los comisionados sus deseos de no ir á la huelga, pero ante los insistentes ruegos de aquéllos acordaron acatar las órdenes de la “Federación Nacional de Marineros Civiles”.

La determinación de los tripulantes del Miramar hizo que ayer tarde no pudiera este vapor emprender, a las seis y media, su reglamentario viaje á Palma,

A última hora se ignoraba anoche en la sucursal de la «Isleña Marítima» si llegaría hoy a Barcelona el vapor correo de Palma.

Impresiones

Entre las impresiones recogidas hay la de que los cargadores del muelle secundarán el paro, pudiéndose dar como seguro de que hoy estará paralizado todo el tráfico en nuestro puerto y los restantes de España.

Los marineros muéstranse satisfechos de la forma en que han respondido los miembros de la Federación de la Marina Civil, y que ante esta demostración no vacilará el gobierno en acceder á lo de la devolución del 4 por 100 de las primas y subvenciones, á la inclusión de la oficialidad de cubierta en la ley de accidentes del trabajo, en la legislación especial sobre patronos de primera, clase, reglamentación del trabajo a bordo de los buques, etc.

Los navieros del Mediterráneo, aunque por los perjuicios que les acarrea la huelga no les satisface el inesperado paro de sus buques, no por ello dejan de comprender que á los marineros les asiste algo de razón, siendo de rumor público que algunos de ellos no se oponen, antes al contrario, facilitan el paro de los buques y achacan la culpa del conflicto actual a los armadores bilbaínos, que con sus excusas y evasivas para llegar á una avenencia han llevado á los marineros á usar de los medios extremos que tienen á su alcance.

Acerca de esta huelga, cuya importancia es incontestable por los perjuicios que acarreará no tan sólo á nuestra marina mercante, sino á otros ramos íntimamente ligados con ella, hemos oído diversas opiniones, siendo la más general la de que es censurable que se obligue á secundar el paro de los bilbaínos a las tripulaciones de los vapores de otras compañías que cumplen estrictamente los compromisos recientemente contraídos con el personal de las mismas y á las cuales se perjudica injustamente.

Notas sueltas

Ayer los buques de la Compañía Ibarra estuvieron custodiados por parejas de policía y el Cabo Toriñana por la guardia civil, los cuales impedían, motivando serias protestas por

parte de los marinos, pues, según decían, el único que puede permitir la entrada es el capitán del buque.

También se impidió la entrada de los comisionados á bordo del Montserrat, cuyos oficiales esperan órdenes de la Asociación de Cádiz, á la cual pertenecen.

Los marinos y fogoneros recorrieron los buques para saber de cuáles había desembarcado la oficialidad ó parte de ella, para en caso de sustitución de estos, declararse en huelga los marineros y fogoneros, según acuerdo tomado en firme.

Se aseguraba que la Sociedad Española de Maquinistas Navales, no federada, celebrara por la noche reunión para adherirse á la huelga..

Son cerca de 30.000 los marinos mercantes que huelgan en estos instantes.

El mitin

En el teatro del Casino republicano radical, de la Barceloneta, tuvo efecto anoche el anunciado mitin para dar cuenta del conflicto marítimo planteado con motivo de la huelga de Bilbao, extendida á todos los puertos de España. El local estaba lleno por completo.

Presidió don Pedro Galí, presidente honorario del Fomento de la Marina Española, acompañándole don Ernesto Anastasio, prestigioso marino; don Luis Izaguirre, vicepresidente de la Asociación Náutica Española; don Justo Marléa y don Juan Quintana, secretario del Fomento de la Marina Española.

Actuó de delegado gubernativo el señor García Jerro.

El presidente dio comienzo al acto á las diez de la noche. En su discurso reconoció que se causaban perjuicios á los navieros del Mediterráneo que accedieron á las demandas de los marinos, pero puestos en la disyuntiva de inclinarse del lado de éstos, ó de apoyar á los marinos, no han dudado las Asociaciones náuticas en secundar la huelga. Dijo que el objeto del mitin era someter el pleito á los marinos para que puedan decir de parte de quién está la razón. Seguidamente concede el uso de la palabra a don Bautista Cavaller, presidente de la Federación

de transportes terrestres y marítimos de España, quien comienza su discurso saludando á los concurrentes y se felicita de que estén todos unidos, desde el capitán al menor de los marinos.

Combate los montepíos particulares y que se incluya la oficialidad en la ley de accidentes del trabajo, y otras mejoras para la clase.

Después de recomendar la serenidad en la lucha, termina dando un viva á la unión de a gente de mar. (Aplausos.)

Habla luego don Luis Izaguirre, capitán de la marina mercante. Manifiesta que á toda la gente de mar ha de decirle: Salve marinos, que hoy habéis podido levantar la losa que os oprimía.

Recuerda la historia de los marinos, que por la naturaleza de su trabajo han vivido aislados, y por lo tanto indefensos, solos en las luchas sociales del siglo XX. Aun anteriormente gracias á las circunstancias dominantes, pudieron ser fuertes en su aislamiento y ahí están las corporaciones barcelonesas, de faquines, etc.; pero ahora el problema está planteado en otros términos y esa división ha presentado inerte la clase marina, á la que el orador llama voracidad patronal, á los navieros.

Hoy, gracias al trabajo de unión que se ha venido haciendo, hemos logrado fuerza bastante para que se atiendan nuestras necesidades. Y que conste que no hemos ido á la lucha por interés puramente egoísta. La prueba está en que aun habiendo suspendido el tráfico ya habéis visto que esto no reza para los servicios de África. Nuestro patriotismo no podría tolerar que quedasen desatendidos nuestros hermanos que en el ingrato suelo marroquí defienden nuestro honor (Aplausos.)

Excita á los capitanes á que cumplan la función tutelar respecto de la marinería, y los marinos á que perseveren unidos para que así sean respetados. Y termina recomendándoles que no hagan caso de infundios recogidos por un diario que cita, según los cuales los marinos han recibido dinero de los sindicalistas ingleses.

El señor Galí dice que no te extraña que alguien haya recogido esta especie, porque los navieros de Bilbao contestaron á aquel gobernador que esta huelga era subersiva, y esto parece que ha servido de base al periodista aludido para publicar dicha impresión.

El señor Morales, de «La Naval», manifiesta que para la defensa de sus derechos están dispuestos todos á perder la vida, y dice que así como hoy los marinos ingleses se solidarizan con los españoles, declararán el «boycot» á los barcos de las compañías que se resistan, el día que allí se presente un conflicto como el que á nosotros nos ocupa, les ayudaremos en justa reciprocidad sin tener en cuenta si favorecemos ó no los intereses de los navieros españoles. Censura duramente á los navieros y á la clase patronal de Bilbao y dice que han teleografiado á aquellos marinos, que si decaen en la lucha por falta de medios de resistencia, podían contar con el apoyo de todos los marinos españoles. Añade que es preciso luchar de firme hasta conseguir la creación del Montepío que asegure á la gente de mar un amparo en la vejez ó en la invalidez. Dice que ayer comenzó el paro, secundado por algunos capitanes que al principio se negaron y que ínterin no se reglamenten las comunicaciones marítimas, no se debe permitir que

navegue ningún buque español. Advierte que el Montepío de San Pedro Pescador fue el que hizo fracasar la huelga de 1913, para que se esté sobre aviso por si ahora quieren repetir la suerte y excita á los capitanes á que no admitan á sus servicios á los que quieran sentar plaza de esquirols. (Aplausos.)

Terminó diciendo: Salud y viva la unión.

El presidente recoge y amplía la recomendación hecha por el anterior orador respectoa mencionado montepío, en el sentido de que al terminar la huelga cada uno ha de volver al puesto que ocupaba en el momento de declararse aquélla. Esta huelga no ha de hacerse para beneficiar á unos perjudicando á otros.

Acto seguido ruega á un compañero de Gijón que haga uso de la palabra, accediendo á ello el señor Menéndez, oficial del Felisa, que es el aludido, quien contesta, en su discurso, ciertas apreciaciones publicadas por un diario, encarece la necesidad de que la clase marítima tenga derecho á nombrar representantes en Cortes, y termina diciendo que en náutica la energía &e manifiesta cruzándose de brazos.

Don Luis Estrada, presidente honorario del Sindicato de Fonda Marítima, quien opinó que nadie puede titubear, ni sentirse cobarde, ante el movimiento planteado. Repite conceptos vertidos por anteriores oradores, y añade que en esta ocasión se ha visto el deseo unánime do la paralización de la marina mercante, no para perjudicar á los navieros, sino para castigar á los que rompen laudos ni cumplen contratos y se burlan de los gobernantes. Barcelona no podía hacer otra cosa que lo que ha hecho. Comenzada la lucha en el Norte y secundada por nuestra ciudad, el litoral restante deberá adherirse forzosamente á la causa común.

Don Ernesto Anastasio, después de saludar á los presentes, explica el por qué de su intervención en el movimiento, y dice que éste tiene un carácter afirmativo, que coloca á los marinos en frente de los navieros para hacer que éstos cumplan el laudo, que respeten lo pactado. Añade que les coloca también frente del Estado, porque piden la creación del Montepío nacional y otros extremos que figuran en las conclusiones, demostrando la conveniencia de las peticiones que se formulan y la necesidad de que sean favorablemente acogidas. Rebate á la vez las objeciones que se opondrán á esto, y por ello dice que no puede terminar la huelga sin que se declare algo positivo. Aplau de á los que dirigen la huelga; excita á todos á que ésta se lleve dentro de la tranquilidad más absoluta; dice que no es preciso que vaya la policía ni la guardia civil á guardar los barcos, los mismos marinos los guardarán. Termina manifestando que desde esta fecha se han borrado las diferencias interiores para consagrarse todos únicamente é la defensa

de los intereses comunes. telegramas recibidos de diferentes puertos, dando cuenta de que en todos se secunda casi con absoluta unanimidad.

Conclusiones

Después de breves palabras del presidente, señor Juli, resumiendo los discursos pronunciados, se da lectura de las siguientes conclusiones, que son aprobadas por unanimidad: Congregados en importante mitin, celebrado en la ciudad de Barcelona el día 6 de marzo de 1914, los capitanes y pilotos, maquinistas y personal subalterno de los buques surtos en este puerto, en circunstancia de huelga general, ordenada por la Federación de la Marina Civil, como acto de solidaridad á nuestros compañeros escarncidos por navieros bilbaínos, acuerdan, por unanimidad, no cesar en su actitud hasta conseguir del gobierno la promesa de gestionar la solución del conflicto de Bilbao. La supresión de los montepíos particulares, que á base del 4 por 100 de las primas y subvenciones á la navegación hubieran constituido las empresas navieras; la creación del Montepío Nacional para el personal náutico. Inclusión de la oficialidad de los buques en la ley de accidentes del trabajo.

Derogación de la legislación actual referente á los patronos de cabotaje.

Reglamentación del trabajo á bordo de los buques

El acto dióse por terminado después de media noche, reinando gran entusiasmo entre los presentes.

No ocurrió el menor incidente.”¹⁷⁷

El día 6 de mayo, representantes del Fomento de la Marina, la Asociación Náutica y La Naval constituyeron el Comité de huelga de Barcelona. La Asociación de Maquinistas Navales se sumo el día 8. Al finalizar el primer día, 24 vapores se habían sumado al paro en Barcelona gracias a la actitud de 50 oficiales de cubierta y 29 de máquinas. La huelga suponía el desembarco y desenrole de quienes decían sumarse. El día 8 se trasladó a Madrid una Comisión negociadora entre cuyos miembros se encontraba Leopoldo Benítez capitán del “Infanta Isabel” de la Cia. Pinillos, fondeado en Barcelona¹⁷⁸.

Tres días más tardes el número de buques en huelga en el puerto de la Ciudad Condal se elevaba a 42 y el total de huelguistas de las diferentes clases sumaba 1.389 hombres. Ese mismo día se produjo un incidente importante: la solidaridad de los

¹⁷⁷ *La Vanguardia*. 7-5-1914. Pp. 7-8.

¹⁷⁸ “Diario de la huelga”, *Boletín Náutico. Organo de la Asociación Náutica Española*. Nº144, Barcelona, junio de 1914. Pp. 2-3.

tripulantes con su capitán impidió que un inspector de Pinillos dirigiera una maniobra de cambio de muelle del trasatlántico “Infanta Isabel”.¹⁷⁹ Aquella noche se celebró un mitin organizado por La Naval al que asistieron más de 1.000 personas. El “Montserrat” zarpó con tan sólo 83 de sus 140 tripulantes.¹⁸⁰

El día 12 llegó, procedente de Palma, el “Bellver” tripulado por marineros de guerra, empleados de la Tabacalera y bajo el mando de un oficial militar. Los armadores catalanes, que en un primer momento habían contemporizado con el movimiento huelguístico, dan síntomas de nerviosismo. El día siguiente deciden enviar una comisión a Madrid formada por Domine, Larrañaga, Garcias y Tintoré con el objetivo de exigir la finalización del conflicto. Representantes de las organizaciones de los trabajadores fueron a despedirlos a la estación. Esa misma jornada regresó de la capital del reino la comisión de los huelguistas desalentos por los nulos resultados obtenidos hasta el momento.¹⁸¹

Con la finalidad de valorar la situación, el día 14 tuvo lugar un nuevo mitin en el Teatro de La Marina de la Barceloneta. Entre otros intervinieron Leopoldo Benitez y Ernesto Anastasio.

Los navieros de Barcelona enviaron una carta a los tripulantes que se hallaban en huelga el día 16, comunicándoles que si el día 17 a las 10 de la mañana no se habían reincorporado a sus buques podían considerarse despedidos.¹⁸²

La comisión negociadora regreso a Madrid el día 18 y se entrevistó con Eduardo Dato el día 19. Al día siguiente, se entró en un impas por hallarse Dato indispuerto. El día 21 por la mañana los armadores catalanes dieron un ultimátum a las tripulaciones: si no cesaban la huelga en un plazo de 48 horas deberían atenerse a las consecuencias.¹⁸³ Aquel mismo día por la noche, los representantes de las entidades que componían la Federación¹⁸⁴ reunidos en el hotel del Universo decidieron levantar la huelga. Proclamaban el triunfo del movimiento pero en realidad se trataba de una sonora

¹⁷⁹ *La Vanguardia*, 12-5-1914. P. 5

¹⁸⁰ “Crónica de una huelga general...”, *Revista Nautica. Organó de la Corporación Oficial Fomento de la marina Española-Asociación de Capitanes y Pilotos*. Nº 34, Barcelona, 1 de junio de 1914. P.3.

¹⁸¹ “Crónica de una huelga general...”, P.4.

¹⁸² “Diario de la huelga”, P.6.

¹⁸³ “Crónica de una huelga general...” P.5.

¹⁸⁴ Antonio Martín Ventosa (Presidente de la Asociación Náutica Española de Barcelona), Evelio Mas (Vicepresidente del Fomento de la Marina Española de Barcelona), Francisco Díaz (Presidente de la Asociación Náutica de Gijón), Ramón Latorre (Presidente de la Sociedad de Maquinistas de Bilbao) y Gerardo Armona (Presidente de la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante de Bilbao y Presidente de la Federación de Oficiales de la Marina Civil de España). “Diario de una huelga”, P.8.

derrota. Los armadores vascos se salían con la suya, impermeables inclusive a las solicitudes del Presidente del Consejo de Ministros. En cuanto a las otras reivindicaciones -ley de accidentes de trabajo, montepío, reglamentación del trabajo a bordo, etc, no se lograba más que el compromiso gubernamental de abordarlo en un próximo futuro que se hizo eterno.¹⁸⁵

Leopoldo Benitez, el capitán del “Infanta Isabel” cuya activa participación en la huelga de 1914 le acarrió el despido, opinaba lo siguiente año y medio después: “Pareció un momento en 1914 que la “Federación de oficiales de la Marina Civil” era una organización potente: los mismos que la dirigían se engañaron, y suerte hubo de la disciplina, de la abnegación, del sacrificio de los capitanes y pilotos que quién más quién menos, abandonaba altos cargos adquiridos a fuerza de sinsabores, y quien como yo, arrojaba por la borda el destino y galones de capitán de un trasatlántico de los tres que existían en España, y que puede calificarse del generalato de nuestra carrera. Perdí el puesto, fui destituido; mis compañeros no supieron o no quisieron reponerme. Yo cumplí con mi conciencia; yo me envanezco por haber contribuido como el que más a defender la dignidad profesional. De entonces arranca una serie de gestiones[...]logrando se presente en las Cortes una ínfima cantidad de lo que pedíamos: el proyecto de reglamentación del trabajo a bordo, que el ministro de marina ha leído en el Congreso. Se habla de nosotros en España. Con ello doy bien empleada mi destitución del mando del “Infanta Isabel”.

[...]

Hay, como piedra de toque, el Montepío, sin que ni siquiera el Gobierno piense estudiarlo. Ante la venta de buques españoles al extranjero, la opinión se muestra indiferente para impedirlo. La reorganizació societaria que lucha con el cansancio e indiferentismo. La mutualidad o ayuda profesional, que tropieza con una serie de prejuicios y convencionalismos de embarque, acrecentados por coacciones de los navieros”.¹⁸⁶

El incipiente movimiento de unidad sindical quedó muy maltrecho y las distintas asociaciones se sumergieron en una profunda crisis que tardó mucho en superarse.

¹⁸⁵ ZAMORA (2003). Pp. 195-196.

¹⁸⁶ “Interivius marítimas: el capitán Benitez”. *Revista Náutica. Organo de la Corporación Oficial Fomento de la Marina Española. Asociación de Capitanes y Pilotos*. Nº 52, 1º de diciembre de 1915. Pp. 4-5.

La descripción de aquellos acontecimientos nos ofrece una panorámica de la situación. Vemos que aquel fue un conflicto protagonizado por los oficiales. También nos muestra una escasa experiencia, lógica en cierta forma. Por último, hay que señalar la importancia del telégrafo en el desarrollo del conflicto. Una nueva tecnología cuyo uso se había extendido muy recientemente.

3.4.4. La Ley Penal de la Marina Mercante.

La supresión de la Ordenanza de las Matriculas de mar, en 1873, no supuso el fin del regimen laboral despotico en la marina mercante pues continuó vigente el Titulo XIV de las mismas en el que se especificaban las disposiciones disciplinarias. Tuvieron que pasar casi cincuenta años para que el legislador adoptara nuevas medidas que no supusieron ningún cambio, más bien al contrario. En efecto, por una Ley de 8 de mayo de 1920 se autorizó al Gobierno a dictar una Ley Penal de la Marina Mercante que sustituyera al consabido Titulo XIV.

La Ley Penal se aprobó el 21 de junio de 1923 con la intención de perpetuar la ignominiosa situación en que las gentes de mar llevaban siglos viviendo. Entre las injustas disposiciones de aquella norma destacaban las contenidas en el Capítulo II que contenía los considerados “Delitos contra la disciplina”. Las secciones de aquel apartado eran siete: sedición, Insulto a superior, desobediencia, abuso de autoridad, abandono de buque, abandono de servicio y deserción¹⁸⁷. Como botón de muestra basta con el el Art. 15 referente a la sedición: “Son reos del delito de sedición los tripulantes o pasajeros que se alzaren colectivamente a bordo contra el capitán o contra alguno de los Oficiales del buque, para oponerse al cumplimiento de las órdenes que dicte en uso de sus atribuciones, para ejercer con otro fin coacción sobre ellos, o para realizar actos de odio o de venganza en sus personas o en cosas de su propiedad.”

Casares Quiroga derogó la Ley Penal en mayo de 1931 pero el Ministro de Marina Giral la volvió a implantar en agosto del año siguiente.¹⁸⁸

3.4.5. Los motores de combustión interna y los combustibles líquidos.

¹⁸⁷ Ley penal de la M.m. (1923). Pp.22-31.

¹⁸⁸ HERRÁN (2000). P. 20.

Durante el denominado periodo de entreguerras, se produjeron dos cambios tecnológicos que acarrearón cambios muy significativos en el ámbito marítimo: la normalización del empleo de combustibles líquidos derivados del petróleo y la divulgación de los motores de combustión interna.

Las ventajas del petróleo sobre el carbón eran:

- Mayor poder calorífico.
- Combustión más eficaz.
- Mayor limpieza de uso.
- Empleo de menos mano de obra.
- Más facilidad de manipulación.

Conviene reseñar el adelanto que supuso la alimentación de las calderas mediante estos combustibles. Ocupaban menos espacio y podía realizarse una distribución de los tanques de almacenamiento que facilitaba las condiciones de navegabilidad del buque.

Una opción técnica muy interesante que ofrecieron los combustibles líquidos fue la de sustituir al carbón para alimentar las calderas de los buques de vapor. Esta opción, bastante generalizada en las marinas mercantes más importantes del mundo, no tuvo mucho éxito en la flota mercante española¹⁸⁹

La primera embarcación propulsada por un motor diesel se construyó en Francia en 1902. En 1913, el número de buques mercantes dotados de motores de combustión interna era de 119. La década siguiente supuso la normalización de esos buques.

Los buques equipados con motores diesel supusieron las mejoras siguientes:

- Menor consumo energético lo que suponía mayor capacidad de carga y mayor autonomía.
- Reducción de tripulantes debido a la supresión de los fogoneros.
- Más eficiencia mecánica: arranque y parada instantánea, regularidad de marcha, etc.
- Menos desprendimiento de calor que acarrea mejores condiciones para las tripulaciones, los pasajeros y la carga.
- Coste mantenimiento inferior.¹⁹⁰

¹⁸⁹ VALDALISO (1991). P. 160.

¹⁹⁰ VALDALISO (1991). Pp. 152-153.

La Cia. Ybarra fue una de las primeras que apostó por las motanaves de una forma clara. En 1927 encargó a los astilleros de Euskalduna la construcción de tres de estos buques por un coste de 4.000.000 de pesetas cada uno.¹⁹¹

En 1932, el 17,2 % de la flota mercante española era de motor y el 27,4 % utilizaba el petróleo como combustible.¹⁹² Las navieras con un mayor número de buques dotados de los nuevos motores eran: Transmediterránea (14), Naviera Sota y Aznar (9), CAMPSA (6), y Pinillos e Ybarra con 5 buques cada una.

El profesor Valdaliso señala que el cruce de esta nueva frontera técnica a finales de los años treinta supuso un reparto oficioso de tonelajes y potencias para cada tipo de propulsión: "... las máquinas alternativas de vapor se instalarían en los grandes buques tramps (de velocidad reducida); la propulsión diesel se instalaría en los buques de carga y pasaje –generalmente de línea regular- de potencia y tonelaje medios; y para los grandes buques que hesitasen desarrollar elevadas velocidades se utilizaría la turbina de vapor".¹⁹³

3.4.6. CAMPSA.

El número de automóviles existentes en Catalunya al finalizar la Gran Guerra se situaba en torno a los 4.000. En 1925 ya eran 20.000. Cinco años más tarde, la cifra ya había superado la cantidad de 50.000.¹⁹⁴ Estos datos demuestran que el despegue del consumo de los combustibles derivados del petróleo se produjo durante la segunda mitad de la década de 1920.

Otro tanto aconteció en el transporte marítimo tal como hemos visto en el apartado anterior.

Los orígenes de la industria petrolera en España se remontan a la penúltima década del siglo XIX. El auténtico despegue no tuvo lugar, sin embargo, hasta treinta años después. Una vez instaurada la dictadura de Primo de Rivera, el Ministro de Hacienda José Calvo Sotelo decidió crear un monopolio de petróleo con la finalidad, no exenta de polémica, de acabar con el fraude fiscal que realizaban las empresas del

¹⁹¹ LLORCA (1992). P.238.

¹⁹² VALDALISO (1991). P. 161.

¹⁹³ VALDALISO (1991). P.154.

¹⁹⁴ SUDRIÁ (1989). P.233.

sector. Una Ley de junio de 1927 ordenó la expropiación de los bienes de las compañías que venían operando hasta aquel momento y el traspaso de sus bienes e instalaciones al monopolio estatal que recibió el respaldo de los bancos más importantes del país. La constitución oficial de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petroleos (CAMPSA) tuvo lugar el 24 de octubre de 1927. Juan José Domine fue nombrado presidente del consejo de administración y la dirección general recayó sobre Ernesto Anastasio. CAMPSA comenzó a actuar el 1 de enero de 1928.¹⁹⁵ Las funciones del monopolio eran: [la] "...importación, manipulación industrial, almacenaje, distribución y comercialización de todos los combustibles minerales y líquidos y sus derivados, funcionando como organismo del Estado, adscrito al Ministerio de Hacienda,..."¹⁹⁶ En 1930, CAMPSA encargó a diferentes astilleros del país la construcción de diez buques petroleros por un importe de 83 millones de pesetas.

3.4.7. La crisis y las reformas de la II República.

El comercio marítimo internacional descendió más de un 30% entre 1929 y 1932. A partir de 1934, se produjo una lenta recuperación. El negocio marítimo español, sin embargo, se desenvolvía más lentamente.

Al proclamarse la II República, entre los muchos males de que adolecía la flota mercante de nuestro país, hay que destacar dos. En primer lugar, la antigüedad de los buques: más de la mitad superaban los veinte años. Por otra parte, nuestros barcos tampoco eran adecuados para cubrir los fletes más solicitados; sólo el 25 % de nuestros pasajeros y el 10 % de nuestra fruta era transportada bajo la bandera nacional. En octubre de 1932, una quinta parte de nuestro TRB permanecía amarrado¹⁹⁷. Un año más tarde, ya era una cuarta parte de la flota la que permanecía inactiva en los puertos¹⁹⁸.

Los diversos gobiernos republicanos realizaron un esfuerzo importante por mejorar la ordenación de la marina mercante. Mediante el Decreto de 20 de mayo de 1931 y la Ley de 12 de enero de 1932 se creó la Subsecretaría de la Marina Mercante y se constituyeron los cuerpos de los servicios marítimos. Aquellas disposiciones supusieron el establecimiento de una administración civil. No se consiguió, sin

¹⁹⁵ DIAZ (2006). Pp. 23-25.

¹⁹⁶ DIAZ (2006). P. 165.

¹⁹⁷ CERVERA (1990). Pp. 115-116.

¹⁹⁸ LLORCA (1992). P. 263.

embargo, la plena desmilitarización de la marina mercante. La Ley Penal de la marina mercante, promulgada el 7 de noviembre de 1923, fue derogada al socaire de la Constitución Republicana pero la presión de los armadores logro su reimplantación a las pocas semanas (Decreto 22 de agosto de 1931).¹⁹⁹

El Gobierno de la II República también suscribió el convenio sobre la “Seguridad de la vida humana en la mar” el 22 de junio de 1922.

La cuestión de la duración de la jornada de trabajo en la mar fue el principal elemento de confrontación entre las tripulaciones y los armadores. Mientras los primeros demandaban su equiparación con el resto de los trabajadores, los empresarios se negaban rotundamente a la homologación alegando la especificidad laboral del sector y la fuerza de la costumbre. La justeza y racionalidad de la demanda social era evidente para los observadores neutrales: “...no es tarea tan ardua ni tan costosa la aplicación estricta de la jornada de ocho horas y aun la semana de cuarenta y ocho. Porque si no en todos los buques, en muchos de ellos se sigue interinamente empleando al personal, no pocas veces, en ocupaciones que deberían ser encomendadas a los trabajadores terrestres y máxime en esta época de crisis de trabajo. No se nos diga que tal medida redundaría en detrimento de la industria de la navegación. La eficiencia industrial de una explotación cualquiera no depende sólo del beneficio obtenido por el capital en ella empleado, sino de la interior satisfacción de todos los componentes que concurren a su funcionamiento. Y en las actuales circunstancias, el marino no puede sentirse satisfecho como para coadyuvar con todo entusiasmo en la función que le ha sido asignada. Se resigna, naturalmente, porque no le queda otro remedio; pero si se realizase una encuesta, el noventa y cinco por ciento de ellos coincidirían en un propósito: abandonar la navegación en cuanto la fortuna les deparase ocasión para ello. El marino encariñado con su buque o es cosa que pasó a la historia o es algo que sólo ha existido como pésimo recurso literario.

Si deficiente nos parecía cuanto anteriormente existía legislado a bordo de los buques, deficiente nos sigue pareciendo lo estatuido no hace mucho. En nada, o en casi nada difiere de lo anterior. La misma vaguedad, idéntica falta de concreción y semejante posibilidad de interpretar la ley al antojo de cada cual, se encuentra en lo que legisló la monarquía como en lo que casi hizo suyo la República.

¹⁹⁹ HERRAN (2000). Pp. 76 y 91.

Esa claridad, ese acercamiento del espíritu a la letra que venimos pidiendo cuando se trata de cuestiones laborales marítimas, no se tuvo en cuenta para nada. Sin acordarse de que ello es de importancia primordial en estos asuntos; porque, sin necesidad de impulsar al capitalismo naviero a sentirse filantrópico, bueno es no olvidar que parte de las penalidades que más insistentemente acogotan a la gente de mar tienen su origen en el rutinarismo entronizado a bordo e incrementado por una legislación que parece acordada por quienes no pisaron jamás un buque mercante.”²⁰⁰

Es evidente que la confrontación en torno a la jornada en la mar fue un combate donde se dirimía bastante más que una mera reforma laboral. Lo que estaba en juego era la forma de entender el trabajo de la gente de mar. Frente a la concepción tradicional defendida por los armadores se hizo otra forma nueva que, basándose en criterios de equidad y justicia social, defendía el fin de una explotación laboral basada en unas condiciones de trabajo, y de vida, muy duras.

La organización del trabajo a bordo también se reformó mediante dos leyes: las “Bases reguladoras de la contratación del trabajo en el Ramo de Transportes Marítimos” (26-5-1935) y la “Reglamentación del Trabajo a bordo” (18-9-1935).²⁰¹

El paro forzoso, como era de esperar, provocó un profundo malestar entre los marineros. En 1931 ya se produjeron importantes altercados pero sin duda el conflicto más trascendente fue el que se produjo en 1936.

3.4.8. La huelga general de 1936.

La victoria del Frente Popular en febrero de 1936, desencadenó una ofensiva sindical liderada por la CNT que creyó llegado el momento de luchar sin cuartel por sus aspiraciones entre las que destacaba la exigencia de la Amnistía para todos los encarcelados a raíz de los acontecimientos de octubre de 1934. En pocas semanas se produjeron 113 huelgas de sector industrial completo y 230 huelgas parciales²⁰²

Los marinos mercantes también decidieron pasar a la acción en defensa de sus reivindicaciones más sentidas. El 8 de abril de 1936 se constituyó en Madrid la denominada “Alianza de Marinos” formada por la Federación Española de Oficiales de

²⁰⁰ “LLANO” (1934). Pp. 247-248.

²⁰¹ HERRAN (2000). P. 111.

²⁰² BOOKCHIN (2000). Pp. 397-398.

la Marina Civil (FEOMC, Secretario General: J. Castañeda), Federación de Oficiales de Máquina de la marina mercante Española (FOMMME, Secretario General: Luis Lopetegui), Federación de Transportes, Pesca e Industrias Marítimas (FTPIM, Secretario General: M. Vidal), Sindicato Nacional de Transporte Marítimo (SNTM, Secretario General: B. Gallego) y la Unión de Radiotelegrafistas Españoles (URE, Secretario General: Juan Navas Ruiz). La plataforma reivindicativa – gracias a la cual podemos hacernos una idea muy precisa de la situación de los trabajadores de la mar en aquellos años- contenía los puntos siguientes:

- 1) Reconocimiento por las entidades navieras de las Asociaciones profesionales obreras, Comité de a bordo, integrado por un representante de cada Federación, y delegados de las Asociaciones.
- 2) Fijación de los salarios mínimos de 225 pesetas para el personal subalterno y 450 para la Oficialidad, excluida la manutención.
- 3) Implantación de la jornada mixta de ocho horas en todas las navegaciones y en la pesca, y de seis horas para el personal subalterno de máquinas en buques que quemén carbón.
- 4) Establecimiento de los efectivos mínimos de dotación, interesando la mejora de los cuadros indicadores para la navegación y pesca, no pudiendo montar guardia los jefes de departamento o sección.
- 5) Solución del paro forzoso de la gente de mar.
- 6) Implantación definitiva del Montepío marítimo Nacional.
- 7) Vacación anual, en un solo plazo, retribuida y garantizada, a la que se acumularan tantos días como domingos pasados en la mar o trabajados en puerto.
- 8) La compensación en metálico de las horas extras de los días laborables.
- 9) La subvención mínima por comida de cinco pesetas diarias por tripulante, considerada como parte integrante del sueldo y administrada por un Comité elegido por la tripulación.
- 10) Creación de Bolsas Oficiales de contratación.
- 11) Mejora de los alojamientos a bordo, de sus condiciones higiénicas y sanitarias, así como de las de seguridad de la vida humana en el mar, instalando paratos de T.S.H. y asegurando el reconocimiento eficaz del material desalvamento, cascos y calderas

- 12) Modificación del Código de Comercio.
- 13) Derogación del Reglamento de disciplina a bordo.
- 14) Reconocimiento del derecho, encarnado en el Comité de a bordo, de estimar las condiciones de seguridad en la navegación.
- 15) Facultad de las organizaciones obreras profesionales para determinar la dotación de buques de características y navegaciones especiales.
- 16) Estricto cumplimiento de las leyes sociales y su mejoramiento, estableciéndose el derecho de las organizaciones a efectuar inspecciones de trabajo.

Tres días más tarde, la Alianza de Marineros se reunió con los representantes de las organizaciones portuarias constituidas también en alianza para alumbrar la Alianza de Marineros y Portuarios.

La Alianza de Marineros y Portuarios ordenó el cese de todas las huelgas parciales que existían en aquellos momentos como muestra de buena voluntad ante la inminente reunión entre trabajadores y armadores que debía realizarse el 15 de abril en Madrid. Si a finales de abril no se llegaba a un acuerdo con los empresarios, la Alianza, con el apoyo de todos los sindicatos integrados en la CNT y en la UGT, pasaría a la acción convocando una huelga general²⁰³.

El día 1 de mayo de 1936 se inició un paro general de la marina mercante que tuvo un seguimiento muy amplio. Ante la gravedad del conflicto, el Ministerio de Trabajo convocó a las partes y estas llegaron a un acuerdo tras una maratónica reunión de 19 horas entre los días tres y cuatro.

Las mejoras logradas por parte de los marineros mercantes fueron las siguientes:

- Reconocimiento por los armadores de las entidades que han efectuado el paro.
- Bolsas de embarque y escalafones por turno riguroso.
- Jornada de ocho horas en toda clase de navegaciones
- Pago en metálico de todas las horas extras.
- Vacaciones anuales efectivas, con sueldo, manutención y viajes pagados.
- Subsidios de enfermedad, invalidez y muerte.
- Indemnizaciones por pérdida de equipaje en caso de naufragio.
- Cuadros indicadores que den efectividad a la jornada de ocho horas.

²⁰³ *Marina Civil* N° 87 de abril de 1936. Pp. 10-11.

- Aumento de sueldos y de manutención en proporción que llega en algunos casos hasta un 100 por 100.
- Efectividad del Montepío Marítimo Nacional Unico en plazo brevísimo.²⁰⁴

La Conferencia Permanente de las Asociaciones de Navieros de España publicó un extenso informe en junio de 1936, mostrando su rechazo al acuerdo por considerar que el Ministerio no se había mantenido neutral y el supuesto acuerdo favorecía claramente a los trabajadores²⁰⁵.

Es oportuno aclarar, para comprender mejor aquellos acontecimientos, que, si bien en 1932 siendo Ministro de Marina Giral se creó la Subsecretaria de la Marina Civil, en 1935 la marina mercante bajo de rango institucional al pasar a depender de una Dirección General de Marina civil y Pesca dependiente del Ministerio de Agricultura y Comercio. Tras el cambio de orientación política del Gobierno producido en febrero de 1936, se creó el Ministerio de Comunicaciones y Marina Mercante. El primer titular de aquella cartera fue D. Manuel Blasco Garzón que el 13 de mayo fue sustituido por D. Bernardo Giner de los Rios García.

Según el historiador marítimo Rafael González, el número de trabajadores de la marina mercante a mediados de 1936 se elevaba a 44.500. Los oficiales eran 3.000, los Patrones de Pesca y Cabotaje 2.500 y los tripulantes 39.000²⁰⁶. Salta a la vista que unas cifras tan redondas son forzosamente aproximadas.

El 1 de mayo, la CNT celebró en Zaragoza su Congreso Nacional. Asistieron 650 delegados en representación de 982 sindicatos que englobaban a más de medio millón de trabajadores. Fue la reunión más entusiasta celebrada jamás por aquella organización anarquista. Entre las resoluciones aprobadas, destacaba una titulada “La concepción confederal del comunismo libertario” en la que se detallaban las líneas maestras de la sociedad posrevolucionaria.²⁰⁷ Era cuestión de esperar el momento más propicio. Por desgracia, apenas se tuvo que esperar algo más de dos meses.

²⁰⁴ *Marina Civil* N° 89 de junio de 1936. P. 10.

²⁰⁵ ZAMORA (2003) P. 166.

²⁰⁶ GONZÁLEZ ECHEGARAY (1977) p. 73.

²⁰⁷ BOOKCHIN (2000). Pp. 405-406.

4.Vida y obra de José Ricart y Giralt

4.1. Los años de formación (1847-1870).

4.1.1. Los estudios de náutica.

José Ricart y Giralt nació el 7 de julio de 1847. Su padre, José Ricart, era natural de Manresa y su madre, Juana Giralt, había nacido en Barcelona. El domicilio familiar estaba ubicado en la calle Dels Arcs, número 7.

Sabemos que curso estudios en el Colegio de D. Guillermo Luis Galavotti. Entre los profesores de aquel centro docente se encontraba el que lo era a la vez de la Escuela de Náutica Joaquín Bonet.¹ Hasta que punto influyó el contacto con el menor de los hermanos Bonet en la vocación náutica de Ricart es algo que ya nunca sabremos. Sin embargo, no es muy aventurado sostener que algo tuvo que ver dada al admiración nunca ocultada del discípulo por el maestro.

El 16 de septiembre de 1861, José Ricart, con poco más de 14 años, solicitó realizar las pruebas de ingreso en la Escuela de Náutica sin poseer ningún conocimiento sobre la vida en la mar. En 1896, siendo ya profesor de la Escuela, no tuvo ningún rubor en reconocer que se sentó en los bancos de escuela siendo un niño "... sin experiencia, no conociendo el mar más que por contemplarlo desde la muralla ó del muelle, mi imaginación excitada por la afición al estudio de la Geografía y de la Historia, soñaba verdaderos sueños, pues que la realidad luego se encargó de demostrarme que la vida del marino es muy distinta de lo que me figuraba".²

El mismo año en que Ricart ingresó en la Escuela de Náutica, esta pasó a denominarse oficialmente Escuela Profesional de Náutica de Barcelona. Desde 1852, compartía el edificio del antiguo convento de San Sebastian con la Escuela Industrial, ocupando toda la mitad oriental del segundo piso con su correspondiente torre en la que se hallaba instalado el Observatorio. La entrada estaba situada en la calle Campmany.

El claustro de profesores lo constituían tres personas. D. José Bonet y Viñals era el Catedrático de Cosmografía, Pilotaje y Maniobras y ostentaba el cargo de Director, D. Joaquín Bonet y Viñals era el Catedrático de Matemáticas y Dibujos, y D. Pedro Roqué y Pagani fue el Catedrático interino de Geografía y Física hasta que el 18 de

¹ RICART (1909 b) P. 12.

² RICART (1896 a). P. 4.

febrero de 1863 fue sustituido por el Doctor en Derecho D. Federico Gómez Arias trasladado desde la Escuela de Náutica de San Sebastian.³

Entre aquellos profesores destacaron los hermanos Bonet por la importancia de sus trabajos científicos. Ricart y Giralt manifestó su admiración por ellos y no vaciló en calificarlos de sabios maestros de náutica en la biografía que redactó:

“Nació D. José Bonet y Viñals en Barcelona en 14 de julio de 1813.

Cursó las matemáticas en la escuela de la Real Junta de Comercio de Cataluña en los años 1826 á 1828, obteniendo la calificación de sobresaliente. En el curso de 1828 á 1829 cursó Física y Náutica en la misma Escuela, demostrando tanta afición al Pilotaje que en los exámenes públicos obtuvo el premio de aplicación.

De alumno pasó a maestro sin solución de continuidad; pues que en el curso de 1829 á 1830 estableció una academia para al preparación de los alumnos que tenían de examinarse para Piloto. En 1835 se retiró de la enseñanza por su edad avanzada D. Manuel Sanz, Director de la Escuela, sustituyéndole el teniente de Navio retirado D. Ezequiel Calvert, que al momento nombró al joven D. José Bonet, Profesor sustituto de las asignaturas de cosmografía y Pilotaje. Entonces fue cuando los dos profesores Calvet y Bonet, calcularon las conocidas tablas de logaritmos y de navegación, de las que se han publicado muchas ediciones y no desmerecen en nada á las más modernas pues que constan de siete cifras de mantisa, lo mismo los logaritmos de los números naturales que los de las funciones trigonométricas, las que están calculadas para cada diez segundos de arco, y las de los cinco primeros y últimos grados del cuadrante están de segundo en segundo; y además tienen tabillas para la aproximación de cifras decimales. Es muy sensible que existiendo estas tablas españolas, en todos los centros de España se hayan adoptado tablas extranjeras.

En 30 de julio de 1850 cesó en su cátedra D. Ezequiel Calvet, por haber sido nombrado segundo Comandante de Marina del Tercio, y á ropuesta suya quedó de Catedrático interino D. José Bonet.

En 1º de agosto de 1851 fue nombrado en propiedad catedrático de Náutica por el Ministerio de Fomento D. mariano Miguel de Reinoso con el sueldo de 12,800 reales.

³ RICART (1901). Pp. 8-9.

En 29 de septiembre de 1852 el Ministerio de marina le concedió la graduación de Alférez de Fragat y en 5 de diciembre de 1854 le concedió la graduación de Alférez de Navio, como premio a las tablas de logaritmos, y á la traducción de unas tablas para facilitar el cálculo de longitud por distancias lunares.

Por Real Decreto de 13 de abril de 1861 el Gobierno de S.M. le concedió la Cruz de caballero de la Orden de Carlos III.

Por disposición superior de 17 de julio de 1861 la escuela de Náutica se separó de la Escuela industrial, tomando el nombre de Escuela Profesional de Náutica de Barcelona. D. José Bonet y Viñals obtuvo el nombramiento de catedrático de Cosmografía, Pilotaje, Maniobras y Dibujo de la nueva Escuela por Real orden de 4 de abril del mismo año, cuando se dio a la Escuela la nueva organización ; y por Real orden de 3 de agosto de igual año el Ministerio de fomento le nombró Director de la misma.

Durante el cólera que afligió Barcelona en 1865, fueron tan señalados los servicios que prestó D. José bonet a la causa de la humanidad que el Gobierno le concedió la Cruz de Beneficiencia de 2ª clase.

Además de la Cátedra y Dirección de la escuela, nuestro biografiado, tenía a su cargo un Observatorio cronométrico para el servicio de la Marina y perteneció á la mayor parte de Juntas económico-marítimas que funcionaron en nuestra capital en aquella época; y de las Juntas de la Casa de Caridad, Cárcenes, Sanidad, de Primera Enseñanza, de la Asociación de Socorro de la clase obrera, de la antigua Junta de Fábricas y Vocal nato de la junta de Agricultura, Industria y Comercio.

Tuvo también D. José Bonet sus pujos de patriotismo, propios de un tiempo que la nación andaba revuelta, salida de un régimen político secular para entrar en función de las doctrinas tan propias para entusiasmar los corazones juveniles llenos de nobles ilusiones. Asi es que, casi nilo, en 1834, le nombraron Sargento ° de la 5ª Compañía del batallón de Voluntarios de la Reina Isabel II y en septiembre de 1835 ascendió á Teniente del batallón de voluntarios urbanos núm.1, habiendo estado en servicio de campaña en la provincia de Gerona. En 1836 pasó con igual graduación al primer escuadron de lanceros de la milicia nacional de Barcelona al que perteneció hasta que fue disuelto. Posteriormente durante el bienio de 1854 á 1856 formó parte del batallón

de Veteranos de la Milicia nacional. El Ministerio de la Guerra premió sus servicios militares con las cruces de la Movilización y de la Constancia.

Una vida tan laboriosa y accidentada minó su salud, declarándosele una terrible enfermedad que lo llevó al sepulcro en 20 de septiembre de 1870; seis días después que el Ministerio de Fomento lo dejó cesante sin derecho alguno, como si nada hubiera hecho, cuando su nombre es imperecedero no tan solamente en la historia de la Escuela si que también en la historia de la Marina catalana. Dios quiso que no pasara por la amargura de que llegara á sus manos la Real orden del cese, pues que la comunicación trasladada por el Rectorado lleva la firma de 28 de septiembre, ocho días después de su fallecimiento...”⁴

La admiración de Ricart por los hermanos Bonet es todavía más patente en la biografía de Joaquín Bonet que desempeño, en tanto que matemático relevante, un papel destacado en la actividad científica de la Barcelona decimonónica:

“Vino a este mísero mundo nuestro ilustre biografiado el primer día del año 182, en el vecino pueblo de san Gervasio de Cassolas, en donde residian accidentalmente sus padres D. Melchor y D^a Raimunda, con motivo de la epidemia que afligía nuestra ciudad; y fue bautizado el día siguiente en la iglesia de Nuestra Señora de la Bonanova.

El 1º de octubre de 1833 se matriculó de Dibujos, Cálculo mercantil y Teneduría de libros en la Escuela de Nobles Artes de la Real Junta de Comercio de Cataluña. Seguidamente cursó la Náutica con los maestros señores Sanz y Novellas; obteniendo en 30 de junio de 1837 la calificación de Sobresaliente en el examen público con asistencia de una Comisión de la mencionada Real Junta, recibiendo además un premio con su Diploma.

Durante el bienio de 1838 á 1840 cursó las Matemáticas en la Real Academia de Ciencias y Artes, de la que después fue miembro distinguido. Del 1839 al 1841 volvió a la Escuela de la Real Junta de Comercio, cursando con nota superior la Física y el idioma francés.

En 18 de mayo de 1846, previo el reglamentario examen teorico-práctico, fue nombrado Maestro colegiado del Arte mayor de tejidos de seda, de esta capital.

⁴ RICART (1909 b). Pp. 6-9.

En 10 de noviembre de 1868 á pesar de su edad, se examinó y aprobo las asignaturas correspondientes al bachillerato; obteniendo el título con la nota Sobresaliente. Y llevado por su afición á las Ciencias exactas y creyendo honrar mejor la Cátedra que desempeñaba, cursó y aprobó todas las asignaturas correspondientes a la facultad de ciencias, en nuestra universidad, obteniendo el título de Bachiller en Ciencias, el dia 7 de junio de 1869 y el título de Licenciado en la misma Facultad el día 25 del mismo mes y año.

He aquí la historia de D. Joaquin Bonet y Viñals como alumno. No se cansó nunca de estudiar, y oficialmente podemos decir que su nombre consta como alumno durante el largo periodo comprendido desde 1828 á 1869.

Vamos á ver quien fue nuestro biografiado como maestro.

Muy joven, casi niño, empezó en 1837 á dar conferencias de las asignaturas que forman la carrera del Piloto, sacando tan buenos alumnos que mereció honrosos certificados de los Comandantes de Marina de la provincia, como presidentes que eran de los tribunales de examen.

En 23 de mayo de 1850 la Real Junta de Comercio de Cataluña le nombró Catedrático del primer curso de la Escuela de Náutica; cesando al poco tiempo por haber pasado las escuelas de Náutica al Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, quedando incorporada esta Escuela al Instituto de 2ª Enseñanza por el Reglamento de 20 de septiembre de 1850. En 21 de octubre del mismo año el Ilmo. Señor Rector le nombró Catedrático de Dibujo lineal de esta Escuela y en 1º de agosto de 1851, fue nombrado por Real Orden Catedrático de geometría plana y del espacio. Trigonometría rectilínea y esférica, Complemento de Geografía y Dibujo geográfico; desempeñando con lucimiento estas asignaturas hasta 1861 que la Escuela se separó de la de ingenieros Industriales, tomando organización independiente.

En 30 de septiembre de 1851, por disposición del Rectorado, se encargó también de la cátedra de dibujo lineal de la Escuela Provincial Barcelonesa.

Por Real Orden de 6 de septiembre de 1852, se le encargó de la clase de Geografía, además de las que desempeñaba ya, no cesando en ella hasta la neuva organización de 1861; que por Real Orden se le nombró Catedrático de los dos cursos de Matemáticas que desempeñó hasta su fallecimiento en diciembre de 1887; pues cuando esta Escuela dejó de pertenecer al ministerio de fomento en 1869, la excma.

Diputación provincial le confirmó en sus cátedras, lo mismo cuando formó parte de la llamada Escuela Politécnica que después en 1872, se organizó nuevamente con el título de escuela Provincial de Náutica.

....

Al dejar la Dirección de la Escuela se encargó de la Secretaria de la misma en 1872, desempeñándola hasta el día 23 de noviembre de 1887 que la dimitió á causa de la terrible enfermedad que lo llevó al sepulcro veintitrés días después.

....

Fue uno de los socios fundadores en 1848, del instituto Industrial de Cataluña, que tantos beneficios produjo a la enseñanza industrial.

En 1858 entró como socio residente en la Económica Barcelonesa de Amigos del País, prestando importantes servicios a esta corporación,

...

El Excmo. Ayuntamiento de esta ciudad, en 1859 le nombró Vocal de la Junta Consultiva del Ensanche.

La Asociación Industrial portuense le nombró Secretario de su Junta corresponsal en Barcelona.

En 1861 el Círculo Científico alemán le nombró Socio honorario.

En igual año entró a formar parte de la útil Sociedad barcelonesa de Amigos de la Instrucción.

En 23 de abril de 1863 el Ateneo Catalán de la clase obrera le nombró socio honorario, por los valiosos servicios que prestó como vocal de la Sección de instrucción; como jurado de los exámenes de los alumnos y por una notable memoria que leyó en la Sociedad Barcelonesa de Amigos de la Instrucción cuyo título es: *De lo indispensable que es la instrucción primaria á todos los individuos de ambos sexos del pueblo y de lo poco generalizada que está, así en la población como en la provincia.*

En la Comisión Provincial del Censo sirvió 10 años y 7 meses...

...

En el Colegio del Arte mayor de tejidos de seda fueron tan significados los servicios que prestó que se colocó su retrato en el Salón de Actos del local de la

Sociedad. ... formó parte de una Comisión que fue á la Corte en 1864 para tratar con el Sr. Ministro de Hacienda acerca de los medios de conjurar la crisis fabril del Principado.

También figuró D. Joaquín Bonet y Vinyals en lugar distinguido en nuestra Real Academia de Ciencias y Artes. Elegido Académico numerario en 29 de mayo de 1866, tomó posesión en la sesión pública celebrada el día 6 de octubre del mismo año leyendo como trabajo reglamentario una Memoria titulada Memoria del tiempo. En 1867 fue legido Director de la Sección Físico-matemática. En 30 de abril de 1868 leyó como trabajo reglamentario de turno una Memoria titulada Sobre la resolución del problema de la Longitud, y en 5 de junio de 1881 leyó otro trabajo de turno titulado, Movimientos de la Luna y fenómenos que resultan de dichos movimientos.”⁵

Si añadimos la publicación de un *Tratado de Trigonometría* en 1875, tendremos un perfil muy completo de la figura de Joaquín Bonet que demuestra la importancia de este personaje forjado en la Escuela de Náutica. La crónica detallada elaborada por Ricart prueba la admiración hacia el que, sin duda, podemos considerar su maestro. Entre ambos existió una relación que convendría estudiar con atención.

Sobre la atmósfera que se respiraba en la Escuela durante sus años de estudiante, el propio Ricart, en un texto redactado en 1929 que puede ser considerado su obra postrera, nos cuenta que: “...la matrícula de esta Escuela era muy nutrida, y en sus bancos se sentaban numerosos alumnos. La Escuela de Náutica era a manera de una Casa pairal de los marinos catalanes, pues a ella acudían éstos para pedir consejo y enseñanza en las contrariedades o dificultades que se les presentaban en la navegación. El gran número de modelos de cascos de buques que forman parte del rico gabinete náutico de la Escuela fueron regalados a ésta por capitanes o constructores que miraban el centro docente como casa propia, agradecidos a la enseñanza que en ella recibieron y a la que se daba a sus hijos, y por considerarla parte integrante de la gloria de la Marina catalana.”⁶ . La realidad de la situación de la Escuela de Náutica quizás no era tan idílica como la describía Ricart y es muy probable que no todos los alumnos compartieran su opinión favorable al régimen autoritario que imperaba en aquel centro docente según sus propias palabras: “Pocos ejemplos pueden citarse seguramente, de un establecimiento de enseñanza, en donde reinara tanto cariño cubierto con un manto de invulnerable rectitud. ... nos encontrabamos muy bien con aquella severidad, con aquel

⁵ RICART (1909 b) Pp. 9-14.

⁶ RICART (1929), Pp. 10-11.

régimen casi militar, que á todos nos inculcó el mayor respeto á la disciplina y al principio de autoridad. Era una severidad especial, que no pesaba, y ha dejado en nosotros tan buen recuerdo ...”⁷

En el año 1861, cuando Ricart se matriculó en la Escuela, esta fue segregada de la Escuela Industrial⁸, iniciando una trayectoria llena de vicisitudes paralela al rumbo seguido por la marina mercante.

Los estudios de Piloto que realizó José Ricart constaban de dos partes. La primera era de carácter teórico y estaba programada a lo largo de tres cursos académicos que se impartían en la Escuela. El contenido de la formación teórica de los futuros marinos mercantes, de acuerdo con lo que se señalaba en el Título V, Artículo 45, del Reglamento de la Escuela Industrial Barcelonesa⁹, era el siguiente:

Primer año

- Aritmética; álgebra hasta las ecuaciones de segundo grado inclusive: progresiones y logaritmos. (Lección diaria).
- Dibujo lineal (Lección diaria).
- Geografía (Tres lecciones semanales).

Segundo año

- Geometría en la parte más esencial de esta carrera; las dos trigonometrías y algo de curvas, con ejercicios sobre la tabla de logaritmos y manejo de las tablas. (Lección diaria).
- Dibujo Geográfico (Lección diaria).
- Complemento de la geografía Política, particularmente la de España y la Astronomía ó Cosmografía. (Tres lecciones semanales).

Tercer año

- Pilotaje y Maniobra. (Lección diaria).
- Física. (Lección diaria)

⁷ RICART (1909 b). P. 4.

⁸ INSTITUT NAUTIC DE LA MEDITERRANIA. Memòria (1931).

⁹ REGLAMENTO DE LA ESCUELA INDUSTRIAL BARCELONESA, Aprobado por S.M. en Real Orden de 23 de setiembre de 1852. Imprenta del Porvenir, a cargo de B. Bassas, Barcelona, 1852. P.13.

- Dibujo hidrográfico. (Lección diaria).

La segunda parte de los estudios de Piloto era eminentemente práctica y se llevaba a cabo a bordo de cualquier buque mercante autorizado para ello, debiendo realizar por lo menos dos viajes de los considerados como de navegación de altura. Finalizadas las prácticas los alumnos de la Escuela de Barcelona debían realizar un exámen de reválida en Cartagena, capital del Departamento Marítimo del Mediterráneo, para obtener el título de Tercer Piloto.

En los tres cursos teóricos, José Ricart obtuvo las calificaciones siguientes¹⁰:

26. Calificaciones académicas de José Ricart (1861-1864).

Primer año (Curso 1861-1862)

Asignatura	Calificación
Aritmética y Álgebra	Mediano
Geografía	Notable
Dibujo lineal	Mediano

Segundo año (Curso 1862-1863)

Asignatura	Calificación
Geometría, Trigonometría y Curvas	Notable
Dibujo Geográfico	Mediano

Tercer año (Curso 1863-1864)

Asignatura	Calificación
Cosmografía, Pilotaje y Maniobra	Bueno
Física experimental	Bueno
Dibujo Hidrográfico	Bueno

¹⁰ ARXIU ADMINISTRATIU DE LA FACULTAT DE NÀUTICA DE BARCELONA (AAFNB). Escuela Profesional de Náutica de Barcelona. Carrera de Piloto. Libro de Matrículas. *Tomo I: Curso 1861-62.*

4.1.2.. En la mar.

Las prácticas reglamentarias para poder examinarse posteriormente de piloto las realizó José Ricart realizando dos viajes redondos a La Habana, Matanzas y Nuevita a bordo de la corbeta “Avelina” que estaba al mando del capitán D.Estéban Sivilla¹¹.

Las primeras singladuras causaron unas impresiones muy satisfactorias en el joven pilotín: “...en mi primer viaje , recién salido de Barcelona en la corbeta “Avelina”, presencié con admiración un pequeño mal tiempo en el golfo de Valencia, causando extrañeza al capitán, al piloto y demás tripulantes verme clavado en cubierta como viejo hombre de mar; y es que para mi descorriese el velo que me privaba contemplar el infinito, es que me sentía bien en medio de aquellos salvajes bramidos de olas y viento, encontraba grandiosos y solemne aquella manifestación de la fuerza de los elementos, que al hacerme comprender su colosal potencia, me enseñaban al mismo tiempo lo grande que es el hombre que con su ingenio sabe dominarlos y servirse de sus furores para correr sobre las aguas. Es que yo contemplaba el temporal con los ojos del alma, y estos me hacían ver lo que no veían los pobres marineros, extrañados de mi contemplación. No menor admiración causóme la primera noche de cielos despejado, en la que me encontraba en el centro de aquella bóveda poblada de innumerables estrellas de todas las magnitudes y colores, que silenciosas siguen su curso majestuoso de oriente á occidente, alcanzando su máxima altura a medio camino, centelleando como pedrería preciosa que refleja en brillantes colores la luz divina.”¹²

En otros escritos, sin embargo, Ricart presentaba una visión menos lírica de su etapa como Alumno de Náutica: “Efectué los dos viajes de agregado á bordo de la pequeña corbeta Avelina, cuyo Capitán , bellísima persona por sus cuatro costados, ya de edad avanzada, tenía depositada su confianza en nuestro amo Xalet, con preferencia al mismo piloto, joven que no me superaba mucho en edad, y que tuvo un fin desastroso, ahogándose en Montevideo. Pues bien, el contra maestre Xalet cumplió conmigo[...] me hizo ganar la galleta, pero de la manera algo brutal que empleaban los contra maestres en sus relaciones con los agregados.[...] el agregado era el blanco de las bromas más duras por parte de los marineros, toleradas y hasta vistas con gusto por el contra maestre que, de clase marinera, consideraba crecida su importancia, teniendo bajo

¹¹ RICART (1904). P.7.

¹² RICART (1896 a). Pp. 4-5.

su dominio un señorito, un casi piloto, no perdonando ocasión para humillarlo tanto con palabras como con faenas de mal género”¹³

Se graduo de Tercer Piloto en Cartagena en diciembre de 1865.

En julio de 1866, estaba enrolado como primer oficial en el clipper “Bella Juana”¹⁴ que en aquel momento se hallaba en el puerto de Nueva York¹⁵. En febrero de 1867, Ricart salió de Génova a bordo del mismo barco bajo el mando de capitán D. Francisco Subirachs natural de Arenys de Mar¹⁶, que era pariente suyo¹⁷.

En 1870 se encontraba en Cuba enrolado en la corbeta “Avelina”¹⁸.

A pesar de que Ricart manifestó una vez que navegó durante 12 años¹⁹, nos atrevemos a aventurar que su experiencia práctica como marino fue muy escasa y que se limitó a realizar las navegaciones necesarias para poder realizar el exámen de segundo Piloto. El hecho de que Ricart no hiciera demasiadas referencias a sus experiencias náuticas en sus numerosos escritos, abona la hipótesis de que navegó poco y que, además, no guarda un buen recuerdo de aquella parte de su vida.

4.1.3. Maury y la primera publicación (1869).

¹³ RICART (1897 c). P. 54.

¹⁴ El *Bella Juana* fue el barco que dejó la huella más profunda en Ricart. El historial de aquel velero lo podemos reconstruir, al menos en parte, gracias a dos fragmentos aparecidos en sendos artículos. En uno contaba que “La firma naviera de D. Ramón Ribas, de Barcelona, compró el famoso clipper americano *Wild Pigeon*, uno de los cuatro citados por el gran Maury en su *Geografía Física del Mar*. Era un barco precioso y de una velocidad admirable. El autor de estas líneas, que navegó cuatro años con este buque, le vió correr a razón de 13 millas durante ocho horas seguidas; pues bien, nuestros constructores de Barcelona le rebajaron los palos machos, y después le quitaron las vergas del palo mesana, con cuyas modificaciones este barco perdió su admirable andar, y ¡ oh ironía! Entonces le cambiaron el nombre de *Bella Juana* por el de *Voladora*. [RICART (1927) P. 122]” El segundo nos habla de los dos cañones que poseía y que ...”Dichos cañones eran procedentes de cuando el *Bella Juana* era buque de guerra peruano, con el nombre de *Aranzazu*, y se quedaron a bordo cuando el presidente Castilla, huido de su patria en dicho buque, al llegar a Gibraltar, en una magnífica travesía de setenta y tres días, por agradecimiento, regaló el buque al capitán, que era vizcaino, y que, teniendo relaciones en Barcelona, se fue a este puerto, y allí lo vendió a la Casa de D. Ramón Ribas por la pequeña cantidad de 18.000 duros; pero fue obligado por las circunstancias, pues al día siguiente de firmada la escritura el Gobierno español se hubiera apoderado del buque, por haber terminado el plazo para declarar la guerra al Perú” [RICART (1926) P.383]

¹⁵ RICART (1927 b). P. 27.

¹⁶ RICART (1927 a). P. 3.

¹⁷ RICART (1927 b). P.27.

¹⁸ RICART (1927 b). P.29.

¹⁹ RICART (1904). P. 8.

En 1869, José Ricart publicó su primera obra bajo el larguísimo título de Navegación corta u ortodrómica o sea por arco de círculo máximo conteniendo la teoría de esta navegación, una colección de tablas para las derrotas ortodrómicas de los principales puertos del goblo, estando calculadas en relación con el sistema de vientos y corrientes del exDirector del Observatorio de Washintong M.F. Maury L.L.D. y una reseña sobre los huracanes²⁰. Aunque el título ya nos aclara el contenido de la obra, quizás convenga comentar algunos aspectos.

En primer lugar, conviene recordar que Matthew Fontaine Maury (1806-1873) fue un capitán de fragata norteamericano al que puede atribuirse la fundación del Observatorio y Servicio Hidrográfico de los Estados Unidos. Realizó, con la colaboración de numerosos marinos²¹, una recolección de miles de observaciones de vientos y corrientes de todos los océanos del mundo que posteriormente recopiló y publicó tanto en formato de Cartas Marinas como de Instrucciones, siendo de enorme ayuda para los navegantes y acarreado enormes beneficios para los armadores mercantes que pudieron acortar la duración de las travesías. Maury también publicó, en 1855, su conocida Geografía Física del Mar que fue traducida a numerosos idiomas²². El marino norteamericano describió el contenido de su tratado de la forma siguiente: “Bajo este título [GFM] se expondrá una reseña filosófica de los vientos y corrientes; de las circulaciones atmosféricas y oceánicas; de la temperatura y profundidades de los mares, de los portentos que yacen sumergidos en sus abismos, y de los fenómenos que se desarrollan en su superficie. Finalmente, se tratará de la economía del mar y de sus pormenores, sus sales, sus aguas, sus temperamentos, sus habitantes todo lo que pueda ser de interés al comercio en general y á las especulaciones industriales, puesto que todas ellas pertenecen a la GEOGRAFIA FÍSICA DEL MAR”²³

La lectura de aquella obra del marino norteamericano causó una profunda impresión en Ricart, según el mismo dejó constancia en unos términos un tanto exagerados: “Imposible es llevar al papel por medio de la pluma la impresión que me causó la lectura de este libro cuando hice el primer viaje de Piloto a los 18 años; fue para mi inteligencia á manera de entrada á un mundo nuevo, mundo bello de investigaciones, que disfrutaba la inteligencia y sentía dulcemente el corazón. Recuerdo

²⁰ RICART (1869).

²¹ HEWSON (1983), p.212.

²² ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR (1983), Tomo V, p.1051-1053.

²³ MAURY (1860). P. 19.

que leí y releí muchísimas veces la obra del insigne Maury como libro de religión, pues en verdad, me hizo sentir religiosamente al descubrirme las maravillas de la creación, sujetas a leyes tan sabias y tan fijas de la economía universal.”²⁴ . Para Ricart, la obra de Maury fue siempre un modelo metodológico. Las buenas obras náuticas debían poseer el equilibrio entre el rigor empírico de sus observaciones y las consecuencias prácticas que de las mismas se derivaban. Nada molestaría más a Ricart, a lo largo de toda su vida, que las obras náuticas, entendiendo por tales aquellas que iban dirigidas a la formación de los marinos, sobrecargadas de elementos teóricos poco operativos.

La derrota ortodrómica consiste en navegar siguiendo el círculo máximo que une el punto de salida con el punto de llegada. Dicha derrota es más corta que la denominada loxodrómica que es la determinada por la línea recta que une, en una carta plana, las situaciones de los puntos entre los que deseamos navegar. En la “Introducción” de su obra Ricart explicaba que el sistema loxodrómico es el que solían utilizar la mayoría de los marinos mercantes dado que era mucho más sencilla que el ortodrómico. En consecuencia, la intención de Ricart en su libro era aclarar los fundamentos teóricos de la derrota ortodrómica y ofrecer un conjunto de derrotas ya calculadas. Hay que tener presente que la derrota ortodrómica es una línea curva y por tanto imposible de seguir. En la práctica ha de ser sustituida por una línea poligonal que obliga a una serie de cambios sucesivos de rumbo. Ricart pretendió ahorrar todo ese trabajo a sus compañeros ofreciendo, en la segunda parte de su libro, 35 derrotas en el Océano Atlántico, 22 en el Océano Pacífico y 9 en el Mar de la India. En la tercera parte, titulada “Huracanes “, se explicaban las causas de este fenómeno de forma sencilla y se exponían unas directrices sobre las maniobras más convenientes para afrontarlos. Si bien el libro posee poco más de cien páginas, debió suponer un trabajo considerable para José Ricart que tuvo que realizar los cálculos correspondientes a las 66 derrotas mediante las tablas de logaritmos. No es aventurado suponer, por tanto, que dicho trabajo lo debió realizar durante los tiempos muertos que la navegación de aquella época acarrea y en las estancias en tierra a la espera de embarque.

A pesar de que Ricard apenas tenía veintidos años cuando escribió este tratado, podemos vislumbrar en él dos rasgos característicos de nuestro reluciente Piloto: la preocupación por mejorar la formación de los marinos y su clara vocación de publicista basada en una gran capacidad de trabajo.

²⁴ RICART (1891 a). P.3



D. Federico Gómez Arias.

4.2. Marinero en tierra (1871-1887).

4.2.1. La Escuela de Náutica bajo la tutela de la Diputación y la dirección del Doctor D. Federico Gómez Arias.

Los acontecimientos de 1868 acarrearón graves perjuicios para las Escuelas de Náutica porque el Gobierno del Estado decidió desentenderse de las mismas. Sin control, la formación de los marinos pasó a ser, en el mejor de los casos, responsabilidad de las corporaciones locales, ya fueran los Ayuntamientos, como en los casos de Arenys de Mar²⁵, Masnou o Mataró, o las Diputaciones como ocurrió con la Escuela de Barcelona. Por desgracia, aquella situación de libertad radical, también supuso el alzamiento de la veda para simples especuladores que, bajo la denominación de “escuelas libres” pretendían obtener unas ganancias fáciles en aquel mar revuelto.

En tanto que “estudios libres”, las enseñanzas de náuticas fueron incluidas en la Escuela Politécnica creada por la Diputación de Barcelona en agosto de 1869. En consecuencia, la institución provincial se apropió de los locales y materiales pertenecientes a la Escuela de Náutica. Respecto al profesorado, asumió dos catedráticos, Joaquin Bonet y Federico Arias, y el profesor auxiliar Julio del Pino pero no conservó en su puesto al tercer catedrático José Bonet por “hallarse físicamente imposibilitado para el servicio, como que tardó poco en fallecer”²⁶. José Ricart condenaría posteriormente dicha decisión atribuyéndola a motivos de carácter burocrático²⁷, opinión que, bajo nuestro punto de vista, carece de todo fundamento y que se explica mejor teniendo en cuenta la amistad que le unía con el mayor de los hermanos Bonet. Desde luego carece de todo fundamento la relación causa-efecto que entre el cese y la muerte de José Bonet estableció Ricart en varios escritos posteriores²⁸. Sea lo que fuere, el hecho es que José Ricart se presentó al concurso convocado para cubrir interinamente la plaza de catedrático Cosmografía, Pilotaje y Maniobra, mediante una instancia dirigida al Director de la Escuela Politécnica fechada el 22 de febrero de 1870 en la que manifestaba lo siguiente: “El infraescrito segundo Piloto de esta matrícula, habiendo visto anunciada la provisión por concurso de la cátedra de Cosmografía, Pilotaje y Maniobra, y considerándose apto y con suficiente conocimiento para desempeñarla, pues además de contar seis años de navegación, se ha dedicado con interés a las ciencias náuticas teniendo escrita y publicada una obra de navegación Ortodrómica, obra que se halla de venta en todos los depósitos hidrográficos (en Barcelona en casa Dn. J.Rosell, instrumentista), y además acaba de

²⁵ PONS GURI (1993).pp.99-120. Y también VILÀ (1997). Pp 147-180.

²⁶ ADPB, Legajo 2281. P. 12.

²⁷ RICART (1901) p. 10.

²⁸ RICART (1901) p. 10 y RICART (1929) p. 12.

entregar manuscrita otra obra sobre los cronómetros con título de “El tiempo”, que obra en poder del Contra-Almirante Comisario del Almirantazgo Dn. Santiago Durán y Lira y actuando en la Dirección de Hidrografía los extractos de sus diarios de navegación seguidos según el científico plan de observaciones acordado en la conferencia de Bruselas, en 1853, y por fin otros trabajos hidrográficos, publicados algunos de ellos en los Anuarios de la Dirección de Hidrografía, y hallándose animado con el más vivo interés por el adelanto de la Escuela de la cual es discípulo y por la carrera que con orgullo profesa; con el debido respeto pide a V.S. sirva colocarle en la terna para el nombramiento de catedrático. Gracia...”²⁹ Es evidente, a la vista del documento, la vocación del joven Ricart, con poco más de 23 años, hacia la docencia y la investigación así como su capacidad de trabajo y su cariño por la Escuela de Náutica de Barcelona.

En septiembre de 1871, la Diputación suprimió la Escuela Politécnica por razones económicas y por discrepancias con las directrices ministeriales.³⁰

Aprovechando aquellas circunstancias, D. José Ortega³¹, a la sazón Director del Instituto de Segunda Enseñanza de Barcelona³², envió un memorandum a la Diputación de Barcelona el 6 de octubre de 1871 solicitando la integración de las enseñanzas náuticas en su centro. Ortega destacaba, en primer lugar, la importancia de que los pilotos tuvieran una buena formación dada la enorme responsabilidad que la sociedad ponía en sus manos. A continuación, denunciaba la instrumentalización de los estudios de náutica a causa de que: “..., los Pilotos solo pueden servir en calidad de tales en la Armada, y por consiguiente estan exentos del servicio a que estan obligados los matriculados como simples marineros. De aquí el interés en obtener el título aunque no sea más que con el objeto de librarse del servicio, y como dichas escuelas prodigan esos certificados hasta la saciedad, y estos documentos son admitidos por las Comandancias de Marina, de ahí, y del interés de las Corporaciones locales y especulación particular en allegarse recursos para el sostenimiento de dichas escuelas, resulta esa numerosa concurrencia en las mismas hasta el extremo que no son ya los alumnos que van en

²⁹ AAFNB. Escuela Especial y Provincial de Náutica de Barcelona. Expediente personal del Catedrático de esta Escuela Excmo. Sr. D. José Ricart y Giralt. Documento nº 1.

³⁰ CARRERA (1957). P. 134.

³¹ José Ortega Espinós era Catedrático de Humanidades y ocupó el cargo de Director del Instituto de Segunda Enseñanza entre 1871 y 1875.

³² En Instituto de Segunda Enseñanza estaba instalado en el Colegio de Belén que también era utilizado como cuartel. Aquella dualidad de empleo ocasionó numerosos problemas y enfrentamientos.

busca de las escuelas sino estas las que buscan y atraen a los alumnos. Y como por otra parte no se fija para ello un tiempo determinado, la carrera de Piloto se improvisa de una manera escandalosa y con grave perjuicio de los que habiendolos obtenido en condiciones normales y sujetándose al orden, disciplina y pruebas exigidas en las Escuelas oficiales contemplan atónitos el número de los que, destituidos de tales antecedentes y con escasos o nulos conocimientos, se hallan autorizados para competir con ellos en ejercicio de su profesión”³³. Ortega seguía su escrito aludiendo al peso histórico de la escuela y consideraba que la primera ciudad marítima de España no podía tolerar que aquella institución dilapidara su prestigio. En consecuencia, y teniendo en cuenta la escasez de recursos, ofrecía la posibilidad de que las enseñanzas de náutica se integraran en el Instituto como ya había ocurrido en 1850. Los alumnos podrían mantener la matrícula establecida de ocho duros. Las asignaturas generales serían impartidas por los profesores del Instituto y las específicas de náutica – Trigonometría esférica, cosmografía, pilotage, maniobra y dibujo- correrían a cargo de D. Pablo Ramón Fornells de conformidad con el nombramiento realizado por la Diputación el 29 de marzo de 1870. Por último, el director del Instituto proponía que se realizara una prueba durante el curso que estaba a punto de comenzar sin más compromiso.

Aquella propuesta no fue aceptada por la Diputación.

Por su parte, el Ayuntamiento de Barcelona, a diferencia de otros municipios del litoral catalán, no quiso responsabilizarse de la tutela de las enseñanzas de náutica. En consecuencia, la Diputación acordó la creación de la Escuela Provincial de Náutica.

El papel crucial de la Diputación para que la enseñanza náutica de una cierta calidad no desapareciera en Barcelona quedó de manifiesto en el discurso pronunciado por el Director de la escuela en el acto inaugural del curso 1872-73: “Afortunadamente en esta capital la Excm. Diputación Provincial, celosa protectora de los intereses morales y materiales de sus administrados, no dudó un momento que si ya de tiempo antiguo había sido necesario conservar estas enseñanzas en la ciudad mas mercantil y marítima de la Península, era mas imprescindible hacerlo así cuando estas necesitan de mas estensos conocimientos, de mas costosos y variados útiles é instrumentos, y cuando merced á una lata libertad de enseñanza pudiera haber abusos, de corrección difícil sin

³³ ARXIU DE LA DIPUTACIÓ PROVINCIAL DE BARCELONA.(ADPB) Legajo 2281, Sección:Fomento, Negociado: Instrucción Pública. P.7.

una Escuela Tipo, de recta y solida eneseñanza, que contando con todos los medios necesarios al efecto y bajo la inspección inmediata de la Excma. Corporación Provincial, pueda ser á la vez encargada de inspeccionar el legal planteamineto y suficientes medios de enseñanza de las demás escuelas libres de la provincia. Demos, pues, gracias en nombre de ésta, de la marina, del comercio y de nuestro amor a la ciencia, a la Excma. Corporación...”³⁴

Una vez realizados los traspasos de material de la Escuela Politécnica a la que sería nueva Escuela Provincial de Náutica, esta quedó constituida por un Decreto Provincial del 27 de marzo de 1872³⁵.

Por el Artículo 4 del Decreto, D. Federico Gómez Arias, asumió las enseñanzas de Geografía Física, Dibujo Geográfico y Dibujo Hidrográfico, y fue nombrado Director. D. Joaquin Bonet se encargaría de las enseñanzas de la Aritmética, Algebra, Geometria, Trigonometria, Dibujo Lineal y Dibujo Topográfico, así como las tareas de Secretario. Finalmente, un piloto que se nombraría por oposición, sería el responsable de impartir las clases de Cosmografía, Pilotaje, Maniobras y estudios prácticos en los buques³⁶. Para cubrir la plaza vacante de forma interina se presentaron dos candidatos: D. José Espin y Martinez, Teniente de la Armada retirado que habia ocupado la cátedra de náutica en la escuela de Mataró y el piloto Pablo Ramón Fornells y Daura que había ejercido la función de catedrático auxiliar en la Escuela de Barcelona. El 15 de febrero se acordó elegir a Pablo R. Fornells.

. El sueldo de los profesores (Art. 5º) quedó establecido de la siguiente forma: José Bonet percibiría 1416,67 pesetas anuales; Federico Gómez, 1000 pesetas anuales y Pablo R. Fornells 1500 pesetas anuales. Los gastos de mantenimiento de la Escuela se estipulaban (Art. 6º) en las cuantías siguientes:

27. Gastos de mantenimiento de la Escuela de Náutica en 1872.

Gratificación al Director de la Escuela	500 pts./a.
Sueldo de un portero	750 “
Sueldo de un bedel-mozo	500 “
Adquisición de instrumentos, cartas y	

³⁴ GÓMEZ (1872). P. 13.

³⁵ ADPB, Legajo 2281. P. 34-36.

³⁶ ADPB, Legajo 2281. P. 16-19.

aparatos	1500 “
Conservación y reparación de los buques modelos	200 “
Reparación del menaje	500 “
Suscripciones a libros y periódicos	300 “
Gastos de secretaria e imprevistos	250 “
TOTAL DE LOS GASTOS DE MATER.	4500 “

El total de gastos presupuestados ascendía a 9.916.- Ptas. Anuales, teniendo en cuenta que la plaza cubierta por Fornells estaba dotada con 3000 pesetas aunque el sólo cobrara la mitad. Los ingresos previstos se estimaban, a la vista de la media de alumnos matriculados los siete años anteriores, en 2.600 pesetas por las matriculas de sesenta y cinco alumnos a cuarenta pesetas anuales cada uno (Art. 12). Con todo ello se calculaba un deficit de 7.316,67 pesetas al año que se cubrirían con cargo a los fondos provinciales (Art.15).

Los alumnos matriculados en el curso 1871-72 se distribuían de la forma siguiente³⁷:

28. Estadística de los alumnos matriculados por asignaturas en la Escuela de Náutica el curso 1871-1872.

Asignatura	Nº matriculado	Nº Aprobados	Nº Suspensos	No presentados
Aritmética	42	38	3	1
Geografía	47	40	7	-
Geometría	53	38	15	-
Física	40	35	5	-
Pilotaje	41	34	4	3
Dib. Lineal	66	64	2	-
Dib. Geográf.	78	74	2	2
Dib. Naval	17	6	-	11

El horario de clases que se estableció y que se mantendría sin grandes variaciones durante casi cincuenta años fue³⁸:

³⁷ GÓMEZ (1872) P. 22.

29. Cuadro de horarios de clases de la Escuela de Náutica el curso 1871-1872.

Asignatura	Dias	Hora	Aula	Sr. Catedrático
Aritmética	Diaria	09-30/11-00	Nº11	Joaquín Bonet
Geografía	Mar./Ju./Sáb.	12-30/14-00	Nº11	Fed. Gómez
Geometría	Diaria	08-00/09-30	Nº11	Joaquín Bonet
Física	Lun./Mier./Vie.	12-30/14-00	Nº11	Fed. Gómez
Pilotaje	Diaria	09-30/11-00	Nº14	Pablo Fornells
Dib. Lineal	Lun./Mier./Vie.	11-00/12-30	Nº12	Joaquín Bonet
Dib. Geográf.	Lun./Mier./Vie.	14-00/15-30	Nº12	Fed. Gómez
Dib. Naval	Mar./Ju./Sáb.	11-00/12-30	Nº12	Pablo Fornells

La figura del que fuera director de la Escuela Provincial de Náutica entre 1872 y 1900, Federico Gómez Arias, no ha tenido por ahora todo el reconocimiento que se merece.³⁹ Con los materiales que he podido reunir, presenté a continuación una primera aproximación biográfica de aquel abogado que fue director de la escuela durante los años en permaneció bajo la tutela de la Diputación.

La vida de Federico Gómez estuvo salpicada de hechos singulares por no decir curiosos o ensombrecidos por el misterio. Un ejemplo lo podemos encontrar en su primer libro, publicado en 1852 cuando solo contaba 24 años. Se tituló “Estética é Historia Crítica de la literatura desde sus orígenes” Tras una breve prólogo del autor, se incluye una “Noticia biográfica y Bibliográfica del Doctor D. Federico Gómez Arias” suscrita “por su reconocida y amiga D^a C.A.”, ¿quién es? No he logrado averiguarlo. Gracias a esta noticia, con la que Federico debía estar conforme, podemos conocer los primeros episodios de su existencia así como algunos rasgos de su carácter: “Federico, hijo de un facultativo militar que con todo su celo y habilidad de su práctica, había servido á la causa de la independencia española en 1808, nació el día 14 de febrero de 1828 en la ciudad científica de España, en Salamanca [...] en los primeros años no manifestó afición alguna á los estudios, porque la independencia de su carácter y la vivacidad de su imaginación, eran oposición diametral é inconcebible con la

³⁸ GÓMEZ (1872) p. 23.

³⁹ El silencio en torno a la figura de Gómez Arias se rompió de forma excepcional en 1996. Aquel año, con motivo del 25 aniversario de la fundación de la Universitat Politècnica de Catalunya se editó un facsímil de la “Memoria sobre la propulsión aero-dinámica”. En el prólogo, el catedrático de máquinas y motores térmicos Ramón Carreras realizaba una breve semblanza biográfica de Gómez Arias a la vez que elogiaba las teorías expuestas en su ensayo sobre la navegación aérea.

dependencia y sujeción necesarias para el aprendizaje de las primeras letras. Dotado de un talento reflexivo y filosófico, investigaba siempre el porqué de las cosas, preguntando sobre todos los objetos que como niño le causaban extrañeza, con lo que robustecía el depósito de su memoria. Su alma, poco desarrollada aun, y bajo la dirección de un padre rígido, era pusilánime y religiosa; su carácter bondadoso; incapaz su corazón de dirigir como sus compañeros la piedra contra los animales, é incapaz de burlarse de las deformidades de sus semejantes. Llegado al punto de elegir carrera, hubiera deseado seguir la de marino, porque le parecía que de este modo sería más libre y estaría más exento de las ridiculeces sociales; mas la imposibilidad en que para ello se encontraba, le obligó a optar por la Jurisprudencia, única del agrado de sus padres, y única que excepto la teología le era dado estudiar en la ciudad de su residencia.”⁴⁰

En cuanto a la “Estética e Historia crítica”, se trata de una obra que contiene dos partes tal como ya se indica en el título. El objetivo del libro lo expone el propio Gómez en el prólogo. En su opinión, el progreso del siglo XIX ha supuesto la popularización de la ciencia y de la literatura. Al generalizarse, la literatura se ha hecho “bastarda y pobre”. Y “El sentimiento de esta degradación, el deseo solamente de contribuir en algo con mi débil ayuda a separar el paso literario del extraviado derrumbero por que se encamina hoy, es casi el único pensamiento que me anima á escribir el siguiente tratado de ESTÉTICA y de HISTORIA: página pobre, pero de honroso título por transcribir en ella los nombres de la antigüedad célebre y por la causa noble que la motiva”⁴¹ Sin pretender realizar un análisis detallado del libro, por no ser este el lugar ni el momento, si es pertinente destacar un par de aspectos. En primer lugar, el trabajo de Gómez se publicó cinco años antes que los “Principios de Estética”⁴² de Manuel Milá y Fontanals que se ha considerado la obra canónica sobre el tema en España durante más de un siglo⁴³. El planteamiento del trabajo de Gómez es el mismo que el de Milá: la estética es introductoria a una historia de la literatura⁴⁴.

⁴⁰ GÓMEZ (1852). Pp. V-VI.

⁴¹ GÓMEZ (1852). P. 4.

⁴² MILÁ (1857).

⁴³ Como dato, más allá de lo anecdótico, puedo señalar que cuando curse mis estudios de Filosofía el texto de Milá era uno de los considerados de referencia. ¡Corría el año 1980!

⁴⁴ Sería interesante realizar un estudio más detenido de la posible relación entre estas dos obras.

También en 1852, Federico Gómez leyó su discurso de doctorado, titulado “Aplicación de la Teoría del Derecho á las Sociologías”, en la Universidad Central de Madrid⁴⁵.

No he podido encontrar información detallada de la trayectoria vital de Federico Gómez durante los nueve años siguientes. Parece que estuvo trabajando para la Fiscalía de Hacienda de Alava y que en 1859 contrajo matrimonio en la capital de aquella provincia vascongada. Tuvieron dos hijas que fallecieron siendo adolescentes y el matrimonio fracasó⁴⁶. Entre sus poemas, se encuentra uno que bien podría referirse a aquella circunstancia, se titula “Invitación de un marido a su mujer que le había abandonado”⁴⁷.

En 1861, Federico Gómez Arias ganó la cátedra de Geografía Física de la Escuela Náutica de San Sebastián, permaneciendo en dicha ciudad hasta finales de 1862. Las enseñanzas náuticas se impartieron en la capital guipuzcoana entre 1820 y 1888, pasando por la tutela de diferentes organismos. En particular, entre 1861 y 1874, existió la Escuela de Náutica y Comercio bajo el patronato del Instituto de Bergara⁴⁸.

El 18 de febrero de 1863, Federico Gómez fue nombrado Catedrático de Geografía y Física de la Escuela de Náutica de Barcelona. Cinco años más tarde, publicó el “Curso compendiado y completo de geografía astronómica, física y política”⁴⁹, con un subtítulo aclaratorio que decía: “con la parte de geometría necesaria para todos los artistas; una noticia de las llamadas maravillas del mundo; de los autores geográficos que pueden consultarse y de todos los descubrimientos que desde el siglo IX han enriquecido esta ciencia; los datos necesarios para la composición de los almanaques; las últimas modificaciones de la constitución política de algunos estados de Europa: la extensión de todos los países en medidas métricas y la exposición de los principales ríos, golfos, cabos y puertos de todas las partes del mundo”. En efecto, ojeándolo el libro se constata que es una mezcla de tratado de geometría y almanaque estadístico. Lo terrible es que, según parece, dicho volumen se utilizaba como libro de

⁴⁵ GALI (1895). P.209.

⁴⁶ GALI (1895). P.210.

⁴⁷ El texto del poema es como sigue: “Hoy mismo a las ocho en punto,/y en la fonda del Falcón,/para hablar de nuestro asunto,/tu esposo casi difunto/te espera sin remisión./ No faltes, pues, y en la mesa/tendremos, querida Lola,/arroz a la milanesa,/de empanadas una gruesa/y tarta á la Ferigola./ De allí en consorcio dichoso,/volveremos, hija mía,/ á tu casa, que es la mía,/donde encontrarás reposo./Mas si no lo hallaras bien/y no asistes a la cita,/adiós, esposa bendita,/ *requiescant in pace, amén*. GÓMEZ (1888). P. 164.

⁴⁸ DUO (2001). Pp. 161-162.

⁴⁹ GÓMEZ (1868).

texto en la Escuela de Náutica. Cuando Joaquín Bonet asumió el decanato de la Escuela en 1870, Gómez pasó a desempeñar la función de Secretario. Transcurridos dos años, la Escuela pasó a depender de la Diputación Provincial y se intercambiaron los cargos⁵⁰. Para estrenar su nuevo cargo, Gómez impartió el discurso inaugural del curso 1872-73. Es evidente que se propuso dos propósitos: agradecer el gesto de la Diputación y demostrar su erudición y personalidad. Quedó poco tiempo para dirigirse a los alumnos pero cuando les llegó el turno se dirigió a ellos en estos términos: “El mundo es una jaula florida que nos aprisiona y deslumbra. Vasto teatro, en el que la mayoría de los hombres representa el papel á que por los demás fue destinado y muchos el que supieron elegirse por sus especiales condiciones. Sean las vuestras la *honradez*, la *nobleza*, la *instrucción* y el *talento*, y no envidieis jamás á los farsantes actores de relumbron y oropeles. Y los que por primera vez visitais estas cátedras, acostumbraos á no miraralas como la cárcel de vuestro tormento; porque estas horas, que os parecen pesadas, sirven de base á vuestro porvenir; utilizadlas y sereis mañana sostén de vuestros padres, consuelo de vuestras esposas, directores ilustrados de vuestros hijos, útiles ciudadanos, buenos amigos, hombres, en una palabra. Con la holganza y el vicio seriais seres nocivos y repudiados”⁵¹, etc, etc,.. Las referencias a la actividad marítima o la coyuntura profesional brillaron por su ausencia.

Si bien Federico Gómez ya presentó su “Memoria sobre la propulsión aerodinámica”⁵² en la Exposición Marítima Española de 1872, los ejemplares conservados hasta nuestros días llevan como año de edición 1876. Gracias al estudio del catedrático Ramón Carreras que acompaña a la edición facsimil de 1996, poseemos una valoración fiable de la importancia de aquel trabajo. Según dicho estudio, Federico Gómez Arias “puede ser considerado como autor del primer diseño mundial de un vehículo aereo tripulado propulsado por cohete.”⁵³

El 30 de diciembre de 1885 El director de la Escuela fue convidado a impartir una conferencia en la Asociación de la Marina Mercante de Barcelona. El hecho en sí más el contenido de la conferencia nos permite sacar algunas conclusiones. Por una parte, es evidente el respeto que la Asociación sentía por Federico Gómez, y por otra parte podemos detectar la indefinición, a medias entre lo gremial y lo cultural y muy

⁵⁰ RICART (1901). Pp. 10-11.

⁵¹ GÓMEZ (1872). Pp. 15-16.

⁵² GÓMEZ (1876).

⁵³ CARRERAS y PLANELLS, Ramón (1996). P. VI.

lejos del plano estrictamente laboral, en que se movía el incipiente movimiento asociacionista de la marina mercante de aquellos años. El discurso de Gómez, muy extenso y barroco, divaga entre lo humano y lo divino. Son muy escasas las referencias a la situación en que se encuentran los marinos mercantes. Sólo hay breves menciones a la crisis por la que pasa el sector, la falta de un desarrollo acorde con los tiempos de la Ley de Instrucción pública de 1857 y, eso es meritorio a pesar de la prudencia con que se defiende, aboga por la independencia de la marina civil respecto a al militar.⁵⁴

Una buena parte de las publicaciones de Gómez vieron la luz durante el año de la Exposición Universal de Barcelona y en los tres siguientes. En algunos casos, se trata de reediciones. Es posible que Gómez tuviera la esperanza, como tantos otros, de que la Exposición de 1888 desatará una marejada comercial.

El primer libro en aparecer fue “Ocios o recreos poéticos”,⁵⁵ una recopilación de 166 poemas de temática diversa. El primero está dedicado a la Reina Regente y se titula “Canción”: “Albo querube/venido a España, / iris benéfico/ de amor y paz,/esposa tierna,/madre bendita,/ augusta dama/toda bondad”, etc. Unas páginas más adelante, nos encontramos con otro titulado “Libertad, igualdad, fraternidad”, cuyos primeros cuatro versos son: LIBERTAD, IGUALDAD, FRATERNIDAD,/palabras tan hermosas como huecas,/por cuya realidad se agita el hombre/en fraticida lucha que los niega.”. Es evidente la orientación política de Gómez y su singularidad como rapsoda.

Junto a su recopilación poética, apareció un volumen de “Obras dramáticas”,⁵⁶ que contenía cinco piezas teatrales: “Buena reina y mal ministro: drama histórico, en verso, entres actos”,⁵⁷ “De niñera a baronesa: comedia en un acto y en verso”,⁵⁸ “Los juicios de Dios”,⁵⁹ “Entre huéspedes y patronos”,⁶⁰ y “La flor de las auras”,⁶¹.

En 1889 vio la luz otro volumen de poemas titulado “Ramillete poético-filosófico”,⁶². Es una recopilación de poemas y pensamientos y está dedicado a los

⁵⁴ GÓMEZ (1888 c). Pp. 74-75.

⁵⁵ GÓMEZ (1888 a).

⁵⁶ GÓMEZ (1888 b).

⁵⁷ Escrito y representado en Salamanca en 1850. También se publicó suelta en 1888.

⁵⁸ Ya publicada suelta en la misma editorial de Barcelona en 1880. Se volvió a publicar suelta en 1888.

⁵⁹ En el subtítulo se aclara lo siguiente: “Drama en tres actos y en verso escrito por Federico Bernáldez Gómez a la edad de dieciséis años, corregido y arreglado por su tío el Dr. D. Federico Gómez Arias. Dedicado a los pueblos de Cuellar y Peñafiel, en recuerdo de sus abuelos.”

⁶⁰ Ya publicada suelta en la misma editorial de Barcelona en 1884. En el subtítulo se aclara lo siguiente: “Juguete cómico en un acto por D. Federico Gómez Arias y su sobrino Federico Bernáldez Gómez”.

⁶¹ Escrito en Salamanca en 1850. En el subtítulo se aclara: “Capricho fantástico dramático, lírico, coreográfico, originalidad y poesía de D. Federico Gómez Arias Música de D. Daniel Imbert”. También se publicó suelta en 1888.

⁶² GÓMEZ (1889).

Marqueses de Comillas. En la dedicatoria de este volumen, el de más cuidada edición de todos, el director de la Escuela de Náutica agradece a Claudio López y esposa, la invitación que le han cursado para asistir al banquete en honor de la Infanta Isabel a la vez que se excusa a causa de su “sexagenaria edad y crónicos padecimientos”. Dejando de banda los poemas, he aquí algunos ejemplos de los pensamientos expuestos en aquel libro: “La ciencia es la verdad demostrada, no hay falsa ciencia”, “El estudio y la memoria hacen al hombre erudito: el raciocinio hace al erudito sabio” y “Las ideas de Dios y religión son necesarias al perfeccionamiento humano, y como necesarias, verdaderas”.

“Seis inventos notables con los detalles para su ejecución”⁶³ se publicó en 1890. El volumen contiene seis proyectos: “Dirección de los globos ó manga dirigible en los aires”, “Balón atalaya ó de observación para elevarse altitudes de atmósfera irrespirable y permanece en ellas, pudiendo descender sin lanzamiento de gas”, “Insurcaguas, aparato flotante insumergible, para la rápida traslación sobre las aguas”, “Urbicalefacción y urbirefrigeración termoterráqueas: procedimiento para obtener en todas las estaciones del año una temperatura primaveral sin necesidad de combustible”, “Sifón centrifugo, para la fácil y económica elevación de las aguas a considerables alturas” y “Ascensor automático, para la utilización del trabajo mecánico que representan los cuerpos en el descenso libre y detención de su caída”. Otro invento, la “Sondaleza automática”⁶⁴ se publicó en folleto suelto en 1891.

Una recopilación de los materiales utilizados en sus clases se publicó en 1894, bajo el título de “Colección de problemas, teoremas, proposiciones, enunciados y datos destinados a estudios de aplicación de las enseñanzas de Geografía y Física en la Escuela Especial y Provincial de Náutica de Barcelona”. Se trata de un compendio de materiales diversos: aspectos de geometría, calendario, horarios, mareas, astronomía elemental, transformación de unidades, geografía comercial descriptiva, cuestiones cronométricas, derroteros, etc. Todo tratado de una forma muy práctica. La personalidad, así como el estado de ánimo, de Gómez Arias es patente en la primera página del libro: “Sin vínculos de parentesco que á la tierra me ligen, y á la fatigosa edad de 67 años, no han podido estimularme á escribir esta obrita ni el deseo de merecer concepto de laborioso, que para nada ya podría servirme, ni menos el de obtener un lucro á que esta clase de trabajos no puede prestarse. Muéveme solamente el deseo de

⁶³ GÓMEZ (1890).

⁶⁴ GÓMEZ (1891).

contribuir en algo al perfeccionamiento de las enseñanzas *fisico-geográficas*, haciéndolas más prácticas por medio de ejercicios y fijándolas de este modo más indeleblemente en los alumnos; así como el de atender á la necesidad de que los diversos conocimientos que forman la Carrera de Piloto, tengan sus obras de especial aplicación y carácter”.⁶⁵ A pesar de que Gómez aboga por “...las ventajas de unir á un método ordenado y un programa á la altura del movimiento científico, el continuo ejercicio de las demostraciones”, el enfoque práctico de todo cuanto se palntea en el libro es evidente y es sintomático del tipo de enseñanza que se impartió en las Escuelas de Náutica durante décadas.

En la publicidad producida por el propio Gómez, también se anunciaba la obre titulada “Arte del jugador o secretos del juego” pero no he localizado ningún ejemplar.

Además de los anteriores trabajos, Gómez Arias redactó numerosos informes por encargo de las distintas entidades a las que perteneció, amén de los trabajos que le encargaron en tanto que Director de la Escuela de Náutica. Fue colaborador de las siguientes instituciones y entidades: Academia de Ciencias Médicas de Cataluña, Sociedad Económica Barcelonesa de Amigos del País, Instituto Catalán de San Isidro, Consejo Provincial de Agricultura, Industria y Comercio, Cámara de Comercio de Barcelona, Fomento de la Producción Española y Junta de Obras del Puerto de Barcelona.⁶⁶

Federico Gómez falleció en 1900 y ejerció de Director de la Escuela de Náutica hasta el último momento a pesar de los achaques provocados por el reuma y la gota. En aquellos años, no existía edad laboral límite y tampoco se contaba con un sistema de pensiones de jubilación.

4.2.2. Ricart comienza a colaborar con la Escuela de Náutica de Barcelona

José Ricart comenzó a colaborar con la Escuela Provincial de Náutica, según sus propias palabras, el 4 de febrero de 1871⁶⁷, día en que se incorporó a la misma como profesor sustituto de las diferentes materias. Tal situación, muy corriente en aquellos

⁶⁵ GÓMEZ (1894). P. s/n.

⁶⁶ GALÍ (1895 c). P. 210.

⁶⁷ ADPB, Legajo 2281. P. 178.

años, significaba no percibir salario de ningún tipo. En tal situación, permaneció durante más de quince años. No obstante, como era natural, no dejó pasar ninguna oportunidad de intentar mejorar su situación profesional. Entre 1871 y 1888 -año en finalmente logró el nombramiento de catedrático interino de Aritmética, Álgebra, Geometría y Trigonometría tras la muerte de Joaquín Bonet-, Ricart presentó tres solicitudes en 1873, 1879 y 1886. Dichos documentos nos permiten seguir detalladamente la trayectoria profesional del joven marino durante aquellos lustros.

El 23 de noviembre de 1873, solicitó participar como opositor en el concurso convocado para cubrir la vacante de la cátedra de Trigonometría esférica, Cosmografía, Pilotaje, Maniobra y Dibujo Lineal, alegando los méritos siguientes: El infraescrito Piloto de Derrota de esta matrícula, teniendo además dos viajes de tal..., autor de un tratado de “Navegación Ortodrómica” premiada en la Exposición Marítima catalana de 1872 y en la reciente universal de Viena,...; autor de un tratado de cronología y uso de los cronómetros, con el título de “El Tiempo”, y de un Portulario práctico del Mediterráneo, obras estas no impresas aun..., catedrático suplente de Física y Geografía de esta Escuela...; redactor de la parte científica de la revista del Fomento de la Producción Nacional..., autor de varios trabajos hidrográficos como puede verse en el VI Anuario de Hidrografía; y por fin autor de un nuevo instrumento al que ha dado el nombre de “Compás corrector” y sirve para dar sin trabajo numérico la corrección de la Variación magnética más el Desvío, sirviendo además como Círculo Doral, instrumento que ultimándose en los talleres del instrumentista S. Rosell...”⁶⁸.

José Ricart se desplazó a Cartagena en octubre de 1875 para presentarse a las oposiciones de arqueador de la Comandancia Marítima de Barcelona⁶⁹ y parece ser que no logró su propósito. La función de los arqueadores era la de establecer determinadas medidas volumétricas de los buques de acuerdo con criterios técnicos propios de la marina con la finalidad de fijar determinados parámetros legales.

También por estos años, aunque no podemos determinar exactamente cuando puesto que constan tanto el año 1872⁷⁰ como el de 1876⁷¹, José Ricart y Giralt fundó un Observatorio Astronómico con la finalidad de reparar y vender cronómetros marinos.

⁶⁸ AAFNB. EEPNB. Expediente personal del Catedrático..., etc. Documento nº2.

⁶⁹ AAFNB. EEPNB. Expediente personal del Catedrático..., etc. Documento nº3

⁷⁰ RICART (!901). p.20.

4.2.3 El desvío de la aguja magnética.

En esta época, dado el planteamiento que se realiza del asunto, debió publicar el joven marino un folleto de 14 páginas escasas titulado Determinación de los desvíos sin marcaciones terrestres o astronómicas y sin instrumento especial⁷². El folleto estaba dedicado a Federico Nicolau, Presidente de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona. No se trata de ningún trabajo original sino más bien, como el propio Ricart reconoce, de la ampliación de un artículo del capitán de fragata D. Florencio Montojo publicado en el tomo XX de la Revista General de Marina que, a su vez, no era más que una exposición del método ideado por los oficiales de la marina austríaca Szigiasto y Florian.

Las fuerzas magnéticas que actúan sobre el compás se deben a dos causas. Por un lado, está la “declinación magnética” (δm) que es la debida a la fuerza del campo magnético correspondiente a cada lugar de la superficie terrestre y cuyo valor viene indicado en las cartas náuticas. Por otra parte, está el denominado “Desvío magnético” (Δ)⁷³ que es el magnetismo, tanto permanente como inducido, propio de cada buque en función de los elementos férricos existentes en su estructura. La suma algebraica de ambos valores da la corrección total de la aguja que nos permite pasar de demoras magnéticas a verdaderas y viceversa.

Los trabajos para determinar la influencia del magnetismo generado por el propio buque se fueron complicando a medida que los materiales férricos incrementaron su presencia en los buques. Las investigaciones más importantes se realizaron durante el siglo XIX y, en buena medida, culminaron con los trabajos de Lord Kelvin a finales de los años setenta de aquella centuria.

Un breve repaso a las investigaciones más destacadas sobre el fenómeno de la “anomalía magnética” o desvío no puede sino comenzar por la mención de los trabajos

⁷¹ AAFNB. EEPNB. Expediente personal del Catedrático..., etc. Documento s/n que parece ser parte del expediente de jubilación fechado el 13 de junio de 1918

⁷² RICARD (¿..?) (el ejemplar consultado se conserva en la Biblioteca del Ateneu Barcelonés)

⁷³ El término “desvío” fue acuñado por el capitán John Ross, participante destacado en las exploraciones árticas británicas de principios del S.XIX. [GURNEY (2005). P. 183.]

de Matthew Flinders. Flinders, a bordo de la fragata “Investigador”, se dedicó a cartografiar las costas de Australia a partir de 1801 y , en el curso de sus desplazamientos, observó desvios distintos de la aguja en los cambios de rumbo. En el sentido del meridiano magnético las variaciones eran inapreciables, mientras que en los rumbos este-oeste se llegaban a producir alteraciones de casi 10°. Al cabo de más de diez años, y tras nuevas investigaciones apoyadas por el Almirantazgo, Flinders propuso que se instalara junto al compás “...a strong bar of old iron, of Duch a length that when one end is let into the deck, the other Hill be nearly upon a level with the compass card”⁷⁴ . Paradójicamente, la solución propuesta por aquel genial capitán tardaría más de cuarenta años en aplicarse.

El capitán William Scoresby estudió con atención el fenómeno del magnetismo durante sus campañas en el Ártico para cazar ballenas. El 4 de febrero de 1819, la Royal Society publicó un artículo suyo titulado “Sobre las anomalías y desvios de la aguja magnética, observados a bordo”. En él, entre otras cuestiones, señalaba que algunos elementos de hierro eran susceptibles de imantarse temporalmente con el magnetismo terrestre y los denominó “elementos de hierro dulce”.⁷⁵

En una serie de artículos publicados a partir de 1824, el matemático francés Simeon Dennis Poisson estableció que el magnetismo inducido en un barco podía descomponerse en nueve parámetros.⁷⁶ Dicho criterio sería la base de la expresión matemática del desvío cuyo desarrollo inició el propio Poisson en su “Memoire sur les deviations de la boussole, produites per le fer des vaisseaux” de 1838.

Los trabajos más destacados sobre el magnetismo y su influencia sobre la aguja se realizaron en Inglaterra a la sombra de las distintas instalaciones de la marina ubicadas en Greenwich. A instancias del famoso Francis Beaufort⁷⁷, director de hidrografía, se constituyó el Admiralty Compass Comité en 1838⁷⁸. Aquel comité estuvo trabajando entre 1837 y 1840. El principal resultado de sus esfuerzos fue el

⁷⁴ Citado por WILLIAMS (1994). P.132.

⁷⁵ GURNEY (2005). Pp. 175-181.

⁷⁶ WILLIAMS (1994). P. 132.

⁷⁷ Sir, vicealmirante Francis Beaufort (Irlanda, 7 de mayo de 1774 - Inglaterra 17 de diciembre de 1857) fue el creador de la Escala Beaufort para medir la intensidad del viento.

⁷⁸ Junto a Beaufort, formaron parte de aquel Comité el capitán de fragata Edward Jonson, el capitán de navío James Clark Ross, descubridor del polo norte magnético, Edward Sabine, el matemático Samuel Hunter Christie y el capitán de navío Thomas Best Jarvis. [GURNEY (2005). P. 207].

diseño de la aguja magistral denominada “tipo almirantazgo” formada por cuatro barritas de acero y un mortero de cobre.⁷⁹

También en 1838, se botó el “Rainbow”, el vapor con casco de hierro más grande construido hasta entonces por obra y gracia de John Laird. Por encargo de Beaufort, astrónomo real (Sir) George Airy llevó a cabo varias investigaciones a bordo de dos buques de hierro: el vapor “Rainbow” y el velero “Iron-side”. Gracias a ellas, pudo establecer varias reglas para compensar los desvios mediante imanes. También instauró las tres clases de desvio: constante, semicircular y cuadrantal.

La aceleración en la incorporación de la tecnología férrica a la construcción naval –cascos, máquinas, calderas, palos, vergas, pipería, cabillas, lastre, etc.-, a partir de mediados del siglo XIX, aumentó las perturbaciones sobre la aguja. Se produjeron varios accidentes a causa de ello y numerosas voces reclamaron soluciones eficaces. El naufragio del vapor con casco de hierro “Tayleur” que causó 290 muertes en 1854 y que fue atribuido a errores de los compases provocó la constitución del Liverpool Compass Comité (LCC) bajo cuyos auspicios se llevarían a cabo importantes investigaciones⁸⁰. Unas muy destacadas correspondieron al doctor en teología y antiguo cazador de ballenas William Scoresby. Pocas semanas después de aquel trágico naufragio, el reverendo Scoresby pronunció una conferencia en la Asociación Británica para el Progreso de las Ciencias –versión popular de la Royal Society-, titulada “Sobre la pérdida del Tayleur y los cambios en los compases en buques de hierro” en la que hizo una clara exposición de cómo los buques de hierro adquirirían un magnetismo durante su construcción en las gradas de los astilleros que podía verse modificado al salir el buque a la mar. En consecuencia, las compensaciones realizadas en el astillero podían ser ineficaces una vez el buque abandonaba su lugar de armamento. Según Scoresby, esto es lo que había ocurrido en el “Tayleur”. Aquel punto de vista levantó mucha polémica y varios científicos, entre los que se encontraba Airy, manifestaron su disconformidad. La construcción naval en hierro se veía en entredicho y había quien opinaba que la cuestión de la afectación magnética de las agujas se hallaba en “un confuso y enmarañado laberinto”.⁸¹

⁷⁹ MARTINEZ-HIDALGO (1946). P. 195.

⁸⁰ . [TERRY (1875). P. XIV].

⁸¹ GURNEY (2005). Pp. 211-218.

También en 1854, John Gray, uno de los más prestigiosos constructores de bitácoras de Inglaterra, fabricó un nuevo modelo para mejorar los ajustes del compás. Hasta aquel momento, los imanes correctores se habían colocado fijos alrededor de la aguja. En la nueva bitácora de Gray, los imanes correctores podían desplazarse a voluntad gracias a unas estructuras móviles. También contaba con un imán vertical para compensar el desvío de escora y dos balas de cañón de treinta kilos cada una sustituían a los tradicionales arcones de cadenas de hierro.⁸²

Con el fin de demostrar sus teorías, Scoresby se embarcó con su esposa en el velero de hierro “Royal Charter” para realizar un viaje redondo a Australia en 1856. A su regreso, publicó los resultados de su investigación, bajo el título de “Journal of a Voyage to Australia and Round the World for Magnetical Researcha”, que confirmaban los puntos de vista que había venido defendiendo y en detrimento de las opiniones de Airy. Fue Archibald Smith, otro rival de Airy, quien se encargó de editar el estudio de Scoresby.

El LCC reconoció la corrección de las tesis de Scoresby y, en 1857, publicó las bases siguientes:

“1º El magnetismo de los buques de hierro se halla distribuido en obediencia de leyes precisas y determinadas.

2º Durante la construcción de los buques de hierro, se desarrolla en ellos un estado magnético definitivo, el cual nunca se pierde aunque algo se modifique después.

3º Botado el buque al agua, pierde una parte considerable de su magnetismo, pero la cantidad y dirección del que conserva no se modifica ya sino de un modo lento y gradual.

4º El magnetismo original de un buque de hierro está constantemente sujeto a pequeñas fluctuaciones, que provienen de nuevas inducciones magnéticas.

5º Los desvíos de la aguja causados por la parte permanente del magnetismo de los buques de hierro, pueden compensarse con ventaja, y esta compensación iguala la fuerza directriz de la aguja a los diferentes rumbos que pueda seguir la nave.”⁸³

⁸² GURNEY (2005). Pp. 231-232.

⁸³ TERRY (1875). P. XV.

Los numerosos trabajos realizados iban solucionando los diferentes aspectos de la compensación y el último escollo, el desvío producido por la escora, fue resuelto por Archibald Smith⁸⁴ en 1862. Su trabajo “Admiralty manual for the deviations of the compass”, realizado conjuntamente con F.J. Evans, completaba de forma casi definitiva las investigaciones de Poisson y establecía la base matemática para calcular los diferentes coeficientes del desvío. Fue traducido a los principales idiomas y se considera la obra canónica sobre el tema.

La ecuación aproximada – sólo es válida para desvíos < 22°- del desvío de Archibald Smith, conocida por todos los marinos del mundo es:

$$\Delta = A+B \sin R+C \cos R+D \sin 2R+E \cos 2R. \quad ^{85}$$

El presidente de la Royal Society Edward Sabine⁸⁶ remitió un informe al presidente de la Junta de Comercio, entidad responsable de la marina mercante, T.M. Gibson en mayo de 1856. Sabine remarcaba la generalización de los buques mercantes de construcción metálica y los numerosos percances ocurridos por no prestar la debida atención a los desvíos del compás. Por ello conminaba a la Junta a adoptar, en la marina mercante, medidas similares a las implantadas en la marina real. En primer lugar, era necesario establecer algún tipo de control sobre las agujas magnéticas de los buques mercantes. Además, convendría obligar a que todos los barcos de hierro tuvieran un aguja “magistral”, además de la de “gobierno”; la “magistral” debería estar situada en el lugar donde menos le afectara el magnetismo del buquey ser objeto de una vigilancia y compensación atenta. Sabine también mostraba su preocupación por el desconocimiento de la cuestión magnética entre los capitanes y pilotos. Como consideraba que el asunto ya había adquirido el suficiente nivel científico puesto que estaba completamente matematizado, recomendaba introducirlo como enseñanza en la formación de los marinos, al menos en sus aspectos más básicos.⁸⁷

⁸⁴ Archibald Smith (10 August 1813, Glasgow – 26 December 1872, London)

⁸⁵ R es el rumbo del buque; A,B,C,D, y E son los coeficientes aproximados del desvío. [TERRY (1899). P. 56]

⁸⁶ General Sir Edward Sabine (Dublín, 14 de octubre de 1788 – Surrey, 26 de junio de 1883). Fue el 29º presidente de la Royal Society (1861-71). Dedicó buena parte de su vida al estudio del campo magnético terrestre. Encabezó los esfuerzos para establecer un sistema de observatorios magnéticos en distintos puntos del territorio británico y por el resto del mundo.

⁸⁷ MARTINEZ-HIDALGO (1946). Pp. 197-203.

Puede considerarse que fue el sabio irlandés William Thomson⁸⁸ quien aportó una solución casi definitiva al problema de la compensación de la aguja, gracias a su diseño, en 1878, de un compás y de una bitácora que fueron adoptados en la mayoría de barcos⁸⁹. La existencia en el Fondo Antiguo de la Facultad de Náutica de Barcelona de un folleto en castellano titulado “Instrucciones para el ajuste del compás privilegiado de Sir William Thomson”⁹⁰ fechado en 1879, es una buena prueba de la rápida difusión de aquel compás.

La aguja diseñada por Thomson de 1878 se parecía poco a los diseños anteriores. Sus tres partes principales eran: la aguja propiamente dicha, el mortero y la bitácora.

Antonio Terry la describía la aguja en los términos siguientes: “En esta aguja, que es la aplicación completa de los principios establecidos por la teoría, su parte esencial y verdaderamente original consiste en su rosa, que es de muy poco peso. Esta dibujada sobre una corona de papel de seda que va rodeada de un aro o llanta exterior de aluminio muy delgado, del cual parten radialmente 32 cordones de seda que se afirman a una planchuela central, también de aluminio, taladrada en su punto medio para introducir el chapitel.

El sistema magnético para una aguja de 25 centímetros de diámetro, lo forman ocho pequeñas agujas construidas con alambre del grueso de las de hacer calceta, y de 60 a 85 milímetros de longitud, dispuestas paralela y simétricamente de modo que sus 16 polos vienen a quedar próximamente en una misma circunferencia, siendo esta disposición la que contribuye a hacer posible la corrección permanente del desvío cuadrantal y dar mayor estabilidad a la rosa.

El peso total de ésta (chapitel, cordones, papel, agujas, círculo de alumnito, etc.,etc.) es de 12 gramos próximamente ó sea la décima parte del peso que tienen las rosas ordinarias del mismo diámetro...”⁹¹

El mortero en el que se alojaba la rosa era de cobre, material muy adecuado para amortiguar las oscilaciones. En la parte inferior, llevaba un lastre de plomo y un doble

⁸⁸ Sir William Thomson, lord Kelvin; (Belfast, 1824-Netherhall, 1907) Físico británico. También matemático, fue profesor en la Universidad de Glasgow. Desarrolló la teoría matemática de la electricidad y del magnetismo y llevó a cabo investigaciones sobre termodinámica. Enunció el principio de equivalencia entre calor y energía, sentó las bases para la definición de la escala absoluta de temperaturas (*escala Kelvin*) y realizó estudios sobre geofísica. Inventó aparatos eléctricos de medida. Destaca su obra *Electrostática y magnetismo*.

⁸⁹ GURNEY (2005). Pp. 235-243.

⁹⁰ El folleto no tiene ninguna referencia bibliográfica su número de registro es M-527.6 Tho.

⁹¹ TERRY (1899). Pp. 57-58.

fondo parcialmente lleno de aceite de oliva. Tapando el mortero se colocaba un cristal con una buena frisa. En el centro del cristal se ubicaba un dado de bronce en el que se podía apoyar la alidada azimutal. El dado también cumplía la función de impedir el salto de la aguja cuando se produjeran pantocazos.⁹²

La bitácora fue descrita por el propio Thomson así: "...contiene aparatos mecánicos para realizar en la práctica los principios de corrección descubiertos y publicados en un principio por el Capitán Flinders y Sir George Airy. Los correctores para las diversas partes del error de la brújula son como sigue:

Para corregir el "error de cuadrante": un par de globos de hierro no magnéticos (sólidos o huecos) fijados uno a cada lado de la bitácora.

Para corregir el "error semicircular", barras magnéticas ó imantadas en agujeros horizontales puestos simétricamente de babor a estribor del buque y de popa á proa dentro de la bitácora, y una barra Flinders sujeta a la bitácora del lado exteriormente á la cara de proa o popa.

Para corregir el "error de escoramiento", tres, dos ó un imán en un vaso de bronce colgado de una cadena, por medio de la cual se le pueda subir o bajar y afianzar en cualquiera posición en un tubo de bronce fijado en el centro de la bitácora debajo del mortero.

La parte del error de escoramiento que depende de magnetismo producido transitoriamente por los componentes verticales de la fuerza magnética de la Tierra es corregida siempre parcial ó tal vez totalmente por los globos y la barra Flinders. El error de escoramiento en los rumbos este y oeste es corregido enteramente por la barra Flinders."⁹³

La casa Thomson estuvo representada en Barcelona por la agencia de Vda. de J. Rosell, sucesora de la "Casa Rosell" fundada en 1837⁹⁴, según puede comprobarse en la aguja Thomson que se conserva en la Facultad de Náutica⁹⁵.

En España, los problemas de la aguja magnética también ocuparon un lugar destacado entre las preocupaciones de los científicos de la Armada. En primer lugar hay que apuntar los trabajos realizados por el capitán de fragata D. Guillermo Chacón a bordo de la corbeta "Villa de Bilbao" en 1848. Dichos trabajos coincidieron con la

⁹² MARTINEZ-HIDALGO (1946). P. 219.

⁹³ *Instrucciones...*(1879). Pp. 3-4.

⁹⁴ La razón "'Vda. de J. Rosell" dio paso al famoso establecimiento de Ramón Pérez Trepat establecido en el Paseo de Cólón nº 12, hasta las postrimerías del siglo XX.

⁹⁵ Construida por J. White de Glasgow. Patent nº 2891.

publicación de una “Memoria descriptiva del círculo de marcar y sus aplicaciones” por el Jefe de Escuadra D. Antonio Doral. Cinco años más tarde, el capitán de navío D. José Lozano recorrió las costas de la Península Ibérica a bordo de la corbeta “Ferrolana” con el objeto de estudiar las teorías admitidas para la determinación del desvío. Fontecha incluyó una adición al tratado de pilotaje de Ciscar en la que explicaba los métodos conocidos para determinar los desvíos en 1864. La Revista General de Marina publicó la memoria de Archibald Smith en 1866. Más tarde, se publicó la traducción de la primera y la segunda parte del “Admiralty Manual for the deviations of the compass” en el tomo VIII del Anuario de la Dirección de Hidrografía.

Correspondió, sin embargo, a Antonio Terry y Rivas⁹⁶ la difusión de los últimos adelantos de la compensación de la aguja magnética en nuestro país. En 1875, publicó “El desvío de la aguja náutica” en la que exponía de forma muy pedagógica los últimos adelantos sobre el fenómeno del magnetismo de la aguja. En 1899, redactó unas instrucciones para la “Compensación de la aguja Thomson” que alcanzaron una amplia difusión. Merece la pena destacarse que, en este trabajo, Terry advertía sobre las perturbaciones que el empleo de dinamos eléctricas, empleadas sobre todo para iluminación, podían provocar sobre el compás.

En conclusión, se puede considerar que, al finalizar el siglo XIX, el fenómeno de la compensación de la aguja, con toda la complejidad que había adquirido con la generalización de la tecnología metálica, estaba solucionado. Paradójicamente, no tardarían en llegar los compases electromecánicos: Anschütz-Kaempfe (1908), Elmer Sperry (1911).⁹⁷

Uno de los primeros barcos mercantes en incorporar la aguja y la bitácora Thomson fue el “Ciudad de Cádiz” de la Cia. de Antonio López, botado en Inglaterra en 1879.⁹⁸

4.2.4. La Revista Marítima (1877-1881)

⁹⁶ TERRY Y RIVAS, Antonio (Cádiz, 1838- Madrid, 1900). Coronel graduado del ejército, contralmirante de la Armada, oficial 1º de secretaría del Ministerio de Marina y senador por la provincia de Canarias (elección general verificada el 30 de abril de 1899). Fue académico correspondiente de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona.

Sus trabajos para difundir los últimos adelantos en todos los ámbitos de las ciencias náuticas fueron ingentes.

⁹⁷ GURNEY (2005). P.276.

⁹⁸ RGM, abril 1879. P. 572.

La Revista Marítima se editó en Barcelona entre el 15 de abril de 1877 y mediados de 1881. Se publicó con carácter quincenal durante los primeros tiempos, más tarde pasó a decenal y, por último, fue perdiendo regularidad hasta su desaparición definitiva. El precio de un ejemplar era de 0,50 pesetas. La redacción y la administración estaban en la Plaza Palacio nº 13 y se imprimía en la Imprenta de Jaime Jesús ubicada en la calle Petritxol número 10. Al principio, no constaba quien era el director pero desde el nº 18/III del 20-7-1879 José Ricart figuraba como tal en la portada. Al margen de este hecho, es evidente que Ricart fue el alma de aquella publicación y su redactor más prolífico. La publicación manifestaba tener corresponsales en Madrid, Alicante, Cartagena, Málaga, Mahón, Palma, Cádiz, Vigo, Ferrol, Gijón, Santander, Bilbao, San Sebastián, Santa Cruz de Tenerife, La Habana y Manila. La lectura atenta de todos los números de la revista, sin embargo, evidencía que tales corresponsalías eran más bien formales pues no existen apenas colaboraciones de tales delegaciones.

La línea editorial se exponía en un artículo del segundo número firmado por E.A. - sin duda Esteban Amengual, piloto -, en el que se proclamaba que:

“Esta Revista que viene a representar en la prensa a la marina española, encierra en su lema y tiene necesariamente que tratar su correspondiente sección de intereses comerciales, sobre cuya base descansa la riqueza de la navegación, y como esperamos que cuanto se diga en estas páginas ha de merecer una ojeada del Sr. Ministro de Marina de cuya autoridad depende al igual que la de guerra la marina mercante; nos creemos obligados á consagrar una parte de nuestros desvelos á servir de lazo de inteligencia entre las necesidades marítimas mercantiles, y los deberes reglamentarios á que debe ceñir su criterio el jefe que desempeñe el elevado cargo de dicho ramo.

Desde luego debemos hacernos eco del clamoreo que levantan á la vez con la respetable clase de navieros y consignatarios, la de capitanes y pilotos, y las de maestranzas é industrias que viven principalmente del tráfico de las embarcaciones, contra el mal azás [¡!] persistente y la deplorable situación que á duras penas puede ya soportar la navegación mercantil.”⁹⁹

El estudio detenido de los contenidos de esta publicación nos permite captar de forma precisa la situación de lo que denominamos la cultura marítima barcelonesa de aquellos años, así como los relevantes puntos de vista de Ricart en dicho ámbito. Es

⁹⁹ “Comercio Marítimo” *Revista Marítima* Nº II de 1-5-1877. Pp. 18.

evidente que los esfuerzos de Ricart por sacar adelante la Revista Marítima , a finales de los años setenta y principios de los ochenta del siglo XIX, ayudarán a fomentar su fama de representante genuino de la marina mercante con las consiguientes consecuencias positivas y también negativas.

La forma más adecuada de conocer los puntos de vista de la publicación es agruparlos por temas puesto que no se modificaron a lo largo del tiempo. En primer lugar, analizaré un extenso documento aparecido durante los meses de febrero y marzo de 1879¹⁰⁰. A continuación expondré otros asuntos abordados en la revista y no tratados en él.

4.2.4.1. Respuesta al interrogatorio de la Comisión Arancelaria

El documento de referencia, redactado por Ricart¹⁰¹ y fechado en Barcelona 15 de febrero de 1878, posee un extenso encabezamiento:

INTERROGATORIO

que con arreglo á los artículo 20 y 29 de la ley vigente de presupuestos formula la Comisión especial arancelaria creada por Real decretº de 8 de setiembre último.

SEGUNDA CUESTION

Medidas que pueden adoptarse para el fomento de la marina mercante y del comercio nacional.

El documento estába dividido en apartados temáticos precedidos de una extensa introducción sin título pero que hace referencia a la situación de los marinos mercantes.

El primer párrafo de dicha introducción nos aclara las razones por las que se ha redactado el documento: "... pero habiendo tomado la palabra sobre el tema que encabeza estas lineas en la información oral que con tanto patriotismo ha iniciado la M.I. Junta de Agricultura, Industria y Comercio de esta Capital, y habiendo notado con gran sentimiento bastante mala disposición en una parte de los oyentes, y muy en particular en el Sr. Presidente de la Asociación de Navieros y Consignatarios, hemos

¹⁰⁰ El documento poseía paginación propia y apareció insertado con la misma en cuatro números consecutivos de la *Revista Marítima* : N° 4/III de 10-2-1879, N° 5/III de 20-2-1879, N° 6/III de 1-3-1879 N° 7/III de 10-3-1879.

¹⁰¹ La firma completa del documento es: *JOSE RICART GIRALT, Piloto de todos los mares, graduado de Alférez de Navio de la Real Armada, Caballero del Mérito naval con distintivo blanco, premiado en las Exposiciones universal de Viena y marítima de Barcelona, Presidente del centro naval español, Director de la REVISTA MARÍTIMA, etc, etc.*

creído un deber imprescindible dar nuestra opinión por escrito...”¹⁰² Queda muy clara la mala relación que existía entre Ricart y el máximo responsable de los armadores catalanes.

A continuación, y entrando en harina, Ricart defendía una de sus tesis más caras: la administración de la marina mercante debía pertenecer por completo al ministerio de Marina tanto en el aspecto material como de personal. Los funcionarios encargados de la misma debían de ser marinos puesto que la gente de tierra era incapaz de comprender los asuntos de la mar.

Otra de las grandes obsesiones de Ricart se trataba acto seguido: la abolición de las ordenanzas de matrícula de mar fue un gran error. Tal Código era imprescindible para que España pudiera contar con la gente de mar idonea pues, al no ser la mayoría de los habitantes nuestro país proclives a trabajar en la mar debido a la bondad de la vida en tierra, era necesario un estímulo que “teníamos en las matrículas, pues daban al marino el privilegio de la explotación de todas las industrias del mar, y al mismo tiempo le daban una consideración social muy estimable. Con las matrículas teníamos el verdadero tipo del hombre de mar, tipo legendario, que se tomaba con frecuencia como modelo de honradez en teatros y novelas. Sin las matrículas, con la actual mescolanza, este tipo venerable desaparece”¹⁰³

Ricart repasaba a continuación algunos de los aspectos más relevantes de la historia de la matrícula para mostrarse muy pesimista ante el panorama que observaba: “El comercio marítimo sufre muy grandes perjuicios por falta de buenos marineros, pues con tripulaciones compuestas por gente advenediza á la marina, el capitán y el piloto no teniendo confianza en ellos, muchas veces en sus guardias respectivas dejan de efectuar maniobras especiales, ó forzar de vela, lo cual se traduce en pérdida de tiempo y por lo tal en pérdida de dinero; eso aparte de que un buque manejado por mala gente de mar, al rendir viaje indudablemente llevará un exceso de pérdida ó avería en el material, como velas, jarcias, mala estiva, etc.”¹⁰⁴ Las cosas eran muy diferentes años atrás: “No ha muchos años aún, que nuestras tripulaciones podemos decir que se identificaban con los buques. El capitán escogía en su pueblo á toda la tripulación desde el segundo al page de cámara, y constituidos en verdadera familia, guardando admirable respeto á sus diferentes jerarquías, navegaban viaje tras viage, por intervalo de muchos

¹⁰² “INTERROGATORIO , Nº 4/III. P.1.

¹⁰³ INTERROGATORIO, Nº 4/III. P. 3.

¹⁰⁴ INTERROGATORIO, Nº 4/III. P. 5.

años sin separarse, reportando esta unión semi-patriarcal no cortods beneficios al armador.”¹⁰⁵ Esta descripción tan idílica de la vida a bordo de los veleros no casa bien con la loa de la capacidad sancionadora de la matrícula: “Antes con el código penal de las ordenanzas, el comandante de marina, ó el jefe del buque de estación eran los que arreglaban las divergencias de las tripulaciones, y como que la más mínima falta se castigaba con el servicio de una campaña, la gente con este temor cumplía como se debe”¹⁰⁶ El “más mínima” lo dejaba todo muy claro.

Ricart reflexionaba a continuación sobre los consulados. Consideraba que jugaban un papel fundamental en el comercio marítimo y que el sistema vigente de organización estaba causando un gran daño. Las representaciones exteriores de nuestro país deberían ser ocupadas por marinos, que son quienes comprenden y conocen las necesidades del negocio, bajo la autoridad del ministerio de Marina.¹⁰⁷

La estructura de la sanidad marítima también debería ser reformada. En primer lugar, todos los médicos deberían pertenecer al cuerpo de sanidad de la Armada. También sería necesario crear más lazaretos para que no se perdiera tiempo en desplazamientos tal como ocurría al tener que desplazarse todos los buques del Mediterráneo a Mahón.¹⁰⁸

En el apartado siguiente, se trataba la cuestión denominada “Inspección de Buques”. Ricart reconocía que abundaban los buques en los que no se prestaba la atención debida a la seguridad de las personas y de las mercancías. Proponía que las inspecciones prestaran más atención a la habilitación de los buques, al buen estado de máquinas y calderas, a la existencia de un número suficiente de botes salvavidas y de “colchonetas salvavidas”, impidiéndose la salida de los buques si fuera necesario. También mostraba su conformidad con la propuesta realizada por Rómulo Bosch de que se crearan corporaciones marítimas que cuidaran de las buenas prácticas en los puertos. Por último, se muestra partidario de imitar al iniciativa inglesa del “Merchant Shipping Act” de 1876.¹⁰⁹

Los salarios y los gastos de manutención eran el tema abordado a continuación. Ricart consideraba que los sueldos eran muy bajos si bien reconocía que el momento presente no era el más adecuado para reivindicar mejoras salariales, dada la crisis en la

¹⁰⁵ INTERROGATORIO, N° 4/III. P. 5.

¹⁰⁶ INTERROGATORIO, N° 4/III. P. 5.

¹⁰⁷ INTERROGATORIO, N° 4/III. Pp. 6-7.

¹⁰⁸ INTERROGATORIO, N° 4/III. Pp. 7-8.

¹⁰⁹ INTERROGATORIO, N° 4/III. Pp.8-10.

que se hallaba inmersa la marina, y aclaraba que sus propuestas eran para cuando llegaran tiempos mejores. Tras comparar los salarios de la marina mercante española con la de otros países como noruega, alemania o Italia, concluía que estábamos un poco por encima. Reconocía que los sueldos eran superiores en los vapores que en los veleros y mostraba su clara disconformidad con el hecho de que las percepciones de los maquinistas fueran superiores a las de los capitanes y pilotos. Presentaba una propuesta de nuevas escalas salariales cuyas características más notables eran las siguientes: el sueldo de los oficiales de cubierta pasaba a ser superior al de los maquinistas en un 20% de media, el aumento para los oficiales con respecto a lo que se venía cobrando llegaba en el caso del capitán al 100 % y en el caso de los marineros al 25% con lo que las diferencias en la escala pasaban de ser 1/5 a 1/8. La manutención la mantiene en las 1,50 Pts. En que se hallaba pero presenta una tabla de alimentos en la que dice haber realizado algunas modificaciones¹¹⁰. Todo esto nos muestra un Ricart preocupado por mejorar las condiciones de vida de las tripulaciones y supongo que fue uno de los motivos por los que la Asociación de navieros mostró su disgusto.

El apartado titulado “Instrucción del personal” estaba dividido en dos partes: “Pilotos” y “Maquinistas”. Ricart comenzaba la primera parte reconociendo que cuando expuso sus opiniones al respecto en la la Asamblea de la Junta de Comercio se alzaron numerosas voces en su contra: “...nos dura aun el sentimiento de sorpresa que nos causó la cruzada que se levantó contra nosotros como si hubieramos cometido un crimen de compañerismo ó hubieramos echado un borrón á la historia de nuestra marina”.¹¹¹ No hay duda que el tema de las enseñanzas náuticas fue uno de los que más preocupó a José Ricart. Se trataba de una cuestión crucial pero era muy difícil introducir cambios porque existían muchísimos intereses creados comodamente atrincherados en el status quo. Los armadores parecían saifechos. La administración del estado tampoco abría la boca porque aquellas enseñanzas, bajo el supuesto control del Ministerio de Fomento, apenas le causaban dispendio. En aquel río revuelto, los pescadores más felices eran los alumnos que veían progresar sus estudios sin grandes esfuerzos. La enseñanza que se impartía consistía en memorizar una serie de rutinas y no exigía ningún esfuerzo intelectual, tal como el propio Ricart reconocía: “Una carrera

¹¹⁰ INTERROGATORIO, N° 4/III. Pp. 10-15.

¹¹¹ INTERROGATORIO N° 4/III. P. 15.

con pocos estudios de pura especulación, no siendo en general muy lúcido el personal que a ellas asiste”¹¹². La legislación vigente era la establecida en septiembre de 1850.

Para salir de aquel marasmo, Ricart proponía varias medidas. La primera era una vieja receta: las enseñanzas debían abandonar el Ministerio de Fomento e intregarse en el de Marina. Otra mejora a introducir era la incorporación de los estudios comerciales dada la estrecha relación existente entre la marina mercante y la actividad comercial, y reformar la estructura de los estudios de piloto. Los aspectos concretos del plan de estudios que proponía eran:

“1º Establecer escuelas oficiales dependientes del ministerio de marina en Barcelona, Mahón, Valencia, Cartagena, Cádiz, Ferrol, Santander, San Sebastián, Santa Cruz de Tenerife, Habana y Manila.

2º Permitir la enseñanza privada, pero teniendo los alumnos que presentarse a exámen de toda la carrera en alguna de las escuelas oficiales para obtener el título de aspirante. Los exámenes serán los primeros dias de julio y los primeros de enero.

3º Para ingresar en las escuelas oficiales se tendrá que sufrir un exámen de las asignaturas de ciencias que comprenden el bachillerato, ó presentar este título, y además traducir en lectura seguida el idioma francés.

4º La enseñanza facultativa será de tres cursos que principiaran en 1º de octubre y finirán el día 31 de mayo.

La distribución de las asignaturas será la siguiente:

1er. Curso.- Geografía comercial y geografía física (Lección alterna)

Arquitectura naval y su dibujo, comprendiendo la construcción de madera, de hierro, y mixta. (Lec. Alterna).

Idioma inglés (Lec. Alterna)

Cálculo mercantil y teneduría de libros (Lec. Diaria).

2º Curso.- Trigonometría esférica y astronomía (Lec. Diaria).

Meteorología y predicción del tiempo (Lec. Alterna).

Idioma inglés (Lec. Alterna).

Legislación marítima internacional y particular de España (Lec. Alterna).

Dibujo geográfico (Lec. Alterna).

3er. Curso.- Navegación e hidrografía (Lec. Diaria).

¹¹² INTERROGATORIO, Nº 4/III. P. 16.

Dibujo topográfico é hidrográfico (Lec. Alterna).

Mecánica aplicada a la navegación (Lec. Alterna).

Aparejo y maniobras de buques de vela y á vapor (Lec. Alterna).

5° Aprobados los tres cursos, los alumnos sufrirán el exámen citado en el Art. 2° para adquirir el título de aspirante.

6° El Ministerio de Marina señalará cada año un número proporcional de matrículas gratuitas para los alumnos para los alumnos que las ganen mediante oposición al fin de cada curso.

7° El gobierno procurará que en todas las escuelas oficiales haya su gabinete de aparatos é instrumentos náuticos y marítimos, observatorio astronómico y meteorológico, y biblioteca.

8° El profesorado de cada escuela se compondrá de tres catedráticos y un auxiliar encargado de sustituir a los primeros, en caso de enfermedad o ausencia, y de la conservación del material. Uno de los catedráticos será director de la escuela.”¹¹³.

La preocupación por mejorar las enseñanzas náuticas será una constante en Ricart y es uno de los aspectos que lo han convertido en una figura clave de la cultura marítima civil española. Esta propuesta de plan de estudios contiene varios aspectos relevantes. Entre los positivos, cabe señalar: la oficialización de las escuelas, la petición de bachiller para ingresar, la consolidación de las plantillas de profesores y la dotación de medios suficientes. En el otro platillo de la balanza podemos situar el empeño, también característico de Ricart, de colocar las enseñanzas civiles bajo la autoridad militar. Este militarismo de Ricart también se dejaba sentir a la hora de proponer un replanteamiento de las prácticas para la obtención de los diferentes títulos profesionales. Sugería que para la obtención del título de tercer piloto se incrementaran los dos viajes en velero a ultramar en otro más en un barco de vapor y además ¡seis meses embarcado en un buque de guerra!. Justificaba tal medida alegando las necesidades defensivas del país. El tiempo de embarque para la obtención del siguiente título, Piloto de derrota, también lo aumenta de tres a cinco viajes, debiendo realizarse al menos uno en un vapor. Al final de cada periodo de prácticas, debería realizarse un exámen en la capital departamental correspondiente.

El último apartado del Interrogatorio hacía referencia a la cuestión de los maquinistas. Comentaba Ricart que, si el número de vapores de bandera española se

¹¹³ INTERROGATORIO N° 4/III. P. 17.

elevaba a 361, se necesitaban unos 900 maquinistas¹¹⁴. Achacaba a prácticas discriminatorias por parte de inspectores de máquinas de nacionalidad británica la existencia de un número excesivo de maquinistas extranjeros. Proponía que las escuelas oficiales que habían de crearse, según la reforma de las enseñanzas náuticas que había propuesto, incluyeran una sección de máquinas y que las clases fueran nocturnas para que pudieran seguir las personas que trabajaban. También preconizaba el aumento del periodo de prácticas establecido en el Reglamento de 23 de enero de 1877. Aumentaba de uno a tres años el tiempo necesario para la obtención del título de 2º maquinista y de uno a dos para alcanzar el nombramiento de 1er. Maquinista. Justificaba su propuesta aludiendo que el tiempo establecido era insuficiente.

4.2.4.2. La clase de los Pilotos.

El de piloto es uno de los oficios técnicos más antiguos. En la Grecia clásica, donde tanta importancia tuvo el comercio marítimo, se veía en el piloto el prototipo del científico. El mismísimo Aristóteles, reconociéndolo como la parte inteligente de la navegación, utilizó el símil de la relación entre el piloto y la nave para ilustrar la existente entre el alma y el cuerpo. En la historia más reciente de la ciencia española y europea, los pilotos y sus escuelas han sido reconocidos como los pioneros de la modernidad¹¹⁵.

Antes de continuar, conviene realizar una breve reflexión histórica sobre la denominación “Piloto”. Las categorías profesionales de los oficiales de cubierta en la marina mercante se clasificaron en Piloto de tercera, de segunda y de primera hasta 1890. En mayo de aquel año, se decretó modificar las titulaciones: los pilotos de primera y de segunda se asimilaban al nuevo título de capitán y los pilotos de tercera quedaron como pilotos a secas. Hasta aquella fecha, la denominación de “capitán” designaba a la máxima autoridad del buque que no tenía porque ser el entendido en el arte de navegar. Muchos capitanes en la marina velera catalana tradicional no eran pilotos pero sí mandaban puesto que eran los propietarios de la embarcación o su representante a bordo. Desde luego, eran los gestores comerciales. Por esta razón, Ricart

¹¹⁴ INTERROGATORIO, Nº 4/III. P. 20.

¹¹⁵ “En la exaltación de lo moderno por encima de lo antiguo desempeñó un papel primordial la conciencia de la superioridad de las nuevas técnicas, entre ellas el nuevo arte de navegar”. LOPEZ PIÑERO (1979). P. 255.

insistió en tantas ocasiones en que los estudios de piloto integraran las enseñanzas comerciales. La irrupción de los modernos trasatlánticos de vapor, y sobre todo de la telegrafía, modificó de forma substancial la gestión comercial de los buques y posibilitó la irrupción de una nueva figura que siendo el representante a bordo del armador ya no tenía porque llevar de forma directa la gestión del negocio. Era una nueva concepción de la “capitanía” que acabaría por implantarse. Quede claro que la denominación tradicional es la de “piloto” y que la de “capitán” tiene otros orígenes enraizados en la tradición militar. Es evidente, sin embargo, que este es un tema, muy interesante desde la óptica de la etnología marítima, en el que convendría profundizar más. Mientras tanto, nos remitimos a esta versión expuesta en la Revista Marítima:

“Antiguamente, el cuerpo de pilotos era puramente científico, de manera que sólo su destino era el conducir las naves á donde les mandaba el capitán. En la misma Armada había el cuerpo de pilotos á su servicio, los cuales embarcaban en todos los buques del Estado para llevar su derrota, perteneciendo a los oficiales del cuerpo general el servicio militar a bordo.

De los capitanes de la marina mercante ninguno era piloto, eran si negociantes y muchas veces aventureros que personalmente mandaban y administraban aquellas tan lucrosas expediciones de que nos habla la historia, en aquellos tiempos que el ir á las Américas, quería decir hacerse rico.

[...] el comercio, entrando en las vías regulares de la mas rigurosa legislación, ha cambiado completamente el modo de ser de la marina. Es una necesidad imprescindible hoy, el que el capitán sea al mismo tiempo piloto y comerciante.”¹¹⁶

Es innegable que José Ricart mostro un gran cariño por su profesión a lo largo de toda su vida como se puede constatar en numerosos trabajos y conferencias. En la Revista Marítima, fue un tema recurrente que trató en múltiples ocasiones, abundando los dedicados a la formación y los referidos a la praxis profesional. Merece la pena analizar algunas de aquellas opiniones.

En primer lugar, llama la atención la triste descripción del panorama profesional: “El abandono y la postración á que ha llegado la clase de pilotos en nuestra Patria, es ya un extremo, para el cual vemos muuy difícil remedio. Sin la debida instrucción y algunas veces educación, el cuerpo de pilotos esta completamente fraccionado, y á causa de esta misma ignorancia, las rivalidades más torpes minan su seno. Catalanes por

¹¹⁶ “Los capitanes en la marina mercante”, *Revista Marítima*, N°1/III de 10-1-1879. P.5.

ser catalanes, y vizcainos por ser vizcainos, y lo mismo con las demás provincias, no pueden verse ni estar en buenas relaciones. Y no tan solo entre provincias pasa esto, pues en Cataluña tenemos profundas antipatías entre marinos de la costa, en particular del Masnou, y los de Barcelona.”¹¹⁷

A las rivalidades locales no era una cuestión anecdótica, parece ser que algunos armadores las alentaban con el fin de abaratar los costes: “Uno de los más funestos resultados para nuestra carrera, ocasionado por la falta de instrucción necesaria es la tonta antipatía existente entre los individuos de provincias distintas; llegando hasta el extremo de haber rivalidades entre pueblos colindantes.[...] Los navieros, que en general, por lo menos en Barcelona tienen muy pocas consideraciones á los Pilotos se aprovechan de esta diferencia, embarcando á los primeros por corto salario, pues ninguna mira tienen á la instrucción, mejor dicho quieren Pilotos-marineros, que tengan mas apego á tirar de los cabos, que a tomar el sextante.”¹¹⁸.

La causa de esta situación era la ignorancia, en primera instancia, y de las Escuelas de Náutica y tribunales departamentales, en segunda instancia, por no ejercer su función con el rigor necesario: “el cuerpo de pilotos particulares, dado el mal sistema de escuelas náuticas, es en general bastante ignorante [...] Y no puede suceder de otra manera pues que en las Escuelas Náuticas (las de Cataluña al menos) se aprueba a todo el mundo sepa ó no sepa, y por postres los tribunales de los Departamentos empiezan por eliminar asignaturas de exámen, y de las que quedan, solo preguntan nociones con una condescendencia muy estimable mirada particularmente pero que destruye completamente una carrera que tendria de ser muy considerada.”¹¹⁹

El abuso que sufrían los pilotos empezaba tan pronto pisaban un buque por primera vez como alumnos: “Después de salir de las escuelas náuticas se embarcan los alumnos para efectuar los viages á Ultramar, y aquí nos detendremos para dirigir una súplica á los Sres. Capitanes, y es: que por á su carrera y por dignidad propia tengan mas consideración á los aspirantes de la que en general se tiene, bueno es que se les enseñen todas las faenas de á bordo para que mañana sepan mandarlas, pero que no se les ponga bajo la férula de torpes é ignorantes contramaestres”¹²⁰ José Ricart sufrió en sus propias carnes estos abusos que se denuncian. Son explicables que los

¹¹⁷ “Los salarios de la marina mercante”, *Revista Marítima*, N°8 de 1-8-1877. P. 115.

¹¹⁸ “Los pilotos españoles”, *Revista Marítima*, N°13/II de 15-5-1878. Pp188-189.

¹¹⁹ “La marina mercante”, *Revista Marítima*, N°5 de 15-6-1877. P. 67.

¹²⁰ “La marina mercante”, *Revista Marítima* N° 3 de 15-5-1877. P. 36.

contra maestros ejercían las funciones de jefe de personal en aquellos años por delegación del capitán-propietario. Los alumnos eran muy poco considerados dada su inexperiencia y, en determinadas épocas, incluso tenían que pagar por embarcar.

En opinión de los redactores de la “Revista Marítima”, esto quiere decir Ricart y Amengual, para remediar aquellos males convenía, en primer lugar, reestructurar toda la organización de la marina civil y de la formación de sus profesionales mediante una serie de medidas que ya conocemos: pase al Ministerio de Marina, reinplantación de la matrícula, solicitud de bachiller para ingresar en las Escuelas de Náutica, modificación del plan de estudios introduciendo las enseñanzas comerciales, ampliación de los estudios y de los tiempos de práctica, etc.

Pero aquellas medidas no eran suficientes los males que padecía la clase de pilotos eran, en parte, culpa suya: “Una gran parte de culpa de la ostración en que se halla la marina proviene de que los pilotos no son lo que deben ser; pues si al decretarse varias leyes que nos matan, hubieran tenido los conocimientos necesarios, no hubiese habido la desunión que hemos visto desgraciadamente, por solo, frivolidades de antipatía entre pueblos vecinos ó cosas peores, sino que unidos todos hubieran levantado la voz y reclamado con fuerza, y así el mGobierno viendo á la Marina toda unida pidiendo lo que no se hacia, se hubiese visto obligado á estudiar maduramente las reclamaciones y algo se hubiera arreglado, pero los marinos, la mayoría no han hecho nada, otros han dado el extraño ejemplo de aprobar los decretos que son nuestra ruina y una minoría ha sido la única que se ha unido a corporaciones de comercio, para que constaran sus firmas, que así aisladas poca fuerza han hecho.”¹²¹

La situación exigía, según la Revista Marítima, una actuación de carácter corporativo que provocara una mejora substancial de la profesión: “Y a los pilotos que se estiman en algo, que se creen dignos de tener el nombramiento de una carrera científica, les suplicamos, para su bien, que se unan, pues vienen malos tiempos, y luego no habrá remedio, formen un centro naval en donde se discutan los defectos de que adolece la carrera, y remedios necesarios para combatirlos, centro en donde haya biblioteca y conferencias públicas para ilustrarse en las novedades marítimas y comerciales, centro con monte-pio en donde vean su auxilio, su vida, los ancianos encanecidos en las fatigas de la mar, y los lisiados en el cumplimiento de sus deberes, y

¹²¹ “La marina mercante”, *Revista Marítima*, N°5 de 15-6-1877. Pp 68-69.

que por cuya causa se ven impòsibilitados de navegar.”¹²². La idea del Centro Naval ya está lanzada junto a otra gran aspiración que taradrá años en conseguirse: el Montepío. La iniciativa patentiza un rasgo característico de Ricart: su confianza en la fuerza de la formación intelectual.

4.2.4.3. De la vela al vapor.

Desde la óptica de la Historia de la Tecnología, el tránsito de la vela al vapor quizás sea uno de los cambios más estudiado¹²³. Sin embargo, llama la atención el hecho de que casi nunca se nos cuente cómo vivieron los marinos dichos cambios y únicamente se narre la versión ingenieril de los acontecimientos. La crónica resultante es una historia fetichista. Lo único que importa es la evolución tecnológica y su final feliz. Las cosas se vieron de forma distinta desde la prespectiva de los marinos.

La propusión vélica había sido durante siglos la energía “característica de los barcos” y el vapor fue contemplado como un elemento ajeno y, en consecuencia, recibido con mucha reticencia cuando no con abierta hostilidad. Conviene insistir en este aspecto de las máquinas de vapor. Otras innovaciones proporcionadas por la tecnología industrial como los casos y las arboladuras metálicos, la jarcia de cable, o la utilización de maquinas auxiliares para las anclas, el servomotor, la maniobra de los palos y los puntales, etc, no recibieron el mismo trato, más bien al contrario.

Es un hecho que a los marinos les costó aceptar que llegaría un día en que los barcos de vela desaparecerían de los océanos. Este punto de vista se puede constatar en la Revista Marítima que, si bien es cierto que se circunscribe a un periodo muy concreto, estoy en condiciones de afirmar expuso una manera de pensar que se prolongó durante algunas décadas más. En la Revista lo tenían claro: “Mucho se ha ponderado la superioridad de los buques á vapor sobre los buques á vela, y si en verdad siempre hemos creido que el propulsor velas tenia que pasar á la categoría de un simple auxiliar, también es nuestra creencia que para travesías largas de océano las máquinas de mucha potencia con el combustible carbón mineral, tampoco dominarán en absoluto.”¹²⁴

Dos años más tarde se insistía en el mismo punto de vista: “Nosotros entendemos que la marina de vela está llamada a disminuir aún más, pero á desaparecer por

¹²² “Los salarios de la marina mercante”, *Revista Marítima*, Nº 8 de 1-8-1877. P. 116.

¹²³ Véase RIERA (1993).

¹²⁴ “Buques a vela y á vapor”, *Revista Marítima*, Nº 28/III de 20-11-1879. P. 427.

completo nunca. Existen navegaciones y cargamentos de los que no podrá hacerse dueña la marina de vapor, quedando simplemente reservados para los buques de vela. Unos y otros pueden coexistir, aunque reconocemos de buen grado, la supremacía incontrastable de la marina vapor sobre la de vela.”¹²⁵

La alternativa que se proponía era el buque mixto:

“Adelantada como tenemos la mecánica, que nos construye máquinas marítimas verticales que ocupan muy poco espacio manadando mucha fuerza, el gran sistema para navegaciones oceánicas es el de buques mixtos, esto es, con máquina auxiliar.

Un fragaton por grande que sea le basta una máquina de 50 caballos nominales para que le imprima en buena mar 3ó 4 millas de velocidad, utilizándose cuando se cortan las zonas de calma, en las costas cuando no hay vientos entablados, etc., sirviendo además el personal y el material para levar anclas, carga y descarga y otras faenas marineras que exigen fuerza y tiempo”.¹²⁶

Los redactores de la Revista no podían concebir otra manera de cruzar el océano que no fuera mediante la propulsión vélica. Es cierto que en el momento en que escribieron sus opiniones la propulsión de vapor todavía no había agotado sus posibilidades pero algo hay de prejuicio contra ella cuando no tenían ningún reparo en apostar por la propulsión eléctrica cuyo nivel de desarrollo era muy inferior: “Cuando la electricidad tenga á bien descubrirnos sus secretos, y su inmesa potencia que indudablemente está repartida en el Globo, entonces es fácil que podamos relevar á la historia el velamen”¹²⁷ No se entiende lo de “repartida en el Globo”, a no ser que se estuviera pensando en el magnetismo lo que pondría en evidencia los escasos conocimientos eléctricos de aquellos redactores. Error, perfectamente perdonable.

4.2.4.4. El puerto de Barcelona.

Como corresponde al principal elemento de la actividad marítima de Barcelona, el puerto fue objeto de una atención prioritaria por parte de la Revista Marítima. De hecho, esa actitud atenta hacia todo cuanto ocurría en el puerto fue una constante a lo largo de toda la vida de José Ricart.

¹²⁵ “La marina a vela y la marina a vapor”, *Revista Marítima*, Vol. IV (1881). P.42.

¹²⁶ “Buques a vela y á vapor”, *Revista Marítima*, N° 28/III de 20-11-1879. P. 429.

¹²⁷ “Buques a vela y á vapor”, *Revista Marítima*, N° 28/III de 20-11-1879. P. 428.

En 1878, se publicaron una serie de dos extensos artículos donde se comentaba la situación del puerto y las obras que se estaban realizando. La valoración de la capacidad de abrigo del puerto era muy negativa: “Las mares que entran desahogadas por la boca del puerto son las del SE. al SSO., que actualmente van a chocar contra el muelle de S. Beltarn y Muralla, y por reflexión ó rechazo se dirigen á las andanas y muelle viejo produciendo un hervidero de mares encontrdas por el rechazo consiguiente de la mar de un muelle al otro y falta de salida, pues la mar, en el fondo del puerto, hállase siempre encerrada por la presión de la gruesa mar que continuamente entra de fuera” ¹²⁸. Los daños que tal situación provocaban a la actividad comercial se consideraban muy importantes. Las obras que se estaban realizando se calificaban de desacertadas e insuficientes. El principal defecto que se achacaba a la remodelación era el de subdividir las superficies disponibles pero todo el proyecto se consideraba errado y la revista exponía una modificación al mismo respetando la obra concluida hasta el momento. ¹²⁹

Dieciocho meses más tarde la redacción de la revista fue invitada a realizar una excursión por el puerto guiados por el ingeniero director de las obras, Mauricio Garrán. En la crónica que se publicó se elogiaba el esfuerzo y dedicación de Garrán sin escatimar, a la vez, las críticas a la reforma portuaria que se estaba llevando a cabo: “... á grandes cascos, grandes puertos, y el que hoy se construye en Barcelona es puerto de ayer y no lo es para mañana.” ¹³⁰. Es importante señalar, para captar con exactitud las características del comercio marítimo de aquellos años en la Ciudad Condal, que, en 1880, la cantidad recaudada con el objeto de financiar las obras procedía en su mayor parte del tráfico denominado de “Navegación de altura”: 938.008,42 Pts. Anuales, y que el tráfico de cabotaje, en el que estaban incluidas Cuba, Puerto Rico y Filipinas, tan sólo aportaba 69.006,89 Pts. ¹³¹

La publicación de una nueva Ley de Puertos no suscitó más que comentarios muy negativos por parte de la redacción de la R.M.. En resumidas cuentas, se trataba de una actitud muy característica de la publicación, y de Ricart. El Ministerio de Fomento demostraba, una vez más, que lo ignoraba casi todo de la mar y que la situación era para desesperarse mientras no tomara el timón de esos asuntos el Ministerio de Marina en

¹²⁸ “El puerto de Barcelona (1)”, *Revista Marítima*, N° 35/II de 10-12-1878. P. 549.

¹²⁹ “El puerto de Barcelona (1) (continuación), *Revista Marítima*, N° 36/II de 20-12-1878. P. 568-569.

¹³⁰ “El puerto de Barcelona”, *Revista Marítima* Vol. III (1880). P. 248.

¹³¹ “El puerto de Barcelona”, *Revista Marítima* Vol. III (1880). P. 212.

exclusiva: “...el alma se nos cae de pena, al ver la poca consideración que cada día merece el Departamento de Marina, dejamos ya caer la pluma abandonando nuestra suerte á todo el que quiera mandarnos.

Mucho nos estraña en verdad que el Sr. Ministro de Marina haya dicho amen, sin reclamar contra tanta intervención del Ministerio de Fomento en asuntos tan puramente marítimos como son todos los que tienen lugar en la zona que precisamente lleva el nombre de marítima, y que desde hoy, más vale lo pierda, para ser bautizada nuevamente por el Ministerio de Fomento.”¹³²

No cabe duda que algunos de los aspectos de la ley eran criticables pero la actitud que se trasluce en esas líneas puede ser calificada de exagerada. Ni Fomento era tan malo, ni Marina tan excelsa. Ricart nunca fue objetivo en este aspecto.

4.2.5. El Centro Naval Española y el Asilo Naval Español (1877)

Cuatro meses después de la puesta en marcha de la Revista, sus promotores decidieron dar otro paso más con la finalidad de defender mejor los intereses de la marina comercial:

“...en vista de la postración en que está la marina [...] deseamos emprender la segunda parte que es el objetivo de nuestra idea, y es la fundación de un Centro Naval Español, esto es : Sociedad de navieros y marinos que formen un núcleo que no existe hoy, que representen á la Marina toda, que estudien sus males, y trabaje para curárselos, ilustrando al gobierno tal como hacen, el Fomento de la Producción Nacional, Asociaciones de arquitectos, ingenieros, etc.,etc. Asociación que abarque tres secciones distintas y son: parte marítima, parte comercial y parte de beneficencia.”¹³³ .

Parece que el proyecto tuvo que superar algunas dificultades hasta arribar a su plasmación y no pudo contar más que con el apoyo de una parte del sector. A la vista de la lista de socios (**Apéndice D**), parece ser que fueron los armadores quienes no se sumaron a la idea. Algo que parece lógico dado que los navieros ya contaban con su propia asociación y era difícil pensar en una colaición entre empresarios y trabajadores. Tal idea solo cabía en la cabeza un tanto inocente de Ricart. Sin la presencia de los armadores, la “parte comercial” del Centro Naval era inviable.

Más éxito tuvo la “parte de beneficiencia” que también se proponía poner en marcha el Centro Naval: “Así como el Centro Naval se rá solo asociación de náuticos y navieros, tratamos

¹³² “Nueva ley de puertos”, *Revista Marítima* Vol. III (1880). P.260.

¹³³ “El Centro Naval Español” (1877), *Revista Marítima*, N° 9 de 15-8-1877. P. 130.

de anexionarle una fundación pía con el fin de socorrer a todas las clases marineras. Para nosotros todo hombre de mar es un hermano, para el cual deseamos un albergue marítimo en caso de desgracia, queremos tal como hay en las primeras naciones, hospital marítimo y casa de caridad solo para marinos.

¿No es muy triste que en la Caridad de esta capital haya recogidos cuatro marinos, excapitanes que por bien cuidados que esten, tienen que alternar con tanta gente de todas clases que hay albergada en tan benéfico asilo? ¿Acaso estan en su elemento estos desgraciados marinos? No preferirían hallarse en una casa en que todos fueran marinos, hasta los mozos, hasta el aire que respiran, pues aire de mar necesita un marino.

Además, cuanto huérfano y criatura semi-abandonada existe en nuestras playas hechos unos pilletes, quizá tomando muchos de ellos el camino del crimern, que recogidos y educados en un asilo naval serían mañana buenos marineros y hasta pilotos, gloria de la marina mercante y apoyo de la de guerra.”¹³⁴

El día 21 de octubre de 1877 un grupo de marinos mercantes se reunió en el domicilio particular de José Ricart¹³⁵ y eligieron la primera Junta del Centro Naval Español (CEN) que quedó con la composición siguiente:

“Presidente: D. José Ricart y Giralt, 2º Piloto y Director de la Revista Marítima.

Secretario: D. Ramón Galera, 2º Piloto y Contador de la Casa Provincial de Caridad.

Contador: D. Pablo Villamore, 1º Piloto y Comerciante.

Tesorero: D. José Gotarra, 2º Piloto y naviero.

Archivero: D. José Blay, 2º Piloto y Comerciante.

Sección científica.: D. Diego Aleson Millán, Capitán de Fragata y Coronel de Infantería de Marina.

Sección Comercial: D. Esteban Amengual, Piloto, Naviero y redactor comercial de la Revista Marítima.

Vocal 1º: D. Adolfo Reinoso, Teniente de Navío de 1ª clase.

Vocal 2º: D. Ramón Garrut, 2º Piloto e Industrial.

Vocal 3º: D. José Millet Roses, 1º Piloto y Alférez de Navío.

Vocal 4º: D. Torcuato Falp, Piloto 2º y comerciante.”¹³⁶

El 26 de marzo de 1878, el Centro dirigió una Exposición al Sr. Presidente del Consejo de Ministros en la que manifestaba, entre otras cosas, que:

¹³⁴ “El Centro Naval Español” (1877), *Revista Marítima*, N° 9 de 15-8-1877. P. 130-131.

¹³⁵ ALBUM DEDICAT AL ASILO NAVAL ESPAÑOL, FUNDAT A BARCELONA L'ANY 1877(1936) [ADANVE]. P. 49.

¹³⁶ ADANVE (1936). Pp. 45 y 48.

“El estado de angustia en que está actualmente la población marítima es grande, la más espantosa miseria se zañe[sic]ya entre las clases jornaleras de nuestros muelles, un crecido número de viejos capitanes y pilotos acaban sus recursos á causa de haber pocas habilitaciones y aun estas disminuyen cada dia.

[...]

La Marina, E.S. desde el primer piloto al grumete, y desde el primer maquinista al último peón de maestranza, con un personal numeroso que cuenta muchos miles de brazos productivos, que forman una gran parte de la fuerza viva de la Patria, vén desaparecer las naves que son el sustento de su vida; y sin trabajo, cruzados los brazos, esperan un dia y otro, que de la capital de la monarquía, que tan poco conoce y atiende á la Marina, primera fuente de riqueza de España, luza un destello de salvación, destello que han insinuado la prensa marítima y comercial, un sin fin de esposiciones y memorias dirigidas al Gobierno de S.M. y hasta en el mismo Congreso; pero que triste es decirlo, destello que no luce, dejando sumida en la oscuridad la esperanza de tantos miles de españoles que no les queda mas camino que morirse de hambre, ó emigrar.

[...]

El Centro Naval Español que representa á todo el personal de la marina inscrita, espera que el Gobierno de S.M. procurará salvarnos de la ruina que nos amenaza dando la protección necesaria al Comercio á fin de que nuestras naves puedan competir con las extranjeras.”¹³⁷

Por supuesto, no se obtuvo más que un acuse de recibo protocolario y los miembros del CEN adquirieron conciencia de que más valia concentrar sus fuerzas en impulsar el aspecto benéfico de su proyecto.

Según la versión del propio Ricart, fue Ramón Garrut quien le presentó a Ramón Galera que trabajaba en la Casa de Caridad y, tras un intercambio de impresiones, decidieron promover el Asilo Naval.¹³⁸ Las relaciones entre los miembros de la Junta del Centro Naval no debieron ser muy cordiales a la vista de una carta del 24 de marzo de 1881 firmada por varios de ellos en la que afeaban a Ricart su afán de protagonismo.¹³⁹

¹³⁷ “Exposición que el Centro Naval Español dirige al E.S. Presidente del Consejo de Ministros” (1878), *Revista Marítima*, Año II, N° 10. Pp.429-420.

¹³⁸ RICART (1887). P. 66, nota 1.

¹³⁹ El contenido de la carta era el siguiente: “Los que suscriben, vocales que fueron de la Junta fundadora del *Centro Naval Español*, han leído con sorpresa en la *Revista Marítima* del día 20 del actual, que don José Ricart, otro de los vocales de dicha Junta, se atribuye a sí mismo la exclusiva honra de haber creado el citado *Centro* del cual nació el *Asilo Naval*; y como quiera que tuvo origen tal institución en el pensamiento disposición y esfuerzos de cada uno en su respectiva esfera, de los que nos constituimos en Junta fundadora sin previa distinción de merecimientos; nos creemos en el caso de negar á don José Ricart, lo que tan ligera como pretenciosamente ha sentado en la referida publicación. Agradeciendo á usted, señor Director, la inserción de las presentes líneas, se ofrecen suyos afectísimos seguros servidores Q.S.M.B., Adolfo Reynoso.- Pablo Villamore.- E. Amengual.- Torcuato Falp.- José Gotarra.- R. Garrut.- J.Millet.- José Blay.” La misiva no se publicó en la *Revista Marítima*. [GALI, J.B. (1895 b). P.225].

Hasta 1937¹⁴⁰, durante más de 60 años, los distintos buques en los que estuvo instalado El Asilo Naval Español formaron parte sustancial del paisaje portuario barcelonés. Sin ninguna duda, aquella institución caritativa fue una de las iniciativas más destacadas en las que participó José Ricart.

La finalidad del Asilo era la de amparar a los huérfanos de las gentes de mar ya fueran de la marina de guerra de la mercante, pescadores o torreros. También se proponía “estimular a los asilados para su afición a la vida del mar, instruyéndoles convenientemente a ese objeto en los estudios servicios y prácticas marineras y en ejercicios físicos y militares, a fin de que, en su día puedan estar debidamente preparados para prestar servicios en los buques mercantes, servicio militar en la marina de guerra,...”¹⁴¹. La edad de admisión se estableció entre los 8 y los 15 años. El número de plazas máximo se fijó en la centena pero, por falta de recursos, nunca se llegó a dicho límite. A lo largo de la existencia del Asilo se calcula que pasarán por el mismo alrededor de 1500 huérfanos¹⁴².

El Asilo naval se inauguró el día 21 de octubre de 1877¹⁴³. Los primeros huérfanos ingresaron en abril de 1878. Eran tres hijos de fallecidos en la explosión del petrolero “Expres” producida en el puerto de Barcelona un par de meses antes. Aquellos tres primeros niños fueron los hermanos José y Pedro Martí Difeu de trece y cinco años e Isidoro Hernández Freixas de trece. De forma provisional, por no disponer del buque-asilo “Mazarredo”, fueron ingresados en la Casa Provincial de Caridad. Alejandro de Arce López y Joaquín López Sarabia procedentes de Laredo fueron los siguientes acogidos. Un poco más tarde, llegaron desde distintas localidades de la costa catalana Joaquín Fornaguera Aniceto, Jaime Lloret Linares, Claudio Rosés Estibal y Juan Forné Juan. Aquellos nueve niños, de edades comprendidas entre los cinco y los catorce años, fueron los primeros ocupantes del buque-asilo a mediados de diciembre de 1878¹⁴⁴.

El Asilo Naval Español siempre estuvo instalado en antiguos buques de guerra cedidos por la Armada. El primero fue la corbeta “Mazarredo”. Dicho buque se hallaba en Ferrol y con el objeto de trasladarlo a Barcelona fueron designados dos miembros de la Junta del CEN: Adolfo Reynoso, que asumiría el mando de la nave, y José Ricart. “Ambos salieron para Ferrol el 25 de agosto, consiguiéndoseles billetes de ferrocarril a mitad de precio para limitar los gastos y fijándoseles una dieta de 10 pesetas diarias durante el viaje para gastos de manutención. Poco después de su llegada al Ferrol,[...] emprendieron el viaje a la vela, llevando además del

¹⁴⁰ El *Tornado*, último buque en el que estuvo instalado el Asilo fue hundido por la aviación fascista italiana el 28 de noviembre de 1938 sin que registraran víctimas. ANCA (1999) p. 327.

¹⁴¹ ADANVE (1936). P. 14.

¹⁴² ADANVE (1936). P. 18.

¹⁴³ MEMORIA (1882). P. 3.

¹⁴⁴ ADANVE (1936). P. 67.

contra maestre y marineros facilitados, un piloto mercante para alternar en las guardias. Antes de la salida se efectuó una suscripción por el socio corresponsal, que produjo 475 pesetas para ayudar a los gastos de viaje”¹⁴⁵.

D. Tomás Ribalta entregó 2.500 pesetas a Ricart para que pudiera ser aparejada la corbeta para el traslado, lo que se hizo con restos de materiales existentes en el Arsenal de Ferrol. Ricart aprovechó tanto la ida como la vuelta de Galicia para pasar por Madrid con el fin de recabar apoyos para la institución benéfica. El pilotaje de la corbeta desde Ferrol a Barcelona corrió a cargo de Adolfo Reinoso y el Piloto de Derrota, contratado al efecto, Lucas Echeverría¹⁴⁶.

Se hicieron escalas en Cádiz y en Cartagena de donde zarpó el 2 de octubre. Llegaron a Barcelona seis días más tarde. La entrega oficial de la corbeta “Mazarredo se realizó el 24 de octubre de 1878.

Durante los primeros cuatro años de existencia del Asilo el número de acogidos no superó el máximo de 18 pero en 1882, por razones que ignoro¹⁴⁷, el número se elevó hasta los 50. También el presupuesto manejado por la institución sufrió un aumento notable en 1881, pasando de unas 15.000 a más de 23.000 pesetas anuales.¹⁴⁸

La estructura organizativa del Asilio contaba con una Junta Directiva, un médico, un capellán, una Junta de Damas, una Junta Auxiliar de Señoritas y Socios Bienhechores. En 1882, la Junta Directiva estaba formada por: E. Amengual (Presidente), A. Reynoso (Vice-presidente), J. Mollet Roses (Contador), J. Antonio Gutierrez (Cajero), J. Blay (Secretario) y los Vocales J. Gotarra, R. Garrut, E. Nogués, A. Carbó, B. Castells y J. Figueras. El médico era el Dr. J. Pi y Suñer. El capellán era el Rdo. Dr. J. Colomé. La Junta de Damas contaba con 27 miembros y P. Biale de Amengual ostentaba la presidencia. La Junta Auxiliar de Señoritas tenía, entre otras, la responsabilidad de confeccionar el vestuario de los asilados; poseía 36 componentes y C. Mascias la presidía. Para constar como Socio Bienhechor era preciso haber efectuado una aportación superior a las 50 pesetas de una sola vez o mediante cuotas.¹⁴⁹

El 22 de mayo de 1888, llegó, procedente de Cádiz, la corbeta “Consuelo”¹⁵⁰, remolcada por el vapor “Legazpi” que viajaba a Barcelona para recoger unas calderas, con la

¹⁴⁵ ADANVE (1936). P. 71.

¹⁴⁶ RICART (1907 a). P.424.

¹⁴⁷ Es probable que la causa del bajo número de ingresados se debiera a unos criterios de admisión muy restrictivos según los cuales sólo se aceptarían a los hijos de marineros. Estos criterios fueron los que siempre defendió Ricart. Su cese como director, producido en algún momento de 1881 o 1882, posibilitó la admisión de huérfanos en general.

¹⁴⁸ MEMORIA (1882). P. 8.

¹⁴⁹ MEMORIA (1882). Pp. 13-20.

¹⁵⁰ Construida en Cartagena en 1858. Casco de madera. Desplazamiento 605 Tn. Desarmada en 1885. LLEDÓ (1997). Pp. 119-122.

finalidad de dar el relevo a la “Mazarredo”. La inauguración oficial de la nueva sede del Asilo se realizó el día 3 de junio. La Reina Regente Doña Maria Cristina visitó la nueva sede del Asilo cuando estuvo en Barcelona con ocasión de la Exposición Universal ¹⁵¹. Diez años más tarde, entró en servicio la corbeta “Tornado”¹⁵² que sería la sede del Asilo durante las últimas cuatro décadas de vida de aquella institución benéfica. Su remolque desde Cartagena costó 5.867 pesetas de las cuales la Diputación de Barcelona sufragó 1.500.

El personal del Asilo estaba constituido por: Un capitán, un contraamaestre, un vigilante nocturno, un cocinero, un profesor de instrucción primaria y un ayo o inspector educativo.¹⁵³

Las enseñanzas que se impartían eran: instrucción primaria, instrucción militar e instrucción marinera. Un papel relevante le correspondía a la enseñanza musical.¹⁵⁴ La banda o “charanga” del Asilo alcanzó una cierta popularidad en distintas épocas y participó en numerosas acontecimientos tanto en Barcelona como en otras ciudades.

Las finanzas del Asilo Naval nunca tuvieron la estabilidad necesaria. La parte más sustancial de los recursos se obtenía de las subvenciones oficiales -entre las que destacaba la Diputación Provincial de Barcelona-, de las ayudas de las navieras como la Cia. Trasatlántica, del soporte del Puerto de Barcelona y de lo que se recolectaba mediante unas huchas ubicadas en distintos lugares.

Durante su presidencia del CEN, y por tanto del Asilo, José Ricart tuvo que hacer frente a un par de conflictos importantes, en los que sus puntos de vista quedaron en minoría, que le abocarían a dimitir de su responsabilidad. El primer problema surgió cuando una -se crearon varias con funciones distintas: ropero, captación de recursos, etc.-, de las Juntas de Damas que auxiliaban a la Directiva del Asilo, se empeño en que uno de los chicos asilados estudiara el bachillerato. Ricart y una parte minoritaria de la Junta consideró que si se hacía tal cosa se traicionaría la finalidad principal del Asilo que consistía en preparar jóvenes como marineros. Por suerte, añadimos nosotros, las señoras pudieron imponer su criterio en contra del “rigorismo marítimo” de Ricart. El segundo conflicto surgió cuando Ricart gestionó con la institución religiosa Padres de la Doctrina Cristiana que los mismos se encargaran de la educación moral de los huérfanos y la mayor parte de la Junta se mostró disconforme con dicha iniciativa. Para solucionar la crisis, Ricart convocó elecciones para una nueva Junta y su candidatura fue derrotada. Para él aquello fue el fin, pues según sus propias palabras: “... las nuevas Juntas, tanto de damas como de caballeros, no se inspiraron en el programa marítimo y

¹⁵¹ ADANVE (1936). Pp. 77-79.

¹⁵² Construida en Inglaterra. Casco de hierro. Desplazamiento 2.090 Tn.. Eslora 67 m.. Capturada por España en 1866. En 1890, es dada de baja y destinada a Escuela de Torpedistas en Ferrol. LLEDÓ (1997). Pp. 118-119.

¹⁵³ ADANVE (1936). Pp. 20-26.

¹⁵⁴ ADANVE (1936). Pp. 32-35.

patriótico de la fundación de la obra; así que hubo asilados que siguieron una educación muy distinta de la marina y se admitieron huérfanos de padres terrestres y aun muchachos que ni eran huérfanos ni de familias de marineros. El Asilo Naval Español quedó reducido á un hospicio instalado en un buque.”¹⁵⁵

Apenas conocemos nada de los niños que pasaron parte de su vida en aquella institución benéfica. Según los estatutos del Asilo, para poder ser acogido se debían tener una edad comprendida entre los 7 y los 14 años y al cumplir los 15 se les buscaba ocupación en la marina mercante.¹⁵⁶ El poeta catalán Joan Salvat-Papasseit permaneció en el Asilo entre 1901 y 1906 cuando, con doce años, lo abandonó para ir a trabajar de aprendiz en una droguería. Su padre había muerto en la explosión de la caldera de un buque.¹⁵⁷

También escasean las noticias sobre la vida de los asilados. Sin embargo, podemos hacernos una idea leyendo la crónica de lo acontecido a bordo de la Mazarredo un domingo del verano de 1879:

“Ayer domingo 20 tuvimos el gusto de asistir á una fiesta á bordo la corbeta-asilo Mazarredo, de huerfanos de la marina, [...].

Consistió la fiesta en la celebración de la primera misa a bordo. [...]

La corbeta estaba completamente empavesada con diferentes juegos de banderas telegráficas [...].

A las 9 y media de la mañana empezó la ceremonia ante una concurrencia de unas 260 personas, entre las cuales estaban representadas todas las jerarquías, desde las más altas, y, descollando el bello sexo por su número y distinción. Entre los señores de la Junta y Junta de Damas tomó asiento el Excmo. Sr.D. Jacobo Mac-Mahon, contra-almirante de nuestra armada.

Fue oficiante, por delegación del Prelado de la Diócesis, el M. Ilustre Sr. D. Buenaventura Ribas, canónigo de esta Basílica, el cual principió por bendecir el altar y vestiduras sacerdotales. A la mitad de la misa, el Sr.D. Ribas pronunció una larga y tiernísima plática [...].

Durante la misa, un nutrido coro acompañado de armonium, cantó motetes propios del acto [...].

Uno de los asilados recitó de memoria una poesía alusiva a la Sociedad, la cual, elegantemente impresa, era repartida entre los concurrentes por distinguidas señoritas.

Terminó la fiesta con una reseña á grandes rasgos que hizo del estado de la Sociedad el cajero de la misma D. José Gotarra, no pudiéndose con el resto del programa por haber empezado a

¹⁵⁵ RICART y GIRALT, José (1907 b), “Los asilos navales II”, *Vida Marítima*, Nº 209. 455-456.

¹⁵⁶ MEMORIA (1882). P. 13.

¹⁵⁷ www.uoc.edu/lletra/noms/jsalvatpapasseit/.

soplar fresco el S.O. y mover la correspondiente marejada que imposibilitaba el barquear. ¿Esto en el primer puerto comercial de España!.

[...]

Eran las 11 y media que con mil apuros se consiguió poder embarcar toda la concurrencia sin ningun percance desagradable á pesar de reinar un verdadero temporal en el puerto.”¹⁵⁸

4.2.6. Solicitud a la Diputación

La situación personal y profesional de Ricart, así como su opinión personal sobre las cuestiones más candentes que afectaban a la marina mercante a principios de los años ochenta del Siglo XIX, quedaron claramente expuestos en una carta que dirigió al Presidente de la Diputación Provincial de Barcelona el 12 de septiembre de 1879 en la solicitaba ser nombrado profesor auxiliar:

“Excmo. Sr.

El infraescrito: Piloto de todos los mares graduado de Alférez de Navio de la Real Armada, Caballero del Mérito Naval con distintivo blanco, premiado en las esposiciones, marítima de

Barcelona y universal de Viena, autor de un tratado de navegación Ortodrómica, Presidente del

Centro Naval Español, Director de la Revista Marítima y representante en esta Capital de la Sociedad Geográfica de Madrid; ante V.E. con respetuosa atención expone:

Que habiendo hecho su carrera de marino en la Escuela especial hoy Provincial de Náutica de Barcelona y conservándola por tanto un profundo afecto, deseó siempre y no perdonó medio para obtener en ella legalmente alguna plaza honrosa. Así es que cuando por fallecimiento de D.José Bonet su antiguo Director se procedió a nombrar por concurso profesor interino de Cosmografía y Pilotage, el infraescrito fue colocado por la junta de profesores en segundo lugar de la terna, habiendo obtenido el primero el actual catedrático D. Pablo R. Fornells. Cuando despues se dispuso por esa Excma. Diputación obedeciendo a la mayor justicia que la cathedra vacante se proveyese por oposición , el infraescrito se presento a ella con todos sus trabajos escritos fruto de mucho vigilar, teniendo el sentimiento de ver que aquella cathedra se proveyó por Real Orden sin oposición.

¹⁵⁸ “Una fiesta a bordo la Mazarredo”, *Revista Marítima* Nº 18/III de 20-7-1879. Pp. 251-252.

En esta Escuela E.S. cada uno de los catedráticos tiene su profesor sustituto nombrado por el claustro de la misma y sin retribución alguna, el cual regenta las clases en ausencias y enfermedades de los catedráticos; y el que suscribe desempeña este cargo, siendolo desde 1872 del catedrático y muy digno director Dr. Gomez Arias en cuyo largo periodo ha regentado algunas veces sus catedras de Geografía y de Física ofreciendose a ello con la mejor voluntad por su amor a la ciencia y a la Escuela.

Antes de 1868 habia en esta Escuela un profesor auxiliar (D. Julio del Pino) de plantilla nombrado de Rl Or. con la asignación de 1500 pesetas anuales encargado de sustituir á los catedráticos en casos de ausencia ó enfermedad de estos, ejecutar los trabajos de observatorio y gabinete, y ayudar en los secretaria y administración. Esta plaza ademas tenia por objeto servir de base para la formación de un celoso y competente magisterio pues sabido es que enseñando se aprende y que tan solo con largos años de practica se obtienen buenos maestros.

Esta plaza E.S. se hace mas indispensable hoy que la enseñanza de la Navegación se ha complicado con nuevos ramos del saber humano, como: la Geografía Física del Mar, Maquinas maritimas, maniobras de los buques a vapor, construcción metálica y mixta &&. Ademas esta Escuela que en medio del desquiciamiento general de la enseñanza en otros establecimientos durantes años pasados, ha sabido no solo conservar su nombradia, sino permanecer agena al general contagio bajo una dirección recta y enriquecer notablemente su gabinete fisico-nautico y biblioteca; está llamada á plantear tambien las enseñanzas de constructor y maquinistas navales cuando para ello cuente con suficiente personal, la primera porque se disponia su planteamiento en la Ley de Enseñanza de 1857, y la segunda porque es hoy una necesidad en nuestra marina, siendo el profesorado de esta Escuela suficiente para estas nuevas enseñanzas con la adición de un profesor auxiliar sin que el gravamen del presupuesto provincial se afecte de un modo sensible, pues siendo hoy solo 7566 pesetas la cantidad con que la provincia contribuye a su sostenimiento, y agregando a esta de 1500 para el nuevo profesor, resultaria en sucesivo de 9066, inferior aun á la que el Ayuntamiento de la villa de Masnou consigna para su Escuela Náutica que es de 10290 pesetas. La Escuela Provincial de Náutica de Barcelona que es la de más matricula de España y la más importante bajo todos los conceptos dotada de buen personal y material y atendiendo á las necesidades del primer puerto comercial de España, podrá establecer paulatinamente todas las reformas que sean convenientes á medida que terminada la crisis que hoy nos agobia, la marina y el comercio vuelvan a desarrollarse, lo que será gran provecho para

el País y gloria para esa Excma. Diputación que habrá llevado esta Escuela á la altura de las mas importantes extranjeras.

En los actuales reglamentos de Universidades e Institutos se han suprimido los profesores sustitutos, nombrándose auxiliares con sueldo que les sirve de estímulo y les obliga al mejor cumplimiento de su cargo, por lo tanto la Excma. Diputación Provincial al proponer para la Escuela de Náutica un profesor auxiliar con sueldo no haria mas que colocarse en el paralelo de las demas enseñanzas oficiales y dentro del espíritu de las disposiciones vigentes, dotando al Establecimiento de un elemento joven utilisimo para trabajos de gabinete, observatorio y escursiones practicas tanto en tierra como en la mar.

En atención a lo expuesto, y creyéndose el infraescrito con aptitud para poder desempeñar la plaza, pide a esa Excma. Diputación Provincial le nombre profesor auxiliar[...]con la asignación de 1500 pesetas anuales.

Gracia...”¹⁵⁹.

Hasta el mes de febrero de 1888, Ricart tuvo que seguir trabajando gratuitamente en la Escuela de Náutica, compaginando dicha labor con otras actividades.

4.2.7. Congreso Geográfico de Venecia (1881).

Entre el 15 y el 22 de septiembre de 1881, tuvo lugar en Venecia el Tercer Congreso Geográfico Internacional organizado por la Società Geografica Italiana. José Ricart participó en el mismo como representante de la Diputación Provincial de Barcelona¹⁶⁰ y Director de la “Revista Marítima”. En aquel congreso Ricart presidió la V sesión del Grupo II que tuvo lugar el día 16 a las 10 de la mañana y en la cual se adoptó una resolución que instaba a los gobiernos de los diferentes países de las riberas del Mediterráneo a mejorar, en unos casos, y a realizar las prospecciones geograficas necesarias, en otros, con la finalidad de llegar a poseer una información cartografica correcta de dicho mar¹⁶¹.

Por aquellos años, la ciencia geográfica se hallaba en una profunda crisis en Catalunya. El curso 1881-82 desapareció como asignatura en la Universidad de

¹⁵⁹ ADPB, Legajo 2281. Pp. s/n.

¹⁶⁰ ADPB, Legajo 1380.

¹⁶¹ TERZO CONGRESSO GEOGRAFICO INTERNAZIONALE. TENUTO A VENEZIA DAL 15 AL 22 DE SETTEMBRE 1881. VOL. II: COMUNICAZIONI E MEMORIE (1884). Roma Alla sede della Società. Pp. 253.254.

Barcelona y ninguna entidad científica oficial se preocupaba por su estudio¹⁶². En dichas circunstancias, el trabajo geográfico quedó exclusivamente en manos de entidades no profesionales, entre las cuales destacó la Associació Catalanista d'Excursions Científiques y que más tarde se llamó Associació d'Excursions Catalana.

4.2.8. Associació Catalanista d'Excursions Científiques.

José Ricart participó activamente en ambas asociaciones como muy bien ha señalado el historiador Jordi Martí: “ [José Ricart y Giralt] Va dur a terme publicaciones sobre geografia, entre les quals es destaca la Fulla d'instrucció geogràfica de Catalunya, editada per l'ACEC, on ofereix un mapa del Principat i explicacions sobre el que hi ha de més rellevant per a visitar. Hi exposa també el seu concepte de la geografia com a ciència que estudia la terra des d'un punt de vista astronòmic, físic i polític. La divideix en escrita i gràfica, amb la qual cosa afegeix tota la producció cartogràfica a la tradició pròpiament geogràfica. Ricart compartia, doncs el concepte clàssic de geografia general, àmpliament difós en aquella època.”¹⁶³

Junto con el trabajo mencionado, José Ricart realizó dos investigaciones más de carácter histórico en el seno de aquella entidad. La primera fue una biografía sobre Fray Agustí Canellas ¹⁶⁴ que fue profesor (1806) y Director de la Escuela de Náutica , miembro de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona (1803) y estrecho colaborador de Delambre y Méchain durante su presencia en Barcelona en el año 1805 para realizar las mediciones pertinentes para el cálculo del la unidad métrica. El segundo trabajo consistió en una investigación de cartografía histórico-comparativa titulado Sobre lo mapa de las Indias Occidentals atribuhit al mallorqui Palestrina (1516)¹⁶⁵ . La afición por las investigaciones históricas sería uno de los intereses más destacados en la amplia actividad que Ricart desarrolló a lo largo de su vida.

La activa participación de Ricart en las entidades excursionistas también quedó reflejada en la Revista Marítima. No deja de ser curiosa la crónica de una excursión

¹⁶² MARTÍ (1994). Pp. 128-129.

¹⁶³ MARTÍ (1994). P. 130.

¹⁶⁴ RICART (1882)

¹⁶⁵ RICART (1883).

realizada por varios miembros de la Associació¹⁶⁶, entre los que se hallaba nuestro marino, a los altos de Montserrat para colocar un termógrafo en cumplimiento de un acuerdo de la entidad por el cual se comprometía a divulgar los conocimientos científicos entre la población.

Ricart también impartió varias conferencias para dar a conocer las bases de la meteorología científica. En ellas explicó el funcionamiento de los aparatos -Barómetro termómetro, psicrómetro- y su correcta utilización. También desenmascaró viejas creencias como la del influjo lunar.¹⁶⁷

El interés de Ricart por divulgar la importancia de la meteorología quedó reflejado en numerosos artículos de la revista que no dudo a la hora de difundir el “Reglamento Provisional para el servicio del Centro de Meteorología Marítima” a los pocos días de ser propuesto por el Gobierno.¹⁶⁸

4.2.9. El Fomento de la Marina (1883).

No he podido averiguar por qué y cuándo desapareció la Revista Marítima. Según los fondos que he consultado¹⁶⁹, parece ser que dejó de publicarse a principios de 1882.

Durante 1882, se publicó El Fomento que se autocalificaba de “Revista consagrada a la marina de vapor, industria y comercio”, con dos números mensuales que salían los días 10 y 25. No me consta que Ricart publicara ningún artículo por lo que supongo que no tuvo ninguna participación en aquella publicación. Sin embargo, en el último número de El Fomento, publicado el 15 de diciembre de 1882, se anunciaba la inmediata aparición de El Fomento de la Marina que se pondría en circulación los días 1 y 16 de cada mes y con idéntico precio de suscripción, esto es: 15 pesetas anuales en la Península y 18 en las colonias.¹⁷⁰

¹⁶⁶ Los otros miembros de la excursión fueron: Ramón Arabia (Presidente), Pedro Clapés, Eudaldo Canibell, Alvaro Verdaguer y Miguel Utrillo. “Colocación del primer termómetro de máxima y mínima por la Associació d’Excursions Catalana”, *Revista Marítima* N° 31/III de 20-12-1879. P. 475.

¹⁶⁷ “La previsión del tiempo” *Revista marítima* Vol.III Pp. 241-245.

¹⁶⁸ “Reglamento...” *Revista Marítima* Vol. IV (1881). Pp. 6-10.

¹⁶⁹ Mis dudas se deben a que no estoy seguro de que los fondos de hemeroteca que he consultado Biblioteca del Museu Marítim de Barcelona) estuvieran completos.

¹⁷⁰ “El Fomento de la Marina”, *El Fomento* N°20 de 25 de diciembre de 1882. P. 158.

A principios de 1883, José Ricart retomó la labor de publicista en El Fomento de la Marina.¹⁷¹ La nueva publicación recordaba mucho a su antecesora. Anunciaba que se publicaría los días 1 y 16 de cada mes. Adoptaba el formato cuaderno con 24 páginas. La dirección se estableció en la Calle de la Merced nº 10, tercero. El número de correspondencias era mucho menor que el de la anterior publicación, tan sólo ocho: Madrid, Vigo, Cartagena, Sta. Cruz de Tenerife, Habana, Manila, Santander y Gijón.

El artículo principal del primer número de El Fomento era una declaración de principios en todo similares a los de su antecesora. En el último párrafo, obra, sin duda, de la pluma de José Ricart se afirmaba que: “Nuestras antiguas profecías, publicadas en la que fue Revista Marítima, acerca la metamorfosis que sufre la marina, se van cumpliendo; hoy venimos nuevamente al palenque de la prensa á empuñar la bandera del progreso de la marina, defendiendo sus intereses, procurando remedio á los males y defectos, dando á conocer los proyectos y adelantos nuevos y procurando la mayor ilustración en el personal. ESE ES NUESTRO OBJETO”.¹⁷² Con anterioridad en el artículo se exponían algunas de las concepciones propias de Ricart: quien hace a un país marítimo no son los buques sino las personas, Cataluña atravesó por un período marítimo esplendoroso entre 1840 y 1870 gracias a una extensa marina de vela apoyada en unas prácticas comerciales peculiares, los buques de vapor son la realidad del presente y hay que alegrarse por ello - parece que Ricart comenzaba a admitir las innovaciones con una nueva actitud menos reticente -, la crisis ya ha pasado y nos hallamos en nuevo período ascendente gracias a los sacrificios de los navieros, etc.

Los contenidos de los artículos publicados durante el año 1883 en el El Fomento de la Marina¹⁷³ fueron, en general, más pobres que los de su antecesora la Revista Marítima. Los más destacables corresponden a dos asuntos. Por una parte, estaban los incluidos bajo el título genérico de “La marina mercante. Carta al Excmo. Sr. Ministro

¹⁷¹ La denominación “Fomento de la Marina”, que aparece aquí por primera vez, se utilizó en varias ocasiones con posterioridad. En 1894, con el aditamento “española” se empleó para designar una entidad corporativa que se consideraba la sucesora de otra conocida como “Asociación Náutica”. En el artículo 1º de sus estatutos se afirmaba que “*La asociación FME se propone defender los derechos e intereses de los capitanes, pilotos, armadores, constructores de naves y demás personas interesadas en el desarrollo de la marina nacional; promover las mutuas relaciones; propagar los conocimientos náuticos y adelantos de las ciencias útiles a la navegación; y finalmente, recabar del gobierno las más sabias leyes en beneficio de la misma.* [Estatutos.. (1894). P.2]. Según parece, en 1911 se fundó otra asociación con el mismo nombre [ZAMORA (2003). P.48.].

¹⁷² “Nuestro objeto”, *El Fomento de la Marina* de 1-1-1883. P. 3.

¹⁷³ La colección que he consultado es la que se guarda en el CDM-MMB y en ella sólo constan los números correspondientes a 1883. Ignoro si se publicaron más números.

de Marina.”¹⁷⁴ Y, en segundo lugar, se hallaban los que hacían referencia al I Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil cuyo contenido abordaré en el siguiente apartado. Todos los artículos estaban firmados por José Ricart Giralt.

Las opiniones expuestas en el primer grupo tienen una clara intencionalidad reivindicativa y carecen de originalidad puesto que remarcan puntos de vista sostenidos por el autor en ocasiones anteriores. Ricart se lamenta de la dispersión administrativa y reclama la creación de un ministerio que englobe a la marina de guerra y a la mercante. Las enseñanzas náuticas deberían depender de la sección mercante de ese ministerio. Convendría terminar con el intrusismo de los maquinistas extranjeros. Los marinos mercantes deberían gestionar sus propios asuntos. Por último, señalaba que convendría reinstaurar la matrícula de mar, adecuándola a los nuevos tiempos.

4.2.10. El I Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil (1883).

La Sociedad Geográfica de Madrid¹⁷⁵ se fundó, en 1876. Su principal objetivo era reavivar la política colonial española. José Ricart fue nombrado representante de la SGM en Barcelona.

La iniciativa más importante de la SGM fue la organización del I Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil en Madrid los días 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 12 de noviembre de 1883.

Aquella importante reunión merece ser estudiada con atención para hacernos una idea de la importancia y contenidos de las actitudes pro-colonialistas existentes en nuestro país por aquellos años. Tales actitudes nos permiten comprender los criterios que orientaron la política empresarial de bastantes navieros de aquellos años. La lista de los participantes en la reunión prueba el importante peso que tuvieron en aquel cónclave los representantes del sector marítimo entre los que se encontraba José Ricart.

Antes de continuar, conviene puntualizar que la práctica de celebrar reuniones nacionales e internacionales para discutir la política colonial fue una práctica común en aquellos años. África fue la presa más codiciada. Entre aquellas reuniones, destaca la

¹⁷⁴ “La marina mercante...(I)” *El Fomento de la marina* de 1-3-1883. Pp.97-100.

“La marina mercante...(II)” *El Fomento de la marina* de 16-3-1883. Pp.121-125.

“La marina mercante...(III)” *El Fomento de la marina* de 3-4-1883. Pp.145-148.

“Cartas al Excmo. Sr. Ministro de Marina” *El Fomento de la marina* de 17-8-1883. Pp. 361-363.

“Carta al Excmo. Sr. Ministro de Marina” *El Fomento de la marina* de 27-9-1883. Pp. 409-410.

¹⁷⁵ RODRIGUEZ (1996) Pp. 59-64.

Conferencia Geográfica de Bruselas de 1876 patrocinada por el voraz Leopoldo II con el objetivo de “abrir las puertas de la civilización a África Central”.¹⁷⁶

En el congreso de Madrid, se manifestarían dos posiciones antagónicas desde el primer momento,. Los denominados “espíritus pesimistas” defenderían que el país no contaba con los recursos humanos y económicos necesarios para establecer nuevas posesiones coloniales. Tal punto de vista era puesto en cuestión por los organizadores del Congreso, también calificados de “espíritus optimistas”, que, aún reconociendo las importantes dificultades evidenciadas por sus contrincantes, creían posible y necesaria una salida airosa hacia el exterior. Joaquín Costa fue uno de los “optimistas” más beligerantes. Según él, los capitales aportados por una política racional y armónica en las colonias proporcionarían los recursos económicos necesarios para financiar la ansiada política hidráulica que posibilitaría la regeneración nacional¹⁷⁷. Ambas opiniones, no obstante, coincidieron en la necesidad de potenciar la marina mercante por todos los medios disponibles.

La convocatoria del congreso se realizó mediante una circular difundida en junio de 1883. La revista *El Fomento de la marina*, que no dudó en reproducirla íntegramente en sus páginas, fue una de las entidades que recibió la misiva. Su contenido no tiene desperdicio:

“Los tropiezos que en estos últimos años ha sufrido la política colonial de España, debidos, no tanto á la debilidad y pobreza del país, cuanto al desconocimiento general de las bases en que dicha política debía fundarse; el abandono en que se han dejado nuestros territorios de las costas de berbería y del Golfo de Guinea, á costa de tanta sangre adquiridos; la ruina de nuestra influencia en Marruecos; la perdida dolorosa de nuestros derechos seculares en la costa septentrional de borneo; el litigio suscitado por gobiernos extranjeros acerca de la posesión del archipiélago de las carolinas; el estado poco lisonjero, y tal vez decadente, de nuestra marina mercante; la torcida dirección adoptada por nuestros emigrantes,[...]; la ausencia de nuestro comercio y el eclipse de nuestra diplomacia en las costas del Mar Rojo y en los vicariatos del Tonkin, cristianizados por nuestro misioneros; la rapidez con que la raza sajona se dilata por el planeta, ocupando á toda prisa ó preparando la ocupación inmediata de los últimos territorios que todavía quedan libres en Africa, en Asia y en Oceanía, y comprometiendo el porvenir, y hasta la existencia de la raza española; la noble

¹⁷⁶ WESSELING (1999) Pp. 114-115.

¹⁷⁷ RODRIGUEZ (1996) Pp. 81-85.

emulación con que todas las naciones europeas (...) atacan al continente africano con las armas civilizadoras del comercio, de la religión y de la ciencia, haciendolo entrar en el concierto de la humanidad; y la indiferencia de los partidos políticos ante estos sucesos, [...] han hecho pensar a la Sociedad Geográfica si no sería preciso, y aun urgente, celebrar una reunión de todas las asociaciones que representan fuerzas vivas de la nacion [...] y llegar á un acuerdo común que sirva de base para emprender una campaña activa de carácter práctico, hasta conseguir que España reanude las gloriosas tradiciones de sus antiguos navegantes y exploradores, dando término á la triste situación actual, más que de atraso y de estancamiento, de bochornosa decadencia.”¹⁷⁸. La convocatoria la firmaban Cesáreo Fernández Duro, Joaquín Costa, Martín Ferreiro y Rafael Torres Campos y, como se ve, es una verdadera proclama en pro de las conquistas coloniales que, más que realizar un congreso científico, pretendía crear un grupo de presión sobre Gobierno para que no dudara en sumarse a la carrera para conquistar nuevos territorios.

Ricart no fue sordo a aquellos cantos de sirena pues conocía los beneficios que para la marina mercante podía suponer aquella aventura y contestó de inmediato sacando pecho: “La comunicación de esa Sociedad fecha 11 del corriente, ha hecho penetrar en nuestro decaído ánimo un rayo de esperanza, por el noble proyecto que en ella se formula, encaminado á provocar el renacimiento de nuestras colonias, perdidas las más, y en gran decadencia las pocas que nos quedan. Aplaudo me adhiero al pensamiento de celebrar un Congreso para discutir los temas que se expresan en el impreso que acompaña a la circular, y únicamente me permitiré significar la opinión de que esa Sociedad debería presentar un programa ó interrogatorio muy concreto, á fin de que se estudiasen antes todos los temas y no se perdiera el tiempo en digresiones, como generalmente sucede en los Congresos.- En mi concepto, los temas de discusión deberían dividirse en dos partes: 1ª Estudio de las colonias que nos quedan; [...]: 2ª Estudio de las colonias que pudieramos tener; [...].- Respecto al proyecto de llevar á cabo dos viajes al interior de Africa, mis cortos alcances no me permiten ver su mayor importancia [...] Años hace que predico á favor de nuestra influencia al N.O. de Borneo...Nunca he creído conveniente la posesión de la ya famosa Santa Cruz de la Mar Pequeña en cualquiera de las situaciones que se le señalan... Y por último, llamo la atención de esa sabia Sociedad sobre el hecho de no tener ninguna factoria militar en el

¹⁷⁸ “Congreso Español de Geografía colonial y mercantil” *El Fomento de la marina* de 17-8-1883. Pp.364-365.

Océano Pacífico... Para concluir, me ofrezco en lo poco que valgo para llevar adelante el pensamiento tan patriótico de esa Sociedad, desenhado vivamente que llegue a ser un hecho.”¹⁷⁹

El Congreso fue un éxito de participación tal como era de esperar por la temática del mismo. La presencia podía ser individual, como fue el caso de José Ricart, o corporativa. Las denominadas “Corporaciones Científicas, Mercantiles e Industriales” procedentes de Barcelona fueron estas: “Associació d’Escursions Catalana” (representada por Victor Balaguer), “Circulo de la Juventud mercantil” (también Victor Balaguer), “Junta de Agricultura, Industria y Comercio” (Manuel Feliu y Federico Nicolau), “Socieda Económica Barcelonesa” (Mariano de la Paz Graells), “Asociación de Ingenieros Industriales” (Luis Barnoya), Academia científico-mercantil (Joaquín Riera y Bertrán), “Fomento de la producción española” (José Emilio de Santos y Esteban Amengual), “Instituto del Fomento de la Producción nacional” (Enrique de Orozco), “Crédito y doks” (José Elias de Molins), “Colegio de Corredores interpretes reales de navios” (Joaquín Riera y Bertrán).¹⁸⁰ Sin llegar a asistir al Congreso pero dándole soporte en tanto que vocales del Comité organizador estaban los principales protagonistas del negocio marítimo: Claudio López, Marqués de Campo y Federico Nicolau.¹⁸¹

José Ricart, sin duda una de las personas más participativas del Congreso, tuvo tres intervenciones destacadas.

La primera tuvo lugar en la sesión dedicada a las “Costas septentrionales de África, Costa occidental de Marruecos y Pesquerías Canario-Africanas”. Él mismo resumió su intervención en estos términos:

“1ª Que una factoria al N. de cabo Bojador no será de ningún provecho, por no poder explotar el comercio con marruecos y estar muy cerca de este imperio y de la sultanía de Sidi-Hexam, moviendo la avaricia de ambos soberanos, que pondría trabas á que las caravanas del Sudán se escaparan por sus mismas fronteras, privándoles de los beneficios que hoy reportan. Además, los pescadores canarios no tienen ninguna relación con esta costa africana, al N. de Cabo Non ó Nun.

¹⁷⁹ “Congreso Español de geografía colonial y mercantil” *El Fomento de la marina* de 17-8-1883. Pp 365-366.

¹⁸⁰ *Congreso Español de geografía...Actas. Tomo Primero*. Pp. 21-22.

¹⁸¹ “Congreso Español de geografía colonial y mercantil” *El Fomento de la marina* de 17-8-1883. Pp 370-371.

2ª Que para poder explotar el comercio del Sudán, estando lejos de la rapacidad de marruecos y Sidi-hexam, y tener las caravanas un camino más poblado y por lo tanto fértil en agua y vegetación, establecería una factoria mercantil y militar en una de las penínsulas de Río Ouro, Cintra o cabo Blanco, atrayendo la amistad de los xerifs del país, y estableciendo factorias nacionales en Tombuctú y Attan de Adrar. Esta factoria, estando situada en el mismo centro de las pesquerías canarias y teniendo buen puerto, sería para ellas punto de depósito y salazón y refugio y habilitación para los buques.

3ª Como problema posterior ó corolario, procuraría que una Comisión de marinos é ingenieros estudiaran todo el Sahara occidental, desde el mar hasta el Yuf ó depresión salina, para saber la verdadera nivelación y ver si era posible llenar los xots y formar una serie de lagos unidos y navegables, cuyo presupuesto no excedería á los beneficios que podrían reportar esta obra.

4ª Pedir al Gobierno que sin demora de tiempo establezca la estación militar en uno de los puntos citados de Ouro, Cintra o cabo Blanco. Y para la factoria comercial abrir una suscripción entre todas las sociedades y clases productoras del país, á fin de costear los gastos de una Comisión, compuesta de un piloto ó naviero, un fabricante de ropas de algodón y lana, un agricultor, un ingeniero de minas y un médico-botánico, con el correspondiente acompañamiento, que pasara á estudiar los mercados de Attan y Tombuctú, para que nuestros comerciantes pudieran con pleno conocimiento enviar los géneros máa adecuados en cambio de los productos del país. He dicho. (Muy bien, muy bien, aplausos)”.¹⁸²

La segunda intervención importante de Ricart tuvo lugar en la sesión dedicada a las “Provincias Españolas de América”. Resumiendo su intervención, dijo:

“...creo que, á fin de aprovecharse España de la influencia que causará á su comercio el canal de panamá, se deben adoptar las siguientes disposiciones:

1.ª Fomentar la marina mercante poniéndola en condiciones de competir con el pabellón extranjero para la fecha de abertura del canal.

2.ª Estudiar la manera de aumentar nuestras relaciones comerciales con todos los estados americanos.

3.ª Dar todas las franquicias posibles al puerto de san Juan de Puerto-Rico, dotándolo de un completo arsenal mercante y militar, y fortificándolo convenientemente.

4.ª Fortificar la isla Mona y establecer un faro y un semáforo en ella.

¹⁸² *Congreso Español de geografía...Actas.Tomo Primero. Pp. 149-150.*

5.^a Establecer colonias agrícolas y militares en el mejor puerto de las Marianas en las islas Babelzuap y Bonvehi de las Carolinas; al NE. Y SE. de Luzón y SE. de Mindanao.
6.^a Fortificar y habilitar el puerto de Guanica al S. de Puerto-Rico para que encuentren auxilio los buques que lo necesiten procedentes del canal ó de los diferentes puntos del Mar Caribe. He dicho.”¹⁸³

La tercera intervención en el Congreso fue la más notable de Ricart. En las actas, quedó recogida como: “Dictamen redactado por el ponente D. José Ricart Giralt, sobre el tema Estado de la marina española y medios de fomentarla”. Su intervención, plagada de datos históricos y estadísticos, debió superar con mucho los 15 minutos que le correspondían y la realizó en tanto que portavoz de “los círculos marítimos de la primera plaza marítima de España”. Una vez más, es el resumen, redactado en esta ocasión por el propio Ricart, el que nos sirve para conocer lo esencial de su intervención:

“...reasumiré todo lo dicho en las siguientes proposiciones, que creo necesarias para el fomento de nuestra marina mercante:

- 1.º Rebajar los derechos de introducción de los cascos de hierro y acero y máquinas á vapor marítimas á un minimum, si el material es nuevo, y con un recargo si es usado ó no tiene la superior calificación del veritas Internacional.
- 2.º Creación de unas ordenanzas con franquicias para estimular la gente de mar, redactadas con relación á las necesidades del comercio y de ambas marinas, mercante y militar.
- 3.º Creación del Departamento de la Marina mercante dentro del actual Ministerio de marina, en donde esté reunida la Administración de la Marina mercante y colonias, suprimiendo el Ministerio de Ultramar.
- 4.º. Reducción de todos los impuestos, sustituyéndolos por uno sólo, pagadero según la capacidad de las naves, sin distinción de bandera.
- 5.º Declaración de cabotaje al comercio en bandera nacional, entre España y sus colonias.
- 6.º Declarar responsables al casco y cargamento de todo siniestro acaecido por culpa de los oficiales de la nave.
- 7.º Permitir las importaciones temporales á todos los artículos que puedan beneficiar á las industrias del país y tráfico marítimo en pabellón nacional.

¹⁸³ *Congreso Español de geografía...Actas. Tomo Primero. P. 350.*

8.º Plantear un sistema de primas a la construcción, colonización, apertura de nuevos mercados y navegación, según el plan propuesto anteriormente ú otro más estudiado.”

184

José Ricart fue, sin duda, uno de los participantes más activos del Congreso. Sin embargo, el desarrollo de la reunión le dejó un amargo sabor de boca tal como puede constatarse al observar el número, el orden y el contenido de las crónicas que publicó en *El Fomento de la marina* tras regresar de Madrid.

El primer artículo lo publicó en el número de *El Fomento* editado el día 22 de noviembre¹⁸⁵, cuando tan solo habían transcurrido diez días desde la clausura del Congreso. Era una crítica dura y amarga. En primer lugar manifestaba su disconformidad con las normas de funcionamiento: los 7 días le parecían poco tiempo, los veinte minutos de que disponían los intervinientes también los calificaba de escasos, consideraba que se había dado protagonismo a personas que no poseían el conocimiento suficiente de los asuntos marítimos. Dos ideas que constituían dos grandes errores habían dominado la reunión: la defensa de la separación de la marina mercante y de la marina militar, así como la adscripción de la primera al ministerio de Fomento; y la “acriminación” de la marina militar por su dominio sobre la marina mercante. A Joaquín Costa, coautor junto a Ricart de la 6ª ponencia dedicada a la marina civil, era a quien se dirigían las críticas más ácidas del artículo, algunas de las cuales rayaban el insulto. El núcleo de las mismas era la acusación de ignorancia: “Uno de los ponentes del tema sobre marina mercante, D.Joaquín Costa, joven abogado de no común ilustración y elegante oratoria, tan instruido como activo, y cuasi podemos decir alma de este Congreso, emitió un dictámen lleno de grandes verdades y de grandes errores, verdades aprendidas por el mucho estudio de la geografía política, comercial y estadística, y errores adquiridos por no conocer prácticamente lo que ha creído poder conocer desde un bufete en la corte”¹⁸⁶. Ricart finalizaba aquel primer artículo anunciando la publicación de las ponencias en próximos números de la revista y lamentando “...mucho que se nos juzgue tan equivocadamente en Madrid, y deseando que Dios nos guarde de padrinos y redentores que no conozcan la mar, y solo quieran administrarnos y hacernos felices con florida oratoria.”¹⁸⁷

¹⁸⁴ *Congreso Español de geografía...Actas. Tomo Segundo*. Pp. 153-154.

¹⁸⁵ “La marina española en el Congreso Español de Geografía Mercantil y Colonial” *El Fomento de la marina* de 22-11-1882. Pp.505-510.

¹⁸⁶ *Idem*. P. 506.

¹⁸⁷ *Idem*. P. 510.

En el segundo artículo, se reprodujo íntegramente el dictamen presentado por Ricart ante el Congreso el día 10 de octubre. Al final del mismo, el propio autor presentaba un resumen de sus opiniones: “En la imposibilidad de poder extenderme más, por no permitirlo el reglamento, reasumiré [sic] todo lo dicho en las siguientes proposiciones que creo necesarias para el fomento de nuestra marina mercante:

1º Rebajar los derechos de introducción de los cascos de hierro y acero y máquinas á vapor marítimas á un minimum, si el material es nuevo, y con un recargo si es usado ó no tiene la superior calificación del Veritas internacional.

2º Creación de unas ordenanzas con franquicias para estimular la gente de mar, redactadas con relación á las necesidades del comercio y de ambas marinas mercante y militar.

3º Creación del Departamento de la Marina mercante dentro del actual Ministerio de Marina, en donde esté reunida la Administración de la Marina mercante y colonias, suprimiendo el ministerio de Ultramar.

4º Reducción de todos los impuestos, sustituyéndolos por uno solo, pagadero según capacidad de las naves, sin distinción de bandera.

5º Declaración de cabotaje al comercio, en bandera nacional, entre España y sus colonias.

6º Declarar responsable al casco y cargamento de todo siniestro acaecido por culpa de los oficiales de la nave.

7º Permitir las importaciones temporales a todos los artículos que puedan beneficiar á las industrias del país y tráfico marítimo en pabellón nacional.

8º Plantear un sistema de primas á la construcción, colonización, abertura de nuevos mercados y navegación, según el plan propuesto anteriormente ú otro más estudiado.”¹⁸⁸

Reflexionando sobre estos puntos de vista defendidos por el marino catalán, constatamos que , en lo económico, se trata de las posiciones proteccionistas características de los navieros barceloneses entre los que predominaban los propietarios de veleros dedicados al comercio triangular; otros puntos de vista como el referente a la relación entre la marina mercante y la militar y la replantación de la matrícula de mar, son los que Ricart venía defendiendo desde hacia tiempo. Las razones por las que

¹⁸⁸ “Congreso Español de Geografía Mercantil y Colonial. Dictámen redactado por el ponente D. José Ricart Giralt, sobre el tema “Estado de la marina española y medios de fomentarla”. *El Fomento de la marina* de 1-12-1883. Pp. 537-538.

defendía esas alternativas únicamente podemos sospecharlas. En lo económico, parece lógico que, dada su posición profesional, defendiera las más arraigadas en el sector; la defensa de la matrícula parece una solución tradicional y retrogada a la carencia de gentes dispuestas a trabajar en la mar; por último, la solución dada a las relaciones administrativas entre las dos marinas no era más que una forma de mantener la situación maquillándola. Ricart se mantuvo en sus trece toda su vida y, con el paso de los años, eso le acarreó la marginación del resto de los compañeros de profesión.

El tercer artículo se publicó un mes después y en él se reprodujeron de forma literal las seis ponencias aprobadas en el congreso. Como ya he mencionado, la sexta ponencia, titulada “Estado de la marina española y medios de fomentarla”, fue redactada al alimón por Costa y Ricart y constaba de catorce puntos:

“1.ª Conviene que la marina de altura y de gran cabotaje acentúe el movimiento iniciado en los últimos dos o tres años, en el sentido de admitir á flete carbones, maderas minerales y demás mercancías de mucho volumen y poco valor cuyo transporte ejerce el monopolio la bandera extranjera por dejación de la nacional.

2.ª Conviene que la Marina de cabotaje emprenda un comercio activo con el Riff por Melilla y Alhucemas, y con los puertos de Marruecos, Argel y Orán, y regenere la industria de la pesca desarrollando la explotación de las pesquerías canario-africanas y el transporte de pescado salado y fresco á Europa.

3.ª Con el objeto de facilitar y desarrollar el crédito marítimo sobre hipoteca de las naves, debe el Gobierno presentar a las Cortes en la próxima legislatura un proyecto de ley instituyendo el registro de la propiedad naval sobre la base de la ley inglesa Merchant shipping act 1854.¹⁸⁹

4ª Deben fomentarse los transportes marítimos , reduciendo los derechos de introducción de las sustancias y productos que sirven de primera materia ó de auxiliar á la agricultura y á la industria.

5ª Es de lamentar que el Gobierno no haya resuelto hace muchos años el problema del comercio de tránsito, y urge sobremanera que se levante el entredicho que pesa sobre él, principalmente otorgando franquicia temporal de derechos á todos los artículos que se introduzcan para la elaboración de productos destinados á la reexportación.

¹⁸⁹ Ley aprobada por el Parlamento del Reino Unido en agosto de aquel año que organizaba la marina mercante estableciendo una serie de listas , a la vez que revisa los criterios técnicos para determinar el tonelaje.

6ª Urge asimismo la creación de grandes depósitos comerciales con franquicia de derechos y administración libre, en el mayor número de puertos que sea posible.

7ª Deben favorecerse, por medio de tratados de comercio, las relaciones mercantiles de España, principalmente con las Repúblicas hispano-americanas, con los estados-Unidos del Norte y con Inglaterra.

8ª Debe evitarse cuidadosamente el provocar represalias arancelarias, como la reciente de Venezuela contra los vinos españoles, y los recargos á la introducción, como el imprudentísimo y todavía más reciente impuesto á nuestros vinos de Cuba.

9ª Conviene abrir al comercio español nuevos mercados é iniciar nuevas corrientes comerciales fomentando el establecimiento de factorías, y aún de pequeños núcleos de población agrícola, principalmente en África; instalando consulados en los puertos del mar Rojo y estaciones navales en las islas del Pacífico; creando depósitos comerciales ó puertos francos en las Antillas menores y en el Riff; suprimiendo trabas, como la del derecho de visita en Guinea, y subvencionando temporalmente líneas de vapores á Venezuela, Brasil y la Plata, á las Repúblicas del Pacífico, al golfo de Guinea y Angola, al mar Rojo, á Marruecos y Canarias, y de Manila al Japón, y escuadrillas de pesca en África y de transporte de pescado a Europa.

10ª Es urgente ampliar la capacidad y mejorar las condiciones comerciales de los puertos, imprimiendo á las obras de estos un gran impulso, y á este efecto, reforzar el capítulo consagrado á ellas en el presupuesto de Fomento, y consagrar en él el principio de descentralización absoluta, dejando á las Juntas de puertos á las Diputaciones y á los Ayuntamientos en completa libertad para establecer arbitrios y recargos con destino á dichas obras.

11ª Es preciso unificar los servicios marítimos de los puertos comerciales y confiarlos por entero á corporaciones civiles locales, bajo el gobierno y suprema inspección de una “Dirección general de la Marina Mercante”, dependiente de Fomento, librándolos de ellos á la marina de guerra.

12ª Caso de no ser posible por el momento la reducción de los impuestos que gravan la industria naviera, deben, al menos, unificarse; y en todo caso, es indispensable descargar considerablemente los aranceles consulares, poniéndolos en relación con los de las demás naciones.

13ª Debe reformarse la instrucción naval, haciéndola más práctica y ampliando sus enseñanzas.

14ª Es indispensable y de toda urgencia restarurar la Marina militar, como medio y condición esencial de progreso para la Marina mercante.”¹⁹⁰.

Es evidente que semejante declaración de principios librecambistas fue obra casi exclusiva de Costa. Ricart no disimulo su disgusto y a la reproducción de las ponencias añadió este escueto pero elocuente comentario: “Deseamos que el segundo Congreso geográfico que se celebre en nuestra patria, se prepare con más tiempo á fin de tener mejor organización que el primero; que se invite unicamente para tener voto á las corporaciones y personas idóneas á fin de que se hable menos y se haga más, y que el resultado no sea una nube de conclusiones ambiguas unas y poco prácticas las otras”.¹⁹¹

La participación de Ricart en el Congreso supuso un notable fracaso personal. Entiendo que dio la batalla por perdida y la revista dejo de publicarse. ¿Qué sentido podía tener seguir defendiendo una política marítima que ha habido sufrido tamaña derrota?

Un año después de celebrado el Congreso de Madrid, Ricart impartió una conferencia¹⁹² en el Ateneo Barcelonés en la que insistió en la importancia de establecer bases en la costa africana que sirvieran de apoyo logístico a la flota canaria. Según las estadísticas de la Dirección de Hidrografía, la flota de aquel archipiélago sólo contaba con 14 barcos de pesca que sumaban 875 Tn.. Era un número muy pequeño que podía aumentarse con facilidad si se desarrollaba la actividad. No conozco de la existencia de una historia de la pesca en España. Si no la hay, sería muy interesante realizarla. Dicha historia no tan sólo nos describiría el aspecto marítimo. También nos informaría sobre la evolución de los hábitos alimenticios de la población, así como de su relación con las técnicas de conservación de alimentos. Una de las cuestiones a las que aludía Ricart en su conferencia era la del consumo de bacalao como uno de los consumos básicos de la clase trabajadora. La ampliación de la pesca en las aguas de la costa saharauí suponía modificar aquellos hábitos y también suponía la introducción de nuevas formas de conservación del pescado como la refrigeración frente a la tradicional salazón.

4.2.11. El Servicio Horario Municipal.

¹⁹⁰ “Congreso Español de geografía Colonial y Mercantil. Conclusiones votadas y aprobadas en las sesiones de los días 6 á 12 de noviembre de 1883.” *El Fomento de la marina* de 18-12-1883. P. 558-559.

¹⁹¹ *Idem.* P. 559.

¹⁹² RICART (1884 a).

A finales de 1883, Ricart presentó una propuesta de servicio horario ante el Ayuntamiento de Barcelona con el fin de dotar a la ciudad de un sistema de unificación horaria con el consiguiente beneficio socio-económico. Ante la dificultad de establecer un sistema eléctrico o neumático, que serían los más idóneos, proponía un sistema visual. Dicho sistema consistía en colocar un asta de bandera en el balcón de la Casa Consistorial. A las 11-30 se izaría una bandera roja y a las 11-59 se colocaría una bola que se arriaría a las 12-00 en punto. El coste total del mantenimiento de dicho sistema se estimaba en 3.752 pesetas anuales, 1.500 de las cuales se emplearían en contratar un piloto que se encargaría de poner en hora todos los relojes de aquellas entidades y organismos que lo solicitaran. La Real Academia de Ciencias y Artes realizó un informe ambiguo sobre el proyecto y el Ayuntamiento desestimó, finalmente, la propuesta de José Ricart.¹⁹³

La colaboración con el Ayuntamiento de Barcelona continuó dos años más tarde cuando el arquitecto municipal José Fontseré encargó a Ricart el diseño de una columna meteorológica para el Parque que se estaba construyendo en el emplazamiento de la antigua Ciudadela. Aquel sencillo monumento, que hoy todavía se conserva más mal que bien¹⁹⁴, tiene una base cuadrangular de 1,17 por 1,12 metros y, originalmente, una altura total de 3,72. En la cara meridional se colocó una tabla de datos meteorológicos medios de Barcelona. Un barómetro de Saussure fue ubicado en la cara septentrional. Un barómetro de mercurio ocupaba el lado de levante. Y en la cara contraria se instaló un termómetro. En la parte superior se emplazó un reloj esférico solar coronado por un cataviento. Esta columna meteorológica, pese a su humilde aspecto, supuso un hito en la historia científica de Barcelona. En cierta medida, fue un precursor de los actuales museos científicos y técnicos puesto que con su instalación el Ayuntamiento pretendió divulgar la nueva ciencia meteorológica entre la población. José Ricart dejó clara dicha voluntad pedagógica en el folleto que publicó sobre la columna del parque de la Ciudadela: “Es pues una laudable obra, el procurar por todos los medios, que el pueblo ya adulto, el que no puede asistir a las escuelas, aprenda cuando menos los rudimentos de esta ciencia tan fácil para los que predicen el tiempo en los calendarios, y tan difícil para los sabios de observatorio. Este fin es el que persigue, al levantar en paseos, y otros parajes públicos, sencillos monumentos que al llamar la atención al pueblo por sus formas especiales y elegancia, los incita a contemplar los instrumentos anexos, y a leer

¹⁹³ ROCA (1990). Pp. 224-226.

¹⁹⁴ MORENO (1990).

las planchas explicativas de aquellos y su objeto. Así se consigue, que formándose academia o asamblea popular delante de la columna meteorológica los más instruidos lean, expliquen y discutan con los más ignorantes, siendo estas conversaciones de pura curiosidad el mejor medio de enseñanza”¹⁹⁵. La claridad y el tino de las concepciones didácticas de José Ricart son muy respetables. En las última páginas de dicho folleto hay una interesante reflexión sobre las consecuencias culturales de ciertas decisiones de la Conferencia de Washington que, junto a la imposición del meridiano de Greenwich como primer meridiano universal cosa que no gustó Ricart, comportaba la paulatina implantación del término West en vez del más propio de Oeste que siempre sería un mal menor cuando no fuera posible utilizar el mediterráneo Poniente que era la denominación geográfica más coherente con nuestro contexto cultural¹⁹⁶.

Con una tenacidad encomiable, José Ricart y Giralt insitió de nuevo, el 1 de marzo de 1886, en que se le adjudicara una plaza de profesor auxiliar de la Escuela Provincial de Náutica con la pertinente retribución de 1.500 pesetas y se ofreció, por 500 pesetas anuales más, a impartir también la enseñanza de Derecho Marítimo Internacional¹⁹⁷.

4.2.12. Estudio sobre la costa ampurdanesa.

Bajo el título de Memoria sobre el porvenir marítimo de la costa ampurdanesa, publicó José Ricart, en 1887, un ensayo que el verano del año anterior había presentado en le Certamen Científico-Literario de La Bisbal. En aquel trabajo Ricart intentaba responder a la pregunta de si era posible que existiera una numerosa y rica población marítima¹⁹⁸ en la costa de Gerona. El estudio estaba estructurado en cuatro partes, unas conclusiones y un breve apendice, incluyendo, así mismo, un mapa grande del Ampurdán y cuatro pequeñas cartas de los fondeaderos de Rosas, Palamos, San Feliu de Guixols y Blanes. La segunda parte, páginas 8 a 18, contenía un estudio tecnico-marítimo de la costa que con unas interesantes descripciones de la situación marítima en Blanes, San Feliu de Guixols, Palamos, Rosas y Cadaques así como una descripción de los faros existentes y de los que seria necesario añadir. La pesca era el tema sobre el que versa la tercera parte, páginas 18-25, destacándose la práctica abusiva que se lleva a

¹⁹⁵ RICART (1885). Pp. 3-4.

¹⁹⁶ RICART (1885). Pp. 11-15.

¹⁹⁷ ADPB. Legajo 2281 Pp.178.

¹⁹⁸ RICART (1887). P. 3.

cabo: “... que se haga comprender à la gente del litoral, los grandes perjuicios que se causa á si misma echando a perder las crias, y con la ambición de un malentendido lucro, dejar perderse en las playas montones inmensos de pescado diminuto cogido en artes que deberían prohibirse, abuso este, que según parece se comete en la costa de la región que tratamos.”¹⁹⁹. También se aludía la conveniencia de mejorar el transporte para facilitar la venta de pescado fresco que por el momento era muy escasa. Mejorar la calidad de las conservas también sería muy deseable, sobre todo de las sardinas en lata que no podían competir con las procedentes de Francia. El coral también había desaparecido en toda la costa por falta de control en las capturas. En la cuarta, y última parte, páginas 25 a 29, se consideraba la posibilidad de recuperar la tradicional construcción naval en madera si se mejoraban los medios de comunicación, sobre todo el ferrocarril, para posibilitar la llegada de la madera cuya carencia había sido, en opinión de Ricart, la causa principal de la desaparición de dicha actividad. Para finalizar²⁰⁰, exponía las nueve medidas que debían adoptarse para despejar el horizonte de las actividades marítimas en la costa norte de Catalunya:

- 1.- Construcción de un puerto comercial regional en Palamos.
- 2.- Construcción de un puerto militar en Rosas.
- 3.- Construir puertos en Blanes y San Feliu.
- 4.- Fomentar las industrias de salazón y conservas.
- 5.- Publicación de un severo y popular reglamento de pesca.
- 6.- Establecer algún sistema de ayudas a la construcción naval en madera, empleando operarios del país.
- 7.- Construcción de tres ferrocarriles: San Miguel de Fluvià-Olot- Ripoll-Berga, Olot-Gerona-Palamos, y Blanes-Tossa-San Feliu- Palamos.
- 8.- Fomentar el renacimiento de Gremios de Mareantes.
- 9.- Que la Diputación Provincial fundara y sostuviera una Escuela de Náutica en Rosas o Palamos en la que se impartieran las especialidades de Piloto, Maquinista naval y Constructor naval.

4.2.13. Las conferencias de José Ricart.

¹⁹⁹ RICART (1887) . P. 19.

²⁰⁰ RICART (1887). Pp. 29-30.

Un rasgo característico de José Ricart fue el esfuerzo que desplegó a lo largo de su vida para divulgar los numerosos y variados aspectos de la actividad marítima. No es una exageración afirmar que recorrió una buena parte de las entidades más importantes de Barcelona para llevar a cabo aquella tarea.

En enero de 1881, Ricart pronunció en el Ateneo una conferencia sobre las consecuencias que tendría para España la apertura de un canal en el Istmo de Panamá. Las conclusiones de su discurso eran tres. Primera: España podía ejercer una influencia política de primer orden creando estaciones marítimo-militares en Puerto Rico, las Marianas y las Carolinas. Segunda: Que los aspectos comerciales negativos se podían paliar si el gobierno ofrecía primas a la navegación a los nuevos mercados. Por último recomendaba: "... que nuestros navieros, dejándose de buques exclusivos á vapor ó vela, para las navegaciones de Golfo, inauguren la nueva era de buques mixtos, construyendo fragatas de 1.000 a 2.000 toneladas, construcción moderna de acero, gran superficie vélica y motor auxiliar de hélice para imprimir al buque una marcha de 3 á 4 millas por hora en buenas circunstancias"²⁰¹

Otro ejemplo lo constituye la conferencia que impartió aquel mismo año –no he podido precisar la fecha- en el “Fomento de la Producción Española”. Bajo el título de “El arte de navegar necesita protección”²⁰², Ricart lanzó toda una proclama sobre la necesidad de poseer una buena flota mercante bajo pabellón español e iba un poco más lejos al afirmar que no sería una mala idea reinstaurar la matrícula de mar tan frívolamente abolida en la “memorable revolución del 68”. Imagino que los socios de la patronal estarían encantados de oírle.

4.3. Catedrático de la EPNB (1887-1899).

4.3.1. Nuestra Marina Mercante.

José Ricart publicó su libro titulado *Nuestra Marina Mercante*, dedicado al vicealmirante y Comandante general del Departamento Marítimo del Ferrol Jacobo MacMahon con el que parece que mantenía una cierta relación, en 1887. Ricart pretendía intervenir en el debate sobre el estado en el que se hallaba sumida la marina mercante

²⁰¹ “Ateneo Barcelonés. Conferencia dada por D. José Ricart Giralt sobre el tema...” *Revista Marítima* Año V, Nº 3 de 20-1-1881 . Pp. 33-38. Nº 4 de 1-2-1881. Pp. 49-54. Cita: P.54.

²⁰² “Conferencia pública sobre el tema...” *Revista Marítima* Vol. IV. Pp. 315-322.

española. La obra estaba constituida, según se reconocía en la dedicatoria inicial, por una recopilación de artículos ya publicados en distintas revistas²⁰³.

En el último capítulo, tras manifestar su postura proteccionista, el autor presentaba los remedios que debían aplicarse para superar la crisis en la que estaba sumida la marina mercante:

“1.º Dar de cabotaje todo el tráfico en bandera nacional entre la Península con Cuba, Puerto Rico, Filipinas, Marianas, Carolinas, posesiones de África y Marruecos.

2.º a) Unificación de la administración de la marina mercante en un centro dependiente del Ministerio de Marina y regido por los pilotos y navieros, en lo que se refiere a los asuntos mercantiles.

b) Creación de unas ordenanzas de inscripción ó matrícula que favorezcan el comercio, garanticen la conservación de la gente de mar por medio del estímulo de la completa privativa de explotación de las industrias marítimas a flote, y sean al mismo tiempo la base para la defensa del litoral y colonias y tripulaciones de la escuadra.

c) Creación de escuelas de Náutica y Mecánica dependientes de las Cámaras de Comercio, bajo la reglamentación é inspección del Ministerio de Marina.

d) Nueva organización de los cuerpos de pilotos y maquinistas que esté en armonía con los adelantos modernos, y formación del cuerpo de oficiales de la marina de reserva, con los pilotos y maquinistas que adquieran el título profesional superior, ó meritos suficientes.

3.º Redacción de una nueva ley de puertos y costas, estableciendo la zona marítima dependiente del Ministerio de Marina, y dando la administración comercial de los puertos á las respectivas Cámaras de comercio.

a) Facultando á las Cámaras de comercio para que ejecuten los planos de los puertos que crean más convenientes, con la aprobación del Ministerio de marina, y libertad absoluta en la administración de las obras.

b) Dando el servicio de sanidad de los puertos á los médicos navales, y autorizando la observación sanitaria á todos los puertos cerrados ó de fácil barqueo.

c) Establecer tres lazaretos sucios en las costas del Atlántico y otros dos en las del mediterráneo, más otro en canarias, reduciendo á un minimum los gastos cuarentenarios.

4.º favorecer á la marina mercante con una ley de primas.

²⁰³ RICART (1887). P. S/n.

- a) A la construcción de cascos, tanto de madera como metálica.
 - b) A la construcción de máquinas y calderas.
 - c) A la navegación no considerada de cabotaje.
 - d) Sobreprima á los buques que abran al comercio nacional nuevos mercados extranjeros; ó que tengan que competir con líneas paralelas extranjeras con destino ó escala á un puerto nacional.
- 5.º a) Organización del cuerpo consular dando las plazas de los puertos comerciales frecuentados por nuestro pabellón á los marinos, y los consulados de los demás puertos, á comerciantes españoles o extranjeros domiciliados en la localidad.
- b) Establecer unas tarifas consulares al nivel de las de la nación que las tenga más reducidas.
- 6.º Dar á las Cámaras de comercio facultad jurídica para constituirse en tribunales de comercio que entiendan en las diferencias comerciales, naufragios y averías, excepto en la parte criminal de la gente de mar, de la cual ha de entender el ramo de guerra.
- 7.º Estudiar un código se dejante al “Merchant Shipping Act” de 1876 para legislar sobre inspección de naves, máquinas y estivas, pero entendiéndose que no se grave al comercio con nuevas gabelas.
- 8.º Ampliar el permiso y condiciones para establecer depósitos de carbón según dictamen de las respectivas Cámaras de comercio.
- 9.º Estudio sobre la hipoteca de las naves al efecto de crear el crédito marítimo, que proporcione á la industria naviera capitales baratos y seguros.
- 10.º Reforma de las Ordenanzas de Aduanas en el sentido de la mayor sencillez en la documentación y expedienteo, para que los capitanes no sean víctimas de multas exageradas é injustas.
11. Estudio de la parte marítima del vigente Código de Comercio para su modificación, y adopción de las 65 conclusiones aprobadas en el Congreso internacional de Derecho Comercial reunido en Amberes durante los días 29 y 30 de setiembre y 1,2, y 3 de octubre de 1885.”²⁰⁴

A grandes rasgos, los puntos de vista de Ricart eran de clara orientación proteccionista y coincidían con los mantenidos por la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona que se hallaba bajo el control de los propietarios de los buques de vela. En el libro, menudean las críticas a las posiciones de mantenidas por

²⁰⁴ RICART (1887). Pp. 146-148.

Joaquín Costa en el Congreso de Geografía Colonial²⁰⁵ y a los puntos de vista mantenidos por Manuel Girona²⁰⁶, Vicepresidente de la Cia. Trasatlántica, en una conferencia impartida en el Ateneo de Barcelona. Otro aspecto destacable es la defensa a ultranza del predominio del Ministerio de Marina en la mayoría de los asuntos que atañen a la marina mercante salvo los estrictamente comerciales. El Ministerio de Fomento es descrito como una cueva de burócratas ignorantes de todo lo referente al mundo marítimo²⁰⁷

Jaime Carrera Pujal mostró una opinión desfavorable sobre aquel trabajo de Ricart dejando escrito que: “Mejor hubiera sido para Ricart que dedicara sus ocios a pasear o leer, por ser hombre que, como Pedro Estasén²⁰⁸ y Ricardo Torres Munner, escribía mucho, mas siempre con ideas confusas y en una forma deficiente.”²⁰⁹

4.3.2. Nombramiento de catedrático interino de la EPNB

El 19 de diciembre de 1887 falleció el catedrático Joaquín Bonet y Viñals por lo que se propuso a Ricart para ocupar su lugar dado que, desde 1871, venía ejerciendo como su sustituto sin sueldo si bien no había tenido que ejercer dicha función más que durante un mes lo largo de todos aquellos años. La retribución de Ricart sería de 1500 pesetas anuales. Su solicitud, planteada tiempo atrás, de impartir la asignatura de Derecho Internacional Marítimo fue desestimada por considerarse que no poseía la formación adecuada para impartirla²¹⁰. Seis meses después de haber sido nombrado “Catedrático interino de Aritmética, Algebra, Geometría y Trigonometría, Dibujo Lineal

²⁰⁵ RICART (1887). Pp. 41-45.

²⁰⁶ RICART (1887). Pp. 79-83. (Todo el capítulo XII).

²⁰⁷ RICART (1887). Pp. 69-70.

²⁰⁸ Economista y jurisconsulto catalán que desde muy joven se distinguió en el cultivo de esas ciencias (1855-1913). Fue el fundador del *Eco de la Producción* y director del *Diario del Comercio*. Escribió numerosas obras, entre las que figuran las siguientes de señalado interés económico: *El Positivismo o sistema de las ciencias experimentales* (1877); *Teoría científica de la felicidad: la protección y el libre cambio* (1880); *El comercio y la marina mercante española* (1880); *La cuestión lanera* (1881); *Instituciones de Derecho Mercantil* (8 vols. 1890-95) ; *La riqueza de Cataluña* (1888) ; *Historia de los Tratados de comercio entre España e Inglaterra* (1881); *El Código Industrial* (1893); *Los nuevos horizontes de la Economía política* (1887); *Regionalismo económico* (1887); *Los orígenes de la vida económica* (1887); *Tratado de las suspensiones de pago y de las quiebras* (1890) ; *Proyecto económico para España* (1890); *Derecho industrial de España* (1900); *El aval* (1902); *Los accidentes del trabajo y el seguro de accidentes* (1903) y *Los seguros: Ensayo jurídico* (1906).

²⁰⁹ CARRERA (1961). P.123.

²¹⁰ ADPB. Legajo 2281. Pp. 187-201.

y Topográfico”, José Ricart fue nombrado también “Secretario interino de la Escuela Provincial de Náutica de Barcelona”, al haber presentado la dimisión de dicho cargo el Catedrático de Cosmografía D. Pablo Ramón Fornells y Daura alegando que con 76 años cumplidos no se veía con ánimo de seguir desempeñándolo²¹¹.

4.3.3. La Exposición Universal de Barcelona.

La Sección Marítima de la Exposición Universal de Barcelona de 1888 estuvo instalada en la playa. Un viaducto que salvaba la vía férrea y la calle de Circunvalación la unía con el Palacio de la Industria. La sección constaba de una parte militar y otra civil, también contaba con un pequeño muelle.

Entre las distintas instalaciones ubicadas en aquel espacio, se encontraba, en primer lugar, el pabellón de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. Allí se expusieron boletines, retratos, medallas, distintas maquetas, lanzacabos y dos botes salvavidas uno de los cuales había sido construido en Sant Feliu de Guixols.

El pabellón de la Compañía Transatlántica estaba construido en estilo árabe –tan corriente en aquellos años y que también se empleaba para la habilitación de los salones de los buques de pasaje- y en el interior se reproducía la cámara de un vapor correo. Cuadros, planos, modelos de barcos y de algunas instalaciones del astillero de Matagorda y distintos elementos de dotación de los buques entre los que destacaba una aguja Thomson como las que utilizaban los barcos de la Compañía, ocupaban el espacio de exposición de la naviera barcelonesa. En una nave de 50 metros de largo por 25 de ancho se instalaron el resto de industrias marítimas y pesqueras.

El Asilo Naval también instaló una caseta que representaba la popa de un barco. En la cubierta se instalaba la banda de música de aquella institución.

El repaso de la lista de empresas participantes nos permite hacernos una idea de la repercusión de la Exposición Universal en el ámbito marítimo:

- Orlando Hermanos, ingenieros y constructores de Liorna (Italia)
- Mollet y Estapé de Badalona, jarcias.
- Luis Garriga y Casols de la Barceloneta, jarcias.
- Maristany Hermanos de Masnou, lonas.
- Pablo Estapé de la Barceloneta, velámen.

²¹¹ ADPB. Legajo 2281. P.202.

- Joaquín Artés de San Martín de provesals, etopas.
- Silvestre Pujós de Barcelona, cordelería.
- Joaquín Finestros de Mataró, lonas y cotolinas.
- Fontrodona y Cia. de mataró, lonas y cotolinas.
- Belfast Bepenvot de Irlanda, cordelería y cables.
- Carlos Payró y Cia. de Barcelona, utiles de pesca.
- Sons of Thomas Hayne de Cádiz, modelo de una red de pesca, modelos de buques y un modelo de acuarium.
- Pedro Alier de Barcelona, redes para pescar.
- Josefa Bertrán de Barcelona, tejidos de lana en galones.
- Gerardo Bertrán de Barcelona, efectos de hojalatería para buques.
- Vicente Triay de la Barceloneta, remos y motonería.
- Viuda de J. Rosell de Barcelona, instrumentos de marina.
- José Antonio Robinat de San Feliu de Codines, un filtro.
- Hunter and Englissch de Londres, modelo de grua flotante.
- Miguel Jufera de Cartagena, modelo de un timón trapecio.
- Enrique Ros de Barcelona, un aparato limpia buques.
- Tarr Wonsen de Estados Unidos, pintura para buques.
- Federico Ciervo de la Barceloneta, cocinas para buques.
- W. Anderson de Londres, un microscopio.
- Nacional Steam Ship de Londres, pintura para buques.
- Alfredo Gaza de Barcelona, efectos militares.
- Nortdenfels Sons de Londres, cañones y ametralladoras.
- Real Compañía Asturiana de Asturias, zinc.
- Son Bron y Cia. de Londres, manufacturas de hierro y acero.
- T. Gil y Compañía de Ferrol, modelo de torpedero.
- José Pineda de la Barceloneta, modelo de un buque.
- Miguel Lengo de Barcelona, idem.
- Sres. Ibarra y Cia. de Sevilla, idem.
- José Corso y Gil de Barcelona, una escuadra en miniatura.
- Jaime Pagés de Masnou, modelo de una fragata blindada.
- The Susanthum de Londres, planos de diques.
- J. Turk de Londres, modelos de canoas.
- W. Doxford Son de Suderland, modelos de canoas y planos.

- J. Brock de Londres, modelos de fuegos de artificio.
- Jammes Pain Son de Londres, modelos de fuegos de artificio.
- Williams Balch de Londres. Modelos de fuegos de artificio de salvamento.
- Porta, pintura submarina.

La organización de la Sección Marítima se completa con un faro situado a 22 metros de altura sobre una estructura de madera recubierta de carbón procedente de las mimas asturianas del marqués de Comillas.²¹²

En opinión de José Ricart, la Sección Marítima de la Exposición fue la más pobre de todas las presentadas en aquel certamen según y así lo manifestó en una conferencia realizada en el Ateneo Barcelones²¹³. Inclusive la consideró una representación “inferior para nuestra patria a la Exposición Marítima de 1872”²¹⁴. A pesar de la mediocridad general, cabía destacar el pabellón de la Compañía Trasatlántica, aunque con el estilo arquitectónico empleado “más parecía el caprichoso chalet de algún príncipe árabe”²¹⁵, y el pabellón de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. También fue remarcable la exposición del proyecto del cañonero “Condor”²¹⁶ de la factoría barcelonesa de Alejandro Wolghemut²¹⁷ cuya pequeña máquina de triple expansión iba a ser la primera construida en España. Para Ricart las causas de aquel fiasco había que buscarlas, un vez más, en “la falta de aficiones marítimas de nuestro pueblo”²¹⁸, que llevaba a designar a personas ajenas al mundo de la mar para dirigir los asuntos del mismo. No sería extraño, de seguir así, que algún día viéramos “a un muy reverendo señor Obispo”²¹⁹ dirigiendo la Armada Española. Como se ve, José Ricart no se andaba con chiquitas a la hora de valorar el papel atribuido a la mar en aquella Exposición y no le faltaba razón para estar indignado. En su opinión para dar un nuevo rumbo necesario eran imprescindibles dos condiciones que por el momento no se daban: formar más y mejor gente de mar y fomentar la construcción naval nacional tal como, por ejemplo, se estaba haciendo en Italia.

²¹² F.G. de la T. (1888). Pp. 146-165.

²¹³ RICART (1889). P. 311.

²¹⁴ RICART (1889). P. 318.

²¹⁵ RICART (1889). P. 313.

²¹⁶ MORENO (1990 b)

²¹⁷ RODRIGO (1999)

²¹⁸ RICART (1889). P. 321.

²¹⁹ RICART (1889). P. 323.

4.3.4. Los trasatlánticos.

Bajo el título de “Las grandes trasatlánticas y sus buques”²²⁰, publicó José Ricart un estudio sobre los nuevos buques propulsados mecánicamente que, a finales del Siglo XIX, se dedicaban de forma intensiva al transporte de personas, fundamentalmente emigrantes y, en determinadas ocasiones, también tropas. El trabajo consistía en un análisis descriptivo -enumeración de las compañías más destacadas, relación de sus buques con su correspondiente tonelaje tanto bruto como neto, potencia de las máquinas y material de construcción del casco-, de las flotas de trasatlánticos de los países más desarrollados. Se describían las compañías navieras de Inglaterra, Alemania, Francia, Italia, Holanda, Bélgica, Estados Unidos, Austria, Hungría, Rusia, Japón y Portugal.

Al final de la publicación, se trataban las compañías españolas y se prestaba una atención especial a la Cia. Trasatlántica, mencionando la Contrata de 1887, firmada entre la Compañía y el Estado, y resaltando el esfuerzo que iba realizar la compañía naviera para hacer frente de forma correcta a las nuevas condiciones del servicio²²¹. También se analizaba con cierto detalle la situación de la naviera “Pinillos, Saenz y Cia.” de Cádiz destacando que cubría con eficacia las comunicaciones entre la Península y Cuba y Estados Unidos sin percibir ninguna subvención del Gobierno. Otras navieras citadas eran la de “E. Pi y Cia.”, “Serra”, “La Fletcha” y “Larrinaga y Cia.”, señalando que las tres últimas eran de capital completamente inglés. Para terminar su trabajo, Ricart realizaba una llamada a la política de subvenciones a la marina mercante nacional: “... este camino es el de la subvención, pero subvención liberal, esto es, al que se lo merece, á quien pretenda y consiga fundar nuevas líneas de navegación buscando mercados para la industria nacional y compitiendo con las paralelas extranjeras”²²².

El análisis de Ricart sobre aquellos grandes buques trasatlánticos que significaron un hito en la revolución industrial marítima es un tanto superficial y lo único que parece preocuparle son las altas velocidades que alcanzan dichos buques así como las molestias que las mismas puedan ocasionar a los pasajeros que “...tienen que sufrir trepidaciones capaces de romper todos los tornillos del cuerpo humano (si este tuviera tornillos), sin poder descansar tranquilos, y expuestos a quedar volatilizadas en

²²⁰ RICART (1890 a).

²²¹ RICART (1890 a). Pp. 840-848.

²²² RICART (1890 a). P. 853.

un choque con otro galgo que vaya de vuelta encontrada o contra alguna banca de hielo”²²³. Salvando las distancias, nos parecen más sutiles las reflexiones realizadas por Julio Verne o Le Corbusier sobre los grandes paquebotes. El primero, en su excelente libro Una ciudad flotante²²⁴, denomina de dicha forma al famoso Great-Eastern en el que realizó una travesía de Liverpool a Nueva York en 1867. Para el gran arquitecto, los grandes buques de pasaje fueron un punto de referencia ineludible a la hora de reflexionar sobre el tratamiento del espacio habitable según manifestó en su tratado Vers une architecture de 1923²²⁵.

Es conveniente recordar, además, que aquellos grandes buques basaron su razón de ser comercial en el desarrollo de los grandes flujos migratorios que tuvieron lugar entre Europa y América a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Así, entre 1870 y 1900 se desplazaron del viejo al nuevo continente 6.191.700 británicos, 3.500.000 italianos, 2.354.600 alemanes, 1.370.500 austro-hungaros, 1.295.800 españoles, 597.300 portugueses e importantes cantidades de holandeses, noruegos, franceses, daneses, y suizos hasta completar la cifra de 17.000.000 de personas a los que se seguirían sumando más y más personas durante medio siglo²²⁶, hasta llegar a la cifra de 54.000.000²²⁷. El tráfico de emigrantes puede ser considerado como una de las lacras sociales de los últimos ciento cincuenta años, a la vista de los testimonios que nos han dejado algunos de sus protagonistas. Carlos Sixirei nos describió la vida a bordo de los buques de pasaje de principios de siglo en los términos siguientes: “Había que ir a busca-la comida á cociña, pois non había comedor nin mesas, e cada un acomodábase pola cuberta como pudiese. Cando chovía, poñíannos uns toldos para que nos mollásemos o menos posible. Os dormitorios eran nas mesmas bodegas que levaban a carga cando non había pasaxe. Eran amplias e sen divisions de ningunha clase. Cuns soportes afirmados no teito e no piso, que era de ferro, aramaban tres cuchetas superpostas. En cada unha había un colchón recheo dunhas algas marinas moi finas e secas e un cabezal co mesmo recheo. A cama completábase cunha manta de algodón do máis ordinario que se poda atopar. Ás oito había que subir a cuberta para baldear e desinfecta-los aposentos e non se podía baixar ata a mediodía, quedando un cheiro insoportable a desinfectante. Os lavabos consistían nunha serie de billas de agua salgada

²²³ RICART 81890 a). P. 787.

²²⁴ VERNE (1947).

²²⁵ Citado por LLORCA (1990). P. 171.

²²⁶ LLORCA (1992). P. 54.

²²⁷ SIXIREI (1988). P. 12.

sobre unha canaleta de ferro como recipiente da auga. Alí podía un refresca-la cara cando apretaban as calores do trópico. Os retretes eran unhas canais duns trinta e cinco centímetros de ancho, con auga correndo seguido. Estaban separados por unhas chapas de ferro, pero sen porta.”²²⁸ .

Para algunos expertos los esclavos recibían mejor trato en los buques negreros que los emigrantes en los grandes buques trasatlánticos ya que los segundos pagaban por adelantado mientras que los primeros eran vendidos al rendir viaje lo que obligaba a presentarlos en buen estado. Quizás sea un punto de vista algo exagerado pero algo hay de verdad en ello. Recuérdese sino, tal como hizo Ricart en más de una ocasión, la falta de medios de salvamento para los pasajeros de las clases inferiores en los trasatlánticos.

4.3.5. Los problemas del puerto de Barcelona.

La presencia de los grandes buques de pasaje supuso un motivo más, junto a otros, para renovar las infraestructuras portuarias de Barcelona que se hallaban en un estado lamentable al finalizar el siglo XIX²²⁹ .

Las obras del puerto de Barcelona entraron en una nueva fase a partir de 1881 por varias razones. En primer lugar, debido al nuevo marco legal establecido por la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880 y los decretos consiguientes sobre reordenación de la Junta. En segundo lugar, por un alud de innovaciones técnicas en la construcción portuaria, la energía y la arquitectura naval. Y, por último, por un encrespamiento de la opinión pública respecto a la actuación que se venía realizando. En aquel año, se hizo cargo de la dirección de las obras Francisco Lagasca y se incorporó como subdirector Julio Valdés. La primera actuación de importancia fue la instalación de un sistema de grúas hidráulicas con el fin de mejorar el sistema de carga-descarga que hasta aquel momento se había venido realizando, casi de forma exclusiva, mediante la fuerza bruta. El montaje de las grúas, entre 1882 y 1885, corrió a cargo de la compañía inglesa The

²²⁸ SIXIREI (1988). P. 193.

²²⁹ MORENO (1997).

Hidraulic Enngineering Company, lo que desencadenó una oleada de protestas por no haberlas adjudicado a cualquiera de las industrias del país capaces de realizar dichas tareas. En particular, la Maquinista Terrestre y Marítima se interesó especialmente por el proyecto²³⁰. La intención inicial fue la de instalar 126 grúas de este tipo pero catorce años después, en 1898, tan sólo se habían instalado 31 que compartían el trabajo con 46 de mano y cuatro de vapor²³¹.

Por otra parte, se continuó la construcción de los muelles de Barcelona, Poniente, Capitanía y Cataluña. Se adoquinó el Muelle de la Muralla. Se instalaron algunos tinglados metálicos que dieron muy mal resultado. Se tendieron vías férreas en tres muelles: Muralla, Atarazanas y Barcelona pero las esperanzas que se habían depositado en dicho medio de transporte quedaron defraudadas debido a que las operaciones de cambio de dirección se tenían que realizar mediante plataformas giratorias y ello resultaba poco operativo.

En 1885, los ingenieros del puerto adoptaron la decisión de instalar en el mismo un dique flotante y deponente del sistema Clark²³², descartando el plan de Garrán de construir unos diques secos en el arranque de la escollera de Poniente. Tal decisión, importante por su trascendencia para la mejora de los servicios portuarios, fue criticada muy duramente y dio origen a una ardua polémica que no cesó hasta que el dique comenzó a funcionar en 1903. Lagasca y Valdés optaron por la tecnología británica en todo lo referente a dotación de infraestructuras portuarias. Valdés en persona realizó un viaje de un mes de duración, a principios de 1886, para conocer de cerca el funcionamiento de los puertos ingleses de Londres, Barrow in Furness, Liverpool, Cardiff, Bristol y Hull, así como distintas empresas²³³. Aquella predilección por la tecnología extranjera por parte de un organismo del Estado como era la Junta del Puerto disgustó a las instancias económicas locales y constituyeron uno de los motivos de los ataques, que contra la misma, se promovieron desde la Cámara de Comercio y el Fomento del Trabajo Nacional. La razón principal del disgusto de las organizaciones patronales, sin embargo, fue la lentitud con la que se realizaban las obras. La Exposición Universal supuso una tregua pero una vez concluida, la Cámara de Comercio desencadenó de nuevo las hostilidades llamando a rebato, mediante una

²³⁰ *Revista Tecnológico-Industrial*, Año IV (1881). Pp. 138.

²³¹ *Revista de Obras Públicas*, nº 1.171 (1898). Pp. 145-146.

²³² BARCA y MORENO (1993).

²³³ VALDÉS (1887).

encuesta, a todas cuantas entidades y personalidades compartían su actitud crítica según se explicitaba claramente en la presentación del documento: “..., se abre una información pública, por escrito,...,referente á las obras que conviene ejecutar para la terminación del puerto de esta ciudad, mejora y ensanche del mismo, á tenor del siguiente cuestionario, á cual fin se invita á las personas facultativas y Corporaciones, así como a la gente práctica, á concurrir á dicha información, cuya importancia y trascendencia no es necesario encarecer”²³⁴. La encuesta estaba estructurada en cuatro grandes apartados: “Obras de seguridad”, “Distribución interior”, “Diques” y “Ensanche”. Entre las persona que respondieron a la encuesta, se hallaba José Ricart que, en líneas generales, venía apoyar el proyecto del Ingeniero Director de la Junta de Obras del Puerto Carlos Mondejar introduciendo leves modificaciones²³⁵, e incidiendo en la urgencia de aumentar la protección del puerto mediante la ampliación del dique de Levante.

Pocos meses más tarde, Ricart también se pronunció abiertamente sobre la cuestión de cual era el tipo de dique más conveniente para ser instalado en el puerto de Barcelona. En su opinión, la alternativa planteada por los ingenieros de la Junta de Obras del Puerto, el dique flotante y deponente de Clark, era la más correcta dadas las ventajas que presentaba entre las que podían destacarse las siguientes:

“1ª Con un solo dique pueden depositarse en seco tantos buques como permite la grada. El proyecto para el puerto de Barcelona, es con draga [grada]capaz para 16 buques.

2ª El dique se divide por mitad, terceras partes, según sus dimensiones, completa cada parte para servir de dique á los buques, y de dique á las otras partes que necesiten limpia o carena.

3ª El dique puede recibir un buque de cualquier tamaño, aunque éste sea tal que no le sirva ningún otro dique seco ó flotante.

4ª Cada aumento de longitud de la grada, permite establecer un dique adicional flotante con muy poco gasto.

5ª Pueden construirse buques sobre la grada, y ser botados al agua con la mayor sencillez por medio del dique, evitando los riesgos anexos a las varadas.

6ª El dique, con o sin barcos, puede ser llevado de un punto al otro á fin de depositar buques en diferentes lugares del puerto.

²³⁴ RICART (1890 b), p.3.

²³⁵ RICART (1890 b), p.8.

7ª El dique no puede irse a pique aunque queden abiertas todas las válvulas por accidente ó intención.

8ª Con suficiente extensión de grada, un solo dique sirve para muchos buques simultáneamente, y por tanto, dará un interés al capital empleado mucho mayor que cualquier otra forma de dique.”²³⁶

4.3.6. Canje de título

Una Real Orden del mes de mayo de 1890, determinó que las tres clases de Pilotos existentes hasta aquel momento quedaban reducidas a dos que se denominarían “Capitán de la Marina Mercante” y “Piloto de la Marina Mercante”. Los títulos de Capitán serían expedidos por el Ministro de Marina y los de Piloto por los Comandantes generales de los Departamentos y Apostaderos. Por otra parte, los, hasta aquel momento Pilotos de primera y de segunda, podrían canjear sus títulos por el de Capitán. Cosa que hizo Ricart en tanto que piloto de segunda clase.

4.3.7. Intervención en el Ateneo sobre Juan Mirambell.

Durante el año 1891, se impartieron una serie de conferencias en el Ateneo para honrar la memoria de algunos “hijos ilustres de Cataluña”. José Ricart intervino el 18 de marzo para narrar las aventuras del capitán de la marina mercante Juan Mirambell y Bertrán. Dicha conferencia fue publicada posteriormente. La versión de aquellos acontecimientos descritos por Ricart ha sido mal interpretada por el historiador Josep M. Fradera ²³⁷ al considerar que “...quan el capità Mirambell decidí entrar amb la bandera espanyola al port de Montevideo el 1832, en realitat no era, tal com pretén la tradició recollida per Ricart i Giralt, el primerr vaixell cáatala que entrava en aquell port Americà, sino el primer que ho feia obertamen”. Lo que Ricart nos cuenta es que, el 10 de enero de 1835, el capitán Mirambell entro con su pequeña polacra-goleta Constanca en el puerto de Montevideo enarbolando con engaño la bandera brasileña y siendo consciente de los peligros a que se exponía dadas las restricciones de acceso que Uruguay mantenía con respecto a las embarcaciones españolas. Según la versión de Ricart, el mérito de Mirambell consistió en lograr la reanudación del comercio legal por

²³⁶ RICART (1891 b). P. 2.

²³⁷ DELGADO Y OTROS (1986) P.115.

parte de Uruguay -que no por parte española que siguió manteniendo la ruptura comercial oficial con las antiguas posesiones americanas-, jugándose el pellejo en el empeño²³⁸. En el tercer capítulo de esta obra, Ricart nos describe los procedimientos comerciales catalanes tradicionales según los usos prescritos por el Consulat de Mar, descripción que reproducirá de nuevo en su famosa obra de 1923 *El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana 1790-1870*.

4.3.8. Ingreso en la Real Academia de Ciencias Naturales y Artes de Barcelona.

El ingreso de José Ricart y Giralt en la Real Academia de Ciencias Naturales y Artes de Barcelona (RACAB), la institución científica más importante de Catalunya en aquellos años, se produjo en enero de 1892. Su discurso de ingreso se tituló *La previsión científica del tiempo*²³⁹ y, según el historiador de la ciencia Antoni Roca, supuso la recepción “oficial” de la nueva meteorología en la comunidad científica catalana²⁴⁰. La obra estaba estructurada en cinco partes. En la primera planteaba el estado de la cuestión meteorológica. La segunda parte estaba dedicada a resumir las teorías de Maury. Los ciclones, o malos tiempos, eran tratados en tercer lugar, destacando la importancia que el telégrafo, el barómetro y los sistemas nubosos tenían para su predicción. La cuarta parte versaba sobre las nubes y su clasificación, presentando un cuadro comparativo entre las versiones de Poëy, Hildebrandsson, Howard, Fitz-Roy, Mühry y la suya propia. El trabajo, que ocupaba algo más de cuarenta páginas, terminaba con unas conclusiones en las que anunciaba otras dos partes, que no llegó a realizar, dedicadas a la “Previsión del tiempo al servicio de la marina” y a la “Previsión del tiempo al servicio de la Agricultura”.

4.3.9. Cambio de cátedra.

El catedrático de “Cosmografía, Pilotage y Maniobra” de la Escuela Provincial de Náutica D. Pablo Fornells y Daura falleció el día 10 de junio de 1892 tras una larga enfermedad durante la cual había sido sustituido por D. José Villà y Serra. José Ricart aprovechó la oportunidad para solicitar cambiar su cátedra de “Aritmética, Álgebra,

²³⁸ RICART (1891), pp. 9-12.

²³⁹ RICART (1892).

²⁴⁰ ROCA (1990), p. 527.

Geometría y Trigonometría y Dibujo Lineal” por la que había quedado vacante, concediéndosele dicho cambio el 14 de junio²⁴¹.

Pocas semanas más tarde, planteó una propuesta con la finalidad de mejorar la enseñanza de la náutica añadiéndole contenidos prácticos que, según la opinión de Ricart, eran muy necesarios dadas las características de los nuevos alumnos de pilotaje. Es interesante conocer la descripción que el reluciente catedrático interino de “Cosmografía, Pilotage y Maniobra”, realizaba de aquellos jóvenes porque, más que sobre aquellos, nos ilustra sobre la tendencia de Ricart a las actitudes románticas y, en esta oportunidad, también exageradas, simplistas y subjetivas. Argumentaba Ricart en su exposición que: “Al disminuir los veleros, ha disminuido también la afición de los hijos del litoral para seguir la carrera de Piloto. En cambio la grandiosidad y lujo de los trasatlánticos ha impresionado a los jóvenes salidos de Institutos y Universidades, que con su relativo adelanto de instrucción encuentran una poesía y atractivo en estos preciosos buques, que el *mangeur d’ecouttes* [literamente: “comedor de escotas”, suponemos que era una expresión francesa despectiva para referirse a los tripulantes de los buques de vela] solo halla en su velero, en el cual puede pasearse por cubierta en paños menores y embadurnado de alquitrán, libertades no admitidas en los modernos buques, cuyos oficiales han de ir siempre vestidos con pulcritud y expresarse con corrección.

Pero el nuevo personal de jóvenes que sigue la carrera de Piloto, si en verdad tiene en su favor su mayor ilustración, tiene en contra que en su mayoría sufre una decepción, pues hijos en gran número del interior y de familias completamente extrañas al mar, solo lo miran por las aguas tranquilas del puerto y fiestas dadas en los clubs de regatas y casas de baños. Así es que a los primeros síntomas de mareo, y moverse un poco el buque comprenden que la cosa no es tan agradable como se figuraban.

Además, han caído estos jóvenes en el platillo opuesto de los antiguos pilotos veleros. Estos, rudos de formas, no eran amigos de las exigencias de la vida social, encontraban ridículo estudiar física y dibujo, y no comprendían cómo puede ser útil al navegante el buscar X algebraicas, pero en cambio, eran los primeros en tomar la tabla de jarcia y se vanagloriaban de ser gavieros de primera.

Los alumnos actuales, en general, miran con horror los flechastes, y creen que un piloto para nada ha de subir a las vergas, ni le corresponde saber coser lonas, ni

²⁴¹ ADPB Legajo 2281, pp. 211-212.

fabricar cajeta o tomador, ni mucho menos ensuciarse las manos de alquitran precintando y forzando cabos de jarcia.

Con lo dicho resulta que los mangeurs d'ecouttes eran más apropiados para la marina de su tiempo, que los jóvenes alumnos de hoy lo son para la moderna marina.

Y por cierto, que tanto la compañía Trasatlántica, con las notables compañías de Pinillos y Prats, aumentan la gravedad del mal, tratando a los alumnos á cuerpo de rey, sin obligarles á las faenas marineras de cubierta y aparejo, que debe saber todo oficial, aunque sea oficial de buque de vapor.

Conozco joven, que después de haber efectuado cuatro viajes en buques de la compañía Trasatlántica no sabía bogar, ni habían tocado sus pies el primer flechaste; y de trabajos de cubierta tampoco sabía lo que era el alma de un cabo, ni los guarnes de un aparejo.

[...]

Cuando el que firma estas líneas, cumplió los viajes de agregado, cada día, de 4 a 6 de la tarde, por mandato del capitán acompañaba á uno de los gavieros en los trabajos de recorrida del aparejo; y en aquella fecha todos los agregados tenían señaladas dos horas de timón y practicaban todos las faenas marineras, en algunos buques hasta con exageración, por depender de la autoridad algo brutal de los contra maestres.”²⁴²

A la vista de aquella situación, Ricart manifestaba su voluntad de proponer a la Dirección de la Escuela la introducción de una asignatura práctica de Maniobra en el tercer curso de los estudios de Piloto. Su propuesta era razonable pero no llegó a prosperar. Sobre el carácter teorícista de las enseñanzas náuticas hay que señalar que ese es un mal de las mismas que todavía perdura hoy en día.

4.3.10. Sobre Cristóbal Colón.

Al socaire de las celebraciones del cuarto centenario del descubrimiento de América, Ricart y Giralt publicó, en 1893, un trabajo titulado Cristóbal Colón, cosmógrafo que puede considerarse un buen estudio de historia de la ciencia, a pesar de algunos errores más que justificables dado el nivel del desarrollo de dicho ámbito historiográfico en aquellos años. Son destacables sus alusiones a la contribución

²⁴² RICART (1892 b). P. 152.

catalana al desarrollo de las ciencias náuticas. Pero lo más destacable es su valoración del famoso personaje: “...Cristóbal Colón no ha dejado ningún documento que demuestre que fue un sabio; no fue estrella de primera magnitud como Galileo, Copérnico, Keplero, Newton, ni siquiera entiendo , que deba colocarse á igual nivel que nuestros ilustres marinos Jorge Juan, Ulloa y Mendoza; pero es indudable que fue algo más que un marinero, pues á la práctica de tal, añadió lo aprendido en mucha lectura, trato y correspondencia con personas de reconocida ilustración como Toscanelli; así es que dotado de clara inteligencia, se asimiló todo lo bueno y lo nuevo, aprovechándose de lo que otros, quizás más sabios que él, no supieron o no quisieron dar la debida importancia.

Verdad es que para empresas de la índole de la que nos ocupa, se necesita, además de ciencia, poseer una tenacidad á machaca martillo como demostró Colón, no desmayando nunca y sabiendo sacar partido del espíritu de su época; pues a nuestro entender, por muy místico y religioso que fuera, como se deduce de sus escritos y de vestir con frecuencia el hábito de San Francisco, y su proyecto de conquistar un vellocino de oro, para luego convertido en nuevo Godofredo de Buillón, conquistar Tierra Santa, huele á captarse las simpatías de la muy católica Isabel y de los reverendos padres Deza, Talavera y Mendoza, que privaban en la Real Cámara. Decimos esto, porque siempre nos ha chocado mucho que siendo religioso el principal objetivo del primer viaje para convertir al gran Kan de tartaria á nuestra Santa Religión y hacer entrar en el redil de la Iglesia á tantos miles de infieles, no se embarcó ningún clérigo, y en cambio tuvo plaza de embarque, bien recomendado, un tal Castillo de Sevilla, artífice platero y conocedor de metales preciosos”²⁴³.

No queda más remedio que darle la razón a Ricart que seguramente quería dejar clara una opinión ponderada sobre la finalidad del viaje colombino ante las tonterías que se debieron publicar a raíz del IV centenario del descubrimiento como ocurrió cien años después.

4.3.11. Las reivindicaciones sociales de los marinos mercantes.

Aquel mismo año, Ricart solicitó a la Camara de Comercio y al Ayuntamiento que se instalara en Barcelona una “Casa del marino” al estilo de las “Sailors-home”

²⁴³ RICART (1893), pp. 24-25.

inglesas. En su opinión, tal centro de acogida para los marinos en tránsito era muy necesario dado que por el momento sólo se podía contar con algunas pensiones existentes en el barrio de la Barceloneta que “...más de una vez han merecido muy severas censuras de la prensa.”²⁴⁴ .

A pesar de su manifiesta preocupación por el bienestar de la gente de mar, Ricart siempre guardo las distancias con las distintas asociaciones profesionales que se crearon, incluidas aquellas que tuvieron inicialmente un trato de favor con él. En 1893, pocos meses después de su creación en Bilbao, la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante nombró a Ricart socio honorario y su representante en Barcelona²⁴⁵ más éste no dudo en desmarcarse de las iniciativas de aquella Asociación en la primera oportunidad que se le presentó. Desde las páginas de la Revista General de Marina, Ricart les recriminó con dureza su petición de que se cobraran las horas extras realizadas en puerto con motivo de la carga y descarga alegando, entre otras razones no menos demagógicas, que “...esto de cobrar alguna pesetilla por horas extraordinarias de trabajo en puerto es compararnos en cierto modo con la gente de blusa, con los estivadores.”²⁴⁶. Otra importante reivindicación de la Asociación como era la creación de un Montepío, tampoco era bien vista por Ricart. Según él, en aquel momento todos los esfuerzos debían ir encaminados a conseguir un “acta de la Marina Mercante y gestionar su aprobación por medio de los Senadores y Diputados amigos...”²⁴⁷ . Ricart no aclaraba en su artículo cual era el contenido de aquella “acta”, pero nos lo podemos imaginar sabiendo que era una empresa común a marinos mercantes, armadores y Armada. Entre el profesor de la Escuela de Náutica y sus compañeros de profesión embarcados comenzaba a percibirse una grieta que se iría agrandando con el paso de los años.

Conviene señalar que años más tarde, en 1907 y en un artículo dedicado a defender la militarización total de la marina civil publicado una vez más en la Revista General de Marina, Ricart si consideró conveniente la creación de un Montepío en tanto que elemento de persuasión para hacer aceptable entre las gentes de la mar la reinstauración de la Matrícula de Mar.²⁴⁸

²⁴⁴ RICART (1893 c). P. 396.

²⁴⁵ *Revista de Navegación y Comercio* (1893), Nº 112. P. 473.

²⁴⁶ RICART (1894 c). P. 474.

²⁴⁷ RICART (1894 C). P. 471.

²⁴⁸ RICART (1907 b). P. 40.

4.3.12. La guía marítima de Cataluña (1894)

Bajo el título de Guía Marítimo Comercial de los puertos de la península Ibérica. Volumen Primero: Cataluña, José Ricart publicó, en 1894, una recopilación de artículos publicados en la “Revista de Navegación y Comercio” entre el año 1891 y el año 1894. La obra tenía la intención de servir “...de cicerone al capitán para que no cometa ninguna equivocación con los centros oficiales, le dirige para efectuar sus operaciones comerciales, sus compras de provisiones de boca y máquina, le instruye para que no abusen de su ignorancia de extranjero, si ha de carenar o pertrechar el buque; en una palabra, la GUIA MARÍTIMO COMERCIAL es el Ship Chandler en el bolsillo, y con ella es muy difícil que un Capitán sea explotado por tantos agentes como menudean en todos los puertos comerciales dedicados á prestar sus servicios a los marinos, no tan sólo extranjeros, sino también á los de otras regiones de España, pues tan extranjero hay que considerar en cuanto á idioma y costumbres á un catalán en Vizcaya y á un vasco en Cataluña, como a un ruso en cualquier puerto de nuestra Península”²⁴⁹

La “Guía Marítimo Comercial” hacía referencia a quince puertos o fondeaderos de la costa de Catalunya: Santa Cruz de la Selva (Port de la Selva), Cadaqués, Roses, Palamos, Sant Feliu de Guixols, Tossa, Lloret, Blanes, Mataró, Barcelona, Villanova y la Geltrú, Tarragona, Salou, El Fangar y Els Alfacs.

Las características de la información que se presenta en la Guía no es, ni mucho menos, original sino que se ha obtenido en Derroteros y en otras guías y anuarios estadísticos de procedencia diversa: ayuntamientos, Diputaciones, etc. También es evidente que la información sobre la costa de Llevant es más completa que la referida a la costa de Ponent. En ese sentido, se nota que Ricart ya había realizado un trabajo sobre la costa del Empordà en 1886 . Sin embargo, conviene repasar algunas de las informaciones contenidas en la obra pues nos ofrecen una panorámica de la actividad marítima en la costa catalana a finales del siglo XIX de gran interés.

Sobre el Puerto de Santa Cruz de la Selva, hoy Port de la Selva, se hacía constar el hecho de que la población había disminuido en casi un 50% en los últimos años. Se mencionaba la presencia de cuatro carpinteros de ribera y la existencia de una estación

²⁴⁹ RICART (1894). Pp.7-8.

de salvamento de náufragos pertrechada con un bote. La localidad era más importante que la cercana Llança.²⁵⁰

La población de Cadaques también había decrecido²⁵¹ pero sus 1.614 habitantes suponían el doble de los residentes en Puerto de la S.C.S.. También disponía de estación de salvamento dotada de una embarcación de salvamento. Su flota pesquera constaba de 18 embarcaciones dedicadas a la “ensesa” que ocupaban a 120 marineros. Alrededor de 50 más empleaban artes menores.²⁵²

La actividad marítima en el Puerto de Rosas era de mayor envergadura. Una almadraba ocupaba a 23 marineros y 7 embarcaciones y sus capturas anuales superaban los 31.000 kilogramos. Por otra parte, 1000 tripulantes más se distribuían entre 200 embarcaciones. La “encesa” ocupaba a 96 marineros. En 15 “javegas” se ocupan unos 300 hombres. Además la población contaba con 13 fábricas de salazón y 4 astilleros.²⁵³ La descripción de La Escala se incluía en la de Rosas. Ambas habían aumentado su población (2.607 y 3.235 respectivamente en 1877). En La Escala existían 7 fábricas de salazón y 2 de sardinas en escabeche o en lata en las que trabajaban una media de 10 personas en cada una. La captura de coral, antes tan lucrativa, se seguía realizando a duras penas: “Todavía se dedican á la pesca de coral seis barcas con una máquina, cuatro buzos y seis marineros cada pareja; pero esta industria antes tan lucrativa ha venido á amenos por la depreciación que ha tenido el coral. Antes había 10 o doce compañías que explotaban la pesca de coral en la costa de Africa, y tres que pescaban en la costa catalana. [...]Al inventarse los modernos aparatos de buzos o escafandras, se organizaron nuevamente las compañías, trabajando unos 30 aparatos de propiedad de La Escala. El capital ganaba un tercio, la marinería otro tercio, y los buzos que eran dos por compañía ganaban el tercio restante. Duro largo número de años que pescaron de 2.500 a 3.000 kilos de coral cada año, vendiéndolo después de limpiado á 80 y 100 pesetas el kilo según la existencia.”²⁵⁴

El puerto de Palamós se consideraba el centro comercial marítimo del Bajo Ampurdán. El número de habitantes ascendía a 2.484 y la principal actividad industrial era la fabricación de tapones de corcho. La marina velera de Palamós, otrora tan

²⁵⁰ RICART (1984). P. 26

²⁵¹ La crisis de la filoxera fue la responsable del hundimiento demográfico de aquellas poblaciones.

²⁵² RICART (1894). P. 32

²⁵³ RICART (1894). P.46.

²⁵⁴ RICART (1894), P. 39.

notable, se había quedado reducida a 6 embarcaciones que sumaban 250 toneladas. Los pescadores eran 48 y se distribuían entre 12 barcas.²⁵⁵

La vecina localidad de San Feliu de Guixols poseía una mayor relevancia. Su población se situaba en los 8.971 habitantes. La industria taponera era la más destacaba y ocasionaba un comercio regular con varios puertos andaluces (Sevilla, Huelva, Almería y Algeciras) y del sur de Francia (Marsella y Sete). La estación de salvamento se hallaba instalada en “una magnífica caseta” pero sólo disponía de un cañon lanzacabos que no se podía utilizar por carecer de las piezas necesarias.²⁵⁶

La descripción de la localidad de Tossa es muy escueta pero en el mismo capítulo se menciona la población de Lloret de Mar: “Durante el apogeo de la Marina de vela, de 1840 a 187, Lloret de Mar fue el segundo pueblo de España que tuvo más buques trasatlánticos o de travesía, como se dice en el país, llegando á 240, y construidos todos en su playa convertida en famoso astillero de gran crédito, no tan solo por la bondad de la construcción si que ppor la forma ó estampa especial que dio á lo buques el celebre constructor conocido por el apodo de Pa-y-alls. Aún hoy día navegan 17 buques salidos de sus manos”.²⁵⁷

Blanes contaba con 5.323 habitantes, pero la flota con base en en ella se reducía a dos barcas de unas 20 toneladas y 45 barcas de pesca que ocupaban a 225 marineros. La estación de salvamento tan solo disponía de un cañon lanzacabos. Tres industrias se dedicaban a la salazón. La construcción naval, antaño tan importante, estaba extinguida y el afamado constructor José Maria Vieta había emigrado a Galicia.

Tal como nos lo describió Ricart, también Mataró había conocido tiempos mejores en el aspecto marítimo. De su antigua flota velera ya sólo quedaban 23 buques y de sus astilleros ya no quedaba ningún vestigio. En 1887, la inmensa mayoría de sus 18.027 habitantes se ocupan en las numerosas fábricas textiles de la ciudad.²⁵⁸ El autor no desperdicia la oportunidad de señalar que a pocos kilómetros de Mataró se encuentra Caldetas “...una estación invernal mejor que la ribera de Niza”²⁵⁹, donde abundaban las lujosas quintas de recreo entra las que destacaba la del señor Marqués de Comillas.

Como es lógico el capítulo que trata de Barcelona es el más extenso. Tras describir las condiciones geográficas e informar de forma precisa sobre las

²⁵⁵ RICART (1894). Pp. 53 y 55.

²⁵⁶ RICART (1894). Pp. 61 y 63.

²⁵⁷ RICART (1894). Pp. 72-73.

²⁵⁸ RICART (1894). Pp. 86-87.

²⁵⁹ RICART (1894). P. 89.

características meteorológicas, Ricart trataba, desde una óptica muy crítica, de la situación del puerto:

“Con la tan extraña como ridícula organización de la llamada Junta de Obras del Puerto y la exagerada centralización que domina en todo cuanto se refiere á la Administración pública, mucho dudamos que nuestros nietos vean para Barcelona un puerto tal como le corresponde.

Para el puerto de Barcelona se ha seguido un camino inverso del que dicta la más elemental lógica, pues habiendo terrenos hondables y á bajo precio á las puertas de la ciudad en la época en que se proyectó el puerto, lo natural era meter las aguas dentro de tierra en vez de echar tierra al mar; esto es: ahondar las dársenas al pie de Montjuich, construyendo los muelles al mismo pie de las fábricas y los talleres, dársenas que hubieran tenido una seguridad o tranquilidad de aguas que no es fácil se consiga nunca en el actual puerto.

[...]

El actual puerto de Barcelona es todo él artificial. Compónese de la dársena abrazada por el muelle de la Barceloneta y los muelles de la ciudad; y de un antepuerto limitado por dos espigones curvos con boca al Sur. Todo él tiene una figura parecida á la proyección de una pera, con eje en dirección al meridiano verdadero, y el palillo al norte, siendo su longitud igual a 1.760 metros.

[...]

El puerto tal como esta hoy, no reúne ninguna de las condiciones que han de tener los grandes puertos comerciales, tanto en su parte marítima como en la económica. Considerando la primera:[...] cuando reinan los temporales del Sur la mar entra franca por la boca, convirtiendo el antepuerto en temporal deshecho que no tan sólo priva el barquear, si que los buques amarrados al muelle se estrellan contra el mismo, y los fondeados en roda han de estar sobre dos anclas y mucho descuello de cadena...”²⁶⁰ .

Al referirse a las obras de ampliación del puerto, Ricart no ocultaba su disgusto ante las actuaciones que tenían lugar: “En el comercio de Barcelona hay un partido poderoso que influye para que el puerto se ensanche hacia la punta del rio Llobregat por medio de una escollera paralela a la costa de Montjuic, que marrara suficiente superficie de mar para formar dársenas. Es probable que esta idea gozará en delante de más favor, desde el momento que la Compañía Trasatlántica ha adquirido el arsenal

²⁶⁰ RICART (1894). P. 102-103.

civil de A. Walgemouth, situado en los terrenos próximos al faro del Llobregat. Idea ó proyecto de ensanche del puerto que no merece nuestra aprobación, ni bajo el punto de vista náutico, ni del económico, perjudicando además de una manera notable el barrio de la Barceloneta, que cuenta más de 20.000 habitantes y que por lo tanto merece que sus intereses se tengan en cuenta [Hay una nota al pie en la que se amplía: Opinamos que sería mucho más ventajoso ensanchar el puerto por medio de una escollera que siguiera el veril de 10 metros, paralelo a la Barceloneta, construyendo dársenas en dirección a Levante, resultando el puerto más metido en el mar, condición ventajosa para los recalos y entradas, al menos tan económico como el otro proyecto; y por fin convertiría al barrio de la Barceloneta que está decaído en centro marítimo comercial]

261

El servicio de remolcadores constaba de una sociedad que poseía tres vapores de ruedas: “Monseny I” de 112 toneladas y 60 caballos nominales, “Monseny II” de 75 toneladas y 45 caballos y “Monseny III”, mucho menor que los anteriores. La tarifa era de 12 céntimos de peseta por tonelada y milla recorrida²⁶².

Las tarifas de estiba eran, en general más caras para los buques de vela que para los vapores. Así, por ejemplo, la descarga de una bala de algodón de un vapor costaba 0,15 pesetas mientras que de un velero costaba 0,25²⁶³.

Las principales firmas de navieros y consignatarios eran: Compañía Transatlántica Española, Baster Peira y Compañía, Rómulo Bosch y Alsina, E. Pí y Compañía, J. Jané y Compañía, C. Roger, Catasús y Compañía, Balcells y Subirán, N. Mir y Compañía, Company Brugués y Compañía, Gusi Hermanos, Masó Primos, Martí Espinós y Compañía, Tintoré y Compañía, Casanovas y Compañía y Pedro Rosés²⁶⁴.

Sobre las retribuciones que percibían los trabajadores se informaba lo siguiente: “Los calafates cobran 7 pesetas de jornal (ocho horas), y lo mismo los carpinteros de ribera; pero trabajando en varadero ó dando el buque en quilla á la chata, cobran jornal y medio. Los marineros jornaleros cobran para trabajar en el aparejo y estiva, 6 pesetas; y si es para trabajar en la estiva de vapores, cobran 7,50 pesetas por jornal. En horas extraordinarias cobran una peseta por hora; y en los días festivos cobran doble tarifa. Para navegar, los marineros se contratan por 65 á 70 pesetas mensuales y manutención y

²⁶¹ RICART (1894). P. 118.

²⁶² RICART (1894). P. 106.

²⁶³ RICART (1894). Pp. 110-111.

²⁶⁴ RICART (1894). P. 122.

los grumetes por 55 á 60 pesetas mensuales y manutención. Los pilotos de vela, cobran 150 á 160 pesetas mensuales y manutención. En vapores, los honorarios son mayores, según su cargo a bordo; distinguiéndose la Compañía Trasatlántica Española por la consideración con que se trata á su personal embarcado.”²⁶⁵

Ricart no desperdiciaba la oportunidad para recordar que: “El autor de esta Guía hace diez y seis años que tiene bajo su inmediata dirección un Observatorio astronómico para el arreglo de los cronómetros de la Marina (calle Merced, 10, 3º), proporcionando también cronómetros de los más acreditados fabricantes ingleses como Poole, Dent, Johanssen, Senill, Weirtrech, etc.,etc.”²⁶⁶

El sector pesquero no tenía una gran relevancia. El número de marineros era de tan sólo 351 que se distribuían en 56 barcas de “bou”, 3 nanseros, 24 sardinales y 2 palangreros.²⁶⁷

La información sobre “Villanueva y Geltrú” se extendía en aspectos no estrictamente marítimos como la existencia del Museo-Biblioteca Balaguer. Las referencias náuticas son muy escuetas: unas 150 barcas de pesca ocupan alrededor de 350 marineros y la estación de salvamento contaba con un bote construido en los astilleros Cardona de Barcelona.²⁶⁸

La descripción del puerto de Tarragona contenía unos listados muy extensos de las tarifas de carga de las distintas mercancías que ocupaban varias páginas. También se menciona la dotación de la estación de salvamento en la que destacaba un bote insumergible sistema Beeching-Peake. El número de buques de vela mayores de 50 toneladas matriculados en aquel puerto era de 19.²⁶⁹

Las descripciones de las últimas poblaciones de la Costa de Ponent contenidas en la Guía – El Fangal, Los Alfaques y San Carlos de la Rápita- no son más que una copia de lo que explicaban los derroteros del momento.

4.3.13. La Sociedad Geográfica de Barcelona (1895-1898)

²⁶⁵ RICART (1894). Pp. 128-129.

²⁶⁶ RICART (1894). P. 133.

²⁶⁷ RICART (1894). P.136.

²⁶⁸ RICART (1894). Pp. 139-141.

²⁶⁹ RICART (1894). Pp. 153-154.

José Ricart y Giralt mantuvo un vivo interés por la Geografía durante toda su vida y llevó a cabo distintas iniciativas encaminadas a fomentar su desarrollo. A mediados de la última década del S. XIX, desempeñó un papel protagonista, junto con Miguel Gummà y Damián Frau, en la fundación de la Sociedad Geográfica de Barcelona (SGB) a imitación de las existentes en numerosas capitales del mundo en aquellos años. Según se manifestaba en el primer Boletín que se publicó, la SGB "...viene a llenar un vacío que ha tiempo se dejaba sentir: viene a ser el auxiliar científico del comercio, discutiendo sus condiciones actuales y sus necesidades futuras, para plantear y resolver los problemas político-comerciales que convengan para la conservación y desarrollo de nuestras posiciones ultramarinas, gestionar el legal reconocimiento de derechos descuidados, y abrir nuevos caminos a la producción nacional."²⁷⁰ . Según parece, diez años antes hubo un primer intento de crear en Barcelona una "Sociedad Geográfica Comercial" en la que Ricart y el viajero Saturnino Jiménez desempeñaron un papel fundamental. Pero aquella tentativa no llegó a buen puerto por razones que permanecen ocultas.²⁷¹

José Ricart planteó con mucha claridad cuál era la finalidad de la SGB en un artículo de una cierta extensión que se publicó en el primer Boletín: "Sin el estudio de la Geografía y sus aplicaciones prácticas, el comercio es casi siempre rutinario y se mueve dentro de estrecho círculo. Va bien y satisface al país hasta que una conmoción de las muchas que se suceden en nuestros tiempos, arruina aquella añeja institución, y entonces vienen los lamentos. ¿Acaso no estamos tocando ahora mismo la verdad de lo que decimos? ¿Acaso no tiemblan la mayoría de nuestros comerciantes e industriales ante la más o menos probabilidad de perder el mercado cubano? Y es que, acostumbrados a esta sola fuente de exportación, no se han cuidado de procurarse mercados nuevos para que no sea la pérdida de Cuba la muerte de nuestra principal exportación manufacturera. Cuba y Puerto Rico han constituido durante larguísimo periodo de tiempo la base de nuestro comercio"²⁷².

Conviene recordar que la situación política en Cuba tomó el rumbo directo hacia la independencia con el reinicio de la guerra en febrero de 1865 y la llegada a la

²⁷⁰ *Boletín de la Sociedad Geográfica de Barcelona, Año I* (1), Marzo 1896, p.2.

²⁷¹ RODRIGUEZ (1996). Pp. 103-104.

²⁷² RICART (1896 c). P.6.

isla de José Martí, Máximo Gómez, Antonio Maceo y José Maceo. José Martí murió el 19 de mayo de 1896 pero el desgaste de la guerra fue enorme. A lo largo de 1895 se trasladaron a Cuba 103.761 soldados y en 1896 arribaron 83.857 más.²⁷³. Es comprensible, por tanto, que Ricart, en su artículo, defendiera orientar en una nueva dirección los esfuerzos coloniales: “He aquí por qué entendemos que nuestra atención se ha de dirigir nuevamente allende el Estrecho de Gibraltar; hé aquí por qué hemos de considerar perdidos estos cuatro siglos últimos para conseguir los fines de una expansión económica verdaderamente española. Pero para esto precisa que nuestros vecinos africanos no nos conozcan solamente por los presidarios de Ceuta y Melilla, sino que sepan quiénes somos por obras de caridad y amor que nos conquisten sus simpatías. En vez de presidios y fortalezas debemos abrir mercados, establecer escuelas, hospitales y hospederías y tratar á aquellos pueblos, que un día nos dominaron, como hermanos y nunca como enemigos. Esta conducta queda muy facilitada tomando por base las misiones de PP: Franciscanos, apoyando con todos los medios morales y materiales al insigne patricio, al venerable Padre Lerchundi, que es el más sólido sostén que tiene el prestigio español en el Mogreb,...”²⁷⁴. También las posesiones del Golfo de Guinea, en las que ya se encontraba trabajando la Cia. Transatlántica, debían ser objeto de una atención principal. Ricart actuaba de forma clara como vocero de la oligarquía colonialista española.

El día 25 de abril de 1895, se presentaron, en el registro del Gobierno Civil de Barcelona, los estatutos de la Sociedad Geográfica de Barcelona (SGB), firmados por Miguel Gummá, José Boada, Damián Frau y Federico Rahola. La Junta Directiva de aquella entidad se constituyó el 20 de enero de 1896²⁷⁵ con la composición siguiente:

Presidente: José Ricart y Giralt

Vice-presidentes: Rómulo Bosch y Alsina²⁷⁶

Antonio Torrens y Monner²⁷⁷

Rafael Puig y Valls²⁷⁸

Secretario General: José Boada y Romeu

²⁷³ MORENO FRAGINALS (1995). Pp.274-283.

²⁷⁴ RICART (1896 c). P. 9.

²⁷⁵ *Boletín de la Sociedad Geográfica de Barcelona, Año I* (1), Marzo 1896, pp. 2-3.

²⁷⁶ Fundador de la Cia. De Navegación Pinillos (1884), Presidente de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona (1900), Alcalde de Barcelona (1905).

²⁷⁷ Miembro numerario de la RACAB.

²⁷⁸ Miembro numerario de la RACAB.

Secretarios Adjuntos: Damián Frau y Manuel Escuder y Bartoli²⁷⁹

Contador: José Fiter y Inglés²⁸⁰

Tesorero: Miguel Gummà

Bibliotecario: Federico Rahola y Tremols²⁸¹

Vocales: Salvador Poggio y Bermúdez de Castro²⁸²

Antonio de Mobellan

Pedro J. Maristany y Oliver²⁸³

Eduardo Fontserè²⁸⁴

Joaquín Folch.

La finalidad de la SGB quedó perfectamente establecida en los dos primeros artículos de sus estatutos:

“Art.1º Se constituye en esta capital una asociación denominada SOCIEDAD GEOGRÁFICA DE BARCELONA, cuyo objeto es dar a conocer los varios componentes de nuestra nacionalidad extendiendo y vulgarizando los conocimientos geográficos, en especial los que se refieren a la colonización y al comercio de España, y procurar despertar la afición a las empresas coloniales y mercantiles, llamando hacia ellas la atención del capital, y demostrándole las ventajas que pudiera sacar y los derroteros que para ello debería seguir.

Art. 2º Los medios que podrá emplear la Sociedad para la consecución de su fin serán:

1º La enseñanza mutua entre los asociados en conversaciones y conferencias.

2º El establecimiento de clases de enseñanza, desempeñadas por los socios designados al efecto por la Junta Directiva y por profesores a sueldo, a ser posible, en el domicilio social y en el de las entidades que se prestaren a ello.

3º Las conferencias públicas, aprovechando todas las circunstancias que puedan prestarles interés de actualidad y atraer la atención pública.

²⁷⁹ Jefe de Estadística del Ayuntamiento de Barcelona (1902).

²⁸⁰ Secretario del Fomento de la Producción Española; Fundador de la Associació Catalanista d'Excursions Científiques (1876).

²⁸¹ Secretario del Fomento del Trabajo Nacional entre 1890 y 1902. Impulsor principal de la SGB.

²⁸² Marino de Guerra retirado. Falleció en Barcelona el 8 de junio de 1896.

²⁸³ Comerciante de vinos.

²⁸⁴ Miembro numerario de la RACAB.

4º La publicación de un boletín, sin perjuicio de los demás trabajos que puedan darse a luz en la prensa periódica, y la subvención y publicación de obras, folletos y planos, dándoles la mayor difusión posible.

5º La celebración de concursos o certámenes geográficos y el establecimiento de premios honoríficos o pecuniarios para los exploradores españoles y autores de trabajos geográficos que respondan al objeto de esta Asociación.

6º La propaganda e instalación de sociedades y secciones de la índole de la presente en todos los puntos de España.

7º La organización de exposiciones, museos y empresas coloniales y mercantiles, de propaganda geográfica, expediciones, etc.

8º La allegación de fondos recaudados por cuotas de socios, donativos y por medio de los arbitrios que se acuerde, o que resulten procedentes de los trabajos realizados por la asociación, para la realización de todo lo expresados en los anteriores párrafos.

9º Cualesquiera otros que la Junta...”²⁸⁵.

Semejante declaración de intenciones se quedó en nada en la práctica ya que no se acompañó de un programa concreto de actividades y ,por otra parte, la coyuntura política de aquellos años tampoco fue favorable.

Ignoramos cuantos asociados llegó a tener la SGB pero si sabemos, por el Libro de Actas que se conserva en la Biblioteca del Fomento del Trabajo Nacional, que, desde un buen principio, hubo una gran dificultad para cobrar las cuotas²⁸⁶ fijadas en 1,50 pesetas mensuales²⁸⁷. La actividad pública de la SGB se redujo a la publicación de cuatro Boletines a lo largo de los años 1896 y 1897.

La Junta Directiva celebró catorce reuniones entre el 20 de enero de 1896 y el 31 de marzo de 1897 de las cuales se han conservado las Actas. Según las mismas, la asistencia a aquellas reuniones fue la siguiente:

30. Asistencia a las reuniones de los miembros de la Junta Directiva de la S.G.B.

11	10	9	5	3	1	0
sesiones	sesiones	sesiones	sesiones	sesiones	sesión	sesiones

²⁸⁵ *Boletín de la SGB, Año I* (1), marzo 1896, Pp.59-60.

²⁸⁶ *Libro de Actas de la SGB* (BFTN), sesión 4 de mayo de 1896.

²⁸⁷ Según consta en un recibo a nombre de Eduardo Fontserè correspondiente al mes de Febrero de 1898. (información facilitada por Antoni Roca)

Ricart Gumrà	Torrens	Frau Escuder	Serra ²⁸⁸	Puig	Poggio (+)	Bosch Rahola Mobellan Maristany Fontserè Folch Fiter (+)
------------------------	---------	-----------------	----------------------	------	------------	--

El cuadro evidencia de forma clara que una parte significativa de los miembros de la Junta no se preocuparon demasiado por la marcha de la SGB. Es muy probable que aceptaran formar parte de la misma por compromiso. También está claro que sólo cinco o seis miembros se tomaron las cosas con formalidad.

En la reunión de la Junta que se celebró el 9 de noviembre, en la cual estuvieron presentes Puig, Torrens, Gumrà, Frau, Boada y Ricart, este último manifestó su pesimismo y amargura por las dificultades con las que estaba tropezando la puesta en marcha de la SGB y se acordó que la única actividad que se realizaría sería la publicación del Boletín²⁸⁹. Cuatro meses más tarde, las cosas no habían mejorado y se planteó la posibilidad de integrar la SGB en un recién creado “Instituto Ibero-Americano”. En la reunión de Junta del día 31 de marzo de 1897, última que está registrada en el libro de Actas, los seis miembros presentes (Ricart, Torrens, Serra, Frau, Gumrà y Boada) decidieron desestimar dicha propuesta por considerar que no suponía ninguna solución efectiva dada la poca entidad de dicho Instituto Ibero-Americano promovido por el publicista Arturo de Mascoartú. En el Boletín nº 4, último publicado por la SGB, se recoge lo acontecido en la Junta General celebrada el 20 de mayo de 1897 que presidió accidentalmente Rafael Puig. El grueso de la reunión fue empleado en dar lectura a la Memoria del año transcurrido y en ella se manifestaba que”..., desgraciadamente, la serie de desdichas que afligen á nuestra patria; la rebelión cubana primero, con su cortejo de complicaciones y desgracias de todo género, la filipina después, unido todo a la mala situación de España en el último periodo, vivieron a sumir de tal modo en el desaliento al espíritu público que forzosamente debía influir tan desastroso estado de cosas en el porvenir de nuestra sociedad, retardando, por más ó

²⁸⁸ Sustituto de Fiter que falleció el 13 de abril de 1896.

²⁸⁹ *Libro de Actas de la SGB* (BFTN), sesión 9 de noviembre de 1896.

menos tiempo, el logro de los fines que viene persiguiendo con mejor voluntad que fortuna. Debido á estas circunstancias poco es lo que ha podido hacer la nueva Sociedad Geográfica en el pasado año académico.”²⁹⁰ A la vista de tal panorama, podemos sospechar que los nuevos miembros que ingresaron en la Junta en aquella oportunidad (Enrique Collaso, Pedro Mercader, Jerónimo Castelló, Pedro Company y Manuel Mechado²⁹¹) poco pudieron hacer por el desarrollo de la ciencia geográfica catalana en el seno de la SGB.

La SGB, como se puede comprobar, no le fue útil a los intereses de la oligarquía colonialista que optó por abandonarla a su suerte al poco de iniciar su andadura.

4.3.14. La vida en la mar.

José Ricart recibió diversas condecoraciones a lo largo de su vida. Las más destacables fueron la Cruz de 1ª Clase del Mérito Naval y la Placa al Mérito Naval con distintivo Blanco, otorgada por Real Orden del 25 de abril de 1896. Los alumnos de la Escuela de Náutica²⁹² de aquel curso decidieron realizar una colecta para comprarle la condecoración y Ricart se lo agradeció con un emocionado discurso que imprimió para obsequiárselo a cada uno de sus discípulos.

El discurso, obviando la lógica carga emocional del mismo dadas las circunstancias, nos permite conocer los puntos de vista de Ricart sobre la vida en la mar.

²⁹⁰ *Boletín de la Sociedad Geográfica de Barcelona, Año II, Cuaderno 4, p.86.*

²⁹¹ *Boletín de la Sociedad Geográfica de Barcelona, Año II, Cuaderno 4, p. 88.*

²⁹² Los alumnos que constan en la primera página del discurso ofrecido por Ricart como muestra de agradecimiento son: José Aguilar, Jacinto Alsina Amat, Jacinto Alsina Carau, Pablo Alsina, Angel Arañó, Pedro Ballester, Juan Bosch, Arturo Bernard, Luis Borrás, Enrique Campla, Jaime casanovas, Francisco Casals, Jaime Casals, Jerónimo Caviglia, Miguel Cisa, Sebastián Cotet, Luis Cucullu, José Curell, Ramón Esteve, Manuel Esteve, Juan Estival, Pablo Estradé, Eusebio Farriols, José I. Fernández, Narciso Feliu, José Font y Fontrodona, José Font y Moragas, Mariano Font, Juan Gelpí, Francisco Gerlpí, José Gibernau, Agustín Gibernau, Angel González, Juan Ivars, Manuel Lafarga, Eduardo Larrosa, Enrique LópezAndrés Lugoviña, José maimus, Pedro Maristany y Pou, Pedro Maristany y Costa, Francisco Maristany, José Martí, Mariano Martí, Guillermo Martínez, José mª Monjo, José Mª Merino, Pedro Oliver, Gabriel Pagés, Francisco Pagés, Jaime Pi, Juan Pla, Rodolfo Porcel, Pablo Pratmarsó, Pablo Puig, Juan Pujol, Mariano Roig, José Roig, Victoriano Riera, José P. Romeo, Gerardo Rosés, Juan Rovira, Agustín Roldos, Mariano Sust, Silvestre Sust, Esteban Forné, Juan Batlle y Luis Izaguirre. [RICART (1896 a). P.3]

En primer lugar, describe las condiciones físicas del trabajo de marino: "... el hombre de mar es el más sufrido, el más olvidado y el peor recompensado. Entrais á la lucha de la vida para seguir una carrera de sufrimientos del cuerpo y del alma; sufrimientos del cuerpo, por la índole propia de la vida del mar, luchando continuamente con todos los elementos naturales, pasando momentos angustiosos entre la vida la muerte en medio del océano, sufriendo hambre y sed unas veces, otras veces helados de frio para pasar a otros climas de calor asfixiante y atmósfera pestilente; unas veces os veréis en la necesidad de permanecer aferrados á la rueda del timón muchas horas seguidas sin pensar en tomar alimento, ´solo con la idea de la salvación común, pesando sobre vuestra honrada mente la responsabilidad que tendreis ante Dios y los hombres de las vidas é intereses encomendados y confiados á vuestra capacidad; y otras veces, poara dar ejemplo á la atribulada marinería, tendréis que tomar la tabla de jarcia y ser los primeros en colocaros sobre el débil y movable marchapie para aferrar la vela, suspendidos allí entre el cielo y el mar, peligrando á cada momento vuestra existencia por los movimientos bruscos de la nave, combatida por montañas de agua; y subiendo unas veces bajando otras, y describiendo arcos horrorosos en los balances, allí, solos, olvidados por el mundo, dedicareis una lágrima á los seres queridos de vuestro corazón, y sin desmayar cumplireis vuestro deber, y confiados en la Virgen Santa, estrella purísima de los navegantes, venceréis una y otra vez; y así continuareis tan penosa existencia, para ganar el sustento de vuestras familias, pan ganado con el verdadero sudor de vuestra frente, sudor de agonía muchas veces".²⁹³

Continúa el discurso de Ricart denunciando las pesimas condiciones laborales que, según su punto de vista, son peores en aquellos momentos que cincuenta años atrás. Las características de la profesión hacen muy difícil la asociación y los armadores se aprovechan de la situación, llegando a regatear las "notas del rancho en cantidad y calidad".²⁹⁴

Las condiciones de los buques son calificadas de inhumanas y las compañías de seguros soslayan el deber de realizar las inspecciones con el nivel de exigencia necesario.

En la parte final de su discurso, José Ricart destaca el carácter religioso del hombre de mar.

²⁹³ RICART (1896 a). Pp. 6-7.

²⁹⁴ RICART (1896 a). P. 8.

Prescindiendo del tono, este discurso ofrece un relato bastante preciso de las condiciones de vida y trabajo en la mar y se mantiene alejado de los textos románticos que tanto abundarán años más tarde en los que las circunstancias náuticas se pintarán de color de rosa.

4.3.15. Innovaciones en la Navegación Astronómica.

Bajo el título de “Nueva Navegación Astronómica”, José Ricart publicó en 1895 un breve tratado de navegación por medio de la observación de los astros. En la introducción de aquella obra de apenas ochenta páginas, se la dedicaba a la Diputación Provincial de Barcelona, estableciendo un paralelismo entre su gesto y el que el Fray Agustí Canellas realizó cuando dedicó su famoso tratado de Astronomía Náutica en dos tomos a la Real Junta de Comercio en 1815 que era la institución que velaba en aquellos años por la Escuela de Náutica como, ochenta años más tarde, lo estaba haciendo la Diputación.

No cabe ninguna duda de la admiración, y también identificación, de Ricart por Fray Agustí Canellas. Aquella actitud tenía una cierta justificación en base a varios paralelismos: ambos eran profesores de navegación en la Escuela de Náutica, pertenecían a la RACAB, compartían la pasión por la geografía, eran profundamente religiosos...y los dos habían navegado muy poco. Por una biografía sobre Fray Agustí Canellas que publicó el propio Ricart en 1893²⁹⁵, podemos conocer quién fue aquel sabio perteneciente a la Orden de los Trinitarios Calzados. Agustín Canellas nació en Alpens, provincia de Barcelona el 23 de julio de 1765. realizó los primeros estudios en Vich y a continuación estudió Filosofía en el seminario de Barcelona. Ingresó en la Escuela de Náutica y, una vez obtenido el título de “aspirante”, realizó su primer viaje a Veracruz y al regresar, según Ricart, “pasó tan terrible temporal, que inspirándole la grandiosidad de los elementos en su furor un sentimiento religioso y conociendo en tan admirable como imponente cuadro la omnipotencia de Dios, hizo voto de retirarse del mundo, consagrándose á la vida del claustro”. Por sus profundos conocimientos

²⁹⁵ *Revista de Navegación y Comercio*, n° 113, 1893, pp. 2-5.

matemáticos, fue aceptado en la RACAB²⁹⁶, su memoria de ingreso se tituló “Proyecto de una medida universal sacada de la naturaleza”. Durante un año estuvo colaborando con el científico francés Pierre Mèchain en sus estudios geodésicos en Catalunya y Valencia, encaminados a determinar la magnitud de la unidad del sistema métrico decimal²⁹⁷. El 14 de noviembre de 1806, Canellas fue nombrado Director de la Escuela de Náutica en sustitución del fundador de la misma Sinibaldo de Mas que había fallecido cinco meses antes²⁹⁸. El famoso “Tratado de Astronomía Náutica” se publicó en 1815. Canellas murió en Alella el 9 de abril de 1818.

Tras la presentación, el trabajo de Ricart, cuyo título completo es *La nueva navegación astronómica en los buques rápidos*, se iniciaba con una reflexión sobre la nueva situación de la marina mercante en la que los buques propulsados mecánicamente se iban imponiendo, de forma lenta pero inexorable, sobre los buques impulsados por la fuerza del viento. Los marineros de los veleros no poseían una gran formación y se conformaban con navegar por estima y fuera por “fantasía”, esto es por rumbo o distancia, o por “escuadría”, o sea encontrando el punto por la intersección del rumbo con la latitud al mediodía verdadero o por observación de la altura de la Polar. Los marineros de los grandes trasatlánticos, dado el tamaño y la velocidad que alcanzan estos, necesitan poseer información casi permanente y precisa sobre la situación del buque. Sin embargo, los últimos avances de la navegación astronómica no eran satisfactorios en opinión de Ricart. O bien pecaban por exceso o bien por defecto. Unos eran cálculos demasiado complicados y “repugnaban” al marino, mientras que otros procedimientos se limitan al manejo de tablas que comportaban la anulación del conocimiento comprensivo. Aquel primer capítulo lo finalizaba abogando por aquellos procedimientos que únicamente requirieran la utilización de las razones – “lineas”, las denomina Ricart- trigonométricas seno y tangente tal como ya preconizó Gabriel Ciscar en su “Tratado de Cosmografía y Pilotaje”²⁹⁹.

²⁹⁶ Canellas fue escogido académico en marzo de 1803 y siete meses más tarde se ofreció para impartir clases de cosmografía. Una vez retornado a Barcelona después de colaborar con Mèchain, se encargó de las clases de Matemáticas. BARCA (1998), p.38.

²⁹⁷ Pierre Mèchain falleció en Castellón de la Plana el 20 de septiembre de 1804 víctima de una epidemia de fiebre amarilla. LORENZO (1998), p. 162 y GUEDJ (1998), p.347.

²⁹⁸ Ricart afirma en su biografía de Canellas que este sustituyó como Director a Manuel “Sainz” tras su fallecimiento. Verdad a medias. Canellas sucedió a Sans (no “Sainz”) porque este ocupó el cargo interinamente tras la muerte de Sinibaldo de Mas y Sans, que siguió vivo y coleando, ocupó la Dirección de la Escuela de Náutica precisamente después de morir Canellas en 1818. MONÉS (1987), Pp.62-65.

²⁹⁹ RICART (1895), Pp. 1-6.

Los capítulos II y III están dedicados a reflexionar sobre el cronómetro. Se señalaba la importancia que iba adquiriendo. Todos los grandes buques lo utilizaban porque que era muy útil para resolver con facilidad el triángulo de posición dado que el reloj permití conocer el ángulo en el polo. Ricart destacaba su experiencia de más de veinte años en el manejo de los cronómetros marinos y se extendía en el análisis de cómo influían en ellos los cambios de temperatura³⁰⁰.

En el resto de la obra, unas sesenta páginas aproximadamente, se trataban distintos aspectos de la navegación astronómica y se reproducían varios ejercicios a modo de ejemplo. Ricart realizaba una exposición simplificada de la cuestión de los círculos de alturas iguales que definía de la siguiente forma: "Una altura de un astro determina sobre la superficie de la Tierra un lugar geométrico del observador, el cual viene representado por un círculo que tiene por polo la proyección terrestre del astro observado y por radio la distancia zenital. Además, el lugar de observación tiene una dirección que forma ángulo recto con el azimut del astro"³⁰¹. Dichos círculos podían ser sustituidos por una secante, según el procedimiento descubierto por el capitán norteamericano Sumner en 1837, o bien por una tangente de acuerdo con la propuesta formulada por el almirante francés Marc St. Hilaire en 1875. Ricart abogaba sin ambages por el segundo sistema.

En la conclusión, Ricart dejaba muy claras cuales eran sus preferencias didácticas: "Entusiastas del método claro y muy científico que siguió el sabio marino español D. Gabriel Ciscar en su obra de navegación, siempre hemos opinado que aquel libro adicionado siguiendo el estilo del maestro era lo que bastaba para la enseñanza náutica"³⁰². El manual de Ciscar³⁰³ era un tratado publicado por primera vez en 1803 y las ampliaciones oficialmente reconocidas fueron realizadas por el Catedrático de Cosmografía, Pilotaje, Maniobra y Didujo de la Escuela Profesional de Náutica de Cádiz, D. Francisco Fernández Fontecha. Fernández Fontecha (Cádiz 1834-1886), publicó en 1864 una Adición al Tratado de Pilotaje de Ciscar que fue declarada de texto en 1864 y 1867. En 1875, apareció su obra titulada Curso de Astronomía náutica de

³⁰⁰ RICART (1895), Pp. 6-15.

³⁰¹ RICART (1895), P. 20.

³⁰² RICART (1895), P. 77.

³⁰³ Gabriel Císcar y Císcar (Valencia 1760-Gibraltar 1829), publicó su *Curso de estudios elementales marítimos* en 1803. La obra estaba dividida en cuatro partes: aritmética, geometría, cosmografía y pilotaje. Se hicieron numerosas reediciones y sirvió de libro de texto en los estudios náuticos durante todo el S.XIX. LÓPEZ PIÑERO Y OTROS (1983), p.226-228.

navegación , también declarada de texto³⁰⁴. Estos debieron ser los libros utilizados por los alumnos de Ricart en la Escuela de Náutica de Barcelona.

Por una Real orden del 25 de abril de 1896 se le concedió a José Ricart la placa del Mérito Naval con distintivo blanco por sus trabajos y escritos en pro de la Marina. Un grupo de alumnos le obsequió con la insignia correspondiente a aquella condecoración y el se lo agradeció con un discurso, cargado de paternalismo sentimental, que luego se publicó³⁰⁵.

4.3.16. La Meteorología científica en Catalunya

La ciencia meteorológica, a finales del S. XIX, se encontraba en sus fases iniciales de desarrollo. Algunas actividades económicas importantes, como la agricultura y la navegación, estaban necesitadas de previsiones meteorológicas fiables pero los conocimientos de la física atmosférica eran todavía insuficientes para poder satisfacer aquellas necesidades. Desde entidades no mercantiles, como las agrupaciones de excursionistas, se había prestado atención a la meteorología aunque con resultados más bien escasos. La RACAB promovió un debate científico en torno a la situación de la meteorología en Catalunya. El académico Eduardo Lozano y Ponce de León³⁰⁶ presentó, el 23 de diciembre de 1895, un trabajo de turno bajo el título de “Apuntes sobre las tempestades eléctricas observadas en Barcelona y sus contornos desde octubre de 1891 a julio de 1892”. El autor de aquel discurso, el análisis del contenido concreto del cual no viene al caso, planteaba la fragilidad de la previsión científica del tiempo, a la vez que hacía un llamamiento a la discusión en el seno de la Academia sobre tan interesante asunto. A José Ricart y Giralte le faltó tiempo para incorporarse al debate planteado puesto que aquel era uno de los temas que más le interesaban. En la sesión de la Academia que tuvo lugar el 20 de febrero de 1896³⁰⁷, el profesor de la Escuela Provincial de Náutica presentó una Memoria titulada Las tempestades en Barcelona que fue publicada poco después³⁰⁸. Las veintidós páginas de aquel folleto están

³⁰⁴ RICART (1893 e), p. 166.

³⁰⁵ RICART (1896 a)

³⁰⁶ Eduardo Lozano fue el titular de la cátedra de Física Superior de la Universidad de Barcelona a partir de 1884, en 1901 pasó a la Universidad de Madrid. ROCA (1990), p.119.

³⁰⁷ En la publicación de la Memoria leída por Ricart consta el 15 de febrero por error ROCA (1990), p.450-451.

³⁰⁸ RICART (1896 b).

estructuradas en dos partes. En la primera, que abarca unas diez páginas, se realizaba un estudio sobre los temporales en el área de Barcelona y en la segunda se exponían algunas medidas para mejorar el estado en que se hallaba la meteorología. En esta última parte, que es la que posee más interés desde el punto de vista histórico, Ricart profundizaba en la idea planteada por Lozano de crear una red de observatorios meteorológicos en Catalunya.

En primer lugar señalaba que, quince años atrás, la Associació d'Excursions Catalana le encargó a él un estudio sobre la posibilidad de establecer un sistema de previsión meteorológica en el Principado y Baleares por lo que se puso en contacto con “...todos los directores de los colegios de 2ª enseñanza de las poblaciones [...], exponiéndoles el proyecto de la Associació y pidiendo su cooperación, ya que era de suponer tendrían al menos un barómetro, un termómetro y un higrómetro para la enseñanza de la asignatura de Física, una de las comprendidas en le bachillerato. Los colegios de PP. Jesuitas y Escolapios todos se ofrecieron hasta con entusiasmo a llevar a buen fin tan útil proyecto; de los otros colegios, algunos, pocos, también se adhirieron, pero los más no contestaron”³⁰⁹. La escasa respuesta obtenida y la carencia de recursos económicos fueron la causa de que aquella iniciativa no prosperara. También nos contaba Ricart que formó parte del grupo de amigos que de la Associació que el 8 de diciembre de 1879 subió a la cumbre más alta de las montañas de Montserrat para colocar un termómetro de máxima y mínima el pared del refugio ubicado en dicha cima y que poco después fue destruido por unas “manos herejes”³¹⁰. La RACAB, continuaba el texto, es quién con mayor autoridad podría retomar la iniciativa de la Associació, realizando un nuevo llamamiento a la colaboración de los directores de los centros de segunda enseñanza distribuidos por el país. Un buen ejemplo de que dicha posibilidad era real lo constituía el observatorio meteorológico central establecido en la Granja Agrícola Experimental ubicada en el barrio de las Corts de Sarriá que contaba con la colaboración de otros esparcidos por Catalunya y Baleares. Dicho observatorio estaba dirigido por el piloto de la marina mercante y maestro de obras Carlos P. Lagasca y regalaba un juego de instrumentos a los establecimientos que se comprometieran a rellenar los registros de observación. En aquellos momentos, existían en el Principado los observatorios siguientes³¹¹:

³⁰⁹ RICART (1896 b), p. 15.

³¹⁰ RICART (1896 b), p. 16.

³¹¹ RICART (1896 b), p. 17.

31. Observatorios meteorológicos existentes en Catalunya en 1896.

Localidad	Responsable	Oficio
Barcelona	Carlos P. Lacasa	Piloto y maestro de o.
Mataró	José Concabella	Padre Escolapio
Arenys de Mar	José A. Roger	Maestro de Prim.
Sant Cugat del Vallés	Celestino Saurat	“
La Garriga	Genaro Casanovas	“
Villanueva y La Geltrú	Juan Gomis	“
Sabadell	Joaquín Corominas	Padre Escolapio
Igualada	Pablo Riera	Maestro de obras
Granollers	Francisco Berangé	Perito Agrónomo
Manresa	Ramón Serra	Director de colegio
Villafranca del Penedes	José Balta de Cela	Propietario
Vic	Manuel Garcia	Maestro de Prim.
Berga	Luis Blanxart	Médico
Sant Feliu de Llobregat	Juan Planas y Ramón Ribas	-
Sant Feliu de Guixols	Rafael Patxot	Astrónomo
Puigcerdà	Armengol Ferrer	Farmacéutico
Roses	-	Administrador de Corre.
Figueres	-	Director del Inst. de Sec.
Olot	Luis Mir	Perito Agrónomo
Canet	Mariano Serra	Médico
Sóller, Manacor y Punya Grossa	José Bullan	Presbítero

Ricart continuaba su trabajo señalando las dificultades a las que se enfrentaba la meteorología. Preconizaba que, dadas las trayectorias de las borrascas, se podía utilizar el telégrafo como forma de avisar, desde los lugares situados al Oeste de la Península, del avance de las tormentas. Describía la red de avisos meteorológicos que la marina tiene establecida desde el Observatorio de San Fernando con las capitánías de Puerto de toda la costa española. Lamentaba la escasez de presupuesto, 10.000 pesetas anuales, con que contaba el Instituto Central Meteorológico de Madrid. Finalmente, proponía

que “Empresa laudable y de grandes resultados sería para esta Real Academia fundar un centro de estudios meteorológicos dedicado al conocimiento de la climatología de las diferentes comarcas de nuestro antiguo Principado, por cierto bien distintas unas de otras en el sentido meteorológico, y luego publicar una carta sinóptica del tiempo con los datos recibidos directamente por telégrafo. Para la realización de la primera parte basta, a mi entender, con llevar adelante el proyecto que inició la Associació d’Excursions Catalana, [...]. Pero, desde el momento que lleva á cabo este sistema de observaciones de la Granja Agrícola, y lo hace con tanto acierto y entusiasmo, entiendo que esta Real Academia no debe establecer competencia, muy al contrario, debe prestar todo su apoyo á aquel interesante Centro docente.”³¹² Esperaba que la empresa propuesta contara con la colaboración de Ayuntamientos y Diputaciones, así como del proponente de la idea, el Doctor Lozano.

Las propuestas que Ricart razonó con tanto sentido no fueron recogidas por Lozano, ya que este, con la colaboración de su ayudante Eduardo Fontseré, intentó, sin éxito, crear una red meteorológica desde la Facultad de Físicas.³¹³

4.3.17. Memoria sobre el futuro del puerto de Barcelona.

La tercera memoria que José Ricart leyó en la RACAB el 6 de marzo de 1897 versó sobre la problemática que afectaba al puerto de Barcelona. Para él, era evidente que la Academia no podía permanecer al margen de la cuestión portuaria dada la trascendencia que tenía para el porvenir de la ciudad. El trabajo, titulado Pasado, presente y futuro del puerto de Barcelona³¹⁴ estaba dividido en tres partes. En la primera, y reincidiendo en una práctica que ya iba siendo habitual en Ricart, se realizaba un repaso histórico de la evolución del puerto. La segunda estaba dedicada a rebatir los argumentos desfavorables a la construcción de dársenas interiores en las huertas de San Beltrán esgrimidos por algunos ingenieros portuarios entre los que destacaba José Rafo. José Ricart nos cuenta que, para comprobar si era verdad que, tal como dijo Rafo, se encontraba roca a poca profundidad en dicha zona. Se había entrevistado con diferentes maestros de obras que habían trabajado en aquel lugar y todos habían coincidido en negar tal característica geológica. Las consecuencias de aquella falsa creencia fueron,

³¹² RICART (1896 b), Pp. 21-22.

³¹³ ROCA (1990), P. 460.

³¹⁴ RICART (1897).

según Ricart, que cuando se creó la Junta de Obras del Puerto en 1868 se optó sin vacilar por la alternativa de construir la dársena exterior lo que causó grandes perjuicios a la actividad portuaria por no hallarse protegida de la marejada en tanto no se construyera una escollera de dimensiones suficientes³¹⁵. La Memoria sobre el puerto finalizaba con la exposición de un proyecto portuario ideado por Ricart consistente en construir una escollera de protección, de unos 3 kilómetros de longitud, siguiendo el veril de los 10 metros a lo largo de la costa frente al barrio de la Barceloneta desde la farola nueva hasta la desembocadura del Bogatell “permitiendo en su interior espaciosas dársenas dentro de las cuales podrían tener muelles las grandes factorías mecánicas Nuevo Vulcano y Maquinista Terrestre y Marítima;[...] Con este proyecto convendría cerrar el antepuerto actual, que quedaría convertido en dársena”³¹⁶.

4.3.18. Un plan de estudios alternativo.

El Diputado Provincial de Barcelona, D. José Espinós solicitó a Ricart la elaboración de un nuevo plan de estudios con el objeto de procurar modificar el vigente que tenía casi cincuenta años de vida y estaba obsoleto.

Ricart comenzó su informe denunciando las deficiencias del plan de 1850.

En primer lugar, señalaba que los numerosos avances producidos en la marina mercante habían dejado el plan de estudios en la más absoluta obsolescencia. Por otra parte, los estudios eran excesivamente teóricos con predominio de asignaturas generales que poco tenían que ver con la preparación para la profesión de marino. Ricart consideraba que los alumnos debían acceder a la Escuela de Náutica con la preparación básica necesaria. Para lograr dicho objetivo, se debía exigir una edad mínima de 14 años para ingresar y someter a una prueba de acceso a los aspirantes.

Por otra parte, los contenidos curricales debían actualizarse. Eran necesarios nuevos contenidos que estuvieran a la altura de los tiempos.

Frente a la estructura en tres cursos del plan vigente, la alternativa presentada por Ricart se estructuraba en dos cursos al dar por sentado que el alumno ya ingresaría con los conocimientos básicos necesarios. En concreto el aspirante debería demostrar su competencia en Aritmética y Álgebra, Geometría plana y del espacio, Trigonometría

³¹⁵ RICART (1897). Pp. 9-10.

³¹⁶ RICART (1897), p.17.

plana, Geografía, Física y Química, Historia Universal y Francés o Inglés.³¹⁷ El plan alternativo sería:

32. Propuesta de plan de estudios de José Ricart de 1899.

Curso	Asignatura	Nº Horas semanales
1º	Física y Mecánica en los buques	4,5
	Trigonometría esférica y Astronomía	6
	Geografía Comercial	4,5
	Dibujos topográfico y geográfico	4,5
2º	Navegación, comprendiendo los elementos de Meteorología, Oceanografía y construcción naval.	9
	Elementos de Derecho internacional marítimo y Legislación mercantil	4,5
	Dibujo hidrográfico	4,5

Para impartir este plan sólo harían falta tres profesores y un auxiliar.

Es evidente que el objetivo de Ricart era el de elevar el nivel de las escuelas para impartir una enseñanza más profesional y actualizada. De hecho el plan anunciaba reformas futuras.

4.3.19. Acerca de las relaciones entre la marina de guerra y la marina mercante.

Las relaciones que deberían de establecerse entre la marina de guerra y la marina civil ha sido una cuestión candente en el ámbito marítimo durante muchísimos años. José Ricart fue muy sensible a dicha cuestión y la abordó en diferentes foros, mostrándose fiel a un mismo criterio. Una de las exposiciones más claras de su punto de vista la realizó en un folleto de 16 páginas publicado en 1899 titulado Relaciones entre

³¹⁷ RICART (1898). P. 71.

las marinas militar y mercante³¹⁸. Le dedicó el trabajo al Subsecretario del Ministerio de Marina, Contralmirante Manuel J. Mozo en forma de carta abierta en respuesta a una misiva enviada por dicho contralmirante a raíz de un folleto anterior de Ricart en que se trataba el potencial naval español³¹⁹. Mozo le planteaba dos preguntas clave a Ricart, que, según confesaba, también le habían sido planteadas por el Sr. Marqués de Camps. La primera intentaba averiguar si la marina mercante deseaba emanciparse de la de guerra. La segunda deseaba conocer la opinión de Ricart sobre si dicha separación sería conveniente para la marina mercante.

Tras bastantes circunloquios, Ricart respondía con un sí a la primera y con un no a la segunda pregunta pero con un puñado de matices que son interesantes de conocer.

Ricart, en referencia a la primera cuestión, debía confesar “...con pesar, que la mayoría de los Pilotos votarían por la separación de las dos marinas; pero [que él era] enemigo de la farsa llamada sufragio universal, que da derecho á las masas inconscientes para emitir el voto lo mismo que las clases ilustradas, y confieso también que en mi carrera hay bastante masa que votaria la separación de las dos marinas sin perfecto conocimiento del asunto, fundado su voto en añejas preocupaciones, ambiciones sin pie y obediencia á elementos mercantiles interesados. Estoy seguro que el voto de los pilotos ilustrados, y con voto libre, seria contrario á la separación de las dos marinas, pero si que sería unánime para la desaparición del actual y carcomido Ministerio de Marina, sustituyéndolo por otro, verdadero y digno del progreso actual, que respondiera á las necesidades de la defensa de la patria y á las exigencias del comercio, en su competencia con los pabellones extranjeros.”³²⁰. Ricart no se andaba con chiquitas y reiteraba sus duras críticas hacia los pilotos mal formados, por no decir deformados, en malas escuelas de náutica que, de hecho, regalaban el título³²¹, y que se convertirían en correveidiles de los armadores³²². La marina de guerra tenía también algún “punto negro” pero el conjunto era digno de aprobación³²³. Sobre la renovación que debería realizarse en el Ministerio de Marina, la medida más destacable, en opinión del autor, sería la de reinstaurar la matrícula³²⁴ o inscripción para la gente de mar “...comprendiendo todo el personal de Oficiales mercantes, maquinistas, Maestranza y

³¹⁸ RICART (1899).

³¹⁹ Respecto a este folleto, no hemos sido capaces de localizar ningún ejemplar.

³²⁰ RICART (1899), p.2.

³²¹ RICART (1899), p.7.

³²² RICART (1899), p.9.

³²³ RICART (1899), p.5.

³²⁴ Para el tema de la matrícula de mar ver SALAS (1879).

marinería, concediéndoles las prerrogativas necesarias para su existencia, militarizándolo completamente, pero de manera que no sufra el comercio y quede beneficiada la potencialidad naval de España.[...]. Pero hay que ir con gran tino al confeccionar las mencionadas Ordenanzas. El solo anuncio de la militarización de la Marina mercante, espanta realmente a muchos Pilotos y navieros, más á estos que á aquellos,...”³²⁵. Con semejantes puntos de vista, por cierto no muy solidamente argumentados, se comprende con toda claridad el no de Ricart a la segunda pregunta planteada.

4.4. Director de la EEPNB (1900-1912).

4.4.1. La situación de la EEPNB.

Durante la última década del siglo XIX y la primera del siglo XX, la situación de la Escuela Especial y Provincial de Náutica de Barcelona (EEPNB) se agravó por varias razones. En primer lugar, el centro docente acusaba la crisis del sector que impedía un desarrollo normal de la profesión. Por otra parte, la Escuela no contaba con los recursos económicos necesarios ni con unas instalaciones en las debidas condiciones. Finalmente, los planes de estudios que se impartían se habían quedado obsoletos frente al desarrollo tecnológico de los buques y la administración del Estado

³²⁵ RICART (1899), p.15.

que poseía la atribución para modificarlos no parecía propensa a ello dado que le importaba poco la situación de la marina mercante.

La evolución del número de alumnos de la EEPNB durante aquel periodo es un claro exponente de aquella situación, tal como muestra el cuadro siguiente:

33. Alumnos matriculados en la Escuela de Náutica entre 1889 y 1909.

Curso	Número de alumnos
1889-90	96
1890-91	97
1891-92	119
1892-93	166
1893-94	139
1894-95	142
1895-96	121
1896-97	100
1897-98	108
1898-99	90
1899-00	99
1900-01	101
1901-02	107
1902-03	106
1903-04	71
1904-05	69
1905-06	46
1906-07	56
1907-08	45
1908-09	53

(Fuente: Elaboración propia a partir de: RICART (1901), p.13 y ADPB, Legajo 2367.)

Sobre esta estadística hay que aclarar que no establece distinción entre los alumnos oficiales y los alumnos libres que sólo hacían acto de presencia los días de exámen y que constituían el grueso del alumnado. Durante el curso, el aspecto de las aulas debía ser más bien desolador.

La crisis de la enseñanza náutica se puso claramente de manifiesto cuando, en 1892, José Ricart planteó a la Diputación Provincial, a través del Director de la Escuela D. Federico Gómez, una ampliación de los estudios con el objeto que se adaptaran mejor a la situación por la que atravesaba la marina mercante de nuestro país. En su propuesta, Ricart ponía de manifiesto en primer lugar que, dada la escasez de buques de vela la mayoría de los alumnos de náutica debían realizar sus prácticas de mar en buques propulsados mecánicamente con lo que su formación como marinos quedaba mermada pues “Cuando la marina se componía solamente de buques de vela no precisaba que los alumnos salidos de las Escuelas de Náutica tuvieran práctica de maniobras marineras, pues las aprendían en los dos viajes de alumnos agregados. En cambio hoy los alumnos que salen de las mismas Escuelas se ven obligados á efectuar las mismas navegaciones de instrucción a bordo de los buques de vapor por falta de buques veleros y resulta que en aquellos no aprenden las prácticas marineras de aparejo por no verificarse casi nunca, ni las formas de recorrida de aparejo y trabajos de cubierta solo propios de los buques de vela. Si en los modernos buques de vapor quedarían excluidas todas las maniobras de aparejo, nada se habría perdido, pero es el caso que son conocimientos prácticos indispensables á todo buen oficial de cualquier clase de buque resultando ya que las trasatlánticas no encuentran un personal de oficiales lo suficiente idóneo por carecer de prácticas de navegación en buques veleros”³²⁶ El argumento no nos parece demasiado coherente ya que si ciertas maniobras deben realizarse en los buques de vapor no hay ningún razón por la que dicho aprendizaje no pudiera realizarse a bordo de los mismos y se hiciera mejor en los buques de vela. Ricart siempre manifestó un cierto recelo ante la marina de vapor y sus oficiales. Así, en cierta ocasión, manifestó que “los modernos buques requieren para Oficiales perfectos gentlemen que sepan dar el debido tratamiento a los pasajeros de categoría y sean galantes con las pasajeras, y bailen el rigodon y toquen el piano,..”³²⁷.

Para solventar la supuesta deficiencia formativa de los alumnos de náutica, Ricart planteaba la alternativa siguiente: “tenemos fondeada en el puerto la excorbeta Consuelo destinada actualmente a Asilo Naval, en la cual hay un aparejo y red de salvamento en donde los asilados aprenden las maniobras marineras que precisamente son las que necesitan los alumnos de Náutica. Aumentando algo la subvención que como limosna da la Excma. Diputación Provincial al Asilo la Junta de esta Institución

³²⁶ ADPB, Legajo 2367, Pp. 1-2.

³²⁷ RICART (1902 a). p.5.

tan benéfica, seguramente se comprometería a que los alumnos de tercer curso de Náutica aprendieran las maniobras en el aparejo del buque-asilo bajo la inspección del Catedrático que suscribe.”³²⁸ También proponía que la Diputación costeara la construcción, por valor de 3000 pesetas, de un bote con aparejo de pailebote para las maniobras menores, así como que concediera dos becas para que dos alumnos del Asilo pudieran cursar los estudios de náutica. Como se ve, la propuesta se proponía matar dos pájaros de un tiro, consiguiendo recursos extras para el Asilo, de los que ciertamente estaba necesitado, a la vez que se mejoraba la enseñanza que se impartía en la Escuela de Náutica.

La respuesta de Diputación fue negativa. Se esgrimía que la incorporación de un nuevo curso práctico no supondría ninguna mejora para los alumnos que deberían realizar el mismo número de prácticas que sin el mencionado curso con lo que lo único que se conseguía era aumentar la duración de los estudios³²⁹. Cabe recordar que, en aquellos años, las prácticas de navegación, de conformidad con que se establecía en la Real Orden de 20 de mayo de 1890, consistían, para obtener el título de Piloto, en 100 días de mar en buques de vela o 200 en buques de vapor en navegaciones de altura; o, también en 200 días de mar en veleros o 400 en buques de vapor en navegaciones de gran cabotaje. Y los pilotos para obtener el acceso a capitán: 150 días en veleros o 300 en vapores en navegación de altura, o bien 300 y 600 respectivamente en navegaciones de gran cabotaje.

En plena crisis de las enseñanzas náuticas, el día 19 de febrero de 1900 falleció el Director de la Escuela Federico Gómez Arias. El veintitrés de marzo, fue nombrado nuevo director el catedrático interino D. José Ricart y Giralt³³⁰ que era el profesor más antiguo de la escuela. Se estableció de forma expresa que el nuevo cargo no suponía sueldo alguno ni se le podía poner³³¹.

Tras su primer curso académico como Director, José Ricart redactó un folleto titulado *Historial de la Escuela Especial y provincial de Náutica de Barcelona*³³², que nos permite hacernos una idea bastante aproximada de la situación de la Escuela de Náutica en aquellos años.

³²⁸ ADPB, Legajo 2367. p.2.

³²⁹ ADPB, Legajo 2367, PP. 10-16.

³³⁰ ADPB, Legajo 2367, P.66.

³³¹ AAFNB. EEPNB. Expediente personal del catedrático de esta escuela Sr.D. José Ricart y Giralt.

Documento nº 12.

³³² RICART (1901).

La Escuela estaba situada en el piso principal de la Casa de Lonja que compartía con la Junta de Sanidad, la Junta de Obras del Puerto y el Consejo Provincial de Agricultura, Industria y Comercio. En total, ocupaba una superficie de 285,18 metros-cuadrados distribuidos de la siguiente forma³³³:

Portería: 19,331 m-c.

Antesala de exámenes y de lectura: 10,567 m-c.

Salón de exámenes y de lectura: 53,130 m-c.

Cátedra de Dibujo: 22,577 m-c.

Secretaria y Archivo: 22,966 m-c.

Cátedra de Matemáticas: 30,756 m-c.

Cátedra de Geografía, Física y Navegación: 40,458 m-c.

Cátedra de maniobras marineras: 55,651 m-c.

Dirección y biblioteca: 29,742 m-c.

Como se puede ver, el espacio no era suficiente para que aquella institución realizara su labor en las condiciones debidas.

Junto a José Ricart, componían el claustro los profesores siguientes³³⁴:

D. Mateo Pigrau y Deop desde el 25 de agosto de 1896 era el catedrático interino de Matemáticas y Dibujo Lineal. Había nacido en Barcelona el 17 de febrero de 1843. Terminó los estudios de Piloto en Barcelona en 1863 y estuvo navegando durante diez años. Trabajó hasta 1877 en el Observatorio Astronómico de Barcelona. En 1893 fue nombrado Vice-secretario de la Asociación de capitanes de la Marina Mercante. También desempeñaba el cargo de Secretario-Contador de la EEPNB.

D. Juan B. Galí y Suris era el Catedrático interino de Geografía, Física y Dibujos topográficos e hidrograficos desde el 17 de marzo de 1900. Había nacido el 7 de noviembre de 1850 en Lloret de Mar. Realizó los estudios de Náutica en Barcelona y los finalizó en 1868. Hasta 1881 estuvo navegando. En 1882, entró como empleado en las oficinas del ferrocarril de Tarragona a Barcelona y Francia.

D. Eduardo Condeminas y Torres, nació en Barcelona el 8 de mayo de 1859. Terminó los estudios de piloto en 1877 en la escuela de la Ciudad Condal. Estuvo navegando hasta 1884. En 1892 comenzó a desempeñar las tareas de profesor auxiliar. A partir de 1896, se encargó de sustituir a Federico Gómez Arias en la Cátedra de G

³³³ RICART (1901), p.18.

³³⁴ RICART (1901), Pp. 22-24.

Geografía y continuó hasta que Galí se hizo cargo de la misma. Durante el curso 1900-1901 sustituía a Pigrau por enfermedad.

Los catedráticos Ricart y Pigrau cobraban 1.500 pesetas mensuales. Galí, sin embargo y por alguna razón desconocida, cobraba 2.000. Por ser el Director, Ricart percibía una Gratificación adicional de 500 pesetas. El profesor auxiliar recibía una remuneración de 1000 pesetas al mes.³³⁵

De los 101 alumnos registrados durante el curso 1900-1901, 49 seguían las enseñanzas oficiales y 52 realizaban estudios libres. Tanto entre unos como entre otros, el porcentaje de aprobados se situaba en el 88%.³³⁶ El alumno más joven, con 12 años de edad, era Eusebio Alba y Fernández natural de Cienfuegos (Cuba). Y el mayor, con 27 años, era Julio Ferrand y Berthe oriundo de Meserets (Francia). Tanto uno como el otro cursaban el primer curso. Por provincia o país de procedencia la distribución era la siguiente: 40 de Barcelona, 7 de Cuba, 7 de Girona, 6 de Tarragona, 4 de Madrid, 4 de Puerto Rico, 3 de Lleida, 3 de Illes Balears, 2 de Filipinas, 2 de Guipúzcoa, 2 de Zaragoza, 2 de Toledo, 2 de Alicant, 2 de Teruel, 2 de Jaén, y 1 respectivamente de Valencia, Murcia, Santander, Cádiz, Granada, Almeria, Soria, Álava, Segovia, Burgos, A Coruña, Francia y Malta.³³⁷

La honda preocupación que José Ricart siempre había sentido por la situación en que se encontraba la enseñanza de la Náutica en España se acentuó al verse como máximo responsable de la Escuela de Barcelona. Su inquieto carácter le hizo desplazarse a Madrid con el fin de exponer sus puntos de vista a los máximos responsables del Ministerio de Instrucción Pública. En una carta dirigida al Presidente de la Diputación Provincial de Barcelona con fecha de 25 de abril de 1902 exponía cuales habían sido los resultados de sus gestiones: “Por orden del Ecmo.Sr.Ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes pasé a Madrid el día 17 del corriente, á cuya superior autoridad me presente el día siguiente. Me expresó su firme voluntad de organizar la enseñanza Náutica en España, encargándome que sin demora le presentara un proyecto de reglamentación que llenara las necesidades de la moderna marina. Honrado con tanta distinción, en el mismo Ministerio redacté la memoria, que tuve el honor de presentar al Sr. Ministro el día 22 del corriente mes y que S.E. leyó detenidamente dos veces

³³⁵ RICART (1901), p. 19.

³³⁶ RICART (1901), p. 13.

³³⁷ RICART (1901), Pp. 14-16.

seguidas, pidiéndome aclaraciones, y por fin dando a mi proyecto su completa aprobación; diciéndome que en breve plazo lo llevaría a la práctica.”³³⁸.

Aquella actuación no debió dar el resultado que cabía esperar pues cinco meses después Ricart publicó un artículo en la revista La Vida Marítima titulado “Las enseñanzas náuticas en España” en la que se mostraba muy pesimista respecto a la posibilidad de mejorar la situación.

El escrito comenzaba relatando las gestiones que había realizado hasta aquel momento: “Hace más de un cuarto de siglo que, por todos los medios posibles, he hecho público, muchísimas veces, la deficiencia de las mal llamadas Escuelas de Náutica, y en el Ministerio de de Instrucción pública han de existir, no sé cuantos ya, informes de carácter oficial unos y otros privados, sobre este particular, que dirigí al Ministro encargado de la Instrucción pública. Pero con verdadero pesar confieso que nunca mis quejas fueron oídas, con las solas excepciones del Sr. D. Emilio Nieto, que, siendo Director general de Instrucción pública, estaba muy animado a estudiar una reforma de la enseñanza de la náutica; pero no tuvo tiempo para ello, pues cayó el Ministerio, y el actual ministro, señor Conde de Romanones, que me honró llamándome á consulta hace poco para igual objeto, y está dispuesto para llevar a cabo una organización perfecta de verdaderos Institutos Náuticos, pero, como resulta siempre en nuestra Patria, no llegará tampoco á tiempo, pues antes caerá el Ministerio. Vendrá nuevo Ministerio ignorante de la cosa; los que estamos interesados en la reforma le instruiremos; si es hombre de buena voluntad , se convencerá, y...caerá el Ministerio. Esta es la historia de la reforma de la enseñanza de la Náutica en todo el último cuarto de siglo que intervengo en ella.”³³⁹ Continuaba el autor destacando la necesidad de que los futuros oficiales de los nuevos buques rápidos se formaran en centros educativos debidamente dotados y que, en aquellos momentos, muchos jóvenes estudiaban náutica por la simple razón de que eran unos estudios que requerían poco esfuerzo. El nivel de los estudios debía aumentar, además, porque si no, como había ocurrido en otros países, los marinos de guerra se apropiarían de los nuevos puestos de trabajo que estaban surgiendo en la marina mercante. Quienes proponían dejar las cosas como estaban sólo hablaban desde la ignorancia y desde la desidia aunque había que reconocer que eran mayoría en la marina mercante.

³³⁸ ADPB, Legajo 2367. P. 101.

³³⁹ RICART (1902), p.4.

Ricart finalizaba su artículo exponiendo los rasgos fundamentales de la reforma que debía realizarse: “Mi opinión es tal como expresé al señor Ministro de Instrucción pública. Con cinco Escuelas de Náutica en España bastan para las necesidades de la marina mercante. Han de ser completas en la enseñanza con presupuesto necesario para libros é instrumentos. Para ingresar hay que exigir las Matemáticas elementales, Geografía é Historia Universal y particular de España, Física y Química, con la extensión que se estudian estas asignaturas en los Institutos de segunda enseñanza; y en las Escuelas de Náutica enseñar solamente las asignaturas de aplicación a la carrera: Trigonometría esférica, Astronomía, Navegación, Meteorología y Oceanografía, Mecánica del buque, Mecánica (máquinas, Legislación marítima, Derecho internacional marítimo, idioma inglés y Dibujos geográfico é hidrográfico. Todas estas asignaturas de lección alterna, menos las tres primeras que han de ser diarias, durante un curso completo, con 200 lecciones como mínimo (1º de octubre al 15 de junio)³⁴⁰ . Consideraba que sería muy beneficioso que existieran buques especiales para realizar los viajes de prácticas tal como ocurría en otros países como Estados Unidos y Alemania, y, sobre todo, como habían hecho los armadores de Bilbao que daban cobertura financiera al Ama Begoñacoa. La solución ideal, sin embargo, sería la conversión de las Escuelas de Náutica en Institutos navales “...en donde se reunieran las enseñanzas para Piloto, para Maquinista y para el Pescador”³⁴¹ . Al problema de los maquinistas, que era un problema crucial en aquellos años, Ricart apenas le dedicaba cuatro líneas en su extenso artículo, señalando que era lamentable que, para la formación de tales técnicos, en España únicamente se contara con una escuela fundada y mantenida por la Compañía Trasatlántica en Cádiz.

Las deficiencias de los estudios de náutica no se limitaban únicamente a los aspectos académico-teóricos sino que también se extendían a la parte práctica que era imprescindible para poder completar la formación. Ricart no dudó en calificar las dificultades a que debían enfrentarse los alumnos en prácticas, o “agregados” como solían denominarse, como “El calvario de los Alumnos de náutica” según tituló un artículo publicado en *Vida Marítima* en el que describía con todo detalle aquella situación: “Terminados los estudios en la Escuela de Náutica, el alumno se encuentra ante un problema de difícil resolución en nuestros días, y es poder embarcarse para cumplir los días ó las millas que señala el Reglamento para presentarse al exámen de

³⁴⁰ RICART (1902), p.6.

³⁴¹ RICART (1902), p. 6.

Piloto. En mis tiempos, que eran los del apogeo de la Marina bélica, los agregados no tan solamente encontraban siempre buque para embarcarse, sino que se les concedía una gratificación al rendir viaje. Pero los tiempos han cambiado, ha desaparecido aquella numerosa flota de buques veleros siendo sustituida por grandes buques de vapor que en corto número equivalen al tonelaje de antaño, y este es el motivo que no hay bastantes buques para el gran número de agregados que sale todos los años de las Escuelas de Náutica. Los que son hijos del litoral y con mayor abundamiento, si tienen navieros y marinos en sus familias, que los recomienden, se embarcan con facilidad en los pocos veleros que quedan, y también encuentran fácil embarque en la Compañía Trasatlántica Española los que reuniendo los requisitos que esta exige disponen de alguna valiosa influencia; pero si el alumno no tiene padrino, así haya hecho toda la carrera con el mayor lucimiento y sepa más pilotaje que Mendoza, se quedará sin barco, y todo lo más, como gracia muy especial, se le admitirá en algún velero pagando 75 pesetas mensuales de pensión para comer fríjoles y pez-palo; pues hay que hacer constar que algunos barquichuelos han tomado como especulación el llevar cuatro ó seis agregados, con lo cual resultan dos beneficios que son: disminuir uno ó dos hombres de proa y cobrar salario en vez de pagarlo.”³⁴² Ricart, ante semejante panorama recomendaba a los alumnos que se embarcaran en buques extranjeros y sobre todo en los buques ingleses de la carrera de Australia pues así aprovechaban para aprender el idioma a pesar de que tuvieran que pagar alguna cantidad mensual en concepto de dieta. A las dificultades para realizar las prácticas todavía había que añadir las trabas que ponían a la concesión de licencias de embarque las Autoridades militares de Marina. Era comprensible que muchos estudiantes de náutica abandonaran los estudios sin llegar a Piloto.

Los Agregados siguieron encontrando grandes dificultades para embarcar en los años anteriores a la I Guerra Mundial. A finales de 1908, el Director de la EEPNB remitía al Marqués de Comillas la carta siguiente:

“Exmo. Sr.: Apoyándose el director que suscribe en venebolencia [sic] con que siempre ha mirado todos los asuntos referentes a esta Escuela, y el grande interés que tiene por la enseñanza de la Náutica, tan decaída actualmente, y el estímulo que hay que prestar a los jóvenes que más adelante han de ser oficiales y capitanes de nuestros trasatlánticos, recomienda á V.E. al único alumno Sobresaliente del último curso

³⁴² RICART (1904 a). P. 371.

académico don José Rimbau Fort para que se digne V.E. concederle embarque con plaza de Agregado en alguno de los buques de la Compañía Trasatlántica tan dignamente presidida por V.E., medida que causará un efecto muy benéfico en los estudiantes de la Carrera de Piloto.

El Director que suscribe, en compañía del calaustro de profesores de esta Escuela tiene el honor de adelantarle a V.E. su más sentida expresión de agradecimiento.

Dios guarde a V.E. la vida muchos años.

Barcelona, octubre 19 de 1908.

El director, José Ricart Giralt”³⁴³.

Ignoramos cual fue el resultado de la solicitud, pero el tono de la carta nos indica la precariedad de la situación.

4.4.2. La Sociedad Española de Salvamento de Náufragos.

La Sociedad Española de Salvamento de Náufragos³⁴⁴ fue una de las entidades a la que José Ricart prestó mayor dedicación a lo largo de su vida. Entre 1888 y 1922, Ricart estuvo presente en todas las Juntas de Barcelona de la SESN³⁴⁵ y jugó un papel protagonista en muchas de las actuaciones que llevó a cabo aquella entidad tanto en Barcelona como en otros lugares de Catalunya. La SESN fue una institución capital en el desenvolvimiento de la cultura marítima de nuestro país. Su relevancia fue más allá de la importante labor asistencial que realizó, recordemos, por ejemplo, que entre 1881 y 1914 logró salvar la vida de 8477 personas³⁴⁶. La actividad que generó supuso un importante fermento social en muchas de las poblaciones costeras en las que estuvo presente. Buena muestra de ello nos la ofrece lo acontecido en Port de la Selva el día 7 de Agosto de 1887 cuando, en plenas fiestas mayores del pueblo, fueron inauguradas la caseta de la Estación de salvamento y el bote correspondiente, según la crónica dirigida

³⁴³ AAFNB, Carpeta sin título con copias de cartas sin clasificar.

³⁴⁴ La historia de la SESN resta pendiente de realización. Hasta el presente se han realizado algunos estudios parciales, como el que se menciona en la nota siguiente. Señalemos que la SESN inició su andadura en el año 1881 gracias a las gestiones del empleado de la Dirección Hidrográfica Martín Ferreiro (1830-1896) que quedó muy impresionado al comprobar el elevado número de víctimas mortales causadas por los accidentes marítimos en nuestro país

³⁴⁵ Sobre la SESN en Barcelona véase Rodríguez (1996) y (1997)

³⁴⁶ SESN,(1915), “Boletín Extraordinario de Propaganda”, Madrid. P. 73.

la Presidente de la SESN por parte del Presidente de la Junta Local, Sr. Alfaras: “Excmo. Sr. Con esplendor nunca visto en fiesta alguna en esta villa, tuvo lugar el día 7 la de la bendición de la caseta, bote salvavidas y pertrechos de esta estación de salvamento de náufragos. A la circunstancia de hallarse en ella el ilustrísimo señor Arcediano de la catedral de Lérida, Doctor don Crispin Rahola, se debió el que en la parte religiosa revistiera la importancia que le dio con su elevada jerarquía, al dignarse aceptar con amabilidad suma oficiar en ella, accediendo á la indicación de esta Junta local. Y en esplendidez no podía encontrarse quien se la diera mayor que los padrinos D. José Bacqué y la bella y elegante señorita D^a Antonieta Bosch, pareja que se completaron uno al otro, y que estimulándose mutuamente, dejaron bien sentada su merecida fama de esplendidez y amabilidad. Por la mañana un repique general de campanas anunció al vecindario que debía celebrarse la fiesta, y á las diez se reunió en la Casa Consistorial la comitiva invitada, viéndose en ella a las autoridades de la población, los señores jefes de la Comisión hidrográfica, el señor Ayudante de Rosas, el de Cadaqués, una Comisión de la Sociedad de dicha población, otra de la Delegación de Port-Bou con su dignísimo Presidente el ilustre Sr. D. Remigio Pérez, á su frente, los señores Administradores de Aduana de ésta y Cadaqués, y muchas personas distinguidas, desde donde se dirigieron á la iglesia con objeto de asistir a un solemne oficio, cantado por una orquesta de Figueras, en el que el ilustre señor Arcipreste, celebrante, dirigió un correctísimo y oportuno discurso á los numerosos asistentes. A la salida, precedidos por la orquesta, que también les había precedido a la ida, se reunió con el séquito de bellas y legantes señoras y señoritas que á la simpática madrina acompañaban, y fueron todos en numerosa y brillante reunión, al salón de baile, donde el espléndido padrino quiso obsequiar con un banquete, y al efecto de que también los pobres participaran de él, repartió por mano propia y de la madrina, á todos los de la población, á quienes previamente se les pasó unos vales, un pan de seis libras, dos reales y un porrón de vino a cada uno, cantidad que aumento a los más necesitados, duplicando y triplicándola. Ocuparon el centro de la mesa, que tenia forma de herradura, el señor Arcediano y el señor padrino, sentándose los demás por orden de categoría hasta el número de ciento diez y siete; estuvo abundantemente y bien servida y al destaparse el champagne, iniciados los brindis, fueron ellos varios, terminando el del señor jefe de la Comisión hidrográfica con un ¡viva al rey! Que fue calurosamente contestado. Nuevo repique de campanas señaló que iba a tener lugar la ceremonia de la bendición, y la población en masa, aumentada con los muchísimos forasteros que con

ocasión de la fiesta mayor se encontraban en ella, fue á ocupar los alrededores de la caseta, tanto por la mar en barquillas, como por tierra. Previendo esta concurrencia y al objeto de que pudieran presenciar la ceremonia el mayor número posible de espectadores, se sacó el bote de dentro de la cuadra y se fondeó al lado mismo de la caseta. Los invitados entraron en un espacio que se había cerrado alrededor de ella y allí fueron recibidos por la Junta, la que les enseñó el local y los pertrechos que posee, teniendo la satisfacción de recibir numerosas felicitaciones de la distinguida concurrencia que en aquel momento allí se albergaba. Revestidos con sus hábitos el Ilre. Sr. Arcipreste asistido del Coadjutor de esta parroquia y del doctor D. Joaquín Puig, catedrático de retórica en el colegio del Culler, empezó la ceremonia por la bendición de la caseta y siguió la del bote, en el que entraron en compañía de los señores padrinos y de mi esposa doña María Castells de Alfaras, á la que la madrina había distinguido eligiéndola por su dama de compañía. El padrino tenía en su mano una elegante plancha de bronce, en la que se lee el nombre “Diego Méndez” la que entregó al terminar y fue clavada en la amura de popa de estribor. La madrina aguantaba una magnífica y rica bandera que en seda y aplicaciones de terciopelo tiene dibujado el escudo de la Sociedad, valioso regalo que ha hecho y es de apreciar más por ser obra suya, y que atada luego en un asta, adornó la popa de la embarcación: regalo suyo son también los lazos de cinta mitad blanca y mitad encarnada que con mi señora colocaron en los hombros de los tripulantes del bote, honroso distintivo que los da á conocer de ser los del salvavidas de la Sociedad. Invitados a entrar en él los señores jefe de la Comisión hidrográfica, Ayudantes de Rosas y Cadaqués, quitados los hábitos con que se habían revestido los señores celebrantes, volvieron a entrar acompañados de muchas otras personas y dejando caer los remos al agua, los que hasta entonces habían tenido en alto, arrancó la embarcación á los acordes de la orquesta para un paseo dentro del puerto, con que se obsequió a los padrinos, el que terminó amarrando en el varadero, siendo el bote subido en él á los mismos acordes: entregóse después a los salvadores del laud “Eusebio” que se presentaron, los premios en metálico que les correspondía, y se dio por terminado el acto declarándose abierta la estación para prestar auxilio. Un abundante refresco hizo servir el señor padrino á los concurrentes, mientras tiraban infinidad de buenos confites al numeroso público que contemplaba la fiesta; y no bastándole tanto obsequio, hizo servir por la noche un lunch en que con grandísima profusión se repartieron riquísimos sorbetes. Grata y duradera será la impresión de la fiesta en todos los concurrentes, y por ello es mayor la satisfacción con que me

complazco en hacer a V.E. la relación de ella, que ha resultado brillante y espléndida como no podía esperarse en una población que cuenta tan pocos recursos como esta.- Dios guarde.....”³⁴⁷

La creación de la SESN se debió a la iniciativa de Martín Ferreiro que a raíz de sus trabajos como técnico hidrográfico comprobó los numerosos accidentes que se producían en las costas españolas. Según los datos que recopiló, entre 1866 y 1880 ocurrieron 1471 siniestros marítimos que ocasionaron la muerte de 1820 personas³⁴⁸.

En Barcelona, se prestó apoyo a la SESN desde el primer momento. Sin ningún género de dudas, fue José Ricart quien encabezó aquel soporte tanto desde las páginas de la Revista Marítima, como desde el Centro Naval Español que, no nos engañemos, en el fondo eran lo mismo. En marzo de 1881, Ricart se expresaba en los siguientes términos sobre la idea de Ferreiro:

“Aún la idea está en incubación, y no faltan almas mezquinas que secomplacen ya en presentar dificultades, en construir encubiertos diques á tan noble empresa. Pero en este asunto seremos tan severos como imparciales; estamos empeñados en llevar adelante la obra iniciada por nuestro amigo el Sr. Ferreiro, y publicaremos en la REVISTA todos los detalles de su formación y desarrollo, para satisfacción de los que quieran apoyarnos.

[...]

Al fundar el Centro Naval fue uno de los fines que nos propusimos, el organizar el salvamento Marítimo; causas ajenas á nuestra voluntad hicieron fracasar nuestro proyecto, pero más inteligente figura ha conseguido tan laudable fin, nuestro muy querido amigo D. Martín Ferreiro á costa de impropio trabajo, luchando con mil dificultades, es el actual iniciador y fundador de la Sociedad Española de Salvamento.”³⁴⁹

En el primer número del mes siguiente, la Revista Marítima publicó una circular llamando a suscribirse a la SESN³⁵⁰ y, en números consecutivos, difundió los estatutos de aquella entidad.

Durante sus primeros años de existencia, la Junta de Barcelona de la SESN apenas dejó notar su presencia entre otras razones porque careció de los mínimos

³⁴⁷ Boletín SESN, Año 3, N°XXXI, 1 de octubre de 1887. Pp.1-2.

³⁴⁸ RICART (1881 c). P. 129.

³⁴⁹ RICART (1881). Pp. 131-132.

³⁵⁰ *Revista Marítima*, 1 de abril de 1881, Año V, N° 11. Pp. 150-151.

materiales imprescindibles. A finales de 1887, se produjo una reorganización de dicha Junta que quedó estructurada de la forma siguiente:

“Presidente efectivo: Federico Nicolau (Diputado a Cortes y Presidente de la Asociación de Navieros).

Vicepresidentes: Adolfo Reinoso (Capitán de Fragata) y Francisco Solá (Piloto, naviero y propietario).

Vocales: Evaristo Arnús (Banquero y Senador), José M. Valls (Banquero), Eusebio Güell (Fabricante), Enrique Batlló (Fabricante), Marqués de Camps (Propietario), José Erasmo de Janer (Propietario), Baltasar de Bacardí (Propietario), Luis María de Llauder (Periodista), José A. Brusi (Periodista), Angel Guimerà (Periodista), Mariano Parellada (Ingeniero delegado de la Compañía del Ferrocarril de Zaragoza a Francia), Manuel Henrich (Industrial y concejal), Juan Maristany (Piloto y comerciante), Cura párroco de San Miguel del Puerto, Ramón Valls (Presbítero delegado del Sr. Obispo), Presidente del Real Club de Regatas, Federico Gómez (Director de la Escuela de Náutica), Juan de Arana (Catedrático), Joaquín Ginebra (Naviero), Luis Martí y Codolar (Naviero), Rafael Taltabull (Naviero).

Tesorero: Esteban Amengual (Piloto y comerciante)

Secretario: José Ricart (Piloto).”³⁵¹

Al socaire de los vientos propicios de la Exposición Universal, aquella nueva Junta se propuso desplegar una serie de iniciativas que revitalizaran la actividad de la SESN en Barcelona. Las decisiones más importantes fueron dotar a la estación de unas instalaciones dignas y convocar una reunión internacional de sociedades de salvamento. Es evidente que detrás de ambas iniciativas se hallaba la presencia de Ricart que ocupaba el cargo de secretario en la nueva Junta.

La construcción de una nueva caseta corrió a cargo de la Junta de Obras del Puerto. Inicialmente se adjudicó el proyecto al vocal de aquella Junta el ingeniero Carlos Mondejar pero, al final, fue realizado por su colega Julio Valdés. Los recursos financieros de la SESN también se vieron incrementados aquel año gracias a una aportación extraordinaria de 3000 pesetas por parte del Ayuntamiento³⁵². Las obras de construcción de la caseta debían de durar 3 meses pero en realidad duraron cuatro años bien completos, casi cinco, siendo entregada el 3 de diciembre de 1892 con el nombre de “Claudio López Bru” en reconocimiento de lo mucho que aportaba la Cia.

³⁵¹ Boletín SESN, Año 4, N°XXXV, 1 de febrero de 1888. P.3.

³⁵² Boletín SESN, Año 4, N°XXXVII, 1 de abril de 1888. P.2.

Trasatlántica a la Sociedad.³⁵³ La estación de salvamento constaba de “...un departamento almacén, en donde tiene sus asiento el bote insumergible sobre un carro-cangrejo, el carro del lanza cabos Boxer y todas las indispensables cajas y armarios para guardar cuidadosamente el resto del material, como cohetes, anadariveles, guías, banderas, señales pirotécnicas y demás aditamentos necesarios. A más del departamento-almacen existen otras dos dependencias exactamente iguales, de veinticinco metros cuadrados cada una, sirviendo la primera de ellas en todo tiempo para habitación del guardian, y la segunda para albergar la guardia que se monta en tiempos borrascosos. A este fin hay doce literas formadas por montantes de hierro y lona, estando a su vez separadas entre si por cortinas de la última substancia. Además, en el propio departamento hay una pequeña cocina con dos fogones, lavaderos y agua. En uno de los extremos del departamento-almacén existe un cuarto excusado. La caseta está formada de montantes de madera arriostros convenientemente de ladrillo y de una ligera cubierta constituida por chapas de zinc, y ha sido costeadada por la Junta de obras del Puerto.”³⁵⁴

La SESN también se propuso celebrar un congreso internacional de sociedades de salvamento en Barcelona con la intención de unificar criterios sobre la utilización de las ayudas a la navegación que se estaban implantando en todos los países al socaire de los cambios tecnológicos que se habían producido en los buques. El programa de la reunión abarcaba los temas siguientes: Faros, Señales sonoras, Boyas y balizas, Señales ópticas y Buques. Este último tema abarcaba cuestiones tan importantes como podía ser la necesidad de obligar a ciertas normas de construcción tales como la celularidad y los compartimentos estancos, o si sería conveniente obligar a que todos los buques incorporaran la energía eléctrica con la finalidad de dotarlos de unas luces de situación con suficiente potencia. El congreso debía celebrarse a principios de septiembre coincidiendo con la Exposición Universal. Un mes antes, sin embargo, la situación aconsejó suspenderlo ya que buena parte de las sociedades convocadas habían comunicado su imposibilidad de asistir. Efectivamente se había invitado a las Sociedades de Salvamento Inglesa, la central Francesa, Alemana, Italiana, Holandesa, Rusa, Danesa, Sueca, Noruega, Marsella, Génova, Dunquerque, Dieppe, Estados

³⁵³ Boletín SESN, Año 9, N°LXXXXII (la utilización del sistema numérico romano es incorrecta debería ser:XCII), 1 de enero de 1893, Pp.1-2.

³⁵⁴ “La Sociedad de Salvamento de Náufragos y la Compañía Trasatlántica” (1893), *Revista de Navegación y Comercio*, N°311:P. 444.

Unidos, Massachussets, caballeros salvadores del Havre y Bélgica; pero la mayoría de ellas se excusaron o simplemente no contestaron a la convocatoria³⁵⁵. A pesar del acierto de la idea es evidente que, por un lado, se pecó de precipitación y, por otra parte, se acusaron las consecuencias de uno de los hechos que se pretendía remediar: la falta de unos lazos internacionales sólidos.

La financiación de las Juntas locales de la SESN procedía de distintas fuentes: donaciones puntuales de instituciones y particulares, recolectas, y cuotas de los socios. De todas ellas, la última era la más regular pero el número de socios nunca llegó a ser el suficiente para dotar a las entidades del necesario equilibrio presupuestario. A raíz de un acto de entrega de premios que tuvo lugar a mediados de 1889, el Secretario de la Junta manifestó lo siguiente en su discurso: “Una de las estaciones de salvamento más atrasadas es la de Barcelona, pues siendo el primer puerto comercial de España y la segunda población en número de habitantes aun no cuenta con 200 socios...”³⁵⁶. Y las cosas no mejoraron con el paso del tiempo. En 1897, el número de socios era exactamente de 99³⁵⁷ y once años más tarde se había quedado en unos 60³⁵⁸.

Entre todas las campañas de recolecta, la más sistemática fue la que se vino realizando a bordo de los buques de la Cia. Trasatlántica mediante unos cepillos instalados al efecto, tal como hacían otras sociedades extranjeras en los buques de sus países respectivos. La cantidad recaudada por este procedimiento en un año, en concreto el de 1894, llegó a 10902,62 pesetas³⁵⁹, mientras que en el mismo periodo de tiempo lo recogido a través de las cuotas de socios suponía una cantidad bastante menor. Así, por ejemplo, por esta última vía se ingresaron 2711,08 pesetas en 1897³⁶⁰.

Los soportes institucionales más relevantes de que dispuso la SESN en Barcelona fueron los brindados por el Ayuntamiento, la Diputació y la Junta de Obras del Puerto. Entre las navieras, empresas muy afectadas por los servicios que prestaba aquella institución, destaca la Cia. Trasatlántica muy por delante de todas las demás, en parte debido a su mayor potencial pero también por causa de una cierta manera muy particular de abordar ciertos temas relacionados con lo que podría calificarse como “auxilio social”.

³⁵⁵ Boletín SESN, Año 4, N° XXXVII, 1 de agosto de 1888. Pp. 2-4.

³⁵⁶ Boletín SESN, Año 5, N°XLIX, 1 de mayo de 1889. P.7.

³⁵⁷ Boletín SESN, N°CXLV, 1 de julio de 1897. P.3.

³⁵⁸ Boletín SESN, N°CCCIV, 1 de agosto de 1910. P.6.

³⁵⁹ Boletín SESN, N°CXXII, 1 de julio de 1895. P.6.

³⁶⁰ Boletín SESN, N°CXLV, 1 de julio de 1897. P.3.

Algunas donaciones particulares también jugaron un papel destacado en la implantación de la SESN a lo largo de la costa catalana. Podemos ejemplificar dicha importancia, observando como fue posible la instalación de una estación de salvamento en Mataró en 1891 y en la que José Ricart intervino de forma destacada, tal como describe el informe correspondiente: “En 16 de julio último el Excmo. Sr. Presidente de la Junta de Barcelona, recibió oficio de Don Jaime Barbena, del comercio de Mayagüez, manifestando que en su deseo de expresar el cariño que sentía hacia los pescadores de Mataró, su ciudad natal, y á cuya clase perteneció su padre, deseaba para honrar la memoria de éste, fundar en Mataró una Estación de Salvamento de Náufragos, y al efecto depositaba diez mil pesetas en casa de los comerciantes Saforcada y Compañía, con el ofrecimiento, además, de destinar cada año al mismo objeto una parte de los beneficios que pueda obtener en sus negocios y que aplicará á la perfecta habilitación de la junta de Mataró y á la instalación de otra en Mayagüez. Previa entrevista del Secretario de la Junta de Barcelona, Sr. Ricart, con el generoso donante, quedó ultimado el contrato con la casa bancaria, y acto continuo se encargo al constructor español Sr. Cardona, un bote salvavidas igual al que adquirió la Central para la Junta de Torrevieja. El Sr. Ricart gestionó entretanto la organización de la Junta, y que el gremio de pescadores de Mataró cediese terreno para la caseta, y unido á tan nobles esfuerzos el acuerdo del ilustre Ayuntamiento de aquella villa, que decidió costear el edificio, quedó constituida la Junta é instalada la estación con el mayor entusiasmo, el dia 21 de febrero último, [...]En el mismo día se efectuó la solemne ceremonia de bendecir el bote salvavidas bautizado con el nombre de BORINQUEN. La señorita Barbena ,hermana del donador del bote, acompañada de otras señoritas, impuso a la tripulación los lazos distintivos de la brigada [...] El Sr. Barbena ha escrito ya desde Ultramar que tiene contratada en New York la compra de un lanzacabos para Mataró. Su meritoria acción, digna de todo elogio, ha sido agradecida por la Comisión Ejecutiva, concediéndole MEDALLA DE ORO DE COOPERACIÓN; como coadjutores de tan feliz empresa, la Comisión ha concedido también MEDALLA DE PLATA DE COOPERACIÓN a los Sres. Nicolau, Ricart y Maristany”³⁶¹.

Los auxilios y salvamentos realizados por la SESN en Catalunya merecen un estudio más exhaustivo del que podemos realizar aquí. Pero como ejemplo de las actuaciones que realizaba durante los años que José Ricart fue el Secretario de la

³⁶¹ Boletín SESN, Año 8, N°LXXXVI, 1 de julio de 1892.Pp. 1-2.

misma, podemos recordar los acontecimientos que tuvieron lugar a raíz del temporal de Levante del mes de enero de 1898 y que supusieron la imposición de la medalla de oro de la institución para nuestro protagonista. Él mismo redactó el informe del que extraemos lo siguiente: “El día 13 entró de guardia la brigada á las 11 de la mañana, y envista del mal cariz del tiempo, á las cinco de la tarde tiró el bote al agua, armándolo. A la una de la noche, rompió las amarras de popa el vapor inglés CITY OF-CANDY, cargado de carbón, y el viento lo echo contra otro vapor, peligrando de irse ambos á pique. El capitán del expresado vapor, pidió auxilio á la Estación de salvamento, acudiendo la brigada para salvar la tripulación, pero el capitán suplicó que le auxiliaran á salvar el barco, prometiendo recompensar largamente a la brigada, ofrecimiento que rechazó el patrón, diciendo al Capitán que le darían auxilio sin ningún interés, por tenerlo prohibido por el reglamento. Después de cuatro horas de un trabajo penoso, de noche tempestuosa, consiguió nuestra brigada dejar al buque bien amarrado, con sólo leves averías.[...]A la mañana siguiente, por abonanzar el tiempo, desarmaron el bote. El domingo 16, amaneció otra vez atemporalado y con noticias de que todos los rios habían tenido avenidas extraordinarias, quedando anegadas las cuencas y llanuras de los nombrados Besos y Llobregat. La brigada estuvo de guardia desde el sábado á las cuatro de la tarde. El domingo a las ocho de la mañana, el práctico mayor del puerto, en nombre del Sr. Gobernador, pidió el lanzacabos para el Prat y cuando los caballos estaban ya enganchados al carro-aparato, se dio contraorden por haber telefoneado desde la comarca inundada que era imposible el paso de carros. A las diez de la mañana del citado domingo, el Sr. Gobernador pidió nuevamente auxilio á la Junta de salvamento, pasando el Secreario Sr. Ricart á ponerse de acuerdo con la mencionada autoridad; en consecuencia, el mismo día por la tarde se enviaron al Hospitalet dos botes con cinco hombres. Estos botes [...] son los que llevaron el consuelo a las casas de campo, convertidas en islas, dándose el caso de penetrar los botes dentro de las entradas de aquellas y atracando á las escaleras de los pisos altos, embarcar sus atribulados moradores. A causa de la desigualdad del terreno, por dos veces, nuestros marineros tuvieron que llevar los botes sobre los hombros, para trasladarlos á otros pasajes inundados, efectuando esta operación metidos en el agua hasta la cintura. Nuestros botes navegaron por toda la gran llanura del Prat, por sobre lo que antes fueron hermosos

campos.[...]Nuestros marineros han permanecido tres días seguidos en la comarca inundada, prestando valiosos servicios de salvamento y auxilio...”³⁶²

Cuando, posteriormente, la Junta local de la SESN hizo la valoración de los acontecimientos resaltó dos aspectos. En primer lugar, reconoció el valor y la entrega de todas las personas que participaron en las acciones de salvamento y de Ricart y Giralt en particular por haber sido el responsable de las operaciones. Por otra parte, se reflexionó sobre la prestación de auxilio dada al buque *City of Candy* valorándose que se debía haber aceptado la retribución ofertada por el capitán toda vez que se trataba de salvar el buque y su mercancía amén de las vidas de los tripulantes.

El 29 de marzo de 1900, José Ricart impartió una conferencia en la sala de actos de la Real Academia de Ciencias y Artes que publicó posteriormente. La disertación se tituló “El salvamento de naufragos bajo su aspecto científico” y era una síntesis de todo lo que había reflexionado durante más de doce años de colaboración con la SESN.

El texto publicado comenzaba recordando la dureza de la vida en la mar. A los peligros propios de la navegación había que añadir los que suponían la existencia de diferentes formas de piratería, entre las que cabía destacar la de los raqueros, o “wreckers” en versión inglesa, que eran delincuentes especializados en esquilmar a las tripulaciones naufragadas. Apuntaba que la sociedad inglesa de salvamento de naufragos, denominada Royal National Life Boat Institution, se fundó en 1825 y la correspondiente francesa lo fue en 1865. En cuanto a los orígenes de la SESN, relataba que “En nuestra patria nació el pensamiento de establecer un Servicio de Naufragos, de la dolorosa impresión que produjeron los naufragios ocurridos en el puerto de San Sebastián, en Febrero de 1850, mereciendo la mayor gratitud de los navegantes por el interés que tomaron en dotar a nuestras costas de botes de salvamento, el ilustre Inspector general de Ingenieros civiles D. Luis del valle y el capitán de Fragata don Miguel Lobo, de tan grato recuerdo en la Marina Española. En 1867 quedaron instalados los botes W. Forest en San Sebastián, Santander, Bilbao, Gijón, Coruña, Cádiz, Huelva, Málaga, Valencia, Tarragona y Barcelona, y además se repartieron las instrucciones para el mantenimiento de estos botes, traducidas del inglés por el mencionado Sr. Lobo. Pero a causa del espíritu tan poco marítimo de nuestro país, este material de salvamento quedó guardado en los puertos, y los naufragios siguieron sucediéndose terriblemente, entre ellos las tres fragatas inglesas que se estrellaron el día

³⁶² Boletín SESN, N°CLV, 1 de mayo de 1898, Pp.3-4.

3 de mayo de 1868 á la vista de Valencia, pereciendo casi todos sus tripulantes. En Málaga resultó el caso, por cierto bien vergonzoso, que estando en inminente peligro fuera del puerto un barco español, tripularon el bote salvavidas marineros noruegos, por no haberse prestado a ir marineros españoles. Y así el material de salvamento se pudría en los almacenes, hasta que levantó la voz para la nueva cruzada un marino honorario desde Madrid [...]. Este ángel que Dios envió á los náufragos fue el Ilmo. Sr. D. Martín Ferreiro, tan conocido como geógrafo eminente. En 1880 fundó la Sociedad Española de salvamento de Náufragos, que tantos servicios viene prestando, como lo demuestran sus 52 estaciones de salvamento, sus 969 vidas arrancadas á una muerte cierta, y además ha repartido gran numero de medallas de premio y 60.000 pesetas entre los salvadores.”³⁶³

En el segundo capítulo, analizaba las consecuencias que podían acarrear las colisiones de los nuevos buques propulsados por el vapor dados su gran desplazamiento, las altas velocidades que alcanzaban, y las fuertes presiones a las que eran sometidos los capitanes por parte de las navieras para que rindieran viaje en el menor plazo de tiempo posible. Con el objeto de prevenir los peligros que podían acarrear dichas colisiones, Ricart proponía las medidas siguientes:

“1º Que todas las naciones establezcan en los puertos una rigurosa inspección, para que no salgan á la mar buques llamados de bon marché, construidos muy económicamente, y, como consecuencia, no ofrecen la debida seguridad á las vidas embarcadas, no t n sólo por falta de compartimientos estancos, si que también por falta de solidez en la arquitectura,   por salir sobrecargados.

2º Recomendar, sobre todo, el sólido mamparo cercano a la proa, y estudiar la conveniencia de llenar de agua el compartimiento que resulta entre este mamparo y la proa.

3º Recomendar el doble fondo celular, y el mayor número posible de compartimientos estancos, con puertas de comunicación que tengan cierre instantáneo.

4º Apoyar la propaganda del Comandante M. Riondel de la marina francesa, para que se hagan obligatorias para los buques de vapor, las derrotas de ida y vuelta ³⁶⁴en los mares de mucha navegación.

5º Conviene propagar las cartas oceanográficas com las que publica el Department of the Navy de Washington, con el nombre de Pilot Charts, para que los

³⁶³ RICART (1900), Pp. 14-15.

capitanes huyan de cuanto les sea posible de las zonas de niebla y en caso necesario de meterse en ellas, las atraviesen por la línea más corta. Los gobiernos y los armadores han de aprobar esta disposición, que tiende a salvar muchas vidas e intereses.

6° Debe entenderse por velocidad moderada, la que no es superior á 6 millas, de manera que precisen 20 minutos para recorrer las 2 millas de alcance reglamentario de los faroles y alcance de las señales fónicas, y se necesiten 10 minutos para encontrarse dos buques que sigan rumbos opuestos. Este intervalo de tiempo es suficiente para maniobrar sin precipitación.

7° Conviene introducir una señal de inteligencia muy sencilla , tanto para las noches claras en que sólo sirven de guía los faroles, como cuando el tiempo esta cerrado, en que sirven de guía las señales fónicas, á fin de que el oficial de guardia del buque que maniobra esté seguro que ha sido comprendido por el otro buque. En las noches claras podría servir un cohete de los llamados lluvia de oro, y en los tiempos cerrados podría admitirse una señal compuesta de un sonido largo seguido de otros dos cortos.

8° Precisa aumentar hasta 3 millas el alcance de los faroles rojo y verde de los costados, y hacer reglamentario el segundo farol blanco de proa, que recomienda el artículo 2° párrafo e, del Reglamento aprobado en la Conferencia Internacional marítima de Washington, porque facilita mucho comprender la evolución que hace el buque, del cual se ven las luces de situación.

9° Crear el Comité Internacional marítimo aconsejado por el Congreso marítimo de Bruselas (1898), con autoridad para que sus decisiones sean aprobadas por todos los gobiernos.”³⁶⁵

El acierto de las medidas propuestas por Ricart para paliar el riesgo de las colisiones esta fuera de toda duda. Por desgracia, muchas de dichas medidas conservan todavía hoy, más de cien años después, toda su vigencia, como es el caso de la primera que preconiza la necesidad de evitar que circulen por los mares embarcaciones sin las debidas condiciones de navegabilidad.

El tercer apartado se titulaba “Salvamento de náufragos en alta mar” y trataba varias cuestiones de interés. La más destacable es su profética denuncia de la poca fiabilidad de los medios de salvamento en los buques de pasaje e inmigrantes que no

³⁶⁵ RICART (1900), Pp. 24-26.

dudaba en calificar de “comedia”³⁶⁶. Exponía la conveniencia de que los trasatlánticos estuvieran dotados de botes metálicos, algunos de los cuales deberían disponer de máquina de vapor, así como de balsas salvavidas como las inventadas por el Capitán D. Juan Maristany que consistían en cajones, con los lados contruidos con tablas de madera rellenas de corcho bien comprimido, de 5 metros de eslora por 2 de manga. Más adelante, resaltaba la importancia de los ejercicios de simulacro de abandono de buque que, en su opinión, deberían realizarse al inició de cada viaje con la finalidad de aleccionar al pasaje y mantener entrenada a la tripulación³⁶⁷.

El capítulo cuarto estaba dedicado al “Salvamento de náufragos cerca de la costa” y en el se ocupaba de las maniobras con los botes salvavidas y del manejo de los aparatos lanzacabos. A continuación especulaba con la posibilidad e utilizar cometas con la finalidad de establecer comunicación entre la costa y los tripulantes de un barco naufragado.

En las postrimerías del folleto, desarrollaba un “Proyecto de salvamento de náufragos para la costa de Cataluña”. En primer lugar, y a pesar de reconocer que los naufragios de grandes embarcaciones no son corrientes en las costas catalanas, proponía que se ubicaran dos remolcadores de salvamento con base en Cadaques y Barcelona respectivamente, considerando que así quedaba cubierto el auxilio al mencionado tipo de barcos. Más inquieto se mostraba Ricart con las muchas desgracias que ocurrían entre las embarcaciones de pesca y cabotaje en la costa del Principado, atribuyendo más de la mitad de dichos accidentes a la imprudencia de los pescadores que no mostraban el respeto debido a la mar. Para evitar tantas desgracias, proponía, en primer lugar, la ubicación de boyas escalonadas a lo largo de la costa frente a los principales centros de pesca: Badalona, Mongat, Mataró, Arenys, San Pol, Calella y Malgrat³⁶⁸.

Finalmente, tras un breve epílogo, incluía un apéndice en el que exponía la situación de la Junta de Barcelona de la SESN. Así podemos conocer que, en sus primeros doce años de existencia, la SESN en Barcelona había recogido 143.198 pesetas y que la mayor parte de dichos ingresos procedían de lo recolectado en los cepillos existentes a bordo de los buques de la Cia. Trasatlántica. Con la finalidad de mantener operativa la brigada de salvamento compuesta por 12 hombres y un patrón, se estableció un salario de 15 pesetas mensuales para los marineros y 40 al patrón. Pagándose además

³⁶⁶ RICART (1900), P. 29.

³⁶⁷ RICART (1900), p. 35.

³⁶⁸ RICART (1900), Pp. 46-53.

cinco pesetas por día de guardia, 10 pesetas por la salida diurna al mar y 20 por salir durante la noche. La Junta gastó más de 2.500 pesetas en los auxilios prestados durante las inundaciones de 1898.³⁶⁹

La preocupación de Ricart por mejorar los medios para garantizar la seguridad de la vida humana en la mar le llevó a realizar sus pinitos en el ámbito de la arquitectura naval, diseñando distintos tipos de bote salvavidas. En 1905, publicó su proyecto más completo e interesante.

La mitad inicial del trabajo estaba dedicada a analizar las condiciones básicas de toda embarcación salvavidas de acuerdo con los criterios que ya expuso el constructor de coches inglés Lionel Lukin en 1785 cuando diseñó el primer bote insumergible. También trataba las dificultades que suponía el cuantioso aumento de las personas embarcadas, sobre todo con la aparición de los modernos buques de pasaje, que comportaban la necesidad de replantearse el salvamento marítimo. Y, para finalizar las reflexiones preliminares, señalaba el conflicto de intereses surgido con los armadores que más que por la seguridad de las vidas humanas parecían inquietarse en mayor grado por la preservación de los bienes materiales como eran el buque y la carga.

Ricart entendía que las principales estaciones de salvamento deberían contar con una embarcación de gran capacidad y autonomía. Esa es la razón de su proyecto de embarcación que "...tiene de características 15 metros de eslora y 14 en la flotación; 3,40 de manga y 2,40 de puntal, con una capacidad aproximada de 80 metros cúbicos. La cubierta es convexa, en forma de concha de tortuga; sobresaliendo únicamente de ella dos palos, dos ventiladores y la torre del timonel que sirve al mismo tiempo de entrada al interior del buque. El mar puede entrar y salir libremente de la cubierta pues no hay más borda que candeleros de hierro con tejido de cabo y pasamano de madera ó hierro; tanto el molinete para maniobra de las anclas como la maniobra de la orza para izarla o arriarla y los mismo las bombas de achique, están debajo de la cubierta. La orza está formada por una plancha de hierro de forma rectangular, de manera que una vez izada, su canto inferior está en el mismo plano que la quilla. La bodega recibe luz por grandes cristales de patente incrustados en la parte convexa de la cubierta y el aire se renueva por dos grandes tubos encorvados con esfera que prive la introducción del agua de mar. El aparejo lo forman dos velas guairas con tres fajas de rizos cada una de ellas, con una superficie total de 80 metros cuadrados que es la suficiente para poder ir avante en la

³⁶⁹ RICART (1900), Pp. 55.57.

mayor parte de casos de mal tiempo, teniendo en cuenta la forma y condiciones de esta embarcación.”³⁷⁰ Junto al aparejo, Ricart proponía un motor mecánico. Descartada la propulsión mediante una máquina de vapor dada su poca operatividad, se contemplaba la posibilidad de emplear un motor eléctrico o bien un motor de combustión interna. Se mostraba más partidario del primero que del segundo, suponemos que por considerarlo más fiable y, concretamente, se decantaba por uno construido por la Compañía Española de Electricidad que poseía una autonomía de 10 horas y desarrollaba una potencia de 8 caballos que permitiría impulsar la embarcación a una velocidad de más de once kilómetros por hora. Sin embargo, a esta alternativa le veía el inconveniente de que la recarga de las baterías duraba algo más de cuatro horas. Respecto a los motores de combustión interna, se presentaban distintas posibilidades que Ricart enumeraba con detalle, haciendo gala de un conocimiento profundo del asunto: “La casa Panhard et Levasor pide 7.000 francos para un motor de 28 caballos de fuerza. La casa Dietrick pide para un motor igual 7.500 francos. La casa Herald pide 12.000 francos y la casa Delahage pide 5.500 Francos. En estos precios va comprendido el asiento de la máquina, pero no se comprenden el árbol, la hélice y la tubería ó en general el carburador y el aparato de escape, que todo junto hace un suplemento de 2.000 francos sin el cambio de marcha. La casa americana Wolverine ofrece una máquina de 27 caballos, con 3 cilindros y 4 expansiones, con palanca de allumage que permite al motor desarrollar fuerzas desde 6 á 27 caballos, válvulas de admisión y escape movidas mecánicamente, regulador sobre la toma de gasolina del carburador, marcha adelante y atrás á todas velocidades, 320 revoluciones por minuto, y gasto de 300 gramos por caballo y hora. Precio 15.000 pesetas, moneda española, y entregado funcionando.”³⁷¹ También aludía a “La constructora Hispano Suiza de Automóviles”³⁷² que “Está tomando gran desarrollo y se ha conquistado ya un gran crédito[...]que ofrece una máquina marina de 24 caballos, con 4 cilindros y circulación de agua por medio de una bomba y todos los adelantos modernos, por la cantidad de 12.000 pesetas colocada a bordo funcionando; y una máquina de 40 caballos por la cantidad de 30.000 pesetas”³⁷³ . Exponía, así mismo, presupuestos para la construcción, manifestando que tanto la casa

³⁷⁰ RICART (1905), Pp. 12-13.

³⁷¹ RICART (1905), Pp. 13-14.

³⁷² La popularmente conocida como “Hispano Suiza” se fundó en julio de 1904, aprovechando la maquinaria de la fábrica de automóviles “Castro, Sociedad en Comandita”. Tanto una como otra fueron dirigidas por el ingeniero suizo Markus Birkigt. CABANA (1992), Pp. 217-233.

³⁷³ RICART (1905), P. 15.

“Viuda de Cardona y Corbeto” de Barcelona como “Viuda e hijos de J.Barreras” de Vigo se ofrecían a construir una embarcación de 17 metros de eslora por 17.500 pesetas. Para finalizar, el autor realizaba una exposición de cómo consideraba que deberían realizarse las operaciones de salvamento con la embarcación que había proyectado³⁷⁴.

Por desgracia, sin embargo, la forma en que fue concebida la SESN, basada en el voluntariado de las personas y al albur de la caridad pública para su financiación, no la dotaba de la capacidad operativa necesaria ante una catástrofe marítima de una cierta gravedad. En la primavera de 1911, un temporal de Levante provocó una importante pérdida de vidas humanas entre los pescadores del puerto de Barcelona y evidenció la falta de operatividad de la Junta Local de la SESN. A consecuencia de aquella catástrofe dimitió toda la Junta Local lo que provocó que desde la sede central en Madrid se enviara una Inspección especial formada por Victor M. Concas y Francisco de Gorostidi para, tras realizar las averiguaciones pertinentes, poner remedio a aquella situación. En el informe que redactaron los inspectores se describía lo ocurrido en los siguientes términos: “...la Junta de Barcelona, atenta con gran sentido práctico, tanto a las necesidades de la localidad, como á los recursos disponibles, tenía convenido con la Junta de Obras del puerto, que en caso de tener que dar socorro, uno de los vapores bombas de aquélla remolcaría el buen bote salvavidas de la Junta hasta el lugar de la catástrofe; pero en el momento preciso los vapores bombas no pudieron prestar el servicio ni hubo medio de hallar tripulación para el bote salvavidas entre la gente de mar de la localidad. La Junta puso sus recursos á disposición del Comandante de Marina, pero ni este disponía de fondos consignados en presupuestos con que hacer uso de la facultad que consigna la Ordenanza para acudir en auxilio de los buques en peligro, ni había tiempo para concertar un seguro en aquellos angustiosos momentos, pues de haberlo habido seguramente lo habría hecho la misma Junta; por fortuna, el Cuerpo de prácticos, todo de distinguidísimos Capitanes de la Marina mercante, ante el peligro, con conocimiento de su jefe el Comandante de Marina y del eximio Secretario de la Sociedad local de salvamento, salieron con los vapores remolcadores al auxilio de los pescadores comprometidos, no habiendo palabras bastantes para ensalzar la conducta de la Compañía de aquellos buques que los arriesgo a todo evento, sin medio

³⁷⁴ RICART (1905), Pp. 17-19.

de indemnizarse de ningún modo, caso de haber tenido un accidente, y viendo coronado su esfuerzo, pues a ellos se deben las vidas arrancadas al mar.”³⁷⁵

La raíz de todos los males que padecía la SESN en Barcelona era la falta de recursos económicos que impedía adquirir los medios técnicos necesarios y poder contar con tripulaciones dispuestas y preparadas en caso de urgencia. Los ingresos, en aquellos momentos, no llegaban a 200 pesetas mensuales ya que la fuente principal de financiación, los cepillos instalados en los buques de la Cia. Trasatlántica, apenas habían proporcionado ingresos en los últimos años.

La Inspección no aceptó la dimisión de la Junta local, pues no había personas dispuestas a sustituirla, pero sí que logró reforzarla con varios nombramientos adjuntos entre los que hay que destacar el del capitán de la Marina mercante D. Francisco Vilá como vicesecretario e Inspector del material, así mismo se designó un Comité encargado de la reorganización del salvamento y que, como suele ser habitual, no fue nada resolutivo³⁷⁶. A partir de aquel momento, José Ricart quedó relegado a un segundo plano pues, si bien no se le hacía responsable en absoluto de lo ocurrido si se consideró que, por su edad, no era conveniente seguir haciendo recaer sobre sus espaldas la máxima responsabilidad del funcionamiento de la estación de salvamento. De ahí el nombramiento de Vilá como vicesecretario. Finalmente Ricart dimitió de su cargo de Secretario en mayo de 1922.

4.4.3. Producción científica (1901-1911).

Durante la primera década del siglo XX, José Ricart se dedicó, fundamentalmente, a su responsabilidad como Director de la Escuela pero ello no le impidió continuar con sus trabajos de difusión científica que cristalizaron en la publicación de un folleto sobre las mareas y cinco memorias científicas de la Real Academia sobre temas relacionados con la navegación.

4.4.3.1. Estudio sobre las mareas.

³⁷⁵ Boletín SESN N° CCCXIII, 1 de mayo de 1911, P. 2.

³⁷⁶ Boletín de la SESN, N° CCCXIII, 1 de mayo de 1911, P.3

En 1901, Ricart publicó un folleto de neta intencionalidad pedagógica titulado *Las mareas oceánicas. Estudio elemental para la práctica de la marina mercante*³⁷⁷, en el que exponía la teoría de Newton sobre las mareas. La obra estaba estructurada en tres partes. En primer lugar, se explicaba la teoría desglosada en 71 puntos. A continuación, venía una parte práctica en el que se presentaban distintos supuestos y sus soluciones. Finalmente, se incluían una serie de tablas, entre las que destacaba una que contenía los establecimientos de puerto, así como las alturas de la pleamar, de distintos enclaves del mundo.

Esta obra posee un carácter muy teórico y no creemos que fuera de gran ayuda para los marinos a pesar de que esa es la intención expuesta por Ricart en la introducción.

4.4.3.2. El cálculo de la hora.

La Memoria titulada sencillamente *La hora*³⁷⁸ correspondía al tema tratado en su discurso reglamentario en la RACAB del 14 de octubre de 1901. El trabajo no poseía un contenido teórico relevante si bien contenía algunas referencias interesantes. En la primera página, había una alusión de carácter personal que hacía referencia al estado de aflicción en que se encontraba por la pérdida reciente de seres queridos. En el segundo apartado, se realizaba una breve reflexión sobre distintas concepciones del tiempo y se citaba de forma muy breve, entre otros, a autores como Kant, Spencer o Schiller. A continuación, exponía una historia de la medición del tiempo y destacaba la importancia de la invención de los cronómetros de precisión para poder determinar de forma precisa la coordenada geográfica de la Longitud. El cuarto capítulo trataba de los aspectos técnicos de los relojes y de los criterios de clasificación de los mismos en función de su precisión puesto que este último factor era de difícil determinación en general. Ricart hacía gala de su experiencia en este tipo de problemas dada su extensa dedicación a los cronómetros en el taller que él mismo poseyó durante años. Apuntaba, con buen tino, que la energía eléctrica sería la fuerza motriz del porvenir y anunciaba la llegada al límite de la precisión de los relojes de péndulo. La historia del calendario era el asunto que se trataba en el quinto capítulo. En el siguiente, se ocupaba de la conferencia realizada en Washington con la intención de elegir un primer meridiano común a todas

³⁷⁷ RICART (1901 b)

³⁷⁸ RICART (1902).

las naciones y de cómo en España se ordeno por Real Decreto de 26 de julio de 1900 que “...desde el primero de enero del año[1901], rigieran en España las horas y fechas cosmopilitas, iniciándose el día y la fecha en el antemeridiano de Greenwich y contándose el día de cero á 24 horas”³⁷⁹. En Barcelona, señalaba Ricart con sorna, todo el mundo se había apuntado a la nueva moda de pintar las 24 horas en todos los relojes de todos los tamaños. El apartado séptimo versaba sobre la relación entre la hora cosmopolita, la hora local y la longitud en tiempo que daba lugar a la sencilla fórmula: $H=L\pm G$, siendo H (hora cosmopolita), L (hora local) y G (la longitud en tiempo)³⁸⁰, positiva al Este y negativa al oeste). Las 24 páginas de la Memoria finalizaban con más reflexiones genéricas entre las que destacaba la relatividad del tiempo y las remataba con una alusión mística: “La hora es para la Ciencia un módulo que sirve para estudiar la maravillosa obra de Dios, y de adelanto en adelanto como peldaños de la escalera del progreso, nos acercamos a la luz divina que es la Verdad. La hora considerada científicamente nos hace mirar al cielo”³⁸¹

4.4.3.3. Sobre el método de las distancias lunares.

Los acontecimientos acaecidos en torno al problema de cómo calcular la longitud en alta mar constituyen uno de los capítulos más substanciosos no tan sólo de la historia de la náutica sino de la historia de la ciencia en general. Sobre dicho asunto se han publicado numerosos estudios y uno de los últimos trabajos al respecto, centrado en las invenciones de John Harrison, se ha convertido en un éxito editorial a nivel mundial³⁸². José Ricart y Giralt también abordó la cuestión de los cambios acontecidos en el método de calcular la longitud en una Memoria que presentó en la RACAB bajo el título de *Cálculo de la Longitud geográfica por medio de las distancias lunares; su pasado, su presente y su porvenir*³⁸³. El contenido de dicho trabajo era mitad histórico mitad científico, poniéndose de manifiesto una manera de abordar las cuestiones con tintes nostálgicos que, si ya era característica de Ricart, se fue acentuando con el paso de los años. La razón de ser de aquella memoria de 1904 radicaba en el anuncio, realizado tanto por la “Connaissance des temps” como por el “Almanaque” del

³⁷⁹ RICART (1902).P. 21.

³⁸⁰ 15° de arco= 1 hora, que sale de dividir 360 entre 24.

³⁸¹ RICART (1902). P. 24.

³⁸² SOBEL (1997). La primera edición mundial en inglés es del año 1995.

³⁸³ RICART (1904)

Observatorio de San Fernando, de que a partir del año 1905 ya no publicarían las tablas necesarias para poder calcular la Longitud por el método de las distancias lunares. En palabras del propio Ricart, dicho método “Fácil es de comprender [ya que consiste en...]que si desde dos puntos distintos se observa simultáneamente la distancia de la luna á otro astro, la diferencia de horas locales correspondientes al instante en que se efectúa el fenómeno es igual a la diferencia de la longitud geográfica entre los dos lugares.”³⁸⁴. Dicho sistema, sin embargo, era difícil de utilizar en la práctica porque se necesitaban buenos aparatos de observación, unas condiciones de observación muy favorables y bastante pericia. Por ello, no era prácticamente utilizado por los marinos del momento si bien lo había sido por los del pasado, tal como también señalaba el catedrático de la Escuela de Náutica: “...en la Marina mercante catalana se usaba con bastante frecuencia en mis tiempos de navegación el cálculo de distancias lunares y eran bien conocidos los capitanes Estival, Mas, Codina y Buhigas, por tener círculo de reflexión y resolver á bordo de sus buques respectivos toda clase de cálculos astronómicos. A mi me cupo la suerte de hacer mis dos primeros viajes con uno de aquellos marinos ilustrados, el capitán D. Esteban Sivilla,[...] y siempre en los dos cuartos lunares se tomaban distancias para el cálculo de la longitud particularmente cerca de los recalos, y tanto me practiqué en la observación de distancias lunares que llegué á obtener la coordenada geográfica con errores cuasi siempre menores de 30 minutos de arco, que en nuestra latitud representa un error de 22’5 millas [³⁸⁵]. Siempre fui un enamorado de este cálculo, continúo siéndolo y no descuido recomendarlo á mis alumnos...”³⁸⁶. En concreto, el método propuesto por Ricart era el denominado “trigonométrico” que ya había sido enseñado por Fray Agustín Canellas en la Escuela de Náutica. En aquella memoria también se mencionaba un folleto titulado “De cómo se han de observar las distancias lunares” que había sido publicado recientemente por el Conde de Cañete del Pinar. Ricart consideraba aquella publicación como un argumento más a favor de su opinión de que el método de las distancias lunares no debía desaparecer del vademécum náutico como víctima propiciatoria de los sistemas cronométricos. José Ricart terminaba su trabajo exponiendo su intuición de que las radiocomunicaciones podían aportar nuevas ayudas a la navegación.

³⁸⁴ RICART (1904). P. 4.

³⁸⁵ En un trabajo posterior, Ricart reducirá estas 22’5 a 10 y considerara que 22 millas son suficientes para naufragar o caer en manos del enemigo. RICART (1909). Pp 9 y 4.

³⁸⁶ RICART (1904). Pp. 7-8.

El historiador de la ciencia Francesc Xavier Barca ha realizado un excelente estudio sobre el cálculo de la Longitud por el método de las distancias lunares bajo el título de *La longitud una coordenada conflictiva* en el que, además de explicar con detalle y rigor en que consistía dicho procedimiento, se expone como fue su proceso de asimilación en Catalunya. Así podemos conocer al respecto que “En el procés d’acimatació del mètode de les distancies lunars a l’Escola de barcelona i per extensió a les altres escoles del principat, cal destacar-ne dos nivells diferents. El primer correspon a l’adquisició dels coneixements i en ell hem de situar el manuscrit Problemas astronómicos para la latitud y longitud dictat per Winthuysen i el quadern Calculo de la longitud por las distancias lunares que servia per a l’estudi dels alumnes de l’Escola d’Arenys. El segon nivell correspon a l’assimilació i en ell juguen un paper destacat els textos de gabriel Ciscar Curso de Estudios Elementales de Marina i el d’Agustí Canellas Elementos de Astronomía Náutica. Aquest darrer text va tenir, en la nostra opinió, un paper preeminent en l’Escola de Náutica de Barcelona ja que va contribuir a que el mètode trigonomètric fos el més emprat. Finalment, la Memoria sobre la necesidad de la Optica y Cosmografía para el acierto en la dirección de las naves d’Onofre Novellas representa un punt d’inflexió d’aquest procés ja que posa en evidencia que el mètode estava assolit i que calia afavorir la seva utilització.”³⁸⁷

4.4.3.4. La astronomía aplicada a la navegación de los buques rápidos.

Cinco años más tarde, en 1909, la RACAB publicó una nueva Memoria de Ricart titulada *La astronomía aplicada á la navegación de los buques rápidos*³⁸⁸ cuyo contenido guarda, en cierta medida, relación con la anterior y que posee un interés relativamente pequeño. Efectivamente, Ricart comenzaba aquel trabajo lamentándose del atraso en que se hallaban las Escuelas de Náutica ante los profundos cambios pero, a la vez, se quejaba de que había quien pretendía llenar la cabeza de los estudiantes de náutica con conocimientos innecesarios. Aprovechaba la nueva oportunidad para reiterar su predilección por el método de las distancias lunares. En el apartado IV, analizaba las diferentes versiones de tablas náuticas existentes (las de Mendoza, las de Calvet y Bonet; y las de Graiño, Cornejo, Herrero y Ribera) para concluir que era necesario ampliarlas todas pues si bien bastaban “para los usos corrientes de la

³⁸⁷ BARCA (1996). P. S/n.

³⁸⁸ RICART (1909).

navegación de la marina velera y de la marina a vapor de velocidades medianas, en cambio son deficientes para el grado de aproximación que requiere la navegación de buques rápidos”³⁸⁹.

En esta Memoria, se puede observar muy claramente la ambigüedad en que siempre se ha movido la ciencia náutica por hallarse en la necesidad inexcusable, dadas las circunstancias propias de la navegación, de mantener el equilibrio justo entre la exactitud y la practicidad. Teniendo en cuenta además, que lo práctico no puede derivarse de procedimientos mecánicos aprendidos por memorización, sino que es necesario que el marino comprenda la razón de los cálculos que realiza. Esto es lo que Ricart quiere señalar cuando, a continuación del párrafo citado antes, escribe: “No quiero decir con esto que en la navegación moderna tengan que efectuarse todos los cálculos aproximando segundos, nada de esto, y precisamente me gusta mucho el procedimiento de las tablas de Graiño, que dan los valores en grados, minutos y décimas de minuto. Esto es lo corriente y basta en la mayoría de los casos, pero no quiere decir que en otros no convenga apurar la cosa y estimar los segundos”³⁹⁰.

Conviene aclarar que Ricart exageraba un tanto, pues ni tan siquiera hoy en día, en navegación práctica corriente, se precisa una exactitud de segundos, teniendo en cuenta que un segundo de arco apenas son 30 metros.

Más adelante, en el capítulo V, se planteaba siguiente cuestión: “¿Cuáles son los cálculos que deben aconsejarse con preferencia para la situación de la nave y la corrección del rumbo, en la navegación de los buques rápidos?”³⁹¹. Ricart consideraba que el método más adecuado era el de Marq Saint Hilaire pero sin que ello supusiera “vestirlo a la moderna” y emplearlo con estrellas en vez de con el Sol³⁹². Conviene aclarar que, hasta la aparición de la navegación por satélite, el procedimiento más extendido en la navegación trasatlántica de los buques mercantes consistía en establecer una situación observada al mediodía dada por el corte producido entre la latitud por la meridiana y una recta de altura correspondiente a una observación matinal del Sol que se trasladaba por rumbo y distancia hasta el mediodía.. Esta situación era la que normalmente se cablegrafía al armador para que conociera la posición del buque. Únicamente los oficiales de la marina mercante que sentían una afición especial por la

³⁸⁹ RICART (1909). P. 13.

³⁹⁰ RICART (1909). P. 13.

³⁹¹ RICART (1909). P.14.

³⁹² RICART (1909). P. 14.

navegación astronómica abandonaban el camino trillado y trabajaban con observaciones de otros astros que no fuera el Sol y por otros métodos que no fuera el mencionado. Tal como ya señaló Ricart el método de Marcq Saint Hilaire era el más sencillo y eficaz.

Para finalizar, Ricart resumía los propósitos de su trabajo de la forma siguiente: “Solamente me he propuesto llamar la atención de los marinos, tanto militares como mercantes, sobre dos extremos referentes á la carrera de Capitán de la marina mercante: 1º Modificar su enseñanza, con un programa de asignaturas apropiadas á las exigencias de la navegación moderna de cascos metálicos, de gran desplazamiento y crecida velocidad. 2º Procurar que la enseñanza sea sencilla, para que el marino, con el menor número posible de fórmulas y reglas, pueda hallar en cualquier momento, de día y de noche, las dos coordenadas geográficas y el rumbo verdadero.”³⁹³ La memoria también contenía cuatro apéndices con un ejemplo de caso en cada uno.

Bajo el título de *Meteorología Práctica*³⁹⁴, Ricart publicó una nueva memoria de la RACAB correspondiente a la sesión del 15 de diciembre. En ella, defendía la necesidad de dotar a nuestro país de un servicio de avisos meteorológicos similar al que ya existía en otros países. “No creo que tengamos que inventar nada respecto a las instrucciones para enviar los partes meteorológicos y formación de la carta sinóptica del tiempo. Los Estados Unidos, Alemania, Inglaterra y Francia, son naciones que tienen bien montado este interesante servicio hace ya muchos años: por consiguiente no habría más que copiar lo mejor de ellos, que pudiera adaptarse á las condiciones especiales de nuestra patria;...”³⁹⁵. La intención del trabajo era bien evidente: se trataba de reiterar una vieja idea cuya puesta en práctica era muy necesaria.

4.4.4. En apoyo de Odón de Buen

Muy probablemente, una de las Memorias más relevantes que José Ricart presentó jamás en la RACAB fue la que leyó en la sesión del 29 de octubre de 1911, titulada *Influencia de la enseñanza de la geografía en la política exterior de las naciones*³⁹⁶, que fue redactada con la clara intención de apoyar las tesis sostenidas por el catedrático de

³⁹³ RICART (1909). P.18.

³⁹⁴ RICART (1910).

³⁹⁵ RICART (1910). Pp. 10-11.

³⁹⁶ RICART (1911).

ciencias naturales Odón de Buen en el discurso de inauguración del curso 1909-1910 de la Universidad de Barcelona, tal como expresó el propio Ricart: “... mi objeto ha sido auxiliar al Doctor D. Odón de Buen en la medida de mi poca ciencia, en su noble y patriótica campaña de encauzar la enseñanza de la Geografía por una nueva derrota, que sea más simpática á la juventud, para que la estimule al estudio de esta ciencia, que con ser tan científica es la más social de todas,...”³⁹⁷ .

La figura de Odón de Buen brilla con luz propia en el firmamento de la historia española contemporánea pues no sólo destacó por su labor científica sino que fue un luchador infatigable en pro de la tolerancia, la verdad y la libertad. Sorprende la simpatía de Ricart por de Buen ya que, en principio se trata de dos personalidades bien diferentes, pero el peso de lo que les unía, su amor por la geografía y la oceanografía, pudo más que las fuerzas centrípetas.

Odón de Buen nació en Zuera, provincia de Zaragoza, en 1863. Tras finalizar el bachillerato, realizó el primer curso de la carrera de Ciencias Naturales en la Universidad de aquella capital y luego se trasladó a Madrid para realizar el resto de los estudios. Durante aquellos años entró en contacto con Nicolás Salmerón del que fue amigo y colaborador. Recien licenciado tuvo la oportunidad de embarcarse en la fragata “Blanca” de la Armada Española y viajó por el norte de Europa y el Mediterráneo visitando numerosos museos e instituciones científicas que le permitieron vislumbrar el horizonte de las ciencias relacionas con la mar. Más tarde obtuvo la cátedra de zoología de la Universidad de Barcelona. Se propuso renovar las enseñanzas que le correspondía impartir y para ello introdujo las prácticas de laboratorio, el trabajo de campo y los viajes de estudio. Por sus denuncias de los numerosos males que la iglesia católica infringió al desarrollo científico de España y por su firme defensa del darwinismo, fue excomulgado y apartado, en consecuencia, de su cátedra por unos meses a principios de 1895. En 1896, publicó su extraordinaria “Historia Natural”. En noviembre de 1911 tomó posesión de la cátedra de Historia Natural de la Universidad de Madrid. En 1914, Odón de Buen fundó el Instituto Español de Oceanografía con lo que se pusieron en marcha las investigaciones científicas en dicho ámbito en nuestro país y se establecieron fecundas relaciones internacionales. Al estallar la Guerra Civil, Odón de Buen fue encarcelado por los rebeldes en Mallorca y posteriormente fue intercambiado como prisionero por la hermana y una hija de Miguel Primo de Rivera. Su hijo Sadi fue

³⁹⁷ RICART (1911). P.35.

fusilado por los fascistas. De vuelta a Barcelona, formó parte del Consejo Superior de Cultura de la República y al finalizar la contienda pasó a Francia en donde permaneció hasta 1942 bajo la tutela del Laboratoire Aragó de investigaciones marinas con sede en Banyuls. Más tarde emigró a México para vivir con dos de sus hijos que se habían establecido allí. Murió el 3 de mayo de 1945 en México C.F.³⁹⁸.

El discurso que Odón de Buen realizó en la apertura del curso 1909 a 1910 de la Universidad de Barcelona fue una encendida defensa de la necesidad de mejorar la enseñanza de la Geografía tanto en sus contenidos como en su metodología. Además hizo hincapié en el hecho de que la oceanografía se estaba mostrando como una faceta muy importante de la geografía del momento: “Los últimos congresos internacionales de Geografía ofrecen, como nota característica, la importancia extraordinaria que en ellos se concede á las investigaciones oceanográficas. No se concibe el que se haya descuidado tanto el estudio de los mares hasta nuestros tiempos; sólo se explica por las mayores dificultades que ofrece”³⁹⁹. Ante la relevancia que estaba adquiriendo la oceanografía a nivel mundial entre los países desarrollados, insistía Odón de Buen, “España ha de tomar parte principal, por honor y por conveniencia, en este género de trabajos, y urge que se prepare. Y en lo sucesivo, los estudios geográficos, por cuyo desenvolvimiento en España aboga imperiosamente la necesidad de no estancarnos mientras los demás avanzan, deben conceder especial importancia á la Oceanografía; que hacia el mar hemos de dirigir nuestras energias para el aumento de la riqueza, para el fomento del bienestar.”⁴⁰⁰. Y, para finalizar, el Catedrático de Historia Natural, resumía el contenido de su importante conferencia de la siguiente forma:

“La deficiencia de los estudios geográficos en España es bochornoso y urge una reforma radical.

En las escuelas, en ésta como en otras materias, hay que desterrar las lecciones de nombres, sustituyéndolas por lecciones de cosas.

Debe comenzar la enseñanza de la Geografía por el conocimiento del lugar que la escuela ocupa, marchando de lo próximo a lo lejano, siguiendo el sistema de itinerarios y el método comparativo.

La Topografía práctica ha de ser la base de los estudios geográficos.

³⁹⁸ BUJOSA Y GLICK, (1995). Pp. 763-791.

³⁹⁹ DE BUEN (1909). P.31

⁴⁰⁰ DE BUEN (1909). P. 43.

La enseñanza de la Geografía Física con la Dinámica terrestre debe preceder a la Geografía Política y a la Historia.

En los Institutos y en las Escuelas Normales, deben establecerse cátedras de Geografía Física y prácticas de Topografía á cargo de Doctores ó Licenciados en Ciencias.

En cada Universidad debía existir una cátedra de geografía Física con su Laboratorio, á la manera del establecido en la Universidad de París.

No debe olvidarse la enseñanza de la Estadística, que es de capital interés.

En todos los grados de la enseñanza deben ser obligatorios los paseos escolares para estudiar el medio en que vivimos y los seres que nos rodean.

Urge la creación de una escuela Superior de estudios geográficos, que sea á la vez activo laboratorio y foco de difusión.

En la geografía, desde la Escuela primaria, debe concederse parte principal á los estudios oceanográficos.

España debe preparar rápidamente personal y material propios, agregándose a la Comisión permanente internacional para la exploración del Atlántico para tomar parte activa en sus trabajos y para cooperar con eficacia á la exploración oceanográfica del Mediterráneo.”⁴⁰¹

Volviendo al trabajo de Ricart, cabe señalar que una buena parte de sus 46 páginas estaban ocupadas por referencias de carácter histórico encaminadas a evidenciar la importancia de la geografía y otras ciencias afines para el desarrollo de las naciones. También se aludía a figuras señeras de aquellos ámbitos científicos como el Padre Benito Viñes S.J., Director del Observatorio de la Habana o el Príncipe de Mónaco, fundador del famoso Institut Oceanographique que realizó su carrera como oficial de marina sirviendo en buques de la Armada Española. En otro orden de cosas, Ricart insistía en la necesidad de crear escuelas de pesca, de las que consideraba que debía existir una en Barcelona, con la finalidad de mejorar las técnicas de explotación y de evitar la “...vergüenza [de] que algunos de nuestros vapores de pesca lleven enrolado un patrón pescador extranjero, con diploma oficial de una escuela de pesca de su nación.”⁴⁰²

Para el Director de la Escuela de Náutica, la ciencia geográfica para progresar debía apoyarse en tres principios metodológicos. El primero era el de la “extensión” que consistía en “determinar la extensión de los fenómenos en la superficie del globo”. El

⁴⁰¹ DE BUEN (1909). Pp.43-44.

⁴⁰² RICART (1911). P. 26.

segundo era el de la “coordinación” en función del cual era necesario “averiguar si en otros parajes del globo tienen lugar fenómenos análogos como el que tenemos a la vista”. El último y tercer principio a tener en cuenta era el de la “causalidad”, según el cual no había que “contentarse con el examen de un fenómeno sin remontarse al estudio de las causas que determinan su extensión y sin buscar sus consecuencias”⁴⁰³.

Ricart se mostraba totalmente a favor de los métodos didácticos apuntados por Odón de Buen encaminados a mejorar el aprendizaje de la Geografía, señalando, por ejemplo, que sería muy interesante que las escuelas poseyeran un cinematógrafo con el que se pudieran proyectar películas apropiadas a la enseñanza de la disciplina. También exponía, en concreto, cual era la metodología docente que se seguía en la Escuela de Náutica de Barcelona, donde: “...además de un buen libro de texto como especialidad marítima, los alumnos estudian sobre cartas murales de nuestra Dirección Hidrográfica, además usan el Atlas de bolsillo de Justus Perthes y para la parte de estadística tienen el Almanaque de Gotha, no como libro de estudio, sino que solamente como libro de consulta,[...] Otro sistema de enseñanza geográfica que impresiona mucho á los alumnos es por el método de comparación, empleando figuras geométricas. Así, por ejemplo, si representamos por cuadros negros la superficie de las naciones en kilómetros cuadrados y por otros cuadros blancos inscritos ó circunscritos á los primeros, que signifiquen la densidad relativa de población, al momento comprende el alumno la magnitud de las naciones en kilómetros cuadrados y las relaciones que hay entre la superficie y la población, esto es, la que es más poblada y la que lo es menos”⁴⁰⁴.

4.4.5. La cuestión de Marruecos

Los acontecimientos que tuvieron lugar en el norte de África a lo largo de los tres lustros iniciales del Siglo XX, se debieron a causas de alta política más que a razones de carácter meramente colonial. En palabras del historiador del colonialismo europeo Henri L. Wesseling: “El conflicto marroquí fue la crisis más peligrosa de cuantas se han producido en la partición de África. Por primera vez en la partición se enfrentaron Francia y Alemania, y por primera vez en treinta años se habló abiertamente

⁴⁰³ RICART (1911). P. 30.

⁴⁰⁴ RICART (1911). P.35.

de la posibilidad de una guerra franco-alemana. Esa guerra llegó, pero sólo en 1914, y no con motivo de Marruecos sino de los Balcanes.”⁴⁰⁵.

El papel de España en aquel escenario quedó perfilado en los dos tratados que nos afectaron directamente: la Conferencia de Algeciras de 1906 y, sobre todo, por el Tratado de Fez de 1912 que estableció, en primer lugar, el protectorado francés de Marruecos y que, acto seguido, permitió delimitar, por parte de Francia, las posesiones españolas. Estas quedaron configuradas en dos zonas: “ 1) una franja costera, desde Larache en el océano Atlántico hasta un punto al este de Melilla en el mediterráneo, pero con excepción de Tánger, que se puso bajo mando internacional; 2) una región al sur de Marruecos, por debajo del río Dra.”⁴⁰⁶ Sobre las consecuencias internas que acarrearón la posesión de aquellos territorios basta con recordar los acontecimientos de julio de 1909 en Barcelona, por no aludir a la actuación del ejército colonial a partir de los años treinta.

Apenas un mes antes de que se firmara el Tratado de Fez, el 11 de febrero de 1912, José Ricart pronunció una conferencia en el salón de Actos del Fomento del Trabajo Nacional bajo el título de Política española en África. Lo que ha sido, lo que es y lo que puede ser. Dicha conferencia fue publicada en el nº 4 de la revista de la Sociedad de Geografía Comercial junto con otras con la denominación general de “La cuestión de Marruecos”. La Sociedad de Geografía Comercial de Barcelona se constituyó el 18 de marzo de 1909 bajo el patrocinio del Fomento del Trabajo Nacional y sus objetivos consistían en fomentar el comercio, fundamentalmente catalán, mediante la apertura de oficinas de información comercial, la asistencia a congresos y reuniones internacionales, la realización de cursos de geografía y de actos culturales tales como las conferencias, siempre con la voluntad de favorecer el desarrollo comercial.⁴⁰⁷

En su exposición, Ricart se extendía en consideraciones de tipo histórico acerca de la relación entre España y algunos de los territorios africanos. Entre otros acontecimientos relevantes, destacaba la importancia del negocio de esclavos llevado a cabo por algunos empresarios catalanes y citaba a las casas comerciales Vidal y Rivas y Montagut y Compañía. También mencionaba la importante labor realizada en Guinea Ecuatorial por la Cia. Transatlántica, los Misioneros del Sagrado Corazón de María, y la

⁴⁰⁵ WESSELING (1999). P. 437.

⁴⁰⁶ WESSELING (1999). P.434.

⁴⁰⁷ Memoria del Sr. Vocal-secretario, *Publicaciones de la Sociedad de geografía Comercial*, nº 8, Barcelona, 1913. Pp. 4-5.

casa Rius y Torres⁴⁰⁸. Como conclusión planteaba un conjunto de actuaciones políticas en los territorios africanos bajo control español, sintetizadas en 14 puntos cuyo sentido general podía resumirse en la potenciación de las infraestructuras militares y de transporte (puertos y carreteras), la construcción de centros de asistencia social (escuelas y hospitales), el despliegue de una actitud tolerante con respecto a las costumbres sociales y las creencias religiosas y, en primer lugar, el no reconocimiento de lo que pudiera decidir el Sultán de Marruecos en tanto se hallara bajo la tutela del gobierno francés.⁴⁰⁹

4.4.6. Un proyecto para reformar la marina española

Otra iniciativa que podríamos calificar de política llevada a cabo por Ricart en aquellos años, fue la publicación en la Revista General de Marina (RGM) de la Armada Española, entre los meses de octubre de 1912 y septiembre de 1913 de un “Anteproyecto de organización de la Marina Española” bajo el título, un tanto retórico, de Un proyecto marítimo muy bueno ó muy malo⁴¹⁰, pero hay más elementos de este trabajo que llaman la atención. La RGM advierte en una nota al pie de la primera página del primer fragmento que se ha retrasado cinco meses la publicación. La fragmentación en once partes a lo largo de un año también llama la atención y constituye un caso sin par en toda la historia de la RGM. Finalmente, es sorprendente la presentación rocambolesca que hace Ricart de su texto y cuyo sentido se nos escapa. Tras el lema “Humanum est nescire et errare” y la dedicatoria “Al Excmo. Sr. D. José Pidal, Ministro de Marina”, Ricart inicia su trabajo con la descripción siguiente: Hace pocos días que al volver de despedir una familia amiga, que salió para la villa y Corte, encontré en el mismo andén de la estación un rollo de papeles. Por más que pregunté á todos los presentes y empleados del ferrocarril, no apareció el dueño de los papeles; entonces, á presencia del Jefe de la Estación, quité la hoja de periódico que servía de envoltura,

⁴⁰⁸ RICART (1912). P.13.

⁴⁰⁹ RICART (1912). P.20-21.

⁴¹⁰ Este asunto lo hemos trabajado con un recopilatorio de los artículos mencionados existente en la Biblioteca de la Facultad de Náutica de la UPC que fue una donación realizado por el profesor D.José Pérez del Río. En concreto, los artículos aparecidos en la RGM corresponden a los meses y páginas siguientes: Octubre 1912 (511-533), Noviembre 1912 (651-660), Diciembre 1912 (807-812), Enero 1913 (5-14), Febrero 1913 (161-170), Marzo 1913 (351-359), Mayo 1913 (701-718), Junio 1913 (837-843), Julio 1913 (59-71), Agosto 1913 (185-197), Septiembre 1913 (327-338). Estas serán las referencias que utilizaré en las citas.

salió un cuaderno manuscrito que tiene por título Anteproyecto de organización de la Marina Española. Sabiendo, como sabe usted, mi querido General, la pasión que me domina por todo cuanto al mar se refiere, no solté los papeles y le dije al Jefe de la Estación que si comparecía el dueño de aquellos, le diera la apuntación de mi casa. He leído con mucho interés este anteproyecto, y como que han transcurrido ya veinte días desde el día del encuentro sin que nadie haya reclamado, creo conveniente enviarle el documento por ser usted el Jefe superior de la Marina, y también por si sabe usted quién es el autor y dueño, que no dudar, es marino ó tiene relaciones con la marina”⁴¹¹ Esta peculiar introducción sólo puede comprenderse como el único contexto posible en que colocar los dos párrafos siguientes que describen el estado de ánimo del autor del “Anteproyecto”, cuyo contenido, si se hubiera formulado de forma directa, podría parecer petulante. Dichos párrafos rezan así: “La lectura del escrito demuestra plenamente que lo ha escrito la pluma de un verdadero chiflado por la Marina nacional, en sus dos ramas militar y mercante, y no demuestra menos que el autor llevado por su exagerado entusiasmo resulta un revolucionario que rompe con las tradiciones y las prácticas vigentes para presentar moldes nuevos, que resultan estupendos para ser llevados al terreno de la práctica, teniendo en cuenta el modo de sentir actual que sujeta toda la administración pública á una complicada relojería, de relaciones y conveniencias mutuas, que hace imposible la independencia ó régimen absoluto de un ramo cualquiera de los servicios del Estado. Estoy segurísimo que la mayoría de las personas cuerdas, enteradas de las cosas de la mar, que lean el escrito de referencia, estarán acordes en calificar de loco a su autor incógnito, pues en el documento no consta ninguna firma. Pero se me ocurre preguntar, ¿en dónde se halla la divisoria entre los cuerdos y los locos?”⁴¹².

El “Anteproyecto” tiene el interés de ser un compendio de los puntos de vista de José Ricart sobre la política naval española y en ese sentido no merece la pena analizarlo extensamente pues sería reiterar aspectos ya tratados. Destacaremos tan sólo las cuestiones más sobresalientes. En primer lugar, se partía de la concepción de que existía una única marina nacional compuesta de dos ramas la marina de guerra y la marina mercante y Ricart aprovechaba una vez más la ocasión para menospreciar el calificativo de “marina civil” que algunos sectores utilizaban para destacar la independencia de la marina mercante respecto de la marina de guerra. Según Ricart,

⁴¹¹ RICART (1912-1913), RGM, octubre 1912. Pp.511-512.

⁴¹² RICART (1912-1913), RGM, octubre 1912. P. 512.

“Naturalmente que á ciertos elementos de desorden les disgusta la militarización del personal de la Marina mercante, elementos muy sospechosos para que la patria confie en ellos su defensa, y que no cesan de crear atmósfera para que las dos Marinas se separen completamente. Lo sensible es que pilotos de muy buena fe se dejen influir por ciertas doctrinas, y traten de sustituir el nombre de Marina mercante por el de Marina civil, cuando la Marina mercante no puede ser Marina civil.”⁴¹³

El Anteproyecto se dividía en dos partes, denominadas “tomos”. El primero estaba dedicado a la Marina de Guerra y el segundo a la Marina Mercante. En este segundo se prestaba una atención especial a la seguridad marítima, a la organización de la administración marítima estatal, a la inscripción marítima de la que se defendía su completa militarización y a las normas higiénicas que habían de imperar a bordo de los buques y sobre todo en aquellos que se dedicaban al transporte de emigrantes sobre los que afirmaba que “En muchos buques se embarcan los emigrantes como rebaños; causa pena contemplar tanta miseria y tantas lágrimas. El equipaje de muchos de ellos son sucios harapos, y a la suciedad de sus cuerpos corre parejas con la de las ropas, resultando de esto que á los pocos días los sollados destinados á los emigrantes apestan, á pesar de los mayores cuidados que se tengan en ventilación y baldeos”⁴¹⁴. La causa de que no cundieran las epidemias la atribuía Ricart a los efectos beneficiosos del sol y del agua de mar. También se abordaba la cuestión de la formación de los Pilotos y Maquinistas y, si bien no se planteaban alternativas concretas, sí que se aprovechaba la oportunidad para denunciar la falta de medidas por parte de la Administración con la finalidad de salvar el abismo existente entre la formación que se impartía en las escuelas de náutica y la práctica concreta a bordo de los buques.

⁴¹³ RICART (1912-1913), RGM, Mayo 1913. P. 718.

⁴¹⁴ RICART (1912-1913), RGM, Agosto 1913. P.194.



Postal pro SESN.

(CDDM-MMB31247 D)

4.5. Director Honorario (1912-1930).

4.5.1. La reforma de las enseñanzas náuticas.

A Ricart le sobran razones para quejarse de la situación en que se encontraban las enseñanzas náuticas puesto que todavía se regían por la Ley de Instrucción pública de

1857. Por fin, casi sesenta años más tarde, la administración, al socaire de los aires ligeramente reformistas que soplaban por aquellos años y en el contexto de una cierta recuperación del sector marítimo, se decidió a emprender la necesaria reforma. El 19 de septiembre de 1913, el Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes publicó un Real Decreto encaminado a reformar la formación teórica de los marinos mercantes. En la exposición previa de aquel Real Decreto, tras realizar una autocrítica por no haber intervenido hasta aquel momento, se aludía a otro motivo para actuar: “Fue necesario que el Ministerio de marina redactara el Reglamento de 18 de noviembre de 1909, y disputase a éste Departamento estas enseñanzas que le pertenecían por una ley, y sólo por otra ley votada en cortes podían serle arrebatadas, para que se advirtiese que el Ministerio de Instrucción Pública debe ser el organizador, rector y administrador de todas las enseñanzas, y que, si por razones especiales, los clérigos emancipan sus Seminarios, los militares sus Academias, los Ingenieros sus Escuelas y ahora los marinos civiles las suyas, no hay razón para que no sigan desgranándose las restantes enseñanzas, viniendo a quedar este Ministerio sin motivo, apenas, que abone su existencia, y la Instrucción pública sin timón que regule su marcha total y la mantenga en la dirección de las corrientes generales de la civilización y de la ciencia mundial”⁴¹⁵. Como se puede ver, se trataba de hacer frente a lo que el Ministerio de Instrucción consideraba una invasión de competencias por parte del Ministerio de Marina que mediante el reglamento de 1909 pretendía establecer su control absoluto sobre las titulaciones náuticas. Frente a tal agresión la Ley de 1913 recababa todas las competencias para Instrucción Pública y planificaba una serie de medidas reformistas que, junto a la necesaria renovación de las enseñanzas propiamente dichas, establecían unos canales administrativos plenamente civiles.

Los rasgos más característicos de la ley de 1913 eran los siguientes:

- 1.- Se establecían cuatro ordenes de estudio para la “enseñanza náutica civil”: Navegación o mando, Máquinas, Construcción naval y Pesca.
- 2.- Las escuelas se dividirían en tres clases:
 - a.- Institutos: que impartirían, como mínimo, la enseñanza completa de la especialidad de navegación, pero que también podían impartir todas o alguna de las otras tres.
 - b.- Escuelas Especiales: que impartían alguna o algunas de las que no eran navegación.

⁴¹⁵ *Gaceta de Madrid*, Nº 262, 19 de septiembre de 1913.P.666.

c.- Escuelas incompletas: que no reunían las condiciones para impartir alguna de las cuatro especialidades de forma completa.

3.- El ingreso no se podría realizar hasta los quince años, debiendo superar un examen elemental de Gramática castellana, Aritmética, Geografía e Historia Universal y de España.

4.- Para la obtención de los diferentes títulos, por ejemplo Piloto y posteriormente Capitán, todos los exámenes de revalida se debían realizar en las escuelas ante los profesores de las mismas sin acudir, por tanto, a examinarse en organismos de la marina de Guerra y ante personas ajenas a las Escuelas.

Pero aquella Ley también tenía un talón de Aquiles: la falta de recursos económicos que posibilitaran su aplicación. Según el artículo 6º las cantidades necesarias, una vez evaluadas, se consignarían en el futuro presupuesto.

El gran escollo de aquel proyecto lo constituyó la oposición frontal que, nada más ser promulgado, desplegó el Ministerio de Marina.

A pesar de todo, la Ley de 1913 tuvo repercusiones directas sobre la situación profesional de José Ricart, ya que en su Artículo 30 establecía lo siguiente: “Para la provisión en propiedad de las Cátedras de Cosmografía, y á fin de que los Directores de los Institutos Náuticos se encuentren asistidos desde el primer momento de los prestigios que convienen al cargo, los Profesores que actualmente desempeñan tales Cátedras remitirán al Ministerio de Instrucción Pública, en el término de veinte días, las correspondientes instancias, acompañadas de las hojas de méritos y servicios, é conformadas por la Comandancia de Marina si se trata de Escuelas sostenidas por fundación particular, y por los Directores de los Institutos generales y técnicos si están subvencionadas por las Diputaciones Provinciales. Los que hayan desempeñado Cátedra más de ocho años y procedan de la marina Mercante, serán nombrados Catedráticos en propiedad y Directores de la Escuela”⁴¹⁶. José Ricart se hallaba en esta última situación y, con 66 años cumplidos, no dejó pasar la oportunidad de finalizar con la situación de interinaje en la subsistía. El 20 de octubre de 1913, Fernando Weyler y Santacana, Subsecretario del Ministerio de Instrucción Pública, nombró a José Ricart y Giralt, “Director y Catedrático de Cosmografía y Navegación de la Escuela Náutica de Barcelona en propiedad ; con el sueldo de tres mil quinientas pesetas anuales más la gratificación que por el cargo de Director señale el Reglamento comenzando a percibir

⁴¹⁶ *Gaceta de Madrid*, Nº 262, 19 de septiembre. P.669.

ambas utilidades desde el punto en que estén dotados estos servicios en el Presupuesto o con cargo a los fondos provinciales si la Diputación lo estima conveniente.”⁴¹⁷ .

El primer acto de la crisis más grave por la que seguramente han pasado jamás las enseñanzas náuticas en España había concluido. Pero lo peor todavía estaba por llegar.

Ante la irritación del Ministerio de Marina, al Ministerio de Instrucción Pública no le quedó más remedio que recular y el 14 de julio dictó una Orden que establecía “...que en tanto no se dictasen las disposiciones necesarias para reglamentar los estudios de Náutica y se unificase la legislación en esta materia, no podrían celebrarse exámenes de revalida en las Escuelas de Náutica”⁴¹⁸. El 17 de septiembre de 1914, se publicó todavía otro Real Decreto restableciendo el statu quo existente con anterioridad a septiembre de 1913.

Con la finalidad de solventar la situación de enfrentamiento entre el Ministerio de Marina y el de Instrucción Pública se creó una Comisión mixta con el objeto de unificar la legislación de las Escuelas de Náutica. De facto, la creación de dicha comisión suponía que había “dos” jurisdicciones que era necesario coordinar con lo que se desautorizaba el sentido profundo de la Ley de 1913 que, como hemos visto, defendía el derecho de la marina “civil” a gozar de una absoluta independencia en la regulación de sus enseñanzas englobándolas en el mismo contexto administrativo que la del resto de profesiones.

En aquella Comisión estuvo presente José Ricart y Giralt en representación del Ministerio de Instrucción Pública⁴¹⁹. El papel del Director de la Escuela de Náutica en la misma fue relevante. Por un lado, era un valedor de la presencia destacada de la Marina de Guerra en la administración de la Marina Mercante, pero como contrapartida era un defensor acérrimo de la renovación de las enseñanzas náuticas para colocalarlas a la altura de los nuevos tiempos.

Sin embargo, Ricart recibió críticas por ambas partes, la militar y la civil, tal como él mismo hizo público: “Yo, el defensor de siempre de la unión de las dos marinas, no puedo ni quiero, por muchos que sean los agravios recibidos de algunos oficiales de la Armada, cambiar de doctrina, pues parecería que quiero resucitar aquellos tiempos de rayunos y mercantonos; además yo sacrifico mi amor propio al

⁴¹⁷ AAFNB. EEPNB. Expediente personal del Catedrático...,etc. Documento nº15.

⁴¹⁸ ARROYO (1989). P. 163.

⁴¹⁹ *Boletín Náutico* Nº 142, abril de 1914. P.4.

interés de la patria. Por otra parte, la generalidad de mis compañeros de carrera nunca me han comprendido, sin esto querer decir que no los haya que están completamente identificados conmigo. Pero repito, la masa de ellos no ha perdonado ocasión para zaherirme.”⁴²⁰ El enfrentamiento de Ricart con la mayoría de sus compañeros de profesión se remontaba a 1908 cuando se publicó la ley mediante la cual se creó la Dirección de Navegación y Pesca Marítima, se incrementó con la modificación del “Reglamento para la obtención de los títulos de Piloto y Capitán” el 18 de noviembre de 1909 y llegó al colmo con la Ley de 1913. Ricart, coherente con sus puntos de vista de siempre, era contrario a todas aquellas medidas que supusieran una separación entre la Marina de Guerra y la Marina Mercante y defendía con vehemencia la supeditación de la segunda a la primera. Con la huelga de la marina mercante, acontecimiento coincidente con los hechos que estamos comentando, el enfrentamiento alcanzó niveles de violencia verbal. En nuestra opinión, el prestigio que José Ricart pudiera tener entre los oficiales de la marina mercante quedó maltrecho para siempre a partir de 1914.

En los contenidos docentes de la Ley de 1915 era palpable la mano de José Ricart y podemos detectar claramente algunos de sus criterios didácticos como puede ser la presencia de la cultura general mediante la implantación de asignaturas como la Historia o la Geografía, el estudio de la Higiene naval, el Derecho marítimo, el idioma inglés, los conocimientos de mecánica para los pilotos y sobre todo el mantenimiento de los estudios de Maquinista Naval que ya se proponía en la ley de 1913. A este respecto conviene recordar que durante años la mayor parte de los oficiales de máquinas de los buques mercantes eran extranjeros entre los que predominaban los de nacionalidad inglesa y que dicha situación todavía perduraba en 1915 por falta de centros en los que formar a técnicos del país en esta especialidad⁴²¹.

El fruto del trabajo de la Comisión se publicó en forma de un nuevo Real Decreto el 30 de mayo de 1915. Sin embargo, la crisis de las enseñanzas náuticas no quedó zanjada con dicha norma legal. Más bien al contrario. Se agudizó y ello por varias razones, aunque la madre de todas fue la falta de dotación presupuestaria. En el preámbulo del Real Decreto de 1915, se trataba el aspecto de la financiación con tintes casi cínicos, al afirmarse que “No se oculta al Ministerio que suscribe, la dificultad que representa para la definitiva organización de las Escuelas de Náutica la carencia de crédito legislativo en el vigente Presupuesto del Estado con destino a las mismas; pero

⁴²⁰ RICART (1914). P. 8.

⁴²¹ *Boletín Náutico*, Nº 160, octubre de 1915. P.5.

no faltando, por fortuna, personas que generosamente se prestan á dar las enseñanzas y esperando contar desde luego con el concurso de determinadas Corporaciones locales, precisa acometer sin más demora la reforma propuesta de acuerdo con el Ministerio de Marina, sin perjuicio de que más adelante puedan resolverse ciertas cuestiones de detalle, como la que afecta al actual Profesorado de las Escuelas de Náutica, cuyos servicios interinos y gratuitos deberán ser de algún modo recompensados”⁴²² .

El contenido fundamental del Real Decreto de 1915 era el siguiente:

1.- Quedaban designadas como Escuelas Oficiales de Náutica las de Alicante, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Coruña, Gijón, Málaga, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Valencia y Vigo.

Conviene aclarar que el destino de alguna de aquellas escuelas, sobre todo las de nueva creación como fue el caso con la de Cartagena tal como he expuesto en otro lugar⁴²³, fue nefasto.

2.- En las Escuelas únicamente se impartirían las ramas de Piloto de la Marina Mercante y Maquinista Naval.

3.- La edad mínima de ingreso se establecía en los doce años.

4.- Las enseñanzas para los “aspirantes” a Piloto de la Marina Mercante quedaban estructuradas en tres cursos con las siguientes asignaturas:

- PRIMER AÑO: Geografía general y comercial (alternativa), Historia de España (alternativa), Aritmética y Álgebra (diaria), Geometría plana y del espacio (alternativa), Derecho y Legislación Marítima (alternativa) y Dibujo lineal (alternativa).
- SEGUNDO AÑO: Trigonometría rectilínea y esférica (alternativa), Física y Electricidad aplicada a los buques (diaria), Elementos de Contabilidad (alternativa), Higiene naval (bisemanal), Inglés primer curso (diaria), y Dibujo hidrográfico (alternativa).
- TERCER AÑO: Cosmografía y Navegación, con Derrotas, Reglamento de luces y abordajes y Código internacional de señales (diaria), Elementos de Meteorología y Oceanografía (bisemanal), Elementos de Mecánica aplicada a los buques (alternativa), Conocimiento de las máquinas más generalizadas en los buques (alternativa), Estiba de cargas y manejo y maniobras de los buques de vapor y de vela (bisemanal) e Inglés segundo curso (diaria).

Para los “aspirantes” a Maquinista Naval debía realizar dos cursos con el contenido siguiente:

⁴²² *Gaceta de Madrid*, Nº 150, 30 de mayo de 1915. P.559.

⁴²³ MORENO (1991)

- PRIMER AÑO: Elementos de Aritmética y Álgebra (alterna), Elementos de Geometría plana y del espacio (alterna), Elementos de Física, Mecánica y Electricidad (alterna) y Dibujo Lineal (alterna).
- SEGUNDO AÑO: Tecnología de máquinas, materiales y combustibles (alterna), Máquinas y calderas marinas (diaria) y Dibujo de máquinas (alterna).

Los horarios de la especialidad de máquinas debían organizarse de tal forma que permitieran a los alumnos “trabajar en los talleres”, se entiende que externos a las escuelas puesto que estas no contaban con tal tipo de dotación ni estaba previsto que la tuvieran.

Hay que destacar la jerarquía que se establecía entre las dos especialidades dotando de mucho más contenido a una que a otra, cosa que no ocurría en la Ley de 1913.

5.- En los artículos 9 y 12 se determinaba que al finalizar los cursos correspondientes a cada especialidad la escuela libraba a los alumnos un certificado de “Alumno de....” , “con el cual podrán inscribirse en las listas correspondientes de las Comandancias de marina, dejando de pertenecer al Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes”⁴²⁴ . Y, por ordenamientos anteriores, correspondía a la jerarquía militar realizar los exámenes posteriores a las prácticas de mar mediante el cual obtener el título profesional.

6.- Por si fuera poco con lo anterior, el Artículo 36 decía: “El Ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes dictará las reglas necesarias para el debido cumplimiento y ejecución de esta reforma, quedando derogado el Real decreto de 16 de septiembre de 1913”⁴²⁵ .

En lo que respecta a José Ricart, la nueva ley no le afectó en cuanto a sus nombramientos como Director y Catedrático, ya que una R.O. de doce de agosto de 1915 aceptó que se dieran por buenos los realizados al socaire de la Ley de 1913⁴²⁶ .

Aquella R.O. de 12 de agosto se refería exclusivamente a la reorganización de la Escuela Especial de Náutica de Barcelona y constaba únicamente de tres artículos. En el 1º se especificaba el personal académico y las enseñanzas afectas: D. José Ricart y Giralt (Cosmografía y Navegación), D. Daniel de Araoz y Aréjula (Mecánica), D. Ernesto Anastasio Pascual (Matemáticas), D. Ramón Bullón y Fernández (Física), D. Francisco Condeminas Mascaró (Geografía e Historia), D. Ricardo Sans y Castaño

⁴²⁴ *Gaceta de Madrid*, Nº 150, 30 de mayo de 1915. P.560.

⁴²⁵ *Gaceta de Madrid*, Nº 150, 30 de mayo de 1915. P.561.

⁴²⁶ AAFNB.EEPNB. Expediente personal del catedrático....etc. Documento s/n.

(Derecho y Legislación), D.Eduardo Condeminas y Torres (Dibujo), D.Manuel Valls Carreras (Inglés), D.Joaquín Bonet y Mestres (Higiene), D.Emilio Solá Bauló (Auxiliaria de enseñanzas profesionales), D.Félix Wangüemert y Poggio (Auxiliaria de enseñanzas generales) y D.Mario de Quixano y Artacho (Auxiliaria de enseñanzas físico-matemáticas). El artículo 2º era el arriba mencionado que ratificaba los nombramientos. Y el 3º decía lo siguiente: “Hasta tanto el personal mencionado pueda percibir los haberes que le correspondan con cargo al presupuesto de este Ministerio, disfrutará los que la Diputación Provincial de Barcelona tenga a bien asignarle, o, en otro, caso, prestará sus servicios gratuitamente”⁴²⁷. Sobran los comentarios.

Los profesores de las Escuelas de Náutica no comenzaron a cobrar sus salarios hasta el curso 1920-1921, a pesar de las numerosas quejas de todo tipo. El claustro de profesores de la Escuela de Cartagena protestó oficialmente en siete ocasiones: 11/11/1916, 21/4/1917, 3/4/1918, 30/10/1918, 26/9/1919 y 10/5/1920⁴²⁸: Inclusive circulo un manifiesto para ser suscrito por el conjunto del profesorado de todas las escuelas de España, que si bien no posee fecha e ignoramos, así mismo, si llegó a remitirse, posee un gran interés por ser fiel reflejo de la situación y del estado de ánimo de los afectados. De su contenido, que suponemos iba dirigido al Ministro de Instrucción Pública, extraemos estos párrafos:

“Excmo. Sr.

[.....]

Como consecuencia de este último R.D. [1915] se reorganizaron definitivamente las Escuelas de Náutica, completándose sus cuadros de profesores y nombrándose el indispensable personal administrativo y subalterno.

Más es el caso, Excmo. Sr. , que al aprobarse con el nombre de Ley de autorizaciones el vigente Presupuesto y debido sin duda a las especialísimas circunstancias en que se aprobó no apareció en ella el crédito necesario para la vida de las Escuelas, mas no por ello desmayó el entusiasmo de su profesorado, y en algunas Escuelas, a las que las Corporaciones Provinciales o locales no quisieron o pudieron atender, tuvieron que costear de su peculio particular lo indispensable para inagurar raquiticamente las Escuelas.

Es más, otras como la de Barcelona, que costeaba la Diputación Provincial, se vió en el duro trance de que suprimiendo esta el crédito que para ello consignaba en su

⁴²⁷ *Boletín Náutico*, Nº 160, octubre de 1915. P. 8.

⁴²⁸ MORENO(1991). P. 457.

presupuesto, se encontró sin ninguna clase de recursos, dejando de cobrar su sueldo los profesores, algunos con muchos años de servicio. [Alusión directa a la persona de José Ricart].

Para atenuar en parte las dificultades de orden económico porque atraviesan estas Escuelas se dictó la R.O. de 14 de diciembre pasado, autorizando el cobro en metálico de los derechos académicos, disposición, que si bien aleja el temor del cierre de algunas escuelas, por descargar a sus profesores de los gastos indispensables de ellas, no resuelve la situación de su profesorado que lleva tanto tiempo imponiéndose una pesada misión sin retribución alguna y luchando desesperadamente con la escasez o carencia absoluta en algunos casos de material docente tan necesario para que esta clase de enseñanza rinda el resultado útil apetecido”⁴²⁹

También algunas organizaciones sindicales de los marinos mercantes dejaron oír su opinión sobre este asunto. El presidente de la Asociación Náutica Española de Barcelona, José Anglés de Yebra, dirigió una carta al Presidente del Consejo de Ministros en la que mostraba su perplejidad ante la paradójica situación que se estaba produciendo y pedía que se adoptaran decisiones para bien o para mal pero que no se eternizara aquella lamentable coyuntura: ”Consecuencia lógica de quien ordena un trabajo es la remuneración del servicio prestado, y así lo entendió el gobierno al consignar en el articulado del último Real decreto los medios disponibles para el mantenimiento de las Escuelas. Sin embargo, vemos anunciado con sorpresa que los citados centros tendrán que cerrarse por carecer de medios con que subvenir a sus necesidades y serle imposible al Gobierno cumplir sus compromisos contraídos en el Real decreto de 28 de mayo último.

Quiera V.E. reconocer que para solucionar este estado de cosas verdaderamente anormal hay dos caminos a emprender, según que se reconozca la necesidad e importancia de la cultura náutica del país, o que se considere esta como secundaria. En el primer caso, ofrezcánse los medios indispensables para la consecución del fin propuesto; si lo segundo, ordénese el cierre inmediato de las escuelas de Náutica. Decídase el Gobierno por cualquiera de ambos procedimientos, pero suplicamos no deje por más tiempo esta importantísima cuestión en la actual situación indefinida.”⁴³⁰

Hasta octubre de 1920 no llegó el flujo presupuestario a las vacías arcas de las Escuelas de Náutica.

⁴²⁹ Citado en MORENO (1991). Pp. 458-459.

⁴³⁰ “Una instancia”, *Boletín Náutico* N°164, Febrero 1916. Pp. 3-4.

En lo referente al alumnado, el número de alumnos oficiales matriculados en la escuela de Barcelona en 1915 era de 46. Ese número la situaba como la primera de España. Tras ella se situaba la de Cádiz con 34, la de Tenerife con 23, la de Gijón con 21 y con 20 alumnos se encontraban Bilbao, Málaga y Valencia.⁴³¹

Dos años más tarde la situación había cambiado notablemente. El número de alumnos se había incrementado pero Barcelona había dejado de albergar la primera escuela de náutica del Estado. Con 87 alumnos, era la tercera tras Alicante que contaba con 115 estudiantes oficiales y tras Bilbao cuyo número de alumnos ascendía a 113.⁴³²

4.5.2. La Mancomunitat y las enseñanzas náuticas

Paralelamente a aquellos acontecimientos, tuvieron lugar otros derivados de la instauración de la Mancomunitat de Catalunya el año 1914. Dicha institución desarrolló una importante política cultural y educativa que generó una serie de enfrentamientos con el Gobierno Central. Uno de los aspectos más relevantes de aquella iniciativa política, y que fue causa de los conflictos más importantes, fue el proyecto de instaurar una “Universitat Industrial” que se vio seriamente mermado al no poder contar con las “escoles superiors,[...], a causa del plet perdut amb Madrid en relació amb les quatre escoles denominades provincials –Arquitectura, Enginyers Industrials, Belles Arts i Náutica-, que l’Estat espanyol regia i la Diputació de Barcelona pagava sense cap possibilitat d’intervenció”⁴³³.

En 1915, la Diputación de Barcelona, con el apoyo de de la Mancomunitat, reclamó su derecho a controlar totalmente la vida de aquellas escuelas. Madrid le negó aquel derecho y la Diputación reaccionó reduciendo su soporte económico a aquellas escuelas por lo que el Gobierno Central se negó a aprobar los presupuestos de la Diputación. Las escuelas, por su parte, se negaron a asitir a la “Exposició General Escolar” convocada por el organismo provincial en 1915. Finalmente, “el plet acabà amb el decret de 18 d’abril de 1917 que establia la incorporació total de les escoles a l’Estat i la seva desvinculació de la Diputació barcelonina”⁴³⁴. El historiador y pedagogo Alexandre Galí valoró aquellos acontecimientos en los siguientes términos:

⁴³¹ Fondo documental del Instituto Nacional de Estadística. Anuario 1915. Escuelas de Náutica.

⁴³² Fondo documental del Instituto Nacional de Estadística. Anuario 1918. Escuelas de Náutica. Curso 1917 a 1918.

⁴³³ BALCELLS (1996). P. 473.

⁴³⁴ BALCELLS (1996). P. 474.

“Aquest pret en què els nostres homes, sobre tot en Puig i Cadafalch, van defensar el prestigi de Catalunya amb tanta valentia [...] fou tant just com inoportú o mal portat. Es va caure en l’error de voler escometre el Govern escometent gent nostra i coses nostres. No pas perquè no mereixessin ésser escomesos, aquesta és una altra qüestió; no havien d’ésser escomesos, però, barrejant-los amb qüestions polítiques quan només calia considerar-los en el pla tècnic o professional No en tenim pas tanta de gent per a escampar-la o rebutjar-la, ni tampoc tantes institucions al capdavant filles nostres per a regalar-les. Les escoles especials era molt millor per a Catalunya servir-les tal com eren que no pas haver-les de suportar enterament estrangeres.”⁴³⁵

A finales del mes de enero de 1919, se publicó el primer número de la revista “Catalunya Marítima” con la finalidad de defender los puntos de vista del catalanismo en el ámbito marítimo según los cuales había que fomentar el aprecio popular por las cosas de la mar y debía recuperarse la tradición marítima mediante la potenciación de una flota mercante propia que tan necesaria era, por otra parte, para el desarrollo económico del Principado.

En aquella revista, se insistió en la vieja idea conservadora de que la época dorada de la marina catalana tuvo lugar en los tiempos de la marina de vela de construcción propia durante la primera mitad del siglo XIX y que con la aparición de los buques de vapor, que coincidió con la supresión del derecho diferencial de bandera, se produjo una “desnaturalización”, por la irrupción de empresas y personal marítimo ajeno al país. Dicha concepción, que por cierto retomó Ricart y Giralt unos años más tarde⁴³⁶, fue expuesta de nuevo por Juan Soldevila Cantó en el discurso inaugural del curso 1916-1917 de la Sociedad de Geografía Comercial de Barcelona, bajo el título “Pro Cultura Marítima”. Soldevila afirmó en aquella conferencia, con la ambigüedad característica de las opiniones típicamente catalanistas de aquellos años y que todavía se expresaban en castellano, lo siguiente: “...la marina mercante, y en especial la catalana, tuvo su periodo de prosperidad durante la primera mitad del pasado siglo, después de terminada la guerra con Francia.

Algunos de nuestros marinos que reanudaron el tráfico con las nacientes repúblicas sudamericanas, interrumpido a raíz de la proclamación de su independencia, obtuvieron grandes beneficios, y su ejemplo seguido por otros, hizo que las expediciones fuesen

⁴³⁵ GALÍ (1981). P.87.

⁴³⁶ RICART (1923).

continuas y el Atlántico se viese cruzado constantemente por los numerosos buques que formaron la celebre ruta del Tasajo”.⁴³⁷

En el mismo escrito, Soldevila planteaba la conveniencia de que “la Mancomunidad Catalana” se interesara en la creación de un “Museo marítimo regional” con el objeto de divulgar todo lo relacionado con la actividad marítima y fuera “...el relicario en donde se guarden los recuerdos gloriosos del pasado y el Laboratorio donde se prepare nuestro porvenir”⁴³⁸.

La conclusión de todo ello era clara: el desarrollo de la cultura marítima catalana y la recuperación de su marina, sería un ejemplo a seguir por España que apoyándose en una “...numerosa flota de comercio y apoyada por una fuerte marina militar[...] volverá a recuperar su prestigio...”⁴³⁹

El artículo de Soldevila de 1916 fue reproducido por la revista Catalunya Marítima durante el año 1919.

Emilio Solá, práctico del puerto de Barcelona, profesor de la Escuela de Náutica, y Director de la misma a partir de 1925, fue uno de los redactores más activos de Catalunya Marítima. En el primer número de la misma, escribió un artículo en el que reversionaba las tesis de Soldevila acentuando los tintes románticos:

“Qui no recorda el bosc de mástils que a la vista dels vianants presentava el port de Barcelona amb les seves nodrides andanes de velers que després de llargues travessies terminaven aquí viatge? Representaven el Comerç i la industria del país, i en conjunt, la vida de la regió, que mantenía el tràfec amb independència poc menys que absoluta gracies a una capacitat de distribució del treball que agermanava la mercaderia, el transport i el consum fentnos amos del mercat que era la riquesa de la ciutat i l’orgull de Catalunya.

En un ràpid procés, com s’accelera tota caiguda, vegérem clarejar el teixit de mastelers i jàrcies; no obstant, el comerç persistía; era solament que’l mitjà de transport canviava: el vapor caracterizaba la nova època i la vella nau, de primitiu i veleidós motor, anava quedant reduïda a serveis secundaris. Rès en apariencia havia alterat la nostra vida, se succeïen les entrades de vapors, el tràfec seguía normalitzat i el poble no trobava encara rès en manca; però el defalliment marítim ja era començat, la matricula catalana ja apenes onejava al vent, els vapors portaven en llur majoria el distintiu de les altres

⁴³⁷ SOLDEVILA (1917). P.20.

⁴³⁸ SOLDEVILA (1917). P. 25.

⁴³⁹ SOLDEVILA (1917). P. 26.

regions marítimes; havíem estat invadits per l'indústria agena, erem ja tributaris dels demés, havíem perdut, en una paraula, la nostra independència marítima”⁴⁴⁰ .

Para recuperar el prestigio marítimo, en las páginas de *Catalunya Marítima*, durante el periodo comprendido entre enero de 1919 y la primavera de 1920 en que se publicó, se defendió, junto a otros aspectos directamente relacionados con el ámbito marítimo, la creación de un “Institut Oceanogràfic de Catalunya”. Dicha propuesta estaba en sintonía con la política cultural de la Mancomunitat, defendida sobre todo por José Puig y Cadafalch, consistente en crear cuantas instituciones científicas y culturales fuera posible, salvaguardando las competencias reservadas al Gobierno de Madrid.

El ideólogo del “Institut Oceanogràfic” fue el ingeniero y biólogo Joseph Maluquer y Nicolau , y el proyecto arquitectónico corrió a cargo de A. de Falguera y J. Vilaseca. Los objetivos que se proponían eran muy ambiciosos:

“...és l'organització a Catalunya, amb estatge a Barcelona, metròpoli del Mediterrani, d'un conjunt d'instal·lacions científiques i culturals, reunides en un centre d'estudi i d'investigació, el fi primordial del qual sigui donar a coneixer el món marí, [...]Al mateix temps,[...] aura d'ésser un poderós centre d'investigació que [...] assumeixi un lloc important en la Comissió internacional per a l'estudi del Mar, i en especial del Mediterrani occidental.”⁴⁴¹.

El “Institut Oceanogràfic” constaría, a su vez, de tres centros principales: “L'Escola de Pesca”, “L'Escola Catalana de Náutica” y el “Museu Oceanogràfic”.

El lugar pensado para su ubicación era el futuro Paseo Marítimo.⁴⁴²

Emilio Solà y otros redactores escribieron varios artículos en *Catalunya Marítima*⁴⁴³ en pro de una enseñanza náutica catalana lo que significaba que estuviera en sintonía con los ideales culturales de la Mancomunitat. La cuestión no era sencilla dada la jurisdicción de Madrid en el tema y, por ello, buena parte de la tinta se gastó en criticar la actitud de los profesores que en 1915 se enfrentaron a la Diputación a la vez que se proponía un retorno a la tutela de dicha institución:

⁴⁴⁰ SOLÀ (1919). P.2.

⁴⁴¹ THALASSOPHILOS (Josep Maluquer) (1919), “El futur Institut Oceanogràfic de Catalunya”, *Catalunya Marítima*, N°4, P.53.

⁴⁴² “L'Institut Oceanogràfic de Catalunya, anexe al Passeig Marítim” (1919), *Catalunya Marítima*, N°12, Pp. 114-116.

⁴⁴³ Ver *Catalunya Marítima*, N° 6, 8, 10, 11, 15 y 17 del año 1919 y N°2-3 de 1920.

“El professorat, amb la seva actitud rebel contra la Diputació, va llançar a tota una generació d’estudiants a una insuficiència d’estudis, de la qual no en seran les víctimes els professors, sinó els alumnes.

[...]

Els professors de l’Escola de Nàutica de Barcelona es donen per vençuts davant el ministre d’Instrucció Pública per a obtenir una reorganització i dotació d’Escoles indispensables, i alguns aïlladament proposen que la Diputació en torni a ésser la encarregada, subjectant-se a la inspecció que uns anys enrera el professorat d’allavors no acatava.”⁴⁴⁴

Con el paso de los meses, el tema quedaría zanjado hasta los días de la II República.

4.5.3. Ricart y la guerra

Los últimos años en activo de José Ricart no debieron ser fáciles debido sobre todo a las dificultades por las que atravesaba la formación de los marinos mercantes que era lo que más había preocupado al viejo capitán durante toda su vida.

En 1914, Ricart trató una vez más la cuestión de la preservación de la vida humana en la mar en un folleto publicado por el Ministerio de Marina bajo el título de *Salvamento de Náufragos*⁴⁴⁵. En él, señalaba una vez más los aspectos de la moderna navegación que suponían un menoscabo de la seguridad: altas velocidades, falta de medios de salvamento o medios inadecuados, deficiencias en la construcción de los buques, falta de entrenamiento de las tripulaciones y de los pasajeros, etc.

Poco más de un año más tarde, Ricart se encargó de impartir la conferencia de apertura del curso de 1915-16 de la Sociedad de Geografía Comercial. La exposición se tituló *Importancia de la Geografía marítimo-comercial*⁴⁴⁶ y verso, de nuevo, sobre la necesidad de dominar la geografía si se quiere tener éxito en el comercio: “Siendo marítimo la mayor parte del transporte comercial, claro es que el exportador ha de tener un perfecto conocimiento de los puertos que son mercados, tanto para el consumo de su interland, como para el depósito y tránsito; y los gobernantes han de dominar también este problema de la geografía marítima para legislar convenientemente de manera que

⁴⁴⁴ “L’ensenyament Nàutic Català” (1919), *Catalunya Marítima*, N°6, P.89.

⁴⁴⁵ RICART (1914)

⁴⁴⁶ RICART (1915 a)

nuestras líneas de navegación puedan competir con las líneas paralelas extranjeras, y que nuestros productos tengan colocación ventajosa en todos los mercados.”⁴⁴⁷

En esta oportunidad, influenciado por las circunstancias del momento, Ricart se mostraba extremadamente militarista y belicoso:

“Es verdaderamente axiomático que hoy, mirando hondo, las guerras tienen por motivo la peseta y nada más que la peseta.

Los enormes presupuestos de guerra y marina, que los defensores de los presupuestos de la paz dicen que son la ruina de las naciones, tienen por único objetivo el aumento constante del comercio exterior: la mejor llave para abrir los mercados extranjeros, es una poderosa escuadra.

[...]

Por no gastar 500.000.000 en una escuadra, perdimos el capital y el cuponcito que todos los años cobrábamos de las Antillas y Filipinas, cupón que valía más que dicha cantidad.

La riqueza de una nación, manifestada por su comercio y sus industrias, necesita quien la defiende de la codicia extranjera, ni más ni menos que el capital grande o pequeño de un individuo necesita también su caja fuerte de más o menos importancia para no ser víctima de los ladrones.

Una nación que no tiene fuerza militar de mar y tierra en proporción a su balanza comercial, es satélite de las naciones más poderosas, que le imponen los tratados de comercio y las columnas arancelarias.

Además, no es equitativo que las grandes naciones comerciales gasten enormes sumas en poderosas escuadras para defender su comercio exterior, y en cambio otras naciones pretenden tomar puesto en el banquete mundial del tráfico mercantil sin hacer ningún sacrificio a favor de sus institutos armados”⁴⁴⁸.

Estos puntos de vista de Ricart poseen gran importancia porque nos muestran una faceta del Director de la Escuela de Náutica que es un rasgo importante de su perfil biográfico porque son representativos de una importante corriente de opinión de la sociedad catalana de aquellos años.

4.5.4. Sobre la pluviometría

⁴⁴⁷ RICART (1915 a). Pp.25-26.

⁴⁴⁸ RICART (1915 a). P. 14.

El otro trabajo relevante que Ricart publicó en el año 1915 tuvo un contenido bien distinto pues trató sobre la lluvia. En efecto, en su turno reglamentario como académico numerario, y bajo el título de *Algo sobre pluviometría*⁴⁴⁹, realizó, el 27 de abril de 1915, una reflexión sobre esta faceta estadística de dicho fenómeno atmosférico. Precisamente Ricart insistió, ante la iniciativa llevada a cabo por la Sociedad Astronómica de Barcelona de instalar 150 pluviómetros a lo largo y ancho de Catalunya, que los datos que se recogerían no tendrían una incidencia directa sobre la previsión científica del tiempo.

Para la predicción de la lluvia era necesario estudiar otros aspectos como podían ser la orografía, los vientos y las nubes. También era necesario conocer la física y la química del aire.

Al final del trabajo, se refería al “Folk-lore” meteorológico de los agricultores de la “Plana de Vich”, respecto al cual reconocía haber sido puesto al corriente por el Padre Manuel Cazador, Director del observatorio del colegio de “San Julián de Vilatorrada”, y sobre cuya fiabilidad no tenía ninguna duda, puesto que él mismo los había podido contrastar “durante los muchos veranos que he pasado en aquella comarca”⁴⁵⁰. La mayor parte de los refranes citados están en castellano y únicamente se citan tres en catalán. Uno de ellos dice así: “El Ponent te una filla a Llevant. La va a veurer rient i torna plorant”.

4.5.5. La jubilación forzosa.

Al finalizar el curso 1917-18 y a raíz de una normativa establecida en el Real Decreto de 10 de junio de 1918, se planteó el expediente de jubilación de José Ricart que se encontraba a punto de cumplir los 70 años. La documentación de que consta su Expediente de Jubilación contiene elementos suficientes para deducir con ciertas garantías que Ricart no aceptó de buen grado la situación y que, al final, se llegó a una cierta solución de compromiso.

El expediente contiene un alegato, con fecha de 17 de junio de 1918, dirigido al Rector de la Universidad de Barcelona en el que si bien no se solicita explícitamente continuar en activo se presentan todos sus méritos biográficos para que dicha solicitud se de por implícita. También se acompaña un documento en nombre del Claustro y

⁴⁴⁹ RICART (1915 b).

⁴⁵⁰ RICART (1915 b). P.16.

dirigido al Ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes, que, con fecha 18 de junio, dice lo siguiente:

“Excmo. Sr.

El Claustro de Profesores de esta Escuela Especial de Náutica de Barcelona, en consideración a las circunstancias que concurren en el Excmo. Sr. D. José Ricart y Giralt quien ha venido desempeñando Cátedra en esta Escuela durante más de treinta años, sin que a pesar del tiempo que lleva explicando y de la edad que cuenta, hayan restado sus energías y amor a la enseñanza, como lo demuestra el hecho de haber dado siempre dos horas diarias de clase y no haber faltado á ella en ninguna ocasión, estima procedente elevar a V.E. respetuosa súplica para hacer presente la satisfacción en que vería se concediera al expresado Sr. Ricart y Giralt la continuación de la cátedra que ha explicado durante tantos años o todas aquellas ventajas que en el orden legal sean compatibles con las recientes disposiciones [ininteligible] de V.E. y que tan directamente afectan al que hasta hace poco ha sido honorable Director de esta Escuela Especial de Náutica.

Dios guarde....”⁴⁵¹

Finalmente, una R.O. del 2 de octubre de 1918, declaró jubilado al veterano profesor a la vez que se le nombraba Director Honorario.

Le sustituyó un hombre de talante muy distinto. Se trataba del Capitán de la Marina Mercante Leopoldo Benitez Rodriguez, personaje muy conocido en los medios marítimos de Barcelona por haber un tenido un papel muy destacado en la huelga de 1914. El día 6 mayo de 1914, primer día de la huelga, Benitez se encontraba a bordo del trasatlántico “Infanta Isabel” de la Compañía Pinillos en el que ocupaba el cargo de capitán. Un comité de huelga fue a entrevistarse con él y decidió sumarse al paro comunicando a la naviera que le desembarcara. Aquel acto de solidaridad le costó a Benitez el empleo ya que la naviera, una vez finalizada la huelga, se negó a reincorporarlo.⁴⁵² El capitán Benitez, como se le denominaba popularmente, abandonó la Escuela de Náutica en 1924 a raíz de la reforma llevada a cabo por la Dictadura de Primo e Ribera.

Llama la atención que Ernesto Anastasio dirigente de la huelga de 1914 y Presidente de otra organización sindical, Asociación Náutica Española, enfrentada al

⁴⁵¹ AAFNB.EEPNB. Expediente del catedrático..... Documento s/n.

⁴⁵² *Revista Náutica*, N° 34, 1 de junio de 1914. P. 2. (Véase apartado 3.5.1.3.)

Fomento de la Marina Española, también fue profesor, en este caso de Matemáticas, de la Escuela de Náutica entre 1913 y 1917.⁴⁵³

4.5.6. Trabajos realizados entre 1918 y 1929.

Aún sin el respaldo de una buena salud, Ricart no cesó de publicar sus reflexiones durante los últimos años de su vida. Su estudio más conocido, dedicado a la marina de vela de catalana, fue escrito al final de esta última etapa.

4.5.6.1. La oceanografía como entretenimiento.

En primer lugar, nos encontramos con un artículo publicado en la Revista General de Marina titulado *La oceanografía y los clubs de regatas*⁴⁵⁴ cuyo contenido es un tanto original. Por una parte, recomienda que los yachtmens para no aburrirse, cosa que Ricart cree que les suele pasar con frecuencia, podrían dedicarse a la oceanografía para que sus paseos marítimos no fueran infructuosos: “Con muy pocos instrumentos, cuyo valor es de pocas pesetas, los yachtsmen’s podrían estudiar las profundidades, las temperaturas, la salinidad, la botánica y la zoología de toda la zona continental, comprendida hasta la isobata de 200 metros; que no tan solo es la zona industrial, sino que generalmente es la de recaló y la que ofrece los peligros a la navegación. Todos los datos oceanográficos obtenidos podrían remitirse al Centro Oceanográfico de la Dirección de navegación y Pesca marítima, en donde clasificadas las observaciones y hechas las correcciones correspondientes servirían para construir luego las cartas físicas de nuestra zona litoral”⁴⁵⁵. Pero dicha labor no debía quedar restringida a los varones: “¿y por qué las mujeres no han de contribuir a esta obra de gran cultura marítima? ¿Por qué en cada club de regatas no ha de haber su sección de yacht women’s, como en otras naciones? Acaso puede darse nada más sorprendente que ver una embarcación en la cual hermosas jóvenes, con la delicadeza propia de su sexo, sondan y observan el termómetro y el areómetro, y colocan en frascos de alcohol animales y plantas. Y qué

⁴⁵³ Ernesto Anastasio, nacido en 1880, es uno de los personajes más destacados de la Historia de la Marina Mercante española del Siglo XX. Estudió Náutica en Barcelona, fue por lo tanto discípulo de Ricart. Además de profesor en la Escuela en el periodo señalado, fue Práctico del Puerto entre 1907 y 1916. En 1932 fue nombrado Presidente de la Transmediterránea.

⁴⁵⁴ Nosotros conocemos este artículo en su versión como separata y así lo referenciamos: RICART (1918 a).

⁴⁵⁵ RICART (1918 a). P. 6-7.

legítimo orgullo tendrían estas muchachas cuando más adelante vieran en una carta física oficial que dijera: construida con la colaboración de las Señoritas fulana, mengana y zutana.”⁴⁵⁶ . No hay ninguna duda de que Ricart pretendía traspasar al mundo de los marítimos las actitudes que mantuvo en su juventud en el ámbito del excursionismo pero no se daba cuenta de que eran dos mundos muy distintos. También es patente la voluntad del viejo profesor por arrimar todas las voluntades posibles a la causa de la cultura marítima: “Y como la mujer es el primer móvil en la vida social, el día que nuestras bellas paisanas se embarquen, con seguridad tras de ellas irán los novios y pretendientes, y tendremos que el diablillo de Cupido será el auxiliar del dios Neptuno.”⁴⁵⁷ .

4.5.6.2. El pasado y el futuro de la navegación geodésica.

Una nueva Memoria de la RACAB, titulada *La navegación Geodésica a través de los siglos y su importancia en los actuales buques rápidos*⁴⁵⁸ constituyó el segundo trabajo de José Ricart de 1918. Aquel trabajo, con una extensión de 33 páginas, poseía dos partes bien diferenciadas. En la primera, que abarcaba las dos terceras partes del folleto, se exponía un repaso a la historia de la navegación que sin contener aportaciones originales, cosa lógica ya que Ricart jamás pretendió ser un historiador profesional, evidenciaba la gran erudición del veterano académico. Si cabe destacar el trato que Ricart da a la figura de Ramón Llull de quién reconoce su valía como sabio en general pero a quien niega toda autoridad en la ciencia náutica: “...el famoso filósofo Raimundo Lulio, considerado como sabio de primer orden, sobre todo por los escritores españoles que le han considerado poco menos que como una lumbrera en los asuntos de navegación, y basta el solo capítulo titulado: De navigatione del libro Ars Magna para persuadirse que la pluma que escribió disparates tan grandes no tenía conocimientos de matemáticas ni de astronomía; para muestra basta un botón, como dice el antiguo refrán, y así tenemos que el sabio mallorquín trataba de enseñar la manera de hallar la posición de la nave por la siguiente regla verdaderamente incomprensible; dice “una nave que va hacia el Sur se separa por el doble del Este que si hubiese navegado por el S.E.; la razón de esto consiste en el hecho que el S.E. está en el medio entre el Sur y el Este” Con esto

⁴⁵⁶ RICART (1918 a). P. 7.

⁴⁵⁷ RICART (1918 a). P.7.

⁴⁵⁸ RICART (1918 b).

parece querer decir que la diferencia de longitud o apartamiento (que en aquellos tiempos se confundían) para el rumbo Sur tenía un valor doble que si navegase por el S.E.. La confusión de la idea es demasiado grande ya que se sabía desde muy remotos siglos que dos puntos situados en el mismo meridiano cuentan la misma longitud”⁴⁵⁹ Creemos que, en esta ocasión, Ricart se equivocó al valorar los méritos náuticos de Llull. En primer lugar exagera lo que realmente dijeron los historiadores sobre sus méritos y hasta donde sabemos nadie lo ha tildado de “lumbrera”⁴⁶⁰. Tampoco se puede juzgar el conjunto de una obra a través de un simple ejemplo concreto como él hace. Por esa vía no dejaríamos títere con cabeza. Pero es que Ricart incluso utiliza el ejemplo singular de forma tramposa. Su trampa consiste en el abuso del anacronismo. Ni Llull habló jamás en los términos que le atribuye Ricart: Sur, Este, etc, ni quiso tratar lo que Ricart afirma. En nuestra interpretación del ejemplo que comentamos, Llull sólo pretendía decir algo muy sencillo que el rumbo S.E. es el intermedio entre el rumbo Sur y el rumbo Este, algo que nos puede parecer una perogrullada pero que no lo es tanto en el Siglo XIII y más teniendo en cuenta que el contexto del ejemplo es el cuarteo de la Rosa. No entendemos la saña de Ricart con Llull.

Tras repasar los avatares históricos de la navegación geodésica, Ricart entra de nuevo en uno de los problemas de la navegación que más le preocupó a lo largo de su vida. ¿Qué han de hacer para situarse los buques rápidos cuando por causa de unas condiciones meteorológicas adversas no pueden recurrir a los astros? Ricart siempre considero que aquellos buques que “corrían como ferrocarriles”, según sus propias palabras, y a los que se exigía puntualidad en sus recorridos debían de contar con situaciones precisas y si estas sólo podían obtenerse por estima se debía hallar la forma de que dichos cálculos contuvieran los menos errores posibles. Por un lado, era preciso mejorar los dos instrumentos clave de la navegación por estima: el compás y la corredera. En ese aspecto los compases Thompson y sobre todo los giro-compases que todavía se hallaban en fase experimental suponían una mejora substancial. Por otro lado, había que encontrar métodos de cálculo lo más precisos posibles. Esa faceta es la que abordaba Ricart presentando un sistema de “afinamiento” de la estima que no supone ninguna aportación substancial a la cuestión.

⁴⁵⁹ RICART (1918 b). P. 17.

⁴⁶⁰ Entre los historiadores anteriores a Ricart y que este pudo conocer se encuentra Fernández de Navarrete que en su *Discurso histórico sobre los progresos que ha tenido en España el arte de navegar* de 1802 hace una valoración muy ponderada sobre la obra náutica de Llull. (edición (1964). Pp.297-299).

4.5.6.3. José Ricart y Joaquín de Borja.

La memoria de la RACAB de 1922 se tituló *Oceanografía Práctica* y con 30 páginas, es una de las más extensas que presentó Ricart en aquella institución. Su contenido, en la tradicional línea histórico-regeneracionista del autor, constituye un repaso de los aspectos más destacables de la oceanografía. En primer lugar, se abordaban las cuestiones relacionadas con la Estática del Mar (Topografía submarina, Geología y Química del mar). A continuación se trataban los aspectos de la Oceanografía Dinámica (Movimientos del mar -oleaje y corrientes-, Mareas y Hielos flotantes). Por último, y en otro orden de cosas, repasaba la situación de la Oceanografía en España. Al respecto señalaba en la parte positiva, los trabajos realizados por Odón de Buen y sus hijos Rafael y Fernando, pero en lo que hacía más hincapié era en la labor de su amigo Joaquín de Borja, sobre el que comentaba que: “El Sr. Borja venciendo muchas contrariedades convirtió el viejo cañonero Cocodrilo en un centro científico con acuarios, laboratorio, museo y cátedra en donde la inteligencia de su Director y la habilidad y constancia que ha tenido ha convertido un viejo pontón en Comisión Oceanográfica y Laboratorio-Escuela de Zoología marítima. En esta escuela el Sr. Borja explica teórica y prácticamente, en lo posible, la zoología marítima, contando para esto con los instrumentos y aparatos necesarios y además, para las excursiones de pesca tiene a sus órdenes un escampavía, y todo esto lo hace el Sr. Borja con un presupuesto exiguo.”⁴⁶¹. Ricart también señalaba que mediante un Real Decreto del 30 de enero de 1920 se había creado el Instituto Español de Oceanografía y se lamentaba que dicha iniciativa hubiera partido del Ministerio de Instrucción Pública, que, en consecuencia ordenaba que el director de dicha institución fuera un catedrático de la Universidad Central de Madrid, en vez de haber partido del Ministerio de Marina que era lo que, en su opinión, correspondía. Comprensiblemente, Ricart no podía más que mostrarse perplejo por el hecho de que la sede del nuevo Instituto Oceanográfico se estableciera en la Capital del Reino y de que se propusiera contar con un acuario entre sus instalaciones: “...porque tratándose de Biología marítima es de creer que en el acuario no meterán peces de agua dulce. Y si meten peces marinos, ¿cómo alimentarán el

⁴⁶¹ RICART (1922). P.28.

acuarium con agua de mar?”.⁴⁶² También apuntaba la necesidad de que la Mancomunitat, que tan interesada estaba por la agricultura, se mostrara más preocupada por la actividad pesquera. Para finalizar su Memoria, Ricart aludía de nuevo a su colega Joaquín de Borja: “La Oceanografía práctica comprende otra sección además de las que he tratado en estas líneas, que es la Biología marítima, ciencia interesantísima que hoy ha adquirido gran desarrollo, pero como que yo no me considero autoridad para tratar este ramo de la ciencia del mar, lo dejo para nuestro compañero Don Joaquín de Borja, que en ello tiene ganado justo crédito, como lo ha demostrado en las diferentes memorias suyas que ha presentado a esta Real Academia.”⁴⁶³.

Entre José Ricart y Joaquín de Borja existió una profunda amistad basada en múltiples puntos de vista compartidos entre los que se pueden destacar los religiosos e idéntica visión de la forma en que debían relacionarse la marina militar y la mercante. Además, la actividad científica y divulgativa de Joaquín de Borja tuvo una gran importancia en el desarrollo de la cultura marítima de Catalunya y de Barcelona de las primeras décadas del siglo XX. Por todo ello, merece la pena exponer de forma resumida los aspectos más destacados de la biografía de Joaquín de Borja.

Joaquín de Borja y Goyeneche nació en Sevilla el 14 de enero de 1851. A los 16 años ingresó en Colegio Naval Militar. Incorporado al servicio activo, prestó atención especial a las armas submarinas y llegó a redactar algunas publicaciones al respecto como “El marinero torpedista” (1886). La necesidad de dotar a la industria pesquera española de unas bases científicas, provocó que la Armada enviara a algunos de sus oficiales, entre los que se contaba Borja, a formarse en biología marina a la estación Zoológica de Nápoles. Tras su estancia en Italia, Joaquín de Borja realizó varias investigaciones en distintos lugares pero la actividad principal la realizó en Catalunya y Barcelona en cuya Comandancia de Marina ocupó diferentes cargos. Conviene señalar al respecto que el suministro de pescado demandado por la población de la capital del principado era muy superior a la oferta proporcionada por las embarcaciones de pesca tradicionales existentes. Para paliar el déficit se recurrió a la importación por vía férrea de pescado procedente del Cantábrico y de Galicia. También se constituyeron compañías pesqueras modernas que se dotaron de barcos propulsados por máquinas de vapor con la finalidad de poder ir a faenar en los bancos de la costa marroquí. La importancia de esta actividad fue una de las causas del surgimiento del denominado

⁴⁶² RICART (1922). P. 29.

⁴⁶³ RICART (1922). P. 30.

“nuevo colonialismo africano” en cuyo desarrollo jugó un papel muy importante la Cia Transatlántica y del que Ricart fue un notable defensor.⁴⁶⁴

Joaquín de Borja fue elegido miembro de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona (RACAB) el 30 de mayo de 1901. Su propuesta de ingreso fue suscrita por Jaime Almera, Miguel Cuní y José Ricart y Giralt. Al fallecer el capitán de la marina mercante Eduardo Charquet le sucedió en el cargo de Director del Museo de Historia Natural de la RACAB. Durante los años en que perteneció a la Academia leyó los siguientes trabajos: “La pesca” (1902), “La evolución ¿es un hecho en zoología?” (1904), “Necesidad de la Oceanografía para las industrias pesqueras” (1907), “Exposición Oceanográfica de Marsella. Año 1906” (1908), “La pesca marítima” (1910), “Disquisiciones pesqueras” (1910), “Orientaciones oceanográficas” (1912), “Consideraciones sobre el *Merlucius Vulgaris* Cuv.” (1912), “Contribución al estudio de la fauna ictiológica de España” (1920), “Orientación apropiada que conviene dar a los estudios de las diferentes capas de agua en que se presentan los enormes cardúmenes de peces que constituyen la riqueza ictiológica de nuestras costas” (1920) y “Sobre un ejemplar de una especie ictiológica notable, pescado en aguas del puerto de la Selva el *Selache rostratus*” (1927).⁴⁶⁵

Joaquín de Borja perteneció al sector científicamente más conservador de la RACAB que lideraba el sacerdote Jaime Almera. Uno de los rasgos más característicos de ese grupo fue su firme convicción creacionista. Dadas sus firmes convicciones religiosas, no es de extrañar que entre 1906 y 1912 ocupara el cargo de censor de los espectáculos que se representaban en el Teatro Poliorama situada en la planta baja del mismo edificio en que se encontraba la RACAB⁴⁶⁶.

La relación más intensa entre Borja y Barcelona tuvo lugar entre 1906 y 1924, años en los que permaneció activa la Comisión Oceanográfica ubicada a bordo del pontón “Cocodrilo” anclado en el puerto de la Ciudad Condal. La creación de varias Comisiones Oceanográficas en distintos puertos españoles fue una iniciativa del Ministro de Marina Victor M^a Concas con la finalidad de fundamentar una investigación pesquera de la que el país estaba muy necesitado si se quería aprovechar ese recurso de una forma eficiente. En la práctica, sólo llegó a constituirse la de Barcelona por un Real Decreto de 21 de abril de 1906. La Comisión Oceanográfica y Escuela de Zoología fue

⁴⁶⁴ PÉREZ-RUBÍN (2008). Pp. 99-106.

⁴⁶⁵ LLABRES (1963). P. 918-919.

⁴⁶⁶ Expediente Borja. Archivo Histórico RACAB.

inaugurada el 11 de julio de 1908.⁴⁶⁷ El “Cocodrilo”, que durante casi tres décadas constituyó un elemento característico del puerto, fue traspasado a la Dirección de la Aeronáutica naval y terminó sus días hundiéndose lentamente en el muelle del Morrot.⁴⁶⁸

4.5.6.4. La marina velera catalana.

José Ricart y Giralt presentó el 5 de noviembre de 1923 el que sería su último trabajo académico en la RACAB. El título de aquella memoria fue *El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana 1790-1870*, y es, quizás, su trabajo más conocido debido a la importancia del asunto que trata. El negocio naviero catalán desarrollado a partir del primer tercio del siglo XVIII jugó un papel fundamental en el surgimiento del capitalismo en el Principado y ha sido uno de los fenómenos más ⁴⁶⁹ estudiados por los historiadores de la época moderna y contemporánea sobre todo a partir de los trabajos de Jaume Vicens Vives y de Pierre Vilar. El trabajo de Ricart tiene el valor indiscutible de ser un trabajo pionero y como tal cargado de errores pero justificables y que no suponen ningún menoscabo para el mismo. No obstante, si hay que señalar que, en lo que respecta a la historia marítima catalana contemporánea, apuntó unas orientaciones de carácter romántico –inevitables quizás-, que han supuesto un lastre para la construcción de una historiografía más ajustada a la realidad del mundo marítimo civil de los tres siglos últimos. El rasgo fundamental de ese enfoque que denominamos romántico sería el considerar que cualquier tiempo pasado fue mejor, lo que en términos náuticos significa que la época de los barcos de vela fue mucho más positiva tanto en el orden técnico como en el humano. Ricart lo dice muy claramente: “La rueda del progreso corre velozmente a los segundos y primeros pilotos, que en barquitos de 150 toneladas lucían el pabellón de la Patria por todos los mares del globo, habiéndolos como el bergantín Caupolican, de un centenar de toneladas, que hacía la carrera de Guayaquil, doblando el tétrico Cabo de Hornos; y otros barquitos, como la corbeta Nueva Lautaro, de 400 toneladas, que hacía la carrera de Manila, doblando el legendario Cabo de las Tormentas; han sustituido los capitanes de la marina mercante,

⁴⁶⁷ LLABRES (1963). Pp. 911-914.

⁴⁶⁸ Pontón Cocodrilo. Archivo Histórico de la Autoridad ortuaria de Barcelona, Exp. 1627-8.

navegando en grandiosos trasatlánticos, con lujosas cámaras, vistiendo en las guardias camisa planchada y lujoso uniforme”⁴⁷⁰

Es evidente la parcialidad de la valoración de Ricart. Los buques propulsados mecánicamente con casco de hierro supusieron un paso de gigante en la mejora del comercio marítimo y transformaron las condiciones de vida y trabajo a bordo.

4.5.6.5. Momentos de añoranza.

Salvo un trabajo de carácter científico, las obras redactadas por Ricart en el último lustro de su vida son de contenido memorialístico con claro predominio de las anécdotas intrascendentes.

En el trabajo titulado *Apuntes sobre la marina mercante española*⁴⁷¹, publicado en 1925, Ricart planteaba un bosquejo de la evolución de la marina civil en España desde la época romana hasta el presente.

Más tarde, en 1927, publicó *Recuerdos de un tiempo viejo*⁴⁷² en el que rememoraba alguna de sus andanzas en el Bella Juanita por el Mediterráneo Oriental en 1867. Con el mismo título, publicó en *Vida Marítima* otros recuerdos: unos corresponden a acontecimientos ocurridos a bordo del Bella Juanita en 1866 por aguas de Nueva York y otros acontecidos en 1870 en aguas cubanas ocupando plaza de Piloto en la corbeta Avelina.

A pesar de no gozar de una buena salud y de haber perdido la vista casi por completo, Ricart se mantuvo relativamente al día de las innovaciones que se fueron produciendo en las técnicas de navegación. Buena prueba de ello es el trabajo titulado *Nueva navegación física*⁴⁷³ publicado en 1927. En él, tras exponer con claridad las nociones fundamentales de los campos electromagnéticos, exponía las ventajas de los radiogonómetros así como de los radiofaros y abogaba por la extensión de dichas ayudas a la navegación. En aquel artículo también exponía las ventajas de los hidrófonos o sondadores acústicos.

Bajo el título de *Figuras marítimas que desaparecen*⁴⁷⁴, Ricart se refirió, en un trabajo de 1928 a tres contemporáneos suyos que habían fallecido recientemente. El

⁴⁷⁰ RICART (1923). P.27.

⁴⁷¹ RICART (1925).

⁴⁷² RICART (1927 a)

⁴⁷³ RICART (1927 b)

⁴⁷⁴ RICART (1928)

Vicealmirante Ramón Estrada es el rememorado en primer lugar, realizándose un repaso de su historial. A continuación, se recuerda al Primer Piloto de Vilasar de Mar Jaime Sustz que llegó a ser Alcalde de su pueblo natal en el bienio 1901-1903. El último aludido es el capitán de la Cia Trasatlántica D. Francisco Moret y Martín, nacido en Cádiz en 1851. No queda clara la existencia de una relación directa de dichos personajes con Ricart más allá de la coincidencia generacional.

El último artículo que salió de la infatigable pluma del viejo profesor de marinos mercantes estuvo dedicado a la Escuela de Náutica. El postrer trabajo que publicó Ricart se tituló *Las escuelas de Náutica y su profesorado. Reseña histórica de la de Barcelona en particular*⁴⁷⁵. Sinibaldo de Mas, Fray Agustí Canellas, Onofre Jaime Novellas, Ezequiel Calbet, José Bonet, Joaquín Bonet y Federico Gómez Arias son los principales personajes a los que Ricart rememora con afecto y respeto. Cercano ya el fin de su vida, parece querer dejar claro que todos, entre los cuales se siente incluido, compartían el mismo cariño por su labor docente encaminada a dotar a los hombres que han de hacerse a la mar de los medios necesarios para garantizar la seguridad y la eficiencia de sus singladuras.

No quiso Ricart renunciar a dos de sus ideas más arraigadas. Por una parte, señalando que los tiempos pasados fueron los más brillantes: “En la época de mayor apogeo de la Marina bélica catalana, cuando en los hermosos puertos de nuestra costa levantina se contaban a centenares los buques trasatlánticos, y cuando culminaba la fama de los astilleros de Arenys, Blanes y Lloret, tomó, paralelamente al progreso de la flota mercante, gran vuelo la Escuela de Náutica de la Ciudad Condal, que a la sazón dirigían los hermanos Bonet y Viñals”⁴⁷⁶. En segundo lugar, remarcando que la tabla de salvación de la enseñanza náutica se hallaba colocándose al socaire de la Marina de guerra: “¡Dios quiera que el Ministerio de Marina cuide de la enseñanza de la Náutica en España, haciendo olvidar el largo periodo de años que estuvo mal dirigida esta importante materia!”⁴⁷⁷.

4.5.7. In memoriam.

José Ricart y Giralt falleció en Cardedeu el 18 de noviembre de 1930.

⁴⁷⁵ RICART (1929).

⁴⁷⁶ RICART (1929). P. 10.

⁴⁷⁷ RICART (1929). P. 17.

La Revista General de Marina, en un tono más sentimental, tuvo el acierto de utilizar el título de un artículo reciente de Ricart publicado en la misma para reseñar su fallecimiento. Bajo el encabezamiento de “Figura marítima que desaparece”, se hacía una descripción de la labor vital de Ricart y se describían sus últimos años de vida en los siguientes términos: “En sus últimos años, con resignación sinceramente cristiana, soportó la ceguera que nubló aquellos ojos que tanto leyeron. En su despacho, las trémulas manos del anciano palpaban, acariciándolos, los libros, sus leales y constantes compañeros, que tantas veces consultó. En aquel despacho de su casa de la Ronda de San Pedro y en la cuidada capilla pasó muchas horas del final de su vida. Ante el altar, orando con la envidiable fe del creyente, y en el despacho, donde apenas podía ya trabajar, esperando en silencio, tranquilo, el momento supremo. “Ora et labora et espera”. Entre sus recuerdos de navegante conservaba un cronómetro marino, sus oídos cerrados casi a todo ruido en sus últimos tiempos, no debieron nunca dejar de percibir el batido de ese utilísimo instrumento del que tanto se ocupó en su cátedra de Náutica y que a diario auscultaba.”⁴⁷⁸

La nota necrológica más extensa y rigurosa fue la que se publicó en la revista Ibérica redactada por el conocido publicista naval J.M^a de Gavalda quien destacaba, por encima de otros numerosos méritos del fallecido, el hecho de haber sido un acérrimo defensor de la unión entre la marina de guerra y la marina mercante. También señalaba la importante labor como articulista de Ricart y calificándola de única en España.⁴⁷⁹

⁴⁷⁸ “Figura marítima que desaparece”, *Revista General de Marina*, N° 1931/01. Pp. 49-52.

⁴⁷⁹ GAVALDA (1930).



José Ricart y Giralt

4.6. La Escuela de Náutica entre 1920 y 1927.

Tras la jubilación de Ricart, Leopoldo Benitez, en tanto que Catedrático de Cosmografía, también asumió la dirección de la Escuela y como tal tuvo que hacer frente a uno de los periodos más difíciles por los que ha atravesado dicho centro docente.

De acuerdo con la Cámara de Comercio, la Escuela de Náutica se trasladó, a finales de 1918, al local que anteriormente ocupaba la Biblioteca de aquella institución en un piso del Paseo de Isabel II. Todo y que en principio el cambio supuso una

pequeña mejora, se alzaron algunas voces, entre las que destacaba la de Emilio Solà, protestando por la decisión y aprovechando la oportunidad para reclamar unas instalaciones dignas que estuvieran más cerca de la orilla del mar.⁴⁸⁰

La finalización de la Gran Guerra supuso el inicio de una grave crisis para la marina mercante que se convirtió en otro factor desfavorable para el desenvolvimiento normal de la Enseñanza Náutica.

El esperado flujo presupuestario llegó por fin al iniciarse el curso 1920-1921, tras más de ocho años de espera, y aunque lo hizo en la mitad de lo que era de ley, ello supuso una mejora notable sobre todo para el estado pecuniario del profesorado que hasta aquel momento, merece la pena recordarlo una vez más, había venido “...ejerciendo su apostolado sin otro estímulo que una promesa inserta en la Gaceta ni otra recompensa, hasta la hora presente, que la propia satisfacción de haber contribuido al desenvolvimiento de la marina comercial, y en particular de la esta matrícula, cuando más necesitada se encontraba de pilotos y menos se acordaba de procurárselos asegurándose el funcionamiento de esta Escuela. Sea hecha, sin embargo, en honor a la equidad, una salvedad a favor del Excelentísimo Sr. Marques de Comillas, al que reiteramos nuestro agradecimiento, como también al Excmo. Ayuntamiento y a la Cámara de Comercio y Navegación, por el interés que se han tomado a favor de este centro de enseñanza”⁴⁸¹.

El Claustro de Profesores al iniciarse el curso 1920-1921, estaba constituido por los profesores siguientes⁴⁸²:

1. D. Francisco Condeminas Mascaró (Numerario, Dr. en Filosofía y Letras y Abogado): Geografía e Historia.
2. D. Emilio Solá y Bauló (Interino, Capitán de la Marina Mercante y Perito mecánico): Aritmética, Álgebra y Geometría.
3. D. Ricardo Sans Castaño (Numerario, Abogado): Derecho y Legislación Marítima.
4. D. Eduardo Condeminas Torres (Especial interino, Capitán de la Marina Mercante): Dibujo.
5. D. Ramón Bullón Fernández (Interino, Capitán de Corbeta): Física y Electricidad.

⁴⁸⁰ SOLÀ, Emili (1920), “A l’entorn de l’Escola de Nàutica”, *Catalunya Marítima*, N°2-3, P.24.

⁴⁸¹ SOLÀ (1922). P. 4.

⁴⁸² SOLÀ (1922). Pp. 34-35.

6. D. Joaquín de Bonet y Mestre (Especial interino, Dr. en Medicina): Higiene Naval.
7. D. Manuel Valls Carreras (Especial interino, Primer Maquinista naval): Inglés.
8. D. Leopoldo Benitez y Rodriguez (Interino, Capitán de la Marina Mercante): Cosmografía y Navegación.
9. D. Daniel de Araoz y Aréjula (Interino, capitán de Corbeta) Elementos de mecánica aplicada a los buques y Máquinas y calderas marinas.
10. D. Félix Wangüemert Poggio (Auxiliar interino, Licenciado en Filosofía y Letras y Perito mercantil). Enseñanzas generales.
11. D. Eduardo Condeminas Abós (Auxiliar interino, Ingeniero Industrial): Enseñanzas fisico-mecánicas.
12. D. Federico Martín Mora Molins (Auxiliar interino, Capitán de la Marina Mercante): Enseñanzas profesionales.
13. D. Manuel Méndez Mauri (Ayudante interino, Abogado y Licenciado en Filosofía y Letras): Geografía e Historia.
14. D. Antonio Vilalta Roca (Ayudante interino, Abogado): Derecho y legislación Marítima.
15. D. Francisco Oria Galvache (Ayudante interino, Capitán de artillería): Matemáticas.
16. D. Enrique Doménech Roura (Ayudante interino, Ingeniero Industrial): Mecánica.
17. D. Rafael Aznar Calixto (Ayudante interino, Piloto examinado de capitán de la Marina Mercante): Dibujo.
18. D. Adolfo Paolomar de la Torre (Ayudante interino, Licenciado en Medicina): Higiene naval.
19. D. Antonio García Pavía (Ayudante interino, Licenciado en Ciencias): Inglés.
20. D. Jaime Gálvez (Ayudante interino, Licenciado en Ciencias): Física.

A todos ellos habría que añadir a Ricart y Giralt en tanto que Director Honorario.

Un número tan elevado de profesores se explica por dos razones. En primer lugar por la cantidad de enseñanzas en distintos horarios que se impartían en la Escuela ya que a las fundamentales de Piloto y Maquinista, había que añadir los estudios de Patrones de Cabotaje y Pesca. Por otra parte, las pésimas condiciones de trabajo, hacían que los profesores titulares delegaran en los auxiliares y ayudantes que solían ser personas jóvenes dispuestas a todo con tal de irse construyendo un curriculum.

A pesar de haberse solucionado, por lo menos en parte el problema del profesorado, la situación de la Escuela no mejoró sino más bien lo contrario. La crisis de la marina mundial repercutió directamente sobre la situación de los alumnos que se fueron encontrando cada vez con más dificultades para realizar las prácticas de navegación sin las cuales era del todo imposible acceder al exámen para la obtención del título profesional. Durante el curso 1921-1922, cincuenta y tres buques se encontraban inactivos en el puerto de Barcelona⁴⁸³. Para intentar solucionar esta situación, se reivindicó la creación de buque-escuela y el 18 de noviembre de 1923 se realizó en los locales de la Escuela una asamblea de Alumnos de Náutica “...en pro del buque- escuela de la cual salieron unas conclusiones que fueron entregadas al Gobierno...”⁴⁸⁴

Paralelamente, también fue disminuyendo el número de estudiantes de la especialidad de máquinas por una razón bien distinta. Los futuros maquinistas no parecían dispuestos a cursar todas las asignaturas que se señalaban en el nuevo plan y optaban por presentarse por libre a los exámenes de conjunto que se realizaban en la Comandancia de Marina.⁴⁸⁵ A falta de un taller en la Escuela, los alumnos de esta especialidad realizaban las clases prácticas en el vapor-remolcador “Montserrat” bajo la dirección del Profesor Ayudante y Maquinista de dicho buque D. Abilio Santaolara Figueras.⁴⁸⁶

Entre 1920 y 1924, la estadística de los alumnos matriculados en la Escuela fue la siguiente:

34. Alumnos matriculados en la Escuela de Náutica entre 1920 y 1924.

Curso	Alumnos de Náutica	Alumnos de Máquinas
1920-1921	125	42
1921-1922	83	40
1922-1923	61	22
1923-1924	35	26

(Fuente: Extraído de las memorias elaboradas por Emilio Solá para los cursos correspondientes.)

⁴⁸³ SOLÁ (1923). P. 3.

⁴⁸⁴ SOLÁ (1925). P. 6.

⁴⁸⁵ SOLÁ (1924). P. 4.

⁴⁸⁶ SOLÁ (1924). P. 4.

El empleo cada vez más generalizado de los sistemas de radiocomunicación en los buques hizo necesario que se introdujera esta enseñanza en la Escuela de Náutica: “...para los aspirantes a Pilotos y a cuantos otros con carácter libre quieran prepararse para ingresar en la Escuela oficial de Telégrafos al objeto de obtener el certificado de operador radiotelegrafista. La enseñanza no se limita a la parte teórica, sino que comprende las prácticas de telegrafía y telefonía con los correspondientes ejercicios para la educación del oído al alfabeto Morse, a cuyo efecto se han instalado los aparatos necesarios para manipular y obtener la recepción en alta voz. Con esta instrucción los Pilotos podrán volver a ser lo que era antes, los telegrafistas marítimos, y no precisaran requerir el concurso ajeno para interpretar o transmitir las frases del Código internacional de Señales por medio de las ondas hertzianas”⁴⁸⁷ .

El golpe de estado del general Primo de Rivera, realizado el 13 de septiembre de 1923, tuvo repercusiones inmediatas sobre la situación de las enseñanzas náuticas en España. Efectivamente, entre el 7 y el 9 de noviembre, Leopoldo Boado, ex Director de la Escuela de Náutica de Bilbao que había sido designado comisario extraordinario por el directorio militar , realizó una visita de inspección a la Escuela de Barcelona. Las reformas no se hicieron esperar. Un Real Decreto del 1 de febrero de 1924, ordenó traspasar todo lo referente a la Marina Mercante a una nueva Dirección General de Navegación dependiente del Ministerio de Marina. La militarización de la marina civil quedaba servida. Más adelante, otro Decreto del 6 de junio de 1924, ordenó clausurar todas las escuelas de náutica existentes y refundarlas en cuatro centros, uno para cada Zona Marítima, que pasarían a denominarse “Escuelas Oficiales de Náutica”. Las cuatro nuevas escuelas quedaron ubicadas en Bilbao, Cádiz, Barcelona y Santa Cruz de Tenerife. Se consideró que en la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona quedaban subsumidas las de Alicante, Valencia, Mallorca y Cartagena.

Los planes de estudio no sufrieron ninguna variación. Sin embargo, y de acuerdo con lo establecido en la nueva normativa, los exámenes de junio de 1925 se realizaron por escrito dado que se consideraba que de aquella manera se aquilataba mejor la suficiencia de los alumnos. También se inauguraron los ejercicios prácticos de Trabajo de taller que, por carecer la escuela de los medios necesarios, se realizaron en la factoría “Nuevo Vulcano”.

⁴⁸⁷ SOLÁ (1924). P. 3-4.

Si hubo importantes cambios en el claustro de profesores. La incorporación de titulares de asignatura procedentes de las escuelas clausuradas provocó la salida de profesores interinos de la escuela barcelonesa. Leopoldo Benitez cesó por la incorporación de Alfredo Jaén y lo mismo ocurrió con Manuel Valls para dar entrada a Joaquín Aliaga. En términos generales se produjo una reducción de la plantilla.

El 13 de febrero de 1925, Emilio Solá fue nombrado Director y al acto de toma de posesión que se realizó apenas una semana más tarde asistió Ricart y Giralt en tanto que Director honorario.⁴⁸⁸

A partir de aquel momento se reanudaron las clases, pero dado lo avanzado del curso apenas se matricularon alumnos.

La crisis de la marina mercante continuó agudizándose en aquellos años y miles de profesionales se vieron sumidos en el paro. La matrícula en las escuelas de Náutica de todo el Estado disminuyó de forma ostensible, tal como puede constatarse en la estadística siguiente publicada en Marina Civil órgano de la Federación Nacional de Oficiales de la Marina Mercante:

35. Matriculación en las Escuelas de Náutica de España entre 1926 y 1929.

Año	Barcelona	Bilbao	Cádiz	Tenerife	Total
1926	15	73	22	8	118
1927	12	40	22	1	75
1928	18	36	11	4	69
1929	15	9	11	2	47

(Fuente: *Marina Civil*, (1930), Año II, Nº 14.)

Un hecho que tuvo lugar en el año 1924 y que merece la pena ser reseñado fue que, en aquel año, quedaron depositados en la Escuela de Náutica la colección oceanográfica del pontón “Cocodrilo” a la espera, en principio, de que se creara un Museo que los albergara de forma definitiva⁴⁸⁹. La colección consistía en más de mil recipientes con distintos tipos de preparaciones y 101 cajas con de efectos varios. Tras su depósito en la Escuela de Náutica, dicha colección fue a parar finalmente al Museo del colegio que los jesuitas tenían en el barrio de Sarriá.⁴⁹⁰

⁴⁸⁸ SOLÁ (1926). P. 113.

⁴⁸⁹ SOLÁ (1925). Pp. 5-6.

5. Contra viento y marea: 1927-1942.

5.1. El “Institut Náutic de la Mediterrània” (INM).

5.1.1. Las gestiones preliminares de Ramón Bullón

En 1927, el Capitán de Corbeta Ramón Bullón Fernández sustituyó al Capitán de la Marina Mercante Emilio Solá Bauló en la Dirección de la Escuela de Náutica. El nuevo Director creyó que, al socaire de la nueva ley de 1924, había llegado el momento de conseguir unas instalaciones dignas para la escuela. La primera cuestión que tuvo que resolverse fue la de encontrar un emplazamiento adecuado, tanto por ubicación como por dimensiones. No existían demasiadas alternativas, dado que los espacios situados en el entorno portuario no abundaban. La opción más factible fueron unos terrenos que había “Dins la zona marítima, al moll del Dipòsit, en els espais del front de la Plaça Palau,..., propietat del Ministeri de Foment, utilitzats com dipòsits de mercaderies i punt de contractació dels derveis de transports i que enlletgien l’entrada a la barriada marítima de la Barceloneta. L’Ajuntament havia projectat una urbanització d’aquells indrets, però com no eren propietat del Municipi no podia realitzar el seus plans”¹. Si el Ministerio de Fomento cedía los terrenos colmaría las aspiraciones tanto al Ministerio de Marina como al Ayuntamiento. Tras la petición formal por parte del Ministerio de Marina, que era el responsable de las enseñanzas náuticas en aquellos momentos, el Ministerio de Fomento cedió los terrenos en una R.O. del 11 de noviembre de 1927. El solar transferido tenía una superficie de 3.500 metros cuadrados, espacio más que suficiente para construir un buen centro docente. El hecho de que la Escuela de Barcelona fuera la única del mediterráneo español y la buena disposición de distintas instituciones locales, provinciales y estatales, dio alas a la idea de que el nuevo centro podía ser el embrión de una futura Universidad Marítima con la que la Ciudad Condal llevaba muchos años soñando.

La composición del Claustro de la Escuela de Náutica en el curso 1928-1929² era la siguiente:

1. D. Ramón Bullón Fernández (Director, Capitán de fragata): Física y Electricidad.

¹ INSTITUT NÀUTIC DE LA MEDITERRANIA. Junta del Patronat (1932). *Memoria 1931*. Tipografia La Académica dels Hereus de Serra i Russell. Barcelona. P. 9.

² RICART (1929). P.18.

2. D. Alfredo Jaén Jiménez (Vice-director, Capitán de la Marina mercante):
Cosmografía, Navegación y Derrotas.
3. D. Emilio Solá Bauló (Numerario, Capitán de la Marina mercante, Perito
Mecánico): Geometría, Trigonometría y Mecánica del buque.
4. D. Francisco Condeminas Mascaró (Numerario, Dr. Filosofía y Letras,
Abogado): Geografía marítima y comercial.
5. D. Ricardo Sans Castaño (Numerario, Abogado): Derecho y Legislación
marítima.
6. D. Francisco Batista Díaz (Numerario, Licenciado en Ciencias): Matemáticas.
7. D. Luis Puig Roca (Numerario, Primer Maquinista Naval): Máquinas marinas y
Prácticas de taller.
8. D. Eduardo Condeminas Torres (Especial, capitán de la Marina mercante):
Dibujo.
9. D. Joaquin Aliaga Romagos (Especial): Inglés.
10. D. Joaquín de Bonet (Especial, Doctor en Medicina): Higiene naval.
11. D. Federico M. Mora Molins (Auxiliar, Capitán de la Marina mercante):
Enseñanzas profesionales y Matemáticas.
12. D. Eduardo Condeminas Abós (Auxiliar, Ingeniero Industrial): Física, Máquinas
y Taller.
14. D. Esteban Hostench Calveras (Auxiliar, Capitán de la Marina mercante):
Derecho y Legislación e Inglés.

El Director de la Escuela de Náutica, Ramón Bullón, redactó un memorándum³ dirigido a distintas instituciones el 23 de noviembre de 1928 en el que exponía su concepción de lo que debía ser el nuevo centro que adoptaría la denominación de Instituto Náutico del Mediterráneo de acuerdo con la nueva normativa. De entrada, remarcaba la necesidad de contar con un edificio a la altura de las tareas atribuidas al Instituto Náutico. El edificio proyectado comportaba un gasto de 700.000 pesetas pero únicamente se contaba con las 275.000 aportadas por el Gobierno – Ministerio de Marina y Ministerio de Fomento- y los “50.000 duros” con los que estaba dispuesto a colaborar el Ayuntamiento. En opinión de Bullón, la Diputación era quien debería aportar el resto necesario por tradición y por responsabilidad:

³ AHCCB 627/12.

“La antigua Escuela Especial de Náutica de esta capital, estuvo durante muchísimos años siendo una hijuela de la Diputación provincial de Barcelona, por esta sostenida y tutelada; y sí así la Diputación de Barcelona hizo mientras se trató simplemente de una modesta Escuela de Náutica de utilización y carácter meramente local, de suponer y hasta de confiar es que ahora al ya no solo tratarse del centro de enseñanzas marítimas de esta ciudad, si no además de un moderno Instituto Náutico o verdadera universidad marítima para todo el litoral hispano del Mediterráneo, la actual diputación de Barcelona no habrá de dejar de mirar con franca y decidida simpatía la creación de dicho importante Centro y cuanto se refiera a la mayor eficacia e instalación más cumplida del mismo, dignándose por tanto prestar su valiosa y necesaria cooperación, material y moral, para el mejor logro del propósito.”⁴

Bullón pensaba que la Diputación debía jugar un papel importante en el sostenimiento de la Biblioteca y del Museo del INM.

El animoso Director exponía con detalle en su memorandúm los diversos contenidos del Instituto. Debía albergar, por supuesto, la Escuela de Náutica, ofrecer un marco digno en que celebrar los exámenes de Piloto, Capitanes y Maquinista. Disponer de un salón de actos en el que poder celebrar conferencias y exposiciones temporales. Un componente destacable de la futura “Universidad del Mar” era la biblioteca cuyo papel no se reducía a dar soporte a los estudiantes de la Escuela, si no que debía ser el centro de información de referencia para todos aquellos que buscaran información sobre el mundo marítimo. También debía de disponer de un Taller de máquinas y de un taller instrumental en el que poder reparar los distintos aparatos de navegación de los buques. Otro elemento destacado era el Museo marítimo-regional, abierto al público, cuyo objetivo sería de recoger y proteger todos aquellos elementos materiales de la tradición marítima de Catalunya que, por el momento, se hallaban dispersos y corrían un serio peligro de malbaratarse. La labor de soporte a la navegación se haría factible mediante la creación de un observatorio astronómico y otro meteorológico. Por último, en el INM deberían impartirse las enseñanzas de “Radiotelegrafistas de Marina”. Bullón encontraba chocante que dicha formación se realizara en Madrid. Una parte de aquel informe de Ramón Bullón fue publicada en *Vida Náutica* (1/1929).

⁴ AHCCB 627/12. P. 4.

5.1.2. Inicio del proyecto.

La Comisión Municipal Permanente del Ayuntamiento de Barcelona, el 31 de julio de 1929, tomó el siguiente acuerdo:

“Que en vista de la R.O. por la que el Ministerio de Fomento cede al de Marina una parcela situada en el fondo abierto de la Plaza Palacio junto al muelle del Depósito, para construir sobre ella el nuevo edificio destinado a la escuela Oficial de Náutica de Barcelona, única de esta clase que se establecerá en el litoral del mediterráneo y en atención a que con ello se facilitará la urbanización y embellecimiento de la Plaza de Palacio, al construirse un edificio de carácter monumental que encuadre la misma impidiendo que desde ella se vean depósitos comerciales, se subvenciona la construcción de dicha escuela con la cantidad de doscientas mil pesetas, mediante la estricta condición que los facultativos municipales tengan intervención en la construcción de la fachada del repetido edificio, al objeto de lograr que armonice toda ella con el conjunto de la Plaza de Palacio.”⁵

Al inaugurarse el curso 1929-30, el director de la Escuela Ramón Bullón centro su conferencia inaugural en la exposición del proyecto arquitectónico del INM del que mostró algunas fotografías ante un numeroso público representativo de todos los ámbitos marítimos barceloneses⁶.

El profesor Luis Puig leyó un trabajo en la Escuela el día 8 de octubre de 1929 con motivo de la celebración de la Fiesta del Libro. La conferencia se tituló “Evolución de las máquinas marinas” y posteriormente se publicó⁷. Consideramos que aquel trabajo es interesante por su contenido y también destaca por ser la primera historia técnica sobre máquinas marinas que se publicó en Cataluña.

El 16 de noviembre de 1929, se publicó un Real Decreto en el Diario Oficial del Ministerio de Marina por el que se creaba la “Junta de Patronato del Instituto Náutico del Mediterráneo”⁸. En la exposición previa al RD, se argumentaba lo siguiente:

“Al disponer el RD de 6 de junio de 1924 que no hubiese en nuestro litoral mediterráneo más que un solo centro oficial de enseñanzas náuticas establecido en

⁵ AHDB. L.J-1000.

⁶ CDM-MMB. R. 2430. Página fotocopiada del Boletín Náutico, s/nº, s/f.

⁷ PUIG (1930).

⁸ DOMM Nº 255. Pp. 2185-2186.

Barcelona, quedó patente la necesidad de construir en las cercanías del puerto un edificio adecuado a su instalación.

A tal fin, comenzó el ramo de Marina por solicitar del de Fomento la cesión de determinada parcela de terreno situada en la zona del puerto de Barcelona; y como quiera que durante la tramitación del expediente para obtener la concesión de referencia, otorgada ya por R.O. de 27 de abril de 1929, la Asociación de Capitanes y Pilotos, la prensa barcelonesa y algunas importantes Corporaciones locales, han venido abogando para que al construir el aludido edificio no se limite su capacidad a la meramente indispensable para las necesidades y servicios de la escuela Oficial de Náutica, sino que el proyecto de construcción se amplíe, de modo acertado, para que en consonancia con los naturales deseos y legítimas aspiraciones del personal de la Marina Mercante y lo manifestado en diversas ocasiones por la Diputación Provincial y la Cámara de Comercio y Navegación de Barcelona, se crease en dicha capital, altamente marítima comercial un Centro de enseñanzas náuticas digno de ella; en atención no solamente a lo anteriormente indicado, sino a ser ya un hecho que importantes Corporaciones barcelonesas han acordado contribuir con considerables sumas para que la construcción del aludido inmueble pueda ser ampliada y mejorada,..."

EL RD constaba de cuatro artículos que, en resumidas cuentas, establecían la autoridad primera del Ministerio de Marina en lo referente al solar, construcción del edificio y función del mismo en la que debía prevalecer la de ser la sede de la Escuela Oficial de Náutica. En el cuarto artículo, se aclaraba al respecto que las demás dependencias accesorias afines a enseñanzas marítimas que lleguen a instalarse en parte del edificio o en pabellones edificadas sobre el solar antedicho de la zona del puerto, deberán ser administradas, organizadas, sostenidas y regidas por una Junta de Patronato local para el fomento de las enseñanzas marítimas que se crea por el presente Decreto y se titulará "Junta de patronato del Instituto Náutico del Mediterráneo", formada por los siguientes miembros:

Presidentes natos

El Ministro de Marina, capitán general de la Armada y Capitán general del Departamento de Cartagena.

Inspector Delegado del Ministerio de Marina.

El Director general de navegación, pudiendo actuar por delegación, en representación suya, el Comandante de Marina de Barcelona

Presidente

El Presidente de la Diputación Provincial de Barcelona

Vicepresidentes (primero y segundo)

Presidente de la Cámara de Comercio y Navegación de Barcelona

El que nombre por votación el pleno de la Junta.

Vocales

El Diputado provincial, Presidente de la Comisión de Cultura de la Diputación de Barcelona.

El teniente Alcalde, delegado de Cultura del Ayuntamiento de Barcelona.

Un Vocal de la Junta de Obras del Puerto.

Un delegado de la Asociación de navieros del Mediterráneo.

Otro de la Asociación de navieros y Consignatarios de Barcelona.

Otro de la Federación de Armadores “Navegación libre española”.

Un Capitán de la Marina mercante y un primer Maquinista naval pertenecientes a las Asociaciones respectivas de los mismos domiciliadas en Barcelona.

Otro de la Asociación de capitanes y Oficiales de la reserva naval.

El Presidente del Pósito marítimo de Barcelona.

Un Delegado del Colegio de Agentes de Aduanas.

Otro de la Cámara de la Industria.

Otro de la Junta del Asilo Naval.

El Director de la caja de pensiones para la vejez y de ahorros (delegado en Cataluña y Baleares por la Caja central de Crédito Marítimo).

El Inspector costero en Cataluña de la caja central de Crédito Marítimo.

Director de la parte técnica

El Director de la Escuela Oficial de Náutica.

Se disponía que el Patronato se regiría por un reglamento propio.

5.1.3. La Junta del Patronato se pone en marcha.

La puesta en marcha del INM no fue nada fácil porque a la complejidad de su estructura y funcionamiento se sumó la agitada situación política de aquellos años. El 28 de enero de 1930 dimitió Primo de Rivera al que sucedieron las “dictablandas” del

General Berenguer y del Almirante Aznar hasta la proclamación de la II República el 14 de abril de 1931.

El 2 de diciembre de 1929, se constituyó la Junta del patronato en la sala de sesiones de la Diputación provincial, bajo la presidencia del Director General de Navegación. Cuatro días más tarde, se celebró la primera reunión de la Junta bajo la presidencia de la primera autoridad de la Diputación el Conde de Montseny. En dicha reunión, los arquitectos autores del proyecto informaron, a pregunta del Presidente, que el coste del edificio central⁹ del complejo proyectado ascendía a 1.178.000 pesetas. Ante tal presupuesto el presidente manifestó no tenía un conocimiento preciso de las aportaciones que realizaría cada institución, por lo que aprovecharía un viaje que iba a realizar a Madrid para aclarar ante el Ministerio de Marina tal aspecto¹⁰.

La segunda reunión de la junta se celebró el 25 de enero de 1930.

La tercera tuvo lugar el 28 de abril de 1930, bajo la Presidencia de D. Juan Maluquer y Viladot que había sustituido a José Milá Y Camps al frente de la Diputación el 25 de febrero de aquel año. El presidente presentó los nuevos representantes institucionales tras el cambio de régimen. Entre ellos se encontraba Luis Massot, Teniente de Alcalde Delegado de Cultura del Ayuntamiento que se mostró muy participativo. En primer lugar quiso saber cuales eran las cantidades aportadas por cada institución y, en segundo lugar, advirtió que en el Ayuntamiento “hay una atmósfera un tanto contraria a la construcción del edificio atendiendo las circunstancias que han concurrido en la determinación del emplazamiento, por cuanto la barriada de la Barceloneta parece ser que la cree contraria a sus conveniencias”¹¹. Bullón se encargó de contestar a las observaciones de Massot. Sobre las finanzas dijo que se contaba con 500.000 aportadas por el estado y con 200.000 del Ayuntamiento y que faltaba aclarar la consignación de la Diputación. Respecto a la actitud del barrio de la Barceloneta opuesta al proyecto, manifestó que no podía “concebir en modo alguno que ahora, tan tardíamente,(a no ser que alguien gestione y provocara una protesta infundamentada e ilógica) apareciese dicha barriada a lo último opinando de distinto modo que en un

⁹ El proyecto completo de las instalaciones del INM, constaba de cuatro edificios, dedicados a la Escuela de Náutica el central, en los laterales se instalarían el Refugio naval y el Internado, y en la parte posterior se ubicarían las escuelas primarias del Pósito marítimo.

¹⁰ AHDB L. 2748. Borrador de Acta

¹¹ AHDB L. 2893. Acta de la Tercera.....P.1

principio en lo tocante a la Escuela Provincial de Náutica”¹² . Massot replicó afirmando que los compromisos del antiguo consistorio no eran obligatorios para el nuevo y que la Escuela muy bien podía ubicarse en los cuarteles de Atarazanas. La contrarréplica de Bullón fue contundente y Massot se vio forzado a adoptar una actitud conciliadora.

Hoy por hoy, ignoramos quién impulsó la campaña en contra de la construcción del edificio del INM. Por el contrario, si conocemos quienes fueron los más firmes defensores del proyecto: Francisco de P. Colldeforns, secretario del INM a partir de 1932 , que publicó varios artículos en diferentes medios de comunicación en pro del emplazamiento propuesto para el INM y, sobre todo, Ramón Bullón que no escatimó ningún esfuerzo tal como puede comprobarse por la carta escrita al presidente de la Diputación el día 13 de mayo de 1930 en la que manifestaba con claridad su indignación:

“...resulta ahora, sin embargo y tan a lo último, que después de tener acordado ya el patronato sacar a concurso las obras del edificio, es cuando parece ser, se ha antojado a alguien, provocar, en la barriada de la Barceloneta, infundadísima campaña encaminada a lograr que el vecindario de ella, aparezca protestando de que se haya decidido levantar el edificio para el Instituto Náutico en un solar que dista, de dicha barriada marítima, unos 400 metros y que venia hasta ahora solamente utilizándose para amontonar sobre el maderas y otras mercancías antiestéticas que no solo obstruían por allí el tránsito, sino que daban de continuo a ese sitio de la Ciudad un aspecto estrafalario, desagradable e impropio, en extremo, en una via via pública de toda capital.

No se opusieron Barcelona, ni tampoco la Barceloneta, a que frente a los paseos de “Colón” y el “Nacional” se levantasen extensos tinglados que, cegaron y afearon enormemente la visualidad...”¹³.

Entre quienes se posicionaron con más firmeza en contra de ubicar el INM en la Plaza Palacio, estuvo la ACPMMB. La Asociación propuso como alternativa que se emplazara el nuevo edificio en el solar que quedaría libre una vez se derribara el viejo edificio de las Atarazanas y si tal alternativa no fuera viable “entonces tal vez resultara lo más práctico acogerse a una idea de convertir los palacios de la extinguida Exposición en Ciudad Universitaria, y a este fin adscribir allí la Escuela de Náutica, otorgándole además en el palacio Nacional un area suficiente donde poder emplazar el

¹² Idem P.2.

¹³ AHDB L. 2893.

Museo Marítimo,..”¹⁴ En señal de protesta, la ACPMMB retiró su representante de la Junta del Patronato.

Los vientos contrarios no lograron frenar el avance del proyecto de INM. En la Junta del Patronato celebrada el 6 de junio de 1930, el Ayuntamiento corroboró su apoyo y confirmó su contribución de 200.000 pesetas. También se adoptó la decisión de crear diversos grupos de trabajo: Comisión Ejecutiva, Comisión de Obras, Comisión Administrativa, Ponencia de Reglamento y Ponencia de Cultura.

Del proyecto inicial realizado por los arquitectos Vilaseca y Florensa, se optó por construir, en primer lugar, el cuerpo central destinado a Escuela de Náutica y se aplazó, a petición del Ayuntamiento¹⁵, la construcción de los cuerpos laterales destinados a albergar el Refugio Naval, el internado y las escuelas primarias del Pósito Marítimo. El concurso de adjudicación fue ganado por la empresa “Material y Obras S.A.” por un valor de 504.000 pesetas¹⁶. El inicio de las obras tuvo lugar el 1 de octubre de 1930. Una vez comenzados los trabajos, se decidió añadir un observatorio meteorológico y otro astronómico en las dos torres ubicadas en los extremos de la fachada posterior¹⁷.

La proclamación de la II República el 14 de abril de 1931 supuso, entre otros muchos cambios, la supresión de las cuatro Diputaciones Provinciales catalanas y la asunción de todas sus funciones por la Generalitat. En consecuencia, se tuvo que reestructurar la composición de la Junta del Patronato. La nuevo organismo adquirió, a partir de enero de 1932, la estructura siguiente:

President

Excm. Sr. Francesc Macià, President de la Generalitat de Catalunya.

Vice- Presidents

Primer : Excvm.Sr. Josep Armenteras, President de la Cambra de Comerç i Navegació

Segon: sr. Angel Bono, Delegat de la Junta del Port de Barcelona.

¹⁴ “Ante la verdad”, *Marinas Civil* N° 26 (Diciembre 1930). Pp. 26-27.

¹⁵ DIARIO DEL COMERCIO de 12-3-1933. P. 5.

¹⁶ AHDB L. J1000.

¹⁷ INM-J. del P. *Memoria 1931*. Pp. 27-35.

Inspector Delegat del Ministeri de Marina

Ilm. Sr. Lluís Verdugo, Comandant de Marina de Barcelona

Tresorer

Sr. Pere Garcías Seguí, President de l'Associació de Navil.lers de la Mediterrània.

Vocals

Sr. Ventura Gassol, Conseller de Cultura de la Generalitat.

Sr. Pere Comas, Tinent d'Alcalde , Delegat de Cultura de l'Ajuntament de Barcelona.

Sr. Joan Ferrer i Puig, Representant de l'Associació de navil.lers i Consignataris.

Sr. Francesc Condeminas, Representant de l'Associació de Consignataris.

Sr. Ramón Freixas, Representant de la Federació d'Armadors "Navegació lliure Espanyola"

Sr. Ferràn Arranz, Representant de l'Associació de Capitans i Pilots.

Sr. Miquel Gómez, Representant de la Societat Espanyola de maquinistes Navals.

Sr. Manuel Cordero, Representant del Pósit Marítim.

Sr. Miquel Lerín, President del Col.legi d'Agents de Duanes.

Sr. Andreu Oliva, President de la cam,bra de la Industria.

Sr. Joaquim Tintoré, Representant del Refugi Naval.

Sr. Francesc Moragas, Director de la Caixa de Pensions per la Vellesa.

Sr. Josep Macau, Inspector de la caixa Central de Crèdit Marítim.

Director Tècnic

Sr. Alfred Jaén, Director de l'Escola Oficial de Náutica

Secretari General

Sr. Francesc de P. Colldeforns.

Caixer-Comptador

Sr. Frederic Curt.¹⁸

5.1.4. El impulso de la Generalitat Republicana.

¹⁸ INM-J. del P..*Memoria 1931*. Pp. 52-53.

El cambio de Régimen fue muy beneficioso para la Junta del Patronato del INM. Desapareció la tutela del Ministerio de Marina y el nuevo patronazgo de la Generalitat resultó muy beneficioso. Cabe destacar, por ejemplo, que en la sesión del día 14 de enero de 1932 se decidió convertir la “Ponencia de Cultura” en “Comisión de Cultura”, aumentando la relevancia de esta faceta del INM. La primera “Comisión de Cultura” estuvo formada por Gassol, Comas, Garcias, Bono, Gómez, Condeminas y Arranz¹⁹ (Si bien Arranz sólo permaneció en la Junta del Patronato un año²⁰, es evidente que fue aquí donde conoció a Ventura Gassol del que fue un importante colaborador durante los primeros meses de la Guerra Civil) En cuanto a su composición, la diferencia entre la “ponencia” y la “comisión” radicaba en que la primera no contaba con representantes de los oficiales de la marina mercante. La diferencia no es irrelevante pues en ella radica la razón de algunos de los conflictos que se produjeron en el seno del INM.

Es importante señalar que fue la “ponencia”, con Francesc Condeminas como cabeza pensante, quien redactó el Plan Cultural del INM que se dio a conocer el 14 de noviembre de 1931. En los primeros párrafos del Plan se dejaba muy claro que el objetivo principal del mismo era elaborar un plan de enseñanzas marítimo-comerciales dado el estado de abandono en que se encontraba ese ámbito formativo. En el mismo debían tener cabida cursos de Cultura General Marítima, cursos de Patrón de Cabotaje, de Mecánicos y Fogoneros navales y una escuela de Pesca. Objetivo de segundo orden, era la divulgación de la cultura marítima mediante la creación de un Museo marítimo y de una Biblioteca Marítima²¹. El Plan Cultural dejaba muy claro cual era la función de la Junta del Patronato al afirmar que fou creada no tan sols per cuidar de donar vida material a l'INSTITUT NÁUTIC VESTINT UN MONUMENTAL EDIFICI ON ACOLLIR L'Escola Oficial de Náutica de Barcelona, la missió de la qual és formar alumnes de náutica i maquinistes navals, sinó que la finalitat primordial per què fou creat, és la de què curés de què l'INSTITUT NÁUTIC tingués vida espiritual, organitzant, regint i governant les ensenyances marítimes que cregués convenient implantar, tal com diu el R.D. de creació²². Esta visión del INM no sería compartida

¹⁹ INM-J. del P. *Memoria 1931*. P. 53.

²⁰ La participación de Arranz en la Junta tuvo lugar entre el 3 de enero de 1932 y el 9 de enero de 1933. Su sustituto fue Antonio Codina que permaneció en el cargo hasta el 12 de septiembre de 1933. CDM-MMB R. 2748

²¹ INM-J. del P. *Memoria 1931*. Pp. 47-51.

²² INM-J. del P. *Memoria 1931*. P. 47.

por la mayoría de los marinos mercantes profesionales que verían en la misma una ingerencia de personas ajenas al mundo marítimo.

El advenimiento de la II República también supuso la renuncia de Ramón Bullón. No sabemos hasta que punto dicha renuncia se debió a una actitud sectaria por parte del gobierno de la Generalitat²³ pero llama la atención que se decidiera poner el nombre de Bullón a una de las futuras aulas del INM en reconocimiento a la labor realizada por el director dimisionario.

La Comisión de Cultura redactó el Reglament per l'organització i funcionament del Museu i Biblioteca a lo largo de su primer año de existencia, mientras se realizaban las obras de construcción del edificio de la Plaza Palacio. El 24 de noviembre de 1932 el Reglament fue aprobado en una reunión conjunta de la Comisión de Obras y de la Comisión de Cultura a la que asistieron Oliva, Bono, Ramos, Condeminas, Arranz, Batlle, Jaén y el secretario general Colldeforns. Francisco Condeminas fue nombrado Director del Museo y de la Biblioteca²⁴.

En el Artículo 1º del Reglament se establecía que:

“El MUSEU i la BIBLIOTECA instal.lats a l'Edifici del INSTITUT NAUTIC DE LA MEDITERRANIA, son de l'absoluta i unica propietat de la Junta de patronat, la qual pot delegar en la Comissió de Cultura la inspecció i alta Direcció d'ambdos organismes. Missió primordial del MUSEU será la de reunir el major nombre d'elements per contribuir a l'estudi de la marina mercant en general en els seus diferents aspectes, i en especial de la antiga Marina Catalana.

La finalitat de la BIBLIOTECA consistirà en facilitar la consulta d'obres referents a qüestions marítimes en els aspectes tècnic i comercial.”²⁵

Según el Artículo 2º, los objetos del Museo se clasificarían de la forma siguiente:

- a. Astilleros, puertos y construcciones
- b. Ciencias marítimas
- c. Cartografía
- d. Fotografías, retratos, estampas, etc.
- e. Recuerdos históricos

²³ José Mª Martínez- Hidalgo, que fue alumno de Bullón, afirma al respecto que *El cambio de régimen llevó a Bullón –que jamás se había mezclado en política-, al ostracismo y a la separación de la escuela, en medio de la ingratitud de profesores y alumnos, entre los cuales tengo en esto el pesar de contarme.* MARTINEZ-HIDALGO (1983). P.

²⁴ CDM-MMB. R.2748. D.104. P.32.

²⁵ CDM-MMB. R. 2748.

- f. Barcos mercantes, de recreo, pesca, etc.
- g. Artes y aparejos de pesca
- h. Viajes y expediciones.

El ritmo de construcción del edificio permitió que la Comisión de Obras, en la reunión del 27 de diciembre de 1932, adjudicara a la Escuela de Náutica los espacios siguientes:

- a. Oficina de la Secretaria y Archivo (7,30 x 6,50 metros)
- b. Una sala para el claustro (7,50 x 5)
- c. Despacho Dirección y secretaria.

Las aulas serían utilizadas por la Escuela de Náutica durante las mañanas y por la Junta del Patronato durante las tardes.

La Escuela de Náutica se trasladó al nuevo edificio durante las vacaciones de navidad del año 1932. Las primeras clases se impartieron en enero de 1933.

En las nuevas instalaciones, además de la actividad docente, también se realizarían actividades culturales del INM. Francisco de P. Colldeforns, Secretario de la Junta del Patronato y, en consecuencia, de todas las comisiones existentes, expuso con claridad el contenido y el sentido de dichas actividades en una larga entrevista concedida al Diario del Comercio que era toda una declaración programática de la que destacamos los siguientes párrafos:

“-¿Quiere vd. decirme algo de la actuación cultural que ha de desarrollar el Instituto Náutico del mediterráneo? – preguntamos.

En la actualidad –contestó- las enseñanzas marítimo-comerciales no reciben todo el apoyo debido por parte del Estado y de las Corporaciones locales y a suplir esta deficiencia tiende el Instituto, cooperando así a la labor docente que en parte realiza el Consejo de Cultura de la Generalidad de Cataluña.

La Junta del patronato –continuó diciendo – no sólo debía dar vida material al Instituto construyendo un monumental edificio donde instalar la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona, cuya misión es formar alumnos de náutica y maquinistas navales, antes bien, la finalidad primordial para que fue creada, era que el Instituto tuviese vida espiritual, organizando, rigiendo y gobernando las enseñanzas marítimas que tuviese por conveniente implantar. De ahí que el Instituto vivirá con vida independiente, propia y especial la escuela Oficial de Náutica, sostenida por el Estado y con sujeción a los planes docentes que el mismo establece para todas las Escuelas de Náutica y junto a ella

existirá toda aquella otra organización docente que, sin confundirse con la enseñanza oficial, organiza la Junta del Patronato.

Partiendo de este obligado supuesto – dijo a continuación- se está organizando en el Instituto un Centro cultural, integrado por un conjunto de instalaciones científicas y docentes, con el deseo de dar a conocer las riquezas científicas y comerciales que el mar proporciona, a fin de que, conociéndolas pueda llegar a formarse idea del progreso de los pueblos y fácilmente, al contemplar las manifestaciones de la intervención decisiva del mar en la historia, en la civilización, en la industria, en el comercio y en el progreso de la humanidad, llegue a cerciorarse del hecho indiscutible de que la vida marítima es el elemento primordial de todos los pueblos.

La experiencia nos enseña –siguió diciendo- que no todos aquellos que dedican sus actividades al negocio marítimo en sus diferentes aspectos, se hallan capacitados con aquella preparación indispensable y necesaria para conseguir el éxito en sus empresas. Son en gran número los empleados en Compañías marítimas, de seguros, etc., que desconocen las materias fundamentales del negocio a que viven entregados. Para completar la cultura marítima de esta clase de empleados, se ha formulado un plan de cursillos apropiados.

La legislación actual –continuó- exige unos exámenes especiales para los que deseen obtener el título de Patrones de Cabotaje, de primera y de segunda clase, así como para obtener los de patrones de Pesca. También han de sufrir un examen los Mecánicos de primera clase y los Fogoneros habilitados. La gran mayoría de los que aspiran a esos títulos han de prepararse en Academias particulares, abonando importantes honorarios que no están al alcance de todos. Para facilitar la obtención de estos títulos, se han organizado cursillos a propósito.

Por lo general, el personal que se dedica a la pesca no posee el nivel cultural suficiente, debido a las dificultades que para conseguirlo tropiezan cuantos a ella se dedican. En todo el litoral no existe una Escuela de Pesca donde se puedan adquirir los conocimientos científicos y prácticos necesarios, y ello ha dado pie para organizar una Escuela de Pesca, a base de enseñanzas cursadas en tres cursos en forma cíclica y apropiada para niños de catorce a diez y seis años”.²⁶

Diez días más tarde, el diario “La Vanguardia” dedicó un reportaje con un amplio soporte gráfico en el que se insistía en el cometido del INM: El “Instituto Náutico” nace

²⁶ “El Instituto Náutico del Mediterráneo. Su función social y su labor cultural. *Diario de Comercio*. 12 de marzo de 1933. P. 6.

con la sentida necesidad de dar vida a un establecimiento docente en el cupieran todas aquellas disciplinas de orden técnico y cultural que se relacionen con el mar. Un punto de convergencia con el Estado hace posible desarrollar con la amplitud deseada el pensamiento. La “Escuela de Náutica” se incorpora al “Instituto” sin perder la dependencia ni el régimen que para las restantes escuelas náuticas mantiene el estado²⁷.

Francisco Condeminas, como Director del Museo del INM, remitió un informe al presidente de la Comisión de Cultura el día 27 de marzo de 1933, con la finalidad de ponerle al corriente de los pasos seguidos hasta el momento con el fin de poner en marcha el Museo. En primer lugar, manifestaba su desacuerdo con el hecho de que la Escuela le solicitara un recibo respecto a las piezas que esta cedía al Museo. En opinión de Condeminas dichas piezas pertenecían a la Diputación por haberlas sufragado en su momento y la solicitud del centro docente le parecía fuera de lugar. Era evidente que las relaciones entre el INM y la escuela no eran muy cordiales como podemos constatar por este pequeño incidente y otros. Condeminas informaba a continuación que pronto se podría instalar en el “hall” del nuevo edificio la maqueta del “San Carlos” que en aquellos momentos se estaba restaurando en los talleres. La parte substancial del documento era aquella en la que se argumentaba que era preciso aplazar la inauguración del Museo hasta que no se contara con un conjunto de elementos que se encontraban en manos de otras instituciones. Sin dichas piezas, el Museo no podría explicar la historia de la cultura marítima de Catalunya. En concreto, Condeminas sugería que se consiguieran los elementos siguientes:

“1. Manifestar a la Junta de Museus de Barcelona, la conveniencia de que en el Museu de l’Institut Nàutic, - únic marítim a catalunya i en tot el litoral mediterrani espanyol-, hi figurin els següents objectes que avui la Junta de Museus té instal·lats en el de reproducciones:

a.- Ancles romanes de plom extretes del litoral de cap de Palos per la Societat Espongera del Sur d’Espanya l’any 1905 donades al Museu de barcelona per Mr. Horace Sandara.

b.- canons de bronze i ferro extrets en diferents dragats del port de barcelona i que figuren al Museu de Barcelona per donatiu de la Junta d’Obres del Port.

²⁷ “El Instituto Náutico del Mediterráneo” *La Vanguardia* 23 de marzo de 1933. Pp. 2-3.

2. Si algun Museu de Catalunya ha de reunir tot lo referent a cartografia no hi ha dupte que l'indicat es el de l'Institut nàutic no sols per esser aquesta una ciencia nautica sino i principalment per l'importancia que la cartografia catalana i mallorquina tingué en els segles XIII i XIV fins al punt de que els catalans foren els mes constants conreadors de la cartografia i unaniment aixis es reconegut en el mon ciewntífic.

El nostre Museu ha de dicar lloc preferent a totes els Portulans i cartes nautiques d'aquella epoca, procurant la adquisició dels originals existents en poder de entitats o particulars o al menys la exhibició de acurades reproduccions d'aquells peces de les quals sigui difícil obtenir-ne la adquisició, per lo qual es convenient:

a.- Sollicitar de l'Institut d'Estudis catalans la cessió com a diposit de l'original de la carta mallorquina de 1439 de gabriel de vallseca.

b.- Adquirir una reproducció fotogràfica de la "Carta Mallorquina" de Guillem Soler de 1385 i l'original de la qual es conserva a l'Arxiu de l'Estat de Florencia. El preu de una reproducció del mateix format que l'original es de 1200 lires.

c.- Adquirir una reproducció fotografica de la famosa carta anomenada "de paris" o de carles V del 1375 l'original de la qual es a la biblioteca nacional de Paris. L'import de una reproducció del mateix format que l'original es de 3000 lires.

d.- Sollicitar finalment de la cambra de Comerç Navegació de Barcelona la cesio en Diposit de les reproduccions dels portulans i cartografies avants indicades totes les quals poseeix en format reduit com a procedents de la extinguida Societat de Geografia Comercial de Barcelona.

3. El Port de Barcelona te una llarga historia la qual ha de mostrar-se als visitants del Museu i es per aquest motiu que interesa demanar a la Junta del Port la cesio de gravats o maquetes del Port aixís com també fora interessant fer igual petició a la Junta del Port de Tarragona.

4. Interesar de la Companya Transmediterranea, de la casa Ibarra i altres la cesio de maquetes dels vaixells mes importants de llur flotes com ha realitzat la Trasatlántica.

5. Sollicitar del magnific Sr. Rector de l'Universotat de Barcelona la cesio d'una pintura que figura en la Sala de professors de La universitat, la qual representa una lluita entre unes galeres castellanes comanades per Jofre Tenorio (Almirall de castella en temps de Anfos XI) contre unes granadines a l'Estret de Gibraltar.

6. La Sra. Adela Labrus, Vda. Boada poseeix dos quadres a l'oli d'En Tusquets reproduint l'un l'embarc de jaume I per la Conquesta de Mallorca (1.228) i l'altre "Roger de Lluria en l'acte de rebre presoner al fill de carles d'Anjou despres de derrotar-li la esquadra (1.287) – Podrien efectuar-se gestions per adquirir-los.
7. A l'Arxiu Mas i a l'Arxiu Segarra hi ha clisés referents a objectes maritims, la possessió de còpies dels quals enriquiria el Museu. Podria autoritzar-se l'adquisició de reproduccions".²⁸

Condeminas apuntaba, al final de su informe, que un presupuesto extraordinario de 10.000 pesetas, que debería ir a cargo de la partida dedicada a museos de la Generalitat, sería suficiente para dotar al Museo de las instalaciones necesarias.

La Comisión de Obras presentó, el 31 de julio de 1933, un informe a la Junta del Patronato en el que rendía cuentas de los gastos ocasionados por la habilitación de los locales. En el mismo se señalaba, entre otras cosas, que no había sido posible atender la demanda del Director para que se construyera un pabellón en la parte de atrás del edificio, cuyo presupuesto se elevaba a 25.000 pesetas, en el que albergar los talleres de fragua y calderería para los alumnos de máquinas. En opinión de la Comisión de obras era imposible aumentar todavía más el déficit de 300.000 que se llevaba acumulado hasta el momento. Por dicho informe, también podemos conocer la dotación de las aulas específicas:

"Aula de Cosmografía, Navegación, etc.- El rico material científico e instrumental que poseía la Escuela para la enseñanza de esas disciplinas, puede hoy ser examinado y utilizado paracticamente. Los aparatos y objetos han sido colocados en vitrinas y panoplias en forma adecuada. Un armario corredor especial, contiene la colección de mapas geográficos. Tiene además su correspondiente gabinete, con su mesa para cuartear, armario de cronómetros y un laboratorio oceanográfico para prácticas de densidad del agua del mar, análisis de fondos, etc.

En el arreglo de esta Aula se han gastado 4.198'74 pesetas....

.....

AULA nº 6 (Maniobras).- la Comisión de Obras secundando el interés especial demostrado para el arreglo de esta cátedra, por el profesor de la asignatura, ha procedido a habilitar con todo detalle y sin economía alguna la citada Aula, en forma que resulte a

²⁸ AHCCB 489/10.

la par que sumamente práctica para la enseñanza de a los alumnos, constituya una Exposición o Museo de todo el utillaje propio de las maniobras.

En el centro del Aula figura la maqueta de un bergantín-goleta, montada sobre una plataforma giratoria, teniendo dibujado en el piso la rosa náutica. En dos amplias panoplias colocadas en el testero de la nave, figuran debidamente clasificados muestrarios de motonería y cabullería y demás elementos propios para la maniobra de los buques.

Un juego de masteleros con sus correspondientes crucetas, permiten a los alumnos hacer prácticas del Código Internacional de Señales.

Un mastelero provisto de los varios faroles usados en navegación para señales luminosas, permite a los alumnos mediante un cuadro permutador, demostrarles prácticamente el uso y empleo de tales señales. El importe de la habilitación de esta Aula, ha sido de pesetas 3.179,90²⁹

5.1.5. La labor docente.

El INM editó un folleto para dar a conocer sus actividades en agosto de 1933. En primer lugar se exponía el Plan de Enseñanzas para las distintas modalidades de formación:

Cultura General Marítima

- Lengua Catalana (clase alterna)
- Historia de Cataluña –especialmente marítima- (clase alterna)
- Geografía marítimo-comercial (clase diaria)
- Legislación y Seguros marítimos (clase diaria)
- Legislación de Aduanas (clase alterna)
- Economía marítima (clase alterna)

²⁹ AHCCB 489/10.

- Inglés técnico y marítimo (clase alterna)

Escuela de pescadores

1r. Curso:

- Lengua catalana (clase alterna)
- Aritmética y nociones de geometría (clase alterna)
- Geografía natural (clase diaria)
- Ciencias naturales (clase diaria)
- Nociones de dibujo (clase alterna)

2n. Curso:

- Historia de Cataluña –parte marítima- (clase alterna)
- Astronomía y Navegación (clase diaria)
- Geografía Física –costa catalana- (clase diaria)
- Nociones de Física, Química, Electricidad y Radio (clase alterna)
- Higiene naval (clase alterna)

3r. Curso:

- Navegación (clase diaria)
- Ciencias naturales (clase diaria)
- Métodos y aparejos de pesca (clase alterna)
- Legislación de Pesca (clase alterna)
- Meteorología y Oceanografía Física (clase diaria)

Patrones de Cabotaje

- Lengua catalana (clase alterna)
- Aritmética y geometría (clase alterna)
- Geografía natural (clase diaria)
- Astronomía y navegación (clase diaria)
- Pilotaje y maniobras (clase alterna)
- Administración y régimen del barco (clase alterna)
- Calderas, máquinas y motores (clase alterna)
- Higiene naval (clase alterna)
- Dibujo (clase alterna)

Motoristas, mecánicos y fogoneros

- Aritmética y geometría (clase alterna)
- Física y electricidad (clase alterna)
- Motores, turbinas y prácticas de taller (clase alterna)
- Calderas y máquinas (clase alterna)
- Dibujo (clase alterna)
- Higiene naval (clase alterna)

La matrícula podría realizarse entre el 1 y el 15 de septiembre, los días laborables entre las 6 y las 8 de la tarde. El importe de la matrícula sería de 15 pesetas para cada curso de la escuela de pescadores, de 25 pesetas para el curso de Patrón, de 15 pesetas para el curso de motoristas y demás y, en el curso de Cultura General Marítima sería posible matricularse de asignaturas sueltas a 10 pesetas por cada una.

Las clases deberían comenzar el 1 de octubre, impartiendo de 18-30 a 21-30.

En el curso de Patrones de cabotaje se matricularon 14 alumnos. En el curso de Maquinistas, mecánicos y fogoneros, 16. Un alumno fue toda la matrícula en la Escuela de Pescadores. Por último, en los distintos cursos de Cultura, hubo 4 alumnos en Lengua Catalana, 5 en Geografía Marítimo-comercial, 1 en Legislación y Seguros marítimos, 6 en Legislación y Aduanas, 3 en Inglés. En las asignaturas de Historia de Cataluña y Economía Marítima no se matriculó nadie.³⁰

El concurso para proveer de profesores las cátedras del INM se convocó el 27 de julio de 1934³¹. La remuneración sería de 4.000 pesetas para las de clase diaria y de 2.000 para las de clase alterna. La designación de tribunales se realizó el 16 de septiembre³². Todos ellos estaban presididos por el Conseller de Cultura Ventura Gassol y, entre sus componentes podemos encontrar personalidades como Pau Vila o Eduardo Fontserè. El 1 de octubre de 1934, se reunieron los jurados y decidieron pedir a los participantes en el concurso un programa de la asignatura y una memoria explicando el método didáctico que pensaban utilizar en sus clases, con la intención de aumentar los elementos de juicio.

³⁰ FNB- Archivo Administrativo. Documentación sin clasificar.

³¹ B.O. de la Generalitat nº 208.

³² B.O. de la Generalitat nº 259.

A raíz de los acontecimientos de aquel fatídico mes de 1934, quedaron suspendidos todos los concursos anunciados por la Generalitat. La Junta del Patronato – o mejor dicho una parte de ella, según puede comprobarse por la lista de los asistentes a la sesión³³-decidió, en una reunión celebrada el 24 de octubre, resolver de forma provisional el concurso basándose en la autonomía de gozaba respecto a la Generalitat según el Real Decreto en base al cual se constituyó. De hecho, lo que hizo aquella fracción de la Junta fue desmarcarse del Gobierno de la Generalitat presidido por Companys y que, en aquellos momentos, se hallaba preso en el vapor “Uruguay”. Para justificar su actitud también se adujo la voluntad de no perjudicar los intereses de los alumnos matriculados en los nuevos cursos. La asignación provisional de cátedras fue la siguiente:

- Legislación y Seguros Marítimos: Ricardo Sans Castaños
- Legislación de Aduanas y Economía Marítima: Manuel Mallén Gazón
- Motores, Turbinas y Prácticas de Taller: Luis Puig Roca
- Calderas y Máquinas: Juan Vich Company
- Dibujo: Fernando Sánchez Argüelles
- Higiene naval: Enrique Baldocchi
- Inglés Técnico-marítimo: Esteban Hostench
- Geografía Natural, Física y marítimo-comercial: Francisco Condeminas
- Ciencias Naturales: Salvador maluquer
- Física, Química, Electricidad y Radio: Alfredo Guijarro
- Lengua catalana: Eladio Homs Oller
- Historia de Cataluña: Gonzalo de Reparaz
- Aritmética y Geometría: Eduardo Condeminas
- Pilotaje y Maniobras: Ramón Casalis Nadal
- Astronomía y Navegación: Alfredo Jaén

Respecto a esta última cátedra se hacía constar lo siguiente: “El propio Sr. Delegado de Marina, añade que no obstante haber adjudicado la Cátedra de de Astronomía y Navegación a D. Alfredo Jaén el cual reúne cumplidamente las

³³ Los asistentes a aquella reunión fueron: Luis Verdugo (Comandante de Marina de Barcelona), Félix Escalas (Presidente de la Cámara de Industria y Navegación), Ramón Freixas (Federación de Armadores “Navegación Libre Española”), Antonio Codina (ACPMMB), Batista (¿?), Andrés Oliva (Cámara de Industria), Lacomá (¿?) y Francisco de P. Colldeforns, secretario de la Junta del Patronato. Félix Escalas como vice-presidente 1º, ejerció las funciones de presidente por delegación del Coronel Francisco Jiménez Arenas, Gobernador de Cataluña y Presidente Accidental de la Generalitat.

condiciones del concurso, sería conveniente para la mayor eficacia de la enseñanza habida cuenta de la vasta materia asignada a dicho grupo, dividir la citada cátedra diaria, en dos asignaturas alternas, proponiendo al efecto en tal caso al concursante D.Fernando Arranz para la cátedra de Navegación, siempre que accediera a ellos el profesor designado D. Alfredo Jaén”³⁴ . Ignoramos las razones de esta propuesta que sitúa a Arranz en la órbita de esta Junta.

La constitución del claustro del INM se realizó el día 29 de octubre. Francisco Condeminas fue elegido Director por unanimidad de los 14 profesores presentes y la Secretaria recayó en Juan Vich con 12 votos. La intención era comenzar las clases lo antes posible.

Según el Anuario Estadístico de 1934, el total de alumnos oficiales de náutica en el estado español se elevaba a 270 que se distribuían así: 25 en la escuela oficial de Barcelona, 27 en la escuela oficial de Cádiz, 27 en la escuela oficial de Santa Cruz de Tenerife, 124 en la escuela oficial de Bilbao, 39 en la escuela particular de Santander, 13 en la escuela especial de Lequeito y 15 en la escuela especial de Lequeito³⁵. Conviene remarcar que en la escuela de Barcelona 10 de los 15 matriculados eran mujeres. El dato es sorprendente y muy novedoso. Se trataría de las primeras mujeres matriculadas en una escuela de náutica. Es este, sin duda, un hecho sobre el que convendría profundizar.

5.1.6. Meses de zozobra.

No sabemos si las clases llegaron a iniciarse pero lo más probable es que no, dada la sorpresiva disolución de la Junta del Patronato que se produjo a finales de noviembre. Pasado un cierto tiempo, el diario “La Publicidad” ofreció una detallada exposición del desarrollo de los acontecimientos:

“La “Gaceta” corresponent al dia 25 de novembre darrer va publicar un decret del ministeri d’Industria i Comerç dissolent la Junta del patronat de l’Institut Nàutic de la Mediterrània.

³⁴ CDM-MMB R. 2748.

³⁵ INE, Anuario de 1934. P. 143.

El dia 25 de novembre...va escaure's en diumenge. El dia anterior, però, ja havia arribat a Barcelona el cap de la Secció de les Escoles Nàutiques de Madrid senyor (Manuel) Pastor, el qual va manifestar a les autoritats militars d'aleshores que tenia ordre de l'inspector general de Navegació senyor Suàrez Fiol de convocar per a les deu del mati de dilluns la Junta del Patronat i seguidament procedir a la seva dissolució.

La notícia va produir sensació a Barcelona. El mateix coronel Jiménez Arenas, que aquells dies actuava de president accidental de la Generalitat i que com a tal era el president efectiu del patronat, va negar-se a convocar-le tot i els requeriments insistents del Sr. Pastor i els del senyor Suàrez Fiol, acabat d'arribar de Madrid amb el mateix objecte.

Finalment, però, hom va reeixir a convencer el coronel Jiménez Arenas de convocar el patronat per a les quatre de la tarda de dilluns. Se li va dir que a les tres hauria arribat a Barcelona la "Gaceta" que inseria el decret de dissolució, i que d'aquesta manera el president accidental de la Generalitat es limitava al compliment estricte del que se li ordenava.

En efecte, a les quatre de la tarda del dia 26 de novembre de 1934 el senyor Suarez Fiol va presentar-se a la Sala de Juntes del Patronat de l'Institut Nàutic de la Mediterrània i va declarar oberta la sessió, car el coronel Jiménez Arenas s'havia negat a assistir-hi. Va llegir l'acta de la sessió anterior i seguidament el decret de dissolució. Però com que tot i les previsions fetes la "Gaceta" no havia arribat a barcelona, hom va haver de llegir una còpia a màquina, que el senyor Suàrez Fiol assegura que era ajustada a la que inseria la "Gaceta".

Immediatament va disposar-se a fer ús de la paraula el senyor Fèlix escales, president de la cambra de Comerç, i per tant vice-president primer de la Junta, l'autoritat i prestigi del qual en els medis ecinòmics i bancaris de la ciutat són á bastament coneguts. Com que el senyor Escales, avui gestor de Finances de la Generalitat, protestava, encara que amb termes de de gran correcció i mesura, contra l'arbitrarietat que representava el decret de dissolució, el senyor Suàrez Fiol va retirar-li la paraula. La va concedir a continuació al president de la Cambra de la Industria, senyor Oliva. El president de la Cambra de la Industria va ésser, doncs, el darrer a parlar. En termes de gran violència el senyor Suàrez Fiol va retirar-li la paraula i va

suspender la reunió, dient únicament que no havia vingut a Barcelona a discutir sinó a executar.”³⁶

Conociendo los planteamientos políticos del gobierno Lerroux es muy probable que la crónica del procedimiento de disolución de la Junta del Patronat realizado por *La Publicitat* se ajuste a lo sucedido. Las razones que se esgrimieron para justificar la disolución fueron cinco: que era un proyecto antieconómico, que siendo un organismo que abarcaba todo el Mediterráneo solo contaba con representación de Barcelona, que se había producido una extralimitación en las competencias establecidas en el decreto de constitución, que a causa de una apropiación indebida de fondos correspondientes a la Escuela de Náutica se habían provocando conflictos entre los profesores y, por último, que las instituciones que se habían comprometido a aportar fondos al proyecto no lo estaban haciendo³⁷.

La mayoría de la sociedad barcelonesa lamentó la disolución de aquella institución en cuya labor se habían depositado grandes esperanzas. Las opiniones favorables a la decisión adoptada por el Gobierno de la CEDA se circunscribieron a sus propios órganos de opinión. El diario *El Diluvio*, por ejemplo, manifestaba, en replica a las razones expresadas por *La Veu de Catalunya*, que los defensores del INM poseían poquísimos argumentos para poder convencer al público de la eficacia de la gestión de la referida Junta y, en cambio, un marcado interés en tergiversar la cuestión para encubrir con la cantinela del espíritu regional una campaña tendenciosa y que parece mejor inspirada en la defensa de los intereses creados que no en la cultura marítima catalana.³⁸ El diario finalizaba su artículo poniendo de relieve las protestas de los elementos profesionales de la marina civil sobre la forma en que el INM había solucionado el concurso de cátedras pues consideraba que se había realizado con la finalidad de ganarse a los profesores de la Escuela de Náutica puesto que estos habían acaparado la mayoría de las plazas convocadas.

Es cierto que las asociaciones de marinos profesionales siempre contemplaron con recelo la creación de la Junta del Patronato. La ACPMMB, por ejemplo, se posicionó junto a los sectores vecinales de la Barceloneta que se opusieron al emplazamiento del edificio en la Plaza Palacio y su actitud crítica. Sobre el Patronato, a

³⁶ “L’Institut Nàutic de la Mediterrània” *La Publicitat*, 23 d’octubre de 1935. Pp.1-3.

³⁷ “l’Institut Nàutic de la Mediterrània. La dissolució de la Junta del Patronat Local”. “*La Ciutat*” del 5 de diciembre de 1934.

³⁸ *El Diluvio* del 22 de diciembre de 1934.

finales de 1933, opinó que “Este Patronato fue constituido durante la Dictadura. En él figuran elementos ajenos a los estudios náuticos. Es base para que chupen unos cuantos vividores. Ese patronato, construido ya el edificio, no tiene razón de existir, por inútil y costoso. ¿Abajo ese Patronato! Insistiremos”³⁹. A la vista de tal posicionamiento, no nos puede sorprender el tono de la nota que se publicó a raíz del decreto de disolución: “No podemos menos de aplaudir esta disolución, que viene a poner fin a un estado de cosas que se había hecho crónico con perjuicio de los intereses generales y de clase. La gestión de la Junta del Patronato no podía ser más lamentable, no sólo no cumplía los fines para qué fue creado, transformándose en un centro locador y de protector en patrocinado, sino que fomentó la indisciplina del Claustro de la Escuela de Náutica, del que partieron decisiones injustas y peticiones absurdas, producto de egoísmos individuales, contrarios a los intereses profesionales. Tanto la disolución de la Junta, como la suspensión de las enseñanzas últimamente creadas por el Instituto sin la menor garantía técnica y la anulación de los nombramientos interinos de profesores, son aciertos plenos y constituyen una satisfacción para esta Federación, que, informada por la Asociación federada de Barcelona, había denunciado estas anomalías”⁴⁰.

5.1.7. La fatalidad del destino.

La junta permaneció disuelta hasta el 3 de diciembre de 1935. En la primera reunión celebrada tras su reposición, realizada cuatro días más tarde, acordó solicitar los expedientes que se habían incoado por parte del negociado de Escuelas de Náutica del Ministerio y que hasta aquel momento le habían sido escamoteados. Ante las acusaciones contenidas en los mismos, entre las que destacaba la acusación de mala administración, la Junta elaboró un informe económico muy detallado que se dio a conocer el 27 de abril de 1936. Según los datos que contiene, sabemos que el gasto realizado en la construcción del edificio se elevaba a 1.039.995, 34 pesetas en fecha 27 de noviembre de 1934⁴¹.

En la misma reunión, se decidió aprobar el desdoblamiento de la cátedra de Astronomía y Navegación en las personas de Alfredo Jaén (Astronomía) y Fernando

³⁹ *Marina Civil* N° 61 de 1-12-1933. P.10.

⁴⁰ *Marina Civil* N° 73 de 1-12-1934. P.3.

⁴¹ CDM-MMB. R. 2748.

Arranz (Navegación). Un par de semanas más tarde se convocó a los tribunales para proceder a la adjudicación de las cátedras.

La última reunión de la Junta del patronato del INM se celebró el día 17 de julio de 1936 a las seis de la tarde. El orden del día, trascendental para la institución, constaba de los puntos siguientes:

1. Lectura de l'Acta de la sessió anterior.
2. Nomenament definitiu del professorat.
3. Cursates d'Ensenyaments que s'han efectuat.
4. Entrega per l'Escola Nautica de la biblioteca i Museu
5. Subvencions concedides i pagaments efectuats.
6. Liquidació de comptes amb l'Escola de nautica
7. Aplicació del pressupost per a Ensenyaments i Museu.
8. Petició de les Dressanes per a Museu Maritim.”⁴²

⁴² AHCCB 489/10.



5.2. La Guerra Civil

5.2.1. La situación de la marina mercante gubernamental.

5.2.1.1. La gestión de la flota mercante republicana.

La guerra civil ha sido objeto de numerosos estudios. Los acontecimientos en la marina mercante no han sido estudiados hasta el presente con la debida atención a pesar de su relevancia en el desarrollo de la contienda.

A principios de 1936, los buques mercantes mayores de 100 Tn. eran 591 y sumaban 1.168.000 toneladas de arqueo total. Al iniciarse el conflicto, la mayoría de la

flota permaneció en manos gubernamentales y el bando de los sublevados sólo pudo apropiarse de 176.000 tn..⁴³

Al estallar la guerra, la situación del sector era muy delicada debido a la crisis y a la alta conflictividad laboral. Las discrepancias entre los armadores y las tripulaciones eran muy profundas. Esa polarización ayudó el posicionamiento político ante la rebelión. En general, los trabajadores se situaron en el bando republicano. Los armadores, salvo un sector del empresariado vasco, no vacilaron en apoyar a los insurrectos. Con el objeto de reorganizar la Dirección General de la Marina Mercante se cesó a todos aquellos de forma fulminante a numerosos funcionarios en septiembre de 1936.⁴⁴

Pasadas las primeras semanas y viendo el cariz que tomaban los acontecimientos, Bernardo Giner de los Rios, Ministro de Comunicaciones y Marina Mercante, adoptó una importante medida: “Para atajar en lo posible la anómala situación en que se encontraban varios buques y servicios de nuestra marina mercante a consecuencia de la actitud de entidades y armadores, que por diversos medios apoyaban la sublevación militar fascista contra el Gobierno legítimo del Estado español, éste procedió, mediante disposiciones especiales, a la incautación provisional en unos casos, definitiva en otros, de las Compañías Trasatlántica y Transmediterránea, y de los buques “Duero”, “Trubia”, “Cabo San Antonio”, “Cabo Santo Tomé” y “Cabo san Agustín”, comisionando a la Dirección general de la marina mercante para gestionar los servicios que estaban encomendados a aquellas Compañías y dirigir la administración de dichos buques.

Y para cumplimentar, en cuanto a los buques citados y los que en lo sucesivo puedan incautarse, lo dispuesto en los Decretos de incautación respectivos.

Este Ministerio ha resuelto autorizar a la Dirección general de la Marina mercante para constituir una Gerencia de buques incautados por el Estado, que, presidida por el Director general o por el delegado que este designe, y formada por el personal técnico y auxiliar que libremente nombre, dirija las funciones de

⁴³ NAVARRO (1940). P. 106.

⁴⁴ Decreto de 23-9-1936, (Gaceta de Madrid N° 268. Pp. 1956-1960). En aquellas páginas repletas de nombres hay funcionarios de los siguientes cuerpos: Cuerpo General de Servicios Marítimos, Cuerpo de Auxiliares de Oficinas, Cuerpos de Seguridad y Vigilancia en los Puertos y de Vigilancia de la Pesca, Cuerpo de Vigías de Semáforos, Personal de Lanchas de delegaciones, Escuelas de Náutica, Prácticos de Puerto y personal que no formaba cuerpo.

administración y explotación de tales unidades que le encomienden los decretos de incautación, expedidos al efecto por el Gobierno de la República. Madrid, 10 de octubre de 1936.”⁴⁵ En sucesivos decretos, se fue incrementando el número de buques incautados lo que redundó en un incremento de la importancia de la labor de la Gerencia.⁴⁶ La gerencia mencionada en el decreto del 10 de octubre de 1936 quedó constituida el 19 de julio de 1937⁴⁷. Este lapso de 10 meses puede interpretarse como prueba de una cierta lentitud en el funcionamiento ejecutivo en unas circunstancias que demandaban eficacia y rapidez. Un error de forma en los decretos de incautación, que no se mencionaba explícitamente la competencia exclusiva de la Gerencia en la administración de los buques, provocó muchos problemas y obligó a promulgar un decreto, en diciembre de 1937, especificando tal función de la “Gerencia de Buques Incautados por el Estado”⁴⁸. Tres meses más tarde se reforzó la estructura administrativa de la gerencia creando la Sección de Pesca⁴⁹, bajo la jefatura de Gregorio Fernández González, y la Sección de Fletes⁵⁰, dirigida por José González Bueno. Por razones que son fáciles de imaginar, a finales de abril de aquel mismo año se decidió agregar a la Sección de Contabilidad de la gerencia un abogado fiscal.⁵¹

A finales de junio, el Director General de Ferrocarriles y Tranvías, Pablo D. Flores, fue confirmado provisionalmente como Director general de la Marina Mercante y Román Sancifrián

Ortiz⁵², hasta aquel momento Presidente del Consejo de Administración de la Compañía Transmediterránea, pasó a encargarse de la Gerencia de Buques Incautados.⁵³

5.2.1.2. La Gerencia Oficial de la Flota Mercante Española. (Barcelona, 1938)

⁴⁵ Gaceta de Madrid-Nº 287 de 13-10-1936. P. 319. Los avatares que padecieron los buques de la mayoría de navieras durante la Guerra Civil pueden conocerse en GONZÁLEZ ECHEGARAY (1977). Pp. 83-191.

⁴⁶ He localizado nueve decretos de incautación a lo largo de los dos años comprendidos entre el 19-11-1936 y el 8-11-1939 que comportó la incautación de 34 buques mercantes de diferentes tipologías y de 17 pesqueros huidos de la zona franquista y refugiados en distintos puertos franceses del Atlántico. (Decretos de: 19-11-1936, 12-1-1937, 14-2-1937, 28-12-1937, 7-2-1938, 27-5-1938, 28-7-1938, 22-10-1938 y 8-11-1938).

⁴⁷ Gaceta de la República Nº 204 de 23 de julio de 1937. P. 323.

⁴⁸ Gaceta de la República Nº 14 de 14-1-1938. P. 295.

⁴⁹ Gaceta de la República Nº 60 de 1-3-1938. P. 1119.

⁵⁰ Gaceta de la República Nº 61 de 2-3-1938. P. 1129.

⁵¹ Gaceta de la República Nº 127 de 7-5-1938. P. 764.

⁵² Es lamentable que en la historia oficial de la Transmediterránea [GÓME-SANTOS (1991)] escrita en tiempos democráticos, se ignoren ciertos acontecimientos ocurridos en el bando republicano. En este ámbito también debe trabajarse para recuperar la memoria histórica.

⁵³ Gaceta de la República Nº 180 de 29-6-1938. P. 1498.

Pocos días antes de desencadenar la ofensiva en el frente del Ebro el gobierno de la república decidió reorganizar la gestión de la marina mercante y ese con ese objetivo promulgó un Decreto el 6 de julio de 1938 en Barcelona. La evolución de los acontecimientos en la marina mercante desde el principio de la guerra, así como las medidas adoptadas por el gobierno legítimo, quedaban muy claras en el proemio de aquella norma:

“Entre las actividades cuyo desarrollo hubo de asumir el Estado, ante la necesidad imperiosa de impedir su total aniquilamiento, por el abandono o la traición de quienes colaboraron en el criminal movimiento subversivo, ocupa un lugar muy destacado la que hace relación al transporte marítimo.

La conducta observada por los rectores de las Compañías navieras, propietarios y armadores de buques mercantes, dio lugar a que el Gobierno, desde el 29 de julio de 1936, procediera a la incautación sucesiva de barcos pertenecientes a particulares o empresas hostiles al régimen, haciéndose cargo de su explotación, mediante los organismos que en cada caso juzgó adecuados para sustituir a los que dirigían o administraban los referidos elementos de transporte.

Necesidades de otra índole obligaron también, a requisar unidades navales, la mayor parte dedicadas a imperativos de Defensa Nacional.

Al cabo de un periodo muy próximo a los dos años, se encuentra el Gobierno en posesión de una importante flota mercante, en cuya administración y explotación participan organismos diversos, con atribuciones que, lejos de estar diferenciadas, se superponen e interfieren en detrimento del servicio, cuya ordenación simplificada es de todo punto indispensable para lograr la necesaria eficiencia.

Son de tal complejidad y volumen las funciones que han de ser ejercitadas que, sin duda, necesitan de un organismo especial exclusivamente dedicado al desempeño de aquellas, con estructurada adecuada a la naturaleza de las actividades cuyo desarrollo le incumbe. [...],⁵⁴

⁵⁴ Gaceta de la República N° 190 de 9-7-1938. P.100.

Según los artículos del decreto, se constituía la “Gerencia Oficial de la Flota Mercante Española” (GOFME)⁵⁵ adscrita a la Dirección General de la marina Mercante. Todos los buques mercantes del Estado quedaban bajo su control. El organo rector sería un Consejo de Administración formado por un presidente designado por el Ministro de Comunicaciones y Transportes, doce vocales y un secretario. Cuatro vocales representarían al personal obrero de la flota y también habría representación de la Subsecretaría de la marina de guerra, Hacienda y Economía.

La GOFME se constituyó en su sede de la calle Balmes 240, de Barcelona, con la presencia del ministro Bernardo Giner de los Rios, el día 29 de julio de 1938. El consejo de administración quedó formado por las personas siguientes: Máximo Meyer López (presidente), Alfredo Cal Diaz (vicepresidente) y Valentin Fuentes López, Luis Azcárate Flores, Fernando Dicenta, Rafael Jimeno, F.Javier Sánchez, Luis Lopátegui, Patricio Navarro, Jaime González, Primitivo Garcia, José Fernández y Roman Sancifrian⁵⁶, vocales, la secretaria quedó ocupada por Adolfo Balboa.⁵⁷

Llama la atención el hecho de que la GOFME, a pesar de la situación, ya no grave, sino incluso peligrosa de aquellos meses, se tomó su trabajo muy en serio. El Pleno del Consejo de Administración se reunió en once ocasiones, la última el día 30 de diciembre de 1938. La Comisión Permanente, por su parte celebró 47 reuniones y la última tuvo lugar el 6 de enero de 1939⁵⁸, pocos días antes de la entrada de las tropas franquistas en Barcelona. Aquel día estuvieron presentes: Máximo Meyer, Alfredo Cal, Luis Azcarate, Patricio Navarro, Javier Sánchez, Jaime González, Tomás Sancifrian y Adolfo Balboa.⁵⁹

La Comisión permanente del día diez de agosto de 1938, aprobó la estructura de orgánica. La Inspección General Técnica se adjudicó a Mateo Abelló (Ingeniero naval), a Juan Valdivia Gorordo (Capitán) y a Eduardo Ponce Santos (Maquinista).⁶⁰

⁵⁵ Las escasas referencias sobre este organismo que he podido encontrar son las contenidas en la página 84 del libro de GONZALEZ ECHEGARAY (1977). En general, esa información es errónea.

⁵⁶ En octubre de 1936, ocupó por delegación la Dirección General de la Marina Mercante. Natural de canarias perteneció a la masonería.

⁵⁷ “Libro de actas de Gerencia Oficial de la Flota Mercante Española” CDMH (PS Barcelona C183 13). P. 3.

⁵⁸ “Libro de actas de Gerencia Oficial de la Flota Mercante Española” CDMH (PS Barcelona C183 13).

Última página sin numerar.

⁵⁹ “Libro de actas de Gerencia Oficial de la Flota Mercante Española” CDMH (PS Barcelona C183 13). P. 186.

⁶⁰ “Libro de actas de Gerencia Oficial de la Flota Mercante Española” CDMH (PS Barcelona C183 13). P. 24.

Es comprensible, sin embargo, que, dadas las circunstancias y a pesar del empeño puesto, la Gerencia tuviera dificultades muy serias para gestionar la flota. Por ejemplo, no fue posible realizar un inventario de los buques y menos aún de los efectos de la mayor parte de ellos. Sin embargo, no se regatearon esfuerzos para paliar la mala situación de los muchos marinos que no podían trabajar dadas las circunstancias. Un buen ejemplo fue la puesta en marcha de comedores para el personal de mar en paro⁶¹. Todo esto en unos meses en que los bombardeos sobre Barcelona fueron diarios.

5.2.1.3. Las relaciones entre el gobierno y los sindicatos.

Las relaciones entre la Dirección General de Marina Mercante y las organizaciones obreras fueron muy problemáticas. El 18 de noviembre de 1936, el Sindicato Nacional del Transporte Marítimo (C.N.T.) y la Federación del Transporte, Pesca e Industrias Marítimas (U.G.T.) remitieron un documento conjunto al Ministro de Comunicaciones y Marina Mercante. Señalaban una serie de anomalías: bombardeo del “SAC N°4”, pérdida del vapor “Cristóbal Colón”, mala planificación del viaje del “J.S. Elcano” a Buenos Aires y, en general, una gestión deficiente de los buques que se hallaban paralizados en distintos puertos extranjeros. De todo hacían responsable a la Dirección General de la Marina Mercante y acababan su alegato proponiendo las medidas siguientes:

“ Primero.- Puesto que todo movimiento de buques mercantes recae por completo en las organizaciones Obreras, estas deben tener una auténtica dirección en la propia Dirección general de la marina mercante, de modo que se pueda garantizar en todo lo posible la seguridad de las tripulaciones, como la efectiva eficiencia en los servicios que a la marina Mercante les sean encomendados.

Segundo.- Las representaciones obreras, que no pretenden suplantar ni sobrepasar la más mínima decisión gubernamental, entienden que en la Dirección general de la marina Mercante debe figurar una Asesoría Técnico-Jurídica nombrada por el propio Estado, que ejerza como elemento de enlace entre las precitadas organizaciones y el Gobierno, con objeto de circunscribir toda la actuación de la marina

⁶¹ “Libro de actas de Gerencia Oficial de la Flota Mercante Española” CDMH (PS Barcelona C183 13). P. 64.

Mercante a las necesidades del Gobierno que asume en estos momentos para ellos la máxima responsabilidad.

Tercero.- Las representaciones Obreras quieren resaltar, que ne, las anteriores peticiones no va implícita una censura directa para la Dirección general de la marina Mercante, sino que sus anhelos solo van encaminados a conseguir una mayor atención para esta rama de la economía, que en los momentos actuales no goza del debido apoyo por parte de los Poderes Públicos, como sería de desear en beneficio de la propia causa antifascista y de los apremios de aprovisionamiento de la misma.

Por todo lo expuesto los representantes obreros que suscriben, esperan y confían en que serán atendidas y tenidas en cuenta las manifestaciones antes expuestas.”⁶²

Las relaciones entre los sindicatos y la Dirección General de la Marina Mercante empeoraron todavía más con el paso del tiempo. El 15 de junio de 1937, dos organizaciones de la U.G.T. , el Sindicato de Técnicos de la Marina Mercante y la Federación Regional del Tarnspote Pesca e Industrias Marítimas, remitieron una carta, muy clara y muy dura, a su Secretariado Regional de Cataluña:

“Estimados camaradas:

Adjuntamos a la presente documentos probatorios de la culpabilidad en que ha incurrido el actual Director General de la Marina Mercante en la pérdida de varias unidades de nuestra flota mercante y de la desorganización de su departamento, así como de la nula depuración que se ha efectuado en el mismo, desde el 19 de julio hasta esta fecha.

Fue cursada una denuncia por el Fiscal de la República sin resultado positivo hasta la fecha; por parte de las organizaciones marítimas se llevó a cabo una campaña al objeto de que la opinión pública y los partidos políticos se percatasen de la labor nefasta que dicho Director general viene realizando, pero nada de esto ha cambiado la fisonomía de la situación de los problemas marítimos. Es más, estamos persuadidos los marinos que lejos de mejorar esta, empeora de día en día, pues debido a la falta de protección a la navegación la moral de los compañeros marinos decae de una manera lamentable.-

⁶² “Consideraciones generales sobre Dirección y Organización de la Marina Mercante”. CDMH (PS Barcelona C316 4).

Nosotros ante esta situación embarazosa de una gravedad insospechada declinamos nuestra responsabilidad de lo pasado, de lo que pasa y pueda suceder.-

Con saludos fraternales vuestros y de la causa.-⁶³

La misiva iba acompañada de un exhaustivo informe de catorce páginas al final de las cuales se incluía un resumen en letras mayúsculas:

“NACIONALIZACIÓN INMEDIATA DE TODA LA MARINA MERCANTE Y SUS DERIVADOS. INCORPORACIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE AL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL DURANTE EL TIEMPO QUE DURE LA GUERRA.

DEPURACIÓN DE LAS DELEGACIONES DE MARINA, GERENCIA DE BUQUES INCAUTADOS DE VALENCIA, LA INSPECCIÓN TECNICA DE BUQUES INCAUTADOS, DESTITUCIÓN DE TODOS LOS AGENTES DE LA DIRECCIÓN DE MARINA MERCANTE EN EL EXTRANJERO.

SANEAMIENTO URGENTE DE LA DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE.”⁶⁴

Aquellas demandas no tuvieron una respuesta inmediata. No estoy en condiciones de asegurarlo por completo pero sospecho que el Director general al que se refiere la carta de las organizaciones de la UGT es Angel Rizo, uno de los protagonistas más destacados de la historia marítima de aquellos años y que merecería un estudio biográfico.

Angel Rizo Bayona fue Director General de la Marina Mercante desde el 5 de marzo de 1936 hasta el verano de 1938. Nació en Madrid el 7 de junio de 1887 y falleció en Méjico en 1959. Parece ser que era marino mercante y que a principios de los años veinte se pasó a la Armada y fue destinado a la Comandancia de Cartagena con el empleo de capitán de corbeta. Ingresó en la logia Aurora de la masonería en Cartagena el 15 de octubre de 1919 y con el paso de los años alcanzó el máximo nivel posible⁶⁵. Ocupó el cargo de Grande Maestro del Grande Oriente Español entre 1935 y 1938. Fue el fundador de la denominada “logia flotante” en 1929, según un acuerdo que se adoptó en la VIII Asamblea Nacional Simbólica del GOE celebrada en Barcelona

⁶³ CDMH (PS Barcelona C 55 5).

⁶⁴ CDMH (PS Barcelona C 55 5).

⁶⁵ Rizo fue uno de los masones españoles más relevantes del S.XX.

entre el 8 y el 11 de julio de 1929. Esta organización tendría un papel relevante en los acontecimientos ocurridos en la flota de la armada al inició de la guerra civil. Rizo fue diputado del Partido Radical Republicano por Cartagena en las primeras cortes de la II República. Tras el triunfo del Frente Popular, volvió a las Cortes en las filas de Unión Republicana. Ocupó el cargo de Delegado del Estado en la Cia. Transmediterránea entre el 25 de octubre de 1931 y el 24 de marzo de 1932. El 29 de diciembre de 1933 fue nombrado delegado del Estado en el Consorcio Nacional Almadrabeto. A finales de abril de 1938 fue presentada una grave denuncia contra él ante el Gran Consejo Federal Simbólico que lo forzó a dimitir de su importante cargo en la masonería. Aquella denuncia y la dimisión Rizo el 29 de abril supuso uno de los hechos más relevantes de la historia masónica española. Los términos de la denuncia eran los siguientes: "...el Ilmo. Gran Maestro del GCFS Pod. H. Angel Rizo Bayona, que si bien posee grandes cualidades como son inteligencia, cultura y profundo conocimiento de los asuntos masónicos, por el contrario adolece de grandes defectos, entre los cuales destaca su abulia, despreocupación y falta de celo en el cumplimiento de los deberes de su cargo, y como estos defectos anulan aquellas cualidades, dando lugar a una manifiesta negligencia en su actuación con la cual ha originado un gran quebranto a nuestra Institución, y sin que haya prestado la más mínima atención a los graves problemas que tiene planteados la misma, unido a que su vida licenciosa y de ostentación está en disonancia con al austeridad en que se deben inspirar todos los masones, los que suscriben consideran que dicho H. no debe continuar desempeñando tan elevado cargo. Pero como además ha llegado a conocimiento de los Hermanos que el nombre del H. Rizo se encuentra mezclado en un asunto de carácter profano en el que parece que ha habido una no muy correcta aplicación de los caudales del Estado, ello viene a aumentar la necesidad de que entretanto se esclarezca esta cuestion, se invite al citado H. a que dimita y en caso negativo se le distituya o suspenda en el sublime cargo para que fue elegido"⁶⁶ Parece que debía ser a Rizo a quienes aludían los sindicalistas de la UGT. Qué hechos fueron los que se le imputaron no lo he logrado averiguar.

5.2.1.4. La Reserva Naval Republicana.

⁶⁶ Citado por AYALA (s/f). Pp. 120-121.

El Gobierno de la República, mediante un decreto del 13 de marzo de 1937, reconoció la valiosa colaboración de aquellos oficiales de la marina mercante que se habían prestado a cubrir las vacantes provocadas en la Armada por la deserción de los oficiales facciosos. Para recompensarlos, se les concedió el derecho a ingresar en la Reserva Naval con sólo solicitarlo.

Tres meses más tarde se promulgó un nuevo decreto⁶⁷ con el fin de reforzar la organización de la reserva naval. Se ordenó a todos los jefes de flota y bases navales realizar una relación de todos los capitanes y oficiales de la marina mercante comprendidos en el decreto de marzo. En las relaciones deberían constar los datos siguientes: nombre y dos apellidos, antigüedad del nombramiento en la marina mercante, clase del nombramiento, fecha en que comenzó el servicio en la marina guerra, autoridad que lo dispuso, categoría asignada, autoridad que la estableció, buques de guerra en los que sirvió, misión desempeñada a bordo, buque en el que se encuentra embarcado en la actualidad, misión actual a bordo, fecha en que solicitó acogerse al decreto de marzo y autoridad que curso la propuesta. También quedó establecido que la reserva naval quedaba bajo la autoridad exclusiva del Estado mayor de la Marina.

Como consecuencia de la norma anterior, en agosto⁶⁸ se pudo establecer un escalafón de los miembros de la reserva naval incorporados hasta el presente. A los capitanes de la marina mercante se les nombraba capitanes de corbeta y a los pilotos, tenientes de navio. El escalafón de los capitanes de corbeta estaba formado por 39 personas y el de tenientes de navio por 15. El número de los capitanes de corbeta era José Maria Ferrer Poblet (antigüedad 18-7-1936). El primer teniente de navio era Eduardo Morral Aldea (antigüedad 23-7-1936). Los marinos mercantes que ingresaran en la reserva a partir de aquel momento adquirirían la categoría de tenientes de navio si eran capitanes de la mercante y la de alférez de navio si eran pilotos.

La incorporación de los oficiales de máquinas a la reserva naval se legisló en octubre⁶⁹. Se establecieron las equiparaciones siguientes: Capitán maquinista serían los Primeros maquinistas navales de la mercante, Tenientes de máquinas serían los segundos maquinistas navales, los Auxiliares primeros de máquinas de la Armada serían los fogoneros habilitados de maquinista o Primeros mecánicos navales y los

⁶⁷ Decreto del 12-6-1937. Gaceta de la República N° 164. Pp. 1196-1197.

⁶⁸ Orden del 17-8-1937. Gaceta de la República N°231. Pp.710-711.

⁶⁹ Orden circular de 10-10-1937. Gaceta de la República N° 293. Pp. 250-251.

Auxiliares segundos de máquinas de la Armada serían los Segundos mecánicos navales. El escalafón de los capitanes de maquinas⁷⁰ estaba formado por 6 personas. El de tenientes por 3. Los Auxiliares primeros eran 12 y había un solo Auxiliar segundo. El primer capitán de maquinista era Saturnino Marco Casado (antigüedad 18-7-1936), el número uno de los tenientes era Manuel Campos Pulido (antigüedad 18-7-1936). El fogonero habilitado de la marina mercante Manuel Dopazo Poses (antigüedad 18-7-1936) encabezaba la lista de Auxiliares primeros. El único Auxiliar segundo era Vicente sanz Soriano (antigüedad 26-8-1936).

El espaldarazo definitivo a la organización de la Reserva Naval del gobierno legítimo se produjo con la publicación del “Reglamento para el ingreso y escalafonamiento en la Reserva Naval del personal de la Marina Mercante” el 10 de abril de 1938.⁷¹ En este Reglamento se incorporaba el cargo de “Auxiliar Naval” para los Patrones de Cabotaje.

Con posterioridad, se publicaron ampliaciones del escalafón en cuatro ocasiones: 4-6-1938⁷², 11-6-1938⁷³, 3-10-1938⁷⁴ y 7-11-1938⁷⁵. A destacar que en la relación publicada en octubre, figuraba Fernándo Arranz Casaus en escalafón de los tenientes de Navio con una antigüedad del 6-11-1936.

Según los nombramientos que he podido encontrar en la Gaceta de la República, los titulados de la marina mercante que participaron de forma activa en el bando republicano supone un total de 270 personas. 40 capitanes de corbeta, 54 tenientes de navio, 34 alféreces de navio, 35 capitanes maquinistas, 19 tenientes maquinistas, 17 auxiliares primeros de máquinas, 9 auxiliares segundos de máquinas, 6 fogoneros habilitados, 26 auxiliares navales y 30 oficiales segundos.

5.2.2. La política marítima del Govern de la Generalitat.

⁷⁰ En la redacción de aquella Orden hay una confusión y tanto se habla de capitanes como comandantes y de tenientes como capitanes. Ignoro que denominación fue la que se aplicó finalmente.

⁷¹ Gaceta de la República Nº 100. Pp. 100-101.

⁷² Gaceta de la República Nº 155. Pp.1188-1189.

⁷³ Gaceta de la República Nº 162. Pp. 1290-1291. En esta Orden se reconocía el cargo de oficiales segundos para los Patrones de cabotaje ingresados en la Reserva antes del 4 de julio de 1937.

⁷⁴ Gaceta de la República Nº 276. Pp. 32-33.

⁷⁵ Gaceta de la República Nº 311. Pp. 463-464.

Los historiadores Josep Termes y Teresa Abelló han realizado un relato muy claro y preciso del desarrollo de los acontecimientos en Barcelona a partir del 19 de julio de 1936: “El 18 de juliol va tarnscórrer amb normalitat a Barcelona, la guerra civil s’inicià a la matinada del dia 19. Unitats militars destacades a Barcelona van sortir al carrer amb la intenció d’ocupar subversivament els espais clau de la ciutat. Les organitzacions polítiques i obreres, en canvi, es van llançar a defensar els poders constituïts. El conflicte s’inicià amb un aixecament militar, tot i que les organitzacions obreres, que van protagonitzar l’enfrontament i que van aturar els militars colpistes, van propiciar immediatament una revolució a la rereguarda; aixó es el que tingue més transcendencia a Catalunya als primers moments. La victoria que van obtenir els obrers catalans, ajudats pels guàrdies d’asalt, l’aviació i bona part de la guàrdia civil, conduí que les organitzacions obreres proessin de reeixir en la realització del seu projecte de revolució social.”⁷⁶

Tras entrevistarse con los anarquistas de la CNT el día 20, el presidente Companys promulgó un decreto la noche del 21 de julio que decía:

“La rebel·lió feixista ha estat vençuda per l’heroisme popular i el de les forces lleials. Cal, però, acabar d’anihilar a tot catalunya els últims nuclis feixistes existents i prevenir-se contra posibles perills de fora.

.....

Decreto:

Primer.- Són creades les Milícies Ciutadanes per a la defensa de la República i la lluita contra el feixisme i la reacció.”⁷⁷

Aquella misma noche, se constituyó el Comité Central de Milícies (CCM) formado por tres representantes de la CNT, tres de la UGT, tres de ERC, dos de la FAI, uno del POUM, uno de la Unió Socialista, uno de la Unió de Rabassaires y uno de la ACR⁷⁸. Hasta su disolución el día 1 de octubre, el CCM estuvo instalado en el edificio del Institut Náutic.

Durante los días siguientes se adoptaron numerosas disposiciones en todos los ámbitos. Entre ellas, hubo algunas referidas al mundo marítimo con especial atención al

⁷⁶ TERMES i ABELLÓ (1995). P.158.

⁷⁷ Citado por BRUSCO (2003) P. 38.

⁷⁸ BRUSCO (2003) P. 39.

aspecto cultural. Varias fueron de una importancia tan grande que sobrevivieron al cataclismo de la victoria franquista. Merece la pena repasarlas con atención.

5.2.2.1. Las nuevas enseñanzas náuticas

La derrota de los golpistas, el Gobierno de la Generalitat, bajo la presión del CCM, adoptó un par de medidas netamente revolucionarias: la creación del Consell de l'Escola Nova Unificada (CENU) y del Consell de Economía de Catalunya (CEC).

El Decreto de constitución del CENU se publicó el día 29 de julio en el Butlletí Oficial de la Generalitat de Catalunya. El objetivo fundamental de aquella disposición era adecuar el conjunto del sistema educativo a la nueva situación, según se exponía en el preámbulo: “La voluntat revolucionaria del poble ha suprimit l'escola de tendència confesional. Es l'hora d'una nova escola, inspirada en els principis racionalistes del treball i de la fraternitat humana. Cal estructurar aquesta Escola Nova Unificada, que no solament substitueixi el règim escolar que acaba d'enderrocar el poble, sinó que creï una vida escolar inspirada en el sentiment universal de solidaritat i d'acord amb totes les inquietuts de la societat humana i a base de la supressió de tota mena de privilegis.”⁷⁹ . Parece evidente que el CENU se inspiraba en los principios pedagógicos anarquistas según los cuales el objetivo prioritario del sistema educativo era el de arraigar en los escolares la conciencia de clase para crear “agentes activos” en la lucha contra la opresión⁸⁰. El CENU estuvo presidido por el cenetista Puig Elies⁸¹

Según la nueva ordenación educativa, las enseñanzas de náutica pasaron a tener rango universitario y, a partir de aquel momento, fue necesario poseer el bachillerato para acceder a las mismas.

Ningún ámbito de la sociedad catalana pudo eludir las consecuencias de la agitación de aquellos días. En la Escuela de Náutica se sucedieron los cambios de forma vertiginosa. Al margen de aquellos acontecimientos, el día 17 de julio se reunió la Junta del Patronato del INM que, entre otros acuerdos, decidió aceptar la dimisión de Baldocki como Director y profesor de Higiene y nombrar a Arranz Profesor Titular de Navegación de conformidad con la propuesta realizada antes de la disolución. El 27 de

⁷⁹ Citado por BRUSCO (2003) Pp.32-33.

⁸⁰ EALHAM (2005). P. 287.

⁸¹ TERMES (2000). P. 149.

julio, Alfredo Jaén fue designado Delegado del Rector de la Universidad en el INM. El 8 de agosto se ordenó suspender las clases de forma temporal.

En unas notas que llevan el encabezamiento de Revolución , Arranz nos dejó su versión de lo ocurrido aquellos días en el INM:

“La Escuela fue tomada por la Junta de Defensa, y se colocaron en ella varias oficinas, dejándonos a nosotros dos o tres habitaciones.

Uno de los primeros días, llego a la Escuela un profesor de la Universidad, estábamos en ella el Sr. Vich (que era el Secretario) y no recuerdo si también el Sr. Casalis, traía una Orden del Rector de la Universidad y Comisario de la Generalitat de todos los centros de Enseñanza de Cataluña, nombrándole su su Delegado en la escuela de Náutica, y pretendía que firmáramos como testigos de su toma de posesión, yo le repuse que no tenía inconveniente, pero que haría constar mi protesta, ya que aun cuando merecía todos mis respetos, como marino, no podía aceptar sin reservas que un Sr. Ajeno a nuestro centro docente y a la marina, viniera a controlarnos, que si viera que a un marino se le mandaba a otros centros con el mismo objeto, no tendría nada que decir, pero que daba siempre la coincidencia de que siempre teníamos que estar supeditados a los terrestres. Dijo que consultaría con el Sr. Bosch Gimpera (Comisario en los Centros de Enseñanza) y se fue sin tomar posesión. Al día siguiente volvió con la mis(ma) pretensión, y yo le repliqué lo mismo. Entonces me dijo, que el Sr. Bosch Gimpera deseaba hablar conmigo, enseguida fui a la Universidad, y me entreviste con este Sr., al cual le hice ver, que el nombrar a una persona ajena a nosotros y que no conociera bien al personal podía acarrear peligros en aquellos momentos, a lo que me repuso que no tenía interés en persona determinada, y que si había nombrado a un compañero de la Universidad y aun intervenido en la Escuela, era porque le habían visitado profesores de la Escuela de Náutica, pidiéndoselo (los del grupo que querían pasar a Instrucción Pública) que le habían sugerido tal idea. Me dijo que, que le aconsejaba yo, le repuse que porque no nombra al actual Director Sr. Jaén quien tenía todos nuestros respetos y era marino, así lo hizo...(Orden 27-7-1936).

Habla(e) sobre todo esto en la Asociación de capitanes y Pilotos, y entonces, siguiendo la corriente del momento, me nombraron Delegado de la Asociación en la Escuela de Náutica, lo que me colocaba en una situación no tan falsa como hasta entonces, para defender la Escuela.

.....

Como mi nombramiento de la Asociación, me daba una cierta personalidad para defender y representar la Escuela, fui a pedir apoyo contra la intromisión de elementos ajenos a la Escuela en la toma del edificio, La Delegación de Marina que estaba bajo el mando de un Sr. De Aviación y no lo logre ver, pero se me indicó que ellos no podían hacer nada, Escribí a Madrid dándole cuenta a la Subsecretaria de mi toma de posesión por la Asociación y poniéndome a su disposición en lo concerniente a la Escuela, explicando lo que ocurría, dieron la callada por respuesta y tampoco el Director Sr. Jaén recibió ninguna norma a seguir, es decir, que parecían decir “arreglároslos como podáis si estais comprometidos y en peligro, bastante tenemos con nuestros asuntos”. Uno de estos días vi a D. Francisco Condeminas que estaba en la Escuela y me dijo que uno de sus hermanos había desaparecido por asunto del puerto, según suponía; estaba allí para ver si se podía enterar de algo en el Comité. Algo sensible pero en lo que no podía hacer nada sintiéndolo.

Nosotros teníamos que buscar algo que nos respaldara, y no nos quedo más que la Generalidad.”⁸²

Es importante señalar que la ACPMMB se integró en la CNT a los pocos días de iniciarse la guerra civil. Arranz nos dejó su versión de dicha incorporación: “Durante el movimiento se nos convocó a los socios, para decirnos que había detenidos varios compañeros y que si se pasaba la Asociación a la C.N.T., habría posibilidad de favorecerlos a pesar de haber socios de la U.G.T., votamos por unanimidad el paso a la C.N.T., Al salir yo lo hice con Satatornill (que se paso luego a los Nacionales) y le dije: “Hoy hemos entrado en la C.N.T., como podíamos haber ido a los Niños de la Doctrina Cristiana, si así hubiera convenido”⁸³

Arranz también aprovechó su situación de fuerza -ser el representante de la CNT en la Escuela en aquellos momentos era importante-, para forzar a que se nombrara a Eduardo Azpilicueta y a Luis Lopategui, secretarios de la Asociación de Capitanes y Pilotos y de Maquinistas Navales respectivamente, como profesores del INM.⁸⁴

El 19 de agosto de 1936, el Govern de la Generalitat publicó un Decreto que ordenaba:

⁸² CDM- Fons personal Arranz R.2715

⁸³ CDM- Fons personal Arranz R.2438.

⁸⁴ CDM- Fons personal Arranz R.2438.

“Art. 1r. Queda dissolta la Junta de Patronat de l’Institut Nàutic de la mediterrània i adscrites a la Conselleria de Cultura les Institucions d’Ensenyaments tècnico-marítims, el Museu Marítim i la Biblioteca marítima, creada per la dissolta Junta de Patronat.

Art. 2n. Interinament, les funcions rectores de les expresadse institucions culturals seran exercides pel Conseller de Cultura o per la persona que delegui.

Art. 3r. El personal docent administratiu i tècnic de la dissolta Junta passa a formar part de la Generalitat.”⁸⁵.

La Escuela de Náutica pasó a ser “Institució cultural de la Generalitat” por un Decreto del 24 de agosto.⁸⁶

El 26 de agosto Fernando Arranz fue nombrado Delegado de la Generalitat en la Escuela que a partir de aquel momento pasó a denominarse “Escola de la Marina Mercant de la Mediterrània”⁸⁷.

Las notas biográficas de Arranz contienen una descripción del proceso que siguió dicho nombramiento:

“ Hablé con el Conseller de Cultura Sr. Gassol, y también le expuse que la Escuela estuviera donde se encontraran las demás entidades marítimas, siendo conveniente desvincularla de los centros Universitarios, teniendo así cierta autonomía. Recuerdo que en esta conversación le dije que al hablar de los marinos se decía “la sufrida clase”, pero en la hora de la verdad siempre se nos supeditaba a los terrestres, si estos tenían ocasión de meter entre nosotros una cuña. Creo que esto influyó sobre Gassol que era un sentimental. Quiero decir de buenos sentimientos. Sobre él debo decir: No lo había tratado antes del movimiento pues acudí (¿) yo a las Juntas del Patronato y nunca había tenido conversación particular con él (como Escalas y otros de más categoría). Durante el movimiento nos recibía en “coro” e iba despachando o conversando uno a uno, dando la vuelta. Alguna vez me decía, ve aquellos que van de paisano, son curas o frailes. Luego al salir su Secretario me manifestaba: Un día los de la FAI nos harán una mala jugada, pues tengo que llevar en el coche del Concheller unos curas o frailes al barco italiano, para que salgan de España y salvarlos (Todavía recalaban en Barcelona estos barcos). Llego a que no podía salir del edificio de la Generalitat, para salvaguardar su vida. Para mí era por sus zetos (¿gestos?) una buena persona.

⁸⁵ D.O.G. C. n° 235, de 22 agosto 1936, pag.1149.

⁸⁶ D.O.G.C. n° 239, de 26 agosto 1936, pag.1200.

⁸⁷ D.O.G.C. n° 250, de 6 setembre 1936, pag.1354.

.....

Como habia pasado a depender directamente de Cultura, el rectorado, ya no tenia incumbencia sobre la Escuela. Cultura tenia que nombrar su Delegado, si asi lo deseaba. Hable con el Conseller sobre el asunto, a mi criterio debia ser una de la Escuela, y adems marino, veamos en quien podia recaer el nombramiento y sus circunstancias, tal como yo las veia:

Emilio Sola – No obstante pertenecer a la Asociación de matiz catalan, apoyada en sus tiempos Macia y Gassol, no tenia tacto político y ademas su actuación personal anterior no era grata a la Generalitat, le hubieran rechazado.

Alfredo Jaen, en ningun momento difícil de los que habiamos atravesado, habia hecho nada debido a su edad. Era el mas indicado, pero en momentos normales, no en los actuales, Era una reserva para la normalidad.

Juan Vich – Esta candidatura la hubiera defendido alguna organización, y trabajo ella, y él subterráneamente para que se le nombrara, le vi excesivamente apasionado y peligroso para llegar a cumplir sus ambiciones, a las que anteponia todo otro sentimiento. Luego vi no estaba equivocado.

Francisco Condeminas, no era marino, pero su historial le incapacitaba. Pidio cobijo alRector y a Gassol, estos le indicaron lo pidiera a la Escuela (A Gassol cuando estaba detenido en Cartagena le mandaba presentes), yo le cobige en multiples momentos, Mal podia él defender a nadie, Aunque le creo sin ideas morales.

Ramon Casalis, era bastante ecuánime, pero no se que hubiera ocurrido si hubiera descubierto situaciones anormales desde el punto de vista político imperante en nuestra zona.

Un dia el Sr. Colldeforns, me dijo que de parte del Sr. Gassol, me pidio una terna para nombrar Delegado suyo en la Escuela, como yo sabia que se habia insistido en que nombrara una persona ajena a la marina, y por otra parte sabia la actitud de Vich, que influia para que se le nombrara a él, le conteste para sacármelo de delante, que la terna era Arranz, Arranz y Arranz, Colldeforns me repuso que esto era improcedente, le conteste que me era igual y que estaba dispuesto a retirarme.

Fui a ver a Gassol para ver lo que habia, y le dije lo habia contestado a Colldeforns, ya que no creia prudente decirle mis pensamientos, pero que por mi podia nombrar a quien le pareciera, y me repuso en que estaba conforme en que siguiera yo, ya que no habia ningun inconveniente en que asi fuera. Yo saque la impresión de que no haber sido el nombrado yo, lo hubiera sido Vich, y esto mas que nada me indujo a aceptar.

.....

Convoque al claustro y les dije lo que habia, pero sin la unanimidad del claustro no aceptaria el cargo. El claustro por unanimidad me dijo que aceptara. A pesar de todo Vich no opuso la menor objeccion.”⁸⁸

Mediante una Orden del 29 de septiembre de 1936, se convocaron exámenes de capitanes, Pilotos, Patronos de cabotaje, Mecánicos, Fogoneros y Motoristas.

Otra Orden del día 16 de octubre de 1936 estableció el acoplamiento del INM y de la Escuela de Náutica con la finalidad de adoptar las enseñanzas marítimas a las nuevas directrices establecidas por el Consell de l’Escola Nova Unificada. La institución resultante se denominaría Escola de la Marina Mercant de la Mediterrània (EMMM) y en ella se realizarían las siguientes enseñanzas:

Aprendices de marinero

Carpinteros de ribera

Capitanes de yate de regatas

Patrones de Cabotaje

Patrones de Pesca o Peritos en Pesquerias

Practicantes de la Marina Mercante

Motoristas y Fogoneros habilitados

Alumnos de Máquinas y Alumnos de Náutica

Pilotos de la Marina Mercante y Peritos en propulsión Naval

Capitanes de la marina Mercante y Técnicos en propulsión Naval

Peritos de arqueo

Médicos de la marina Mercante

Capitanes de Pesca o Inspectores de pesqueria

Sobrecargos o Técnicos en empresas marítimas

Servicios Administrativos de la marina mercante

Es evidente que la pretensión de la Administración era la de establecer una universidad de la marina civil. Una hermosa utopía que no pudo realizarse.

La plantilla de la EMMM quedó formada por las personas siguientes:

⁸⁸ CDM- Fons personal Arranz. R. 2438.

36. Personal y salarios de la EMMM.

Empleo	Nombre y Apellidos	Salario Anual en Pts.
Cátedra de Astronomía	Alfredo Jaén Jiménez	13.500
Cát. De Geografía y Arqueología naval	Francisco Condeminas Mascaró	12.000
Cát. De Derecho y Legislación de Aduanas	Ricardo Sanz Castaño	12.000
Cát. De Física, Química y Electricidad	Juan Vich Company	9.000
Cát. De Motores y Turbinas	Luis Puig Roca	9.000
Cát. De Resistencia de Materialnes, Termodinámica, Metalurgia y Metalografía	Eduardo Condeminas Abós	7.500
Cát. De Dibujo	Fernándo Sánchez Argüelles	7.500
Cát. De Navegación	Fernando Arranz Casaus	7.500
Cát. De Maniobras, Estiba, Estructura, etc.	Ramón Casalis Nadal	6.000
Cát. De Catalan Técnico-marítimo	Eladio Homs Oller	4.000
Cát. De Historia de la Marina	Gonzalo de Reparaz Ruiz	6.000
Cát. De Higiene, Sanidad y Medicina de Urgencia	Francisco Paniello Grau	6.000
Cát. De Hipotecas, Seguros Marítimos y Contabilidad	Vicente M ^a Colldeforns Ferrer	6.000
Cát. De Meteorología y Oceanografía	Eduardo Azpilicueta Morales	6.000
Cát. De Máquinas y Taller	Luis Lopátegui Aurrecoechea	6.000
Profesor Ayudante	Ricardo Sanz Condeminas	4.000
Administrador	Francisco Colldeforns	3.000
Jefe de Secretaria	Juan J. Casanovas	7.000

Conserge	Juan Garcia Oliva	4.500
Ordenanza	Pedro Soler	3.400
Ordenanza	José Martín Vilallonga	3.400
Portero	José Farré Solanes	3.750

(Fuente: confección propia a partir de los datos contenidos en DOGC N° 294 del 20 de octubre de 1936 y AHDB LL. 4221.).

El Artículo 3º declaro excedentes forzosos a tres profesores entre los que destacaba Emilio Solà y a tres ordenanzas. Con posterioridad, el 24 de octubre, se ordeno la reincorporación de Emilio Solà.

El Artículo 4º autorizaba al Delegado de la Generalitat, Fernando Arranz, a realizar una serie de nombramientos con el fin de completar de forma provisional la plantilla que requería el nuevo centro. El 28 de octubre se publicó una Orden del Departament de Cultura con los siguientes nombramientos: Ignasi Riera, Capitán de la Marina Mercante: Profesor; Jaume Basté, Capitán de la Marina Mercante, Profesor Auxiliar; Joan Mirats Esteve, Capitán de la Marina Mercante, Profesor Auxiliar; Cèsar Capdevila, Maquinista Naval, Profesor Auxiliar; Francesc Imbernau Ortega, Mecánico Naval de Primera, Encargado de Taller; Pere Rodríguez-Marvan Blanco, Piloto de la Marina Mercante, Auxiliar de Oficinas; Felip Domínguez Egozcue, Maquinista Naval, Auxiliar de Oficinas; Vicenç Tramulles Martinez, Ordenanza Marinero; Pasqual Cátala Linares, Ordenanza Marinero y Joseph Rubió Gutierrez, Ordenanza Marinero.⁸⁹

Las relaciones de Arranz con sus compañeros fueron muy complicadas dadas las circunstancias. En sus notas nos narra algunas anécdotas, más o menos fiables, al respecto. Entre ellas destacan, a pesar de sus incoherencias, las referentes a Rodríguez-Marvan: “Se le nombró para oficinas y era el chofer... Un día desapareció. Al cabo de bastante tiempo me dijeron que habia caido prisionero y estaba en Barcelona, pues se habia pasado a los Nacionales. Le mande preguntar si queria que fuera a verle. Me mando decir que no dijera nada, que me rogaba no fuera a verle, pues si se descubría que se habia pasado le podia costar caro. Así lo hice. Luego se portó conmigo como un caballero. Pues fue a casa cuando estaba yo en la carecel y se ofrecio a mi Sra., y me hizo unos avales.”⁹⁰ En otro lugar, Arranz nos cuenta lo siguiente: “Una de las cosas que se me acusaba era que iba con mono y postala (pistola), lo del mono el primero que

⁸⁹ AHDB LI.4221.

⁹⁰ CDM. Fons personal Arranz. R.2438.

se lo puso fue Jose M^a Colldeforns, y al verlo con el vi que no estaba mal, pues en aquellos momentos era practico. Lo de la pistola fue asunto con Rodríguez Marvan, este llevaba una pistola grande y una vez me dijo que al ir salvando objetos marítimos por las Ermitas quemadas nos esponiamos a tener un fracaso, que era conveniente que fuera yo con otra pistola, le repuse que de donde la iba a sacar yo, me contesto que no me preocupara, y me trajo una pistola (como le habia pedido yo) muy pequeña, la verdad es que desde entonces parece que nos atendían mejor. Esto lo menciono porque Marvan no ha tenido inconveniente en declararlo asi en varios avales, diciendo tambien que el pertenecia a la quinta Columna, grupo Francisco Holgado. El sabia mejor que nadie mi manera de ser, pues me acompañaba a todos los sitios, y como marino teniamos mas confianza pues me unía a él, el compañerismo”⁹¹.

La imagen de Fernando Arranz vestido con mono, pistola al cinto y desplazándose en automóvil con chofer, evidencia el alto rango que alcanzó en aquellos momentos y su compromiso con los poderes revolucionarios.

El 19 de agosto, por orden del Conseller de Cultura Ventura Gassol, se decretó que el Museu Marítim de l’Institut Nàutic de la Mediterrània pasara a depender de la Generalitat y que se ubicara en las Atarazanas bajo la denominación de Museu Marítim de Catalunya. Cuatro días más tarde, se promulgó una Orden estableciendo lo siguiente⁹²:

“ Primer.- El material, taller i tots els serveis annexos al Museu Marítim de l’Institut Nàutic de la Mediterrània, serà traslladat a l’edifici destinat a Museu Marítim de Catalunya.

Segon.- Tot el hagi recollit o pugui recollir l’Oficina del Servei del Patrimoni Artístic, Històric i Científic de Catalunya, i que tingui un aspecte marítim, serà lliurat directament al Museu Marítim de Catalunya.

Tercer.- les maquetes de vaixells, exvots, llibres, gravats, pintures, documents i tota mena d’objectes d’aspecte marítim, que existeixen en ermites, santuaris, etc., així com els que han estat requisats, del lloc que sigui, per entitats o particulars o bé que resten en edificis apropiats o controlats, hauran d’ésser lliurats igualment al Museu Marítim de Catalunya.

⁹¹ CDM. Fons personal Arranz. R.2715.

⁹² DOGC N° 300 de 26-10-1936 P. 345.

Quart.- El Delegat de la Conselleria de Cultura a las institucions de la dissolta Junta de Patronat de l'Institut Nàutic de la Mediterrània, senyor Ferran Arranz, continuarà exercint el càrrec de Delegat de la Generalitat en el Museu Marítim de Catalunya.”

5.2.2.2. El “Sant Mus”

Una de las actuaciones más destacadas del Conseller Ventura Gassol en defensa del patrimonio marítimo fue el intento de recuperar el bergantín-goleta Sant Mus para formara parte del MMC.

El Sant Mus⁹³ fue adquirido por la Naviera Egara a los astilleros Llompart de Mallorca y fue botado el 5 de junio de 1919, después pasó a ser propiedad de don J. Casciero de Torreveja y, en junio de 1927, pasó al armador Félix Escalas que efectuó una importante reparación en los astilleros de Barcelona. Su eslora era de 51,16 metros; la manga, 11,46; el puntal, 4,77. Desplazaba 1200 Tn, el Tonelaje neto era de 564,13 y el volumen de bodega era de 1596,48 metros cúbicos. Se componía de 70 cuadernas cada una de las cuales tenía un perno galvanizado de 14 kgs. de peso. Las cámaras se hallaban instaladas sobre cubierta: el rancho y la cámara de Oficiales, con dimensiones de 6,40 metros de ancho por 5,40 de largo, estaban revestidas de caoba en el interior. Iba aparejado de bergantín-goleta. Sus tres palos machos eran de hierro de 27,50 metros; el trinquete de pino de 19,50 metros; sus aljibes de cemento armado tenían capacidad para unos 20 toneladas de agua potable. Para el servicio de carga y descarga llevaba maquinillas movidas a petróleo sistema “Bolinder’s”, suficientes para levantar cinco toneladas. Poseía, además, bombas para desalojar el agua sistema “Vadell”. Hasta la línea de flotación estaba recubierto de cobre por un total de 1.400 planchas de tres kilos de peso cada una.

El día 8 de septiembre de 1919 emprendió su primer viaje desde Mallorca al Golfo de Méjico y América del Norte. Bajo la propiedad de Félix Escalas⁹⁴ se dedicó a

⁹³ “Naviera Egara, el Sant Mus y lo que pudo ser...”. www.vidamaritima.blogspot.com. (Es un recensión de un artículo aparecido en *Revista Catalunya Marítima* N° 23, 20-9-1919)

⁹⁴ Escalas i Chamení, Fèlix (Palma de Mallorca 1880 - Barcelona 1972) Polític i home de finances. Col·laborà a la premsa mallorquina ("La Almudaina", "El Correo de Mallorca") i barcelonina ("La Veu de Catalunya", "Hispania", "Economia i Finances"). Participà en la tertúlia de Joan Alcover. Es llicencià en dret a Barcelona (1902) i fou passant d'Ildefons Sunyol. Nomenat vicesecretari de la Cambra de Comerç de Barcelona (1905-19), en fou president del gener del 1934 al juliol del 1936. Des del 1919 dirigí el Banc Urquijo Català, que fou un model bancàriament i que

llevar obra de barro desde Alicante a la isla de Cuba, regresando con cargamentos de madera de caoba. Más tarde lo dedicó al transporte de fosfatos desde Sousa (Brasil) a Barcelona.⁹⁵

Su construcción obedeció a la coyuntura existente a raíz de la Gran Guerra que favoreció la irrupción de capital al negocio naviero y que supuso un incremento de la construcción de buques de vela. Para muchos, dicho incremento supuso el canto del cisne de la construcción naval tradicional en el litoral Mediterráneo español. En 1932, el Sant Mus estaba entre los doce veleros mayores de 300 Tn. con que contaba la flota mercante española. De ellos, él y el Guadalhorce eran los únicos que se dedicaban a la navegación trasatlántica⁹⁶.

Arranz dejó, en sus notas, su versión del intento de recupera el Sant Mus :

“A Gassol le gustaba poder disponer del Sant Must, que estaba abandonado y entraban en él para hacer leña con sus maderos (escaseaba el carbon). Hablé con él y le dije que se podía tomar para de dicarlo de guardaría de los hijos de marinos muertos en el frente, le parecio bien y me dijo que llevara la idea adelante, que ya miraría de lograr el credito necesario. Al decir hijos de marinos muertos en el frente, me referia a todos, fuera del lado que fueran.

La idea de Gassol era tambien de conservarlo y repararlo para en su dia agregarlo al Museo Marítimo, por tratarse del ultimo barco de vela de la marina catalano-balear.

Este buque me dio bastantes rompimientos de cabeza.

Con el permiso de Gassol nombre a su objeto dos Stras. Y un marinero, los que facilito el sindicato. Entonces fue cuando el hijo de Colldeforns pidio de ir a bordo y lo autorice para ello. Pero pasaba el tiempo y no se autorizaba el credito, su personal reclamaba sus haberes. Si yo hubiera tenido dinero, no hubiera habido problema. A nosotros no nos interesaba quedar mal con el Sindicato. Hable con Vich y quedamos en

intervingué en grans empreses catalanes com La Maquinista Terrestre i Marítima, Catalana de Gas i Hidroelèctrica de Catalunya. El 1919 fou elegit diputat provincial, representant la Lliga Regionalista. Més endavant fou vicepresident de la Mancomunitat de Catalunya. Durant el Bienni Negre fou nomenat conseller de finances del govern de la Generalitat (1935) i governador general de Catalunya i president de la Generalitat (desembre del 1935 febrer del 1936). Publicà alguns treballs sobre dret mercantil i marítim. En la postguerra tornà a presidir la Cambra de Comerç de Barcelona (1954-63), el consell regional del Banc Urquijo Català i la *Comissió Abat Oliba*. Fou conseller del Banco Hispano Americano, procurador a corts (1955-62) i presidí la Fira Internacional de Mostres de Barcelona. (www.xtec.cat/jbuxader/historia)

⁹⁵ ANCA (2003)

⁹⁶ ROBERT (1932). P. 170.

que no había inconveniente en adelantar esos sueldos, que me permitía a mi, el que el personal saliera del buque, pero mientras no lo pagara no podía hacerlo. En el momento de la verdad, nego Vich el adelanto del dinero, esto me dejaba a mi en mala postura, que ahora me permito suponer era intencionadamente, para lograr quizá sus planes. Esto me obligo a convocar rápidamente el Claustro y en el salio de Secretaria Vich. Se reunió la Junta económica (Casalis, Colldeforns, Sans Castañós, no se si alguno más y yo), se adelantaron los sueldos y a los pocos días los reintegro la Conselleria, habiendo salido del barco los que había empleado. La idea era buena, pero como no hubo niños que guardar, resulto un fracaso.

Entonces (fue en octubre de 1938) se dio un crédito de 2400 pts al año, para el barco, pero tenía que haber alguien que se hiciera cargo de él. Como Riera andaba mal de cuartos le dije que fuera y se le daría una gratificación, la cual teníamos que acreditar en la subvención de 2400 pts, como limpieza. Así es que se firmaban unos vales por escobas, y otros menesteres para pagarle, de acuerdo con Colldeforns. Un día me dijeron en la Conselleria que Colldeforns había ido para decir que los vales no reflejaban la realidad (otra zancadilla). Volví al Museo echando lumbre, vi a Colldeforns y le pedí los vales, que rompí, y le dije: “No le pego un tiro, porque V. No vale ni la bala que se gastaría”. Yo sé que él tubo miedo, pero ya ni le hablé del asunto, y se siguió pagando a Riera por su trabajo, con permiso de Conselleria. En esto obre mal pues debía haber pedido permiso, pero me parecía una cosa tan baladí, que no lo hice, sobre todo teniendo permiso de Colldeforns para la justificación.”⁹⁷

5.2.2.3. El Museu Marítim de Catalunya

Tras la marcha de Ventura Gassol a Saint-Martin-le Beau en octubre de 1936, fue el Subsecretario de Cultura de la Generalitat, Joseph Irla quien firmo, el 27 de octubre, dos ordenes⁹⁸ trascendentales para garantizar la buena marcha del Museu Marítim de Catalunya. En una se ordenaba el inicio de las obras de reconstrucción del edificio de las Atarazanas bajo la dirección de los arquitectos municipales y con materiales proporcionados por el Ayuntamiento. La segunda orden establecía la plantilla del nuevo museo, en parte traspasada desde el INM, y autorizaba a Arranz para que realizara nuevos nombramientos con la finalidad de completar el personal necesario. El

⁹⁷ CDM – Fons personal Arranz R. 2438.

⁹⁸ DOGC N° 302 del 28 de octubre de 1936. P. 372.

cargo de Director quedo en manos del Francisco Codeminas, Francisco Colldeforns sería el secretario y administrador, Xavier Soler desempeñaria las funciones de oficial de dirección, José Vieta ocuparia la plaza de carpintero de ribera, José Giral cubriría la puesto de maestro aparejador y Francisco Jaén realizaria las tareas de Dibujante-delineante.

Las anteriores disposiciones demuestran que la creación del Museu Marítim de Catalunya no fue una simple continuación del Museo que había empezado a constituirse en el INM, sino que supuso una la puesta en marcha de un proyecto nuevo mucho más ambicioso.

En las Atarazanas de Barcelona tuvieron lugar violentos enfrentamientos durante los aciagos días de julio de 1936. Tras la derrota de los militares fascistas, el cuartel de Atarazanas quedó en manos de los milicianos de la CNT. Arranz fue el encargado de negociar la retirada de las fuerzas anarquistas para que el histórico edificio pudiera iniciar su andadura como museo y nos dejó la siguiente crónica (hablando en tercera persona) de lo sucedido: “El día 3 de septiembre de 1936, como creyo el momento propicio Arranz, para llevar el Museo a Atarazanas, y sin ningún apoyo se fue a las mismas que estaban tomadas por elementos de la F.A.I. y en un automóvil acompañado de Colldeforns, Companys el que fue después conservador del mismo y de chofer jaen y con un oficio que tenía a prevención, lo clavo con una piedra en la puerta que daba a la parte de donde esta el mercado de libros, entonces se le acerco un guardia, al que le dijo que mirara que no se quitara el tal oficio. El cual continuo bastante tiempo alli. El oficio llevaba el sello de la Escuela de nautica. Después se marchó a la conselleria de Cultura de la generalidad, dando cuenta de lo que habia hecho bajo su sesponsabilidad al Consejero. Este que era gassol lo encontro bien, y como tambien tenia parte en Atarazanas por las disposiciones de acuartelamiento, el Ayuntamiento, telefono al que era Alcalde, carlos Pi y Sunyer, al cual le dijo que alli habia una Comision de elementos de la C.N.T. (alli no hbia mas que Arranz, sin nombre de C.N.T.), y que habia tomado Atarazanas, pero que si estaban dispuestos a dejar que se estableciera un Museo Marítimo, no habria problema, a lo que debio contestar el Alcalde que bien, pues le dijo a Arranz, Gassol que todo estaba arreglado, pero no le dio ninguna fuerza. Luego se puso al habla Arranz con el que parecia jefe de los que estaban en Atarazanas y les pidio le dejaran un pequeño lugar para –useo marítimo, a lo que accedieron, pues dada la simpatia que siempre han sabido despertar los marinos, no le negaban lo que les pedia.

Siguiendo explotando esa simpatía hacia las clases marítimas fue ampliando los locales que le concedían hasta lograr que fuera desalojado todas las Atarazanas. El día que tomó posesión Arranz oficialmente de Atarazanas para Museo fue ya el 27 de octubre por disposiciones salidas de la generalidad, pero el Museo ya iba adelante antes.”⁹⁹

Esta descripción, a pesar de sus inexactitudes y ambigüedades, constata la estrecha vinculación de Arranz con la CNT y debilita la tesis de una supuesta amistad personal entre Arranz con Gassol¹⁰⁰.

El esfuerzo por mantener la normalidad de la vida académica a pesar de hallarse el país sumido en la Guerra Civil fue notable. El 14 de enero de 1937 se publicó una Orden, firmada por el Conseller de Cultura Sbert, convocando exámenes de Capitanes, Pilotos y Maquinistas:

“Donades les actuals circumstancies, és indispensable que la tripulació dels vaixells mercants uneixi a una indiscutible competència tècnica, un entusiasme ferm pels ideals antifeixistes que hem de sentir tots.

Per tant, han d'ésser habilitats per als carrecs de bord, únicament aquells que – posseïdors de totes les garanties tècniques imprescindibles per al compliment de la feina que els és encomanada- estiguin garantits per l'organització sindical marítima de l'especialitat que els correspongui, entre les diverses que controlen l'esmentada tripulació.

Per totes aquestes raons i d'acord amb el Decret de 24 d'agost darrer,

HE RESOLT:

Primer.- Transitoriament i mentre durin les actuals circumstancies, els alumnes de Náutica i de màquines que hagin realitzat més del 75% de les practiques reglamentàries, seran admesos a examen sempre que estiguin garantits per una de les

⁹⁹ CDM- Fons personal Arranz. R.2438. Hay otra versión que dice: *El Museo marítimo, o mejor el tema de las Atarazanas para el mismo, partio de la Escuela. Un día estando Companys, Colldeforns y yo en la secretaria del Patronato, me dijeron que Gassol vería con agrado que las Atarazanas pasaran a ser el Edificio destinado al Museo, pero lo tenían los de la CNT y no se veía con ánimos ha enfrentarse con ellos, en aquellos momentos, Companys (pariente del Jefe del Servicio Artístico de Cataluña, Sr. Martorell), me dijo que había hablado con los de la CNT, y que quizá me fuera factible que nos cedieran algunos locales para Museo. Se había valido de mi representación de la Asociación de Capitanes y Pilotos, que había pasado a al CNT. Al día siguiente fui en coche a Atarazanas, el coche lo llevaba el hijo de Jáen y clave en la puerta un Oficio por el cual pasaba el edificio a las Instituciones de Cultura Marítima...hablo con los de la CNT, y no hubo inconveniente en cedernos **habitaciones**, luego solo tenían dos y después las desalojaron, como las obras adelantaban.* (CDM- Fons personal Arranz R. 2438)

¹⁰⁰ La hipótesis de la amistad personal entre Gassol y Arranz se expone en “Història del Museu Marítim de Barcelona 1929/1939”. P. 35.

dues sindicals següents: “Sindicato de Transportes marítimos – Secciones de Náutica o Máquinas” (C.N.T.) o “Federación de Transportes – Pesca e Industrias Marítimas” (U.G.T.)

Segon.- Aquests examens es verificaran a l’ “Escola de la Marina Mercant”, en la qual s’admetran, des d’aquesta data, les corresponents sol.licituts.

Tercer.- Els exàmens tindran lloc després del 20 de gener per als capitans i Pilots, i després del primer de febrer per als Maquinistes, i seran regits per les mateixes normes estipulades en l’ anterior convocatòria.

Quart.- Es lliurarà als que siguin admesos en aquests examens, un certificat provisional, cambiable pel definitiu, sempre que provin haver realitzat les practiques complementaries i de reglament

Cinquè.- El Delegat de la Generalitat s l’ “Escola de la Marina Mercant de la Mediterrània”, Ferran Arranz casaus, queda facultat per a dictar les disposicions complementàries que calguin.”¹⁰¹

Desconozco si pudieron realizarse los exámenes debido a que un par de días más tarde la Escuela fue bombardeada y se decidió continuar la actividad docente en las aulas de la Escuela Industrial.

El 27 de octubre Alfredo Jaén fue nombrado Director de la EMMM y Ramón Casals fue designado para ocupar la Secretaria¹⁰². El 11 de febrero de 1937, Alfredo Jaen pidió un permiso particular por motivos de salud y Arranz fue designado Director interino de la EMMM¹⁰³ en tanto que Subdirector según un nombramiento del día anterior en el que también constaba el de Cesar Capdevila como Subsecretario¹⁰⁴.

El firme propósito de impulsar un Museo Marítimo de Catalunya (MMC) quedó patente en un Decreto de la Consellería de Cultura según el cual, en primer lugar, los museos de arte debían traspasar al MMC todos los objetos que se consideraran convenientes por su carácter marítimo; en segundo lugar, lo mismo debía hacerse desde el Servicio del Patrimonio Histórico, Artístico y Científico de Catalunya; por último, el MMC quedaba facultado para solicitar al Conseller de Cultura la incorporación de todos aquellos objetos que estimara de interés¹⁰⁵.

¹⁰¹ AHDB LI.4230.

¹⁰² DOGC N° 302 de 28-10-1936. P.373.

¹⁰³ DOGC N° 43 de 12-2-1937. P.707.

¹⁰⁴ CDM- R. 2748.

¹⁰⁵ DOGC N° 76 de 17-3-1937. P.1143

5.2.2.4. Mayo de 1937

A raíz de los dramáticos sucesos desencadenados en Barcelona a partir del 3 de mayo de 1937, el gobierno de la República asumió el control del orden público en toda Catalunya el día 5 y, dos días más tarde, envió 5.000 Guardias de Asalto para restablecer la normalidad¹⁰⁶. Una buena parte de este contingente se acuarteló en la EMMM, tal como deja constancia una nota remitida por Arranz, en tanto que Delegado de la Generalitat, al “Ciutada Conseller de Cultura”:

“Habent-se pres per la força pública l’Escola i pernoctant en la mateixa mes de 1.000 guardias d’asalt, amb data 7 de maig, vaig posat el següent avis en l’esmentada Escola de la Marina mercant de la Mediterrània:

“”Aquesta Delegació de la Generalitat, posa en coneciment de Professors, Alumnes i tot el personal d’aquesta Escola, que fins nova Ordre, queda suspesa la vida acadèmica en la mateixa””.

Habent segut desalogat casi completament aqueste Centre, reanudarent (reanudarem) les classes el dilluns 17, encar que dita guardia te una Oficina en la nostra Secretaria, puig això no portara cap complicació.”¹⁰⁷

La ancestral aspiración de los marinos mercantes, manifestada en numerosas ocasiones y desde distintos foros, de que se dotara a la Escuela de Náutica de un buque en el que poder realizar de forma adecuada su aprendizaje, fue satisfecha por el Gobierno de la Generalitat mediante una Decreto del 10 de mayo de 1937, mediante el cual se destinaba el yate Rosa V.V. a buque-escuela y de investigación científica, sin menoscabo de que participara en acciones militares si era necesario. El Rosa V.V. , que se hallaba en aquellos momentos fondeado en el puerto de Barcelona bajo el control de la CNT, había sido propiedad del Conde de Godó que había encargado su construcción a los astilleros británicos de John I. Thornycroft & Co. Ltd. con sede en Southampton. El Rosa V.V. poseía una eslora de 47,30 metros y su arqueo era de 376 Tn.¹⁰⁸.

En un informe firmado por Fernando Arranz cuyo destino ignoramos pero que muy bien, por su fecha del 21 de mayo de 1937, pudiera estar dirigido a los

¹⁰⁶ TERMES (1989). P. 408.

¹⁰⁷ AHDB LI.4230.

¹⁰⁸ LÓPEZ (2002). P. 41.

responsables marítimos del nuevo gobierno Negrín, se exponía de forma detallada la actividad realizada en la EMMM. Sobre la función del Yate Rosa V.V., se explicita que en el se han venido realizando los exámenes prácticos de pilotos y capitanes y que, gracias a esa práctica, se pudo comprobar la idoneidad de dicha embarcación como buque-escuela.¹⁰⁹ En el informe también se exponía cual era la situación de la EMMM en su aspecto docente en aquellos momentos:

“Alumnos de Náutica 53

Alumnos de Maquina 89

Preparación para Pilotos 15

Preparación para Capitan 12

Preparación para 2º Maquinista 18

Preparación para 1º Maquinista 14

Patrones 39

Fogoneros etc. 42

TOTAL = 282

El presupuesto actual es: Estado 119.150 pesetas (material 49.000)

Generalidad..... 85.250 “

.....

hasta la fecha, en esta Escuela, todos los alumnos han sido varones.”¹¹⁰

Para poder llevar a cabo las labores que se habían adjudicado al MMC, el 22 de mayo de 1937 se convocaron tres concursos-oposición con la finalidad de cubrir las plazas de Conservador, Auxiliar mecánico y de pintor-decorador y pintor-barnizador¹¹¹. Dichas plazas fueron adjudicadas, por los respectivos tribunales presididos por Fernando Arranz, a Miguel Company y Company (Conservador), Montserrat Wangüemert y Blanch (Mecanógrafa) y Sebastián Roselló y Brotat (pintor-barnizador). La plaza de pintor-decorador quedó vacante.¹¹²

Un Decreto firmado por Lluís Companys, determinó que el yate Rosa V.V. pasara a denominarse President Macià del 8 de junio de 1937.¹¹³

La dotación del President Macià estaría compuesta por un Capitán, un Maquinista, un Contramaestre, un Mayordomo-cocinero, un Engrasador, dos marineros

¹⁰⁹ AHDB LI. 4230.

¹¹⁰ AHDB LI. 4230.

¹¹¹ DOGC N°145 de 25-5-1937. P.642-643.

¹¹² DOGC N° 173 de 22-6-1937. Pp. 1050-1051.

¹¹³ DOGC N° 163 de 12-6-1937.

y un camarero. El sueldo más alto sería de 7.500 pesetas y el más bajo de 3.000, arrojando un coste total de personal de 34.000 pesetas. El presupuesto para la conservación del buque-escuela se estableció en 15.000 pesetas y el de funcionamiento en 36.000. Todo sumado, daba un montante de gasto de 85.000 pesetas.¹¹⁴

La situación de guerra no permitía a la Administración ningún tipo de demoras en la toma de decisiones y pocos días después de realizada la convocatoria – de hecho Convocatoria y Resolución se publicaron en el mismo DOGC- se hizo pública la composición de la tripulación del buque-escuela. “Capitán: Ricardo Aguirre Ibarra; Maquinista: Antonio Fuxà Gelabert; Contramaestre: Antonio Marí Torres; Mayordomo-cocinero: Eduardo Areizaga Arrojo; Engrasador: Manuel Gonzalo Trasanco; Marinero: Miguel Navarro Marí; Marinero: Manuel Romero Pérez; y Camarero: José Carrillo Martínez.”¹¹⁵

Una vez el “President Macià” estuvo en condiciones de navegar, el Servei Meteorològic de Catalunya reclamó que se utilizara, a la vez que como buque-escuela como nave de investigaciones oceanográficas. Se argumentaba que los importantes estudios que se venían realizando para estudiar los cambios de temperatura en la mar y su influencia sobre las condiciones meteorológicas, se habían visto interrumpidos por causa del hundimiento del buque Xauen al inicio de la contienda. La Conselleria de Cultura aceptó la propuesta siempre y cuando dichos trabajos no fueran en menoscabo de la función principal del buque.¹¹⁶

Las notas de Fernando Arranz contienen una descripción detallada y personal de la transformación del yate Rosa V.V. en buque-escuela:

“Yate “Rosa V.V.” – Este lo tomo el sindicato, pero un día se me dijo que lo dejaba, entonces pense en agregarlo a la Escuela, pues siempre se había luchado para que tuviera uno, además en última instancia nada se perdió con ello, ya que si nosotros no nos hacíamos cargo de él, lo tomaría alguna organización, y no sabemos lo que ocurría con sus pertenencias. Así se lo expuse a Gassol y me entrevisté con el Sindicato marítimo, este no ponía objeciones a que pasara a la Generalitat, siempre que fuera para pertenecer a la Escuela. Ya estaba todo avanzado, cuando Gassol cesó en la Generalitat

¹¹⁴ DOGC N° 176 de 25-6-1937 P.1101.

¹¹⁵ DOGC N° 176 de 25-6-1937 P. 1102.

¹¹⁶ DOGC N° 190 de 9-7-1936. Pp. 101-102.

y se hizo cargo transitoriamente el Sr. Martí Feced, y publicó las disposiciones pertinentes para traspasárnoslo a nosotros. Con este Sr., creo que solo hablé una vez.

(El escrito continúa con la exposición de lo que aconteció con los objetos contenidos en el yate):

Un día me enteré que los carabineros querían incautarse del barco, se lo dije al Conseller de Cultura, entonces Pi y Sunyer, y en prevención le propuse que todo lo que había a bordo se trasladase a algún lugar seguro, de acuerdo un día en un camión de Cultura y de parte del Conseller se llevaron todos aquellos objetos que tenían algún valor y había a bordo, yo saqué una lista de ellos, que me quedé, y pregunté que a dónde los llevaban, diciéndome que a la residencia del Conseller.

El día antes o pocos días antes de la entrada de los Nacionales, una bomba de aviación acertó de pleno en el barco y se fue a pique. Pocos días después de la entrada de los nacionales en la puerta de la Diputación me encontré a uno de Cultura y me dijo que tendría interés en hablar conmigo un Sr. Que tenía interés en saber pormenores del buque, subí y hablé con él, le dije lo ocurrido, y me repuso que no teniendo yo ningún resguardo, tenía la responsabilidad, le repuse lo que sabía, y quedamos en que al día siguiente iría yo con la lista de objetos sacados, pero que ignoraba en dónde estaba la residencia del Conseller. Yo pasé un mal rato, al día siguiente volví y le entregué la lista y me dijo que había podido localizar la residencia y que estaba todo conforme. Salimos hablando y en la Rambla nos despedimos. Este Sr. Resultó ser el Sr. Godó. Recuerdo también que cuando me dijo mi responsabilidad, yo le repuse que estaba tranquilo respecto al Sr. Pi y Sunyer, pues creía que si lo conocía, estaría seguro de que era incapaz de llevarse nada que no fuera suyo, que de otra podía tener duda, de él no.²

5.2.2.5. *Fernando Arranz*

El 29 de julio de 1937 se aceptó la solicitud de dimisión Francisco Condeminas Mascaro como Director del Museu Maritim de Catalunya. Alegaba motivos de salud.¹¹⁷

El Conseller de Cultura, Carlos Pi y Sunyer firmó una Orden fechada el 23 de septiembre de 1937, encaminada a aclarar y unificar las distintas delegaciones que ostentaba Fernando Arranz¹¹⁸. En dicha Orden, que podemos considerar el espaldarazo

¹¹⁷ DOGC N° 216 de 4-8-1937 P. 451.

¹¹⁸ Un estudio biográfico completo de Fernando Arranz puede verse en MORENO (2009).

definito de Arranz como máxima autoridad en todas las instituciones marítimas de carácter cultural, se establecía lo siguiente:

“Primer.- És ratificat en el càrrec de Delegat de la generalitat a les Institucions d’ensenyament marítim i annexes, del Departament de Cultura, el senyor Ferran Arranz i Casaus. Aquesta Delegació és feta extensiva, igualent, al Vaixell-Escola PRESIDENT MACIÀ.

Segon.- El Delegat de la generalitat a les Institucions d’ensenyament marítim i annexes, tindrà com a funcions:

- a) Ésser el representant del Departament de Cultura en les esmentades Institucions, i controlar-ne el bon funcionament.
- b) Exercir l’alta direcció de les Institucions de les quals és delegat, d’acord amb les directrius traçades pel Conseller de Cultura.
- c) Fer complir la legislació vigent a Catalunya que directament o indirectament es relacioni amb els susdits organismes.
- d) Estudiar i proposar en cada cas les normes de possible coordinació de la legislació de l’Estat i la del Govern de la Generalitat en matèria marítima relacionada amb l’ensenyament.
- e) Elevar al Conseller de Cultura totes aquelles iniciatives o propostes que contribueixin a la major eficàcia i prestigi de les institucions marítimes catalanes.
- f) Aquelles altres funcions que cregui que puguin augmentar l’eficàcia de la Delegació que exerceix i siguin aprovades, a proposta seva, pel Conseller de Cultura.

Tercer.- És confirmat el senyor Ferran Arranz i Casaus en el càrrec de Director de l’Escola de la Marina Mercant de la Mediterrània, amb els drets i deures que usualment corresponen a la Direcció.¹¹⁹

Una de las primeras, sino la primera decisión que tomó Arranz haciendo uso de sus nuevas atribuciones, fue convocar 12 becas para estudiar en la Escuela cuya cuantía oscilaba entre las 208,33 y las 66,33 pesetas.¹²⁰

¹¹⁹ DOGC N° 270 de 27-9-1937. Pp. 1313-1314.

¹²⁰ AHDB LI.4230.

Aquel mismo día, se publicó otra Orden en la que se establecían los criterios básicos sobre uso que debía hacerse del President Macià , siendo evidente, que dadas las circunstancias, era imposible que saliera a navegar¹²¹.

A finales de octubre, se aceptó la dimisión del carpintero de ribera adscrito a la plantilla del MMC José Vieta¹²². A principios de noviembre, también fue aceptada la dimisión que presentó el pintor-decorador Enric Imbert¹²³. Antes de acabar el año, se dió el cese al profesor de la EMMM Ricardo Sans Condeminas, desaparecido de su lugar de trabajo desde hacia más de un mes¹²⁴.

En la localidad de Seva, lejos del alcance de las bombas que caían sobre Barcelona, se almacenan los fondos del MMC y, en el mes de diciembre de 1937, Arranz ordenó que también se trasladaran a dicha localidad los materiales científicos de la Escuela. Se calculaba que serían necesarios unos diez camiones y se le asignó un presupuesto de 4500 pesetas¹²⁵.

El gobierno de Negrín envió a Barcelona un Inspector de Servicios Marítimos que se reunió con el Conseller de Cultura Carlos Pi y Sunyer. El representante del gobierno central criticó, en terminos muy correctos, el hecho de que el gobierno de Catalunya se hubiera apropiado de las competencias en el ámbito de la formación marítima y planteó la necesidad de normalizar la situación. Carlos Pi expuso las circunstancias que habían obligado a la Generalitat a tomar aquellas decisiones y las explicaciones fueron dadas por suficientes por el Inspector de Servicios Marítimos. Como conclusión de aquellas reuniones, se llegó a la propuesta de acuerdo siguiente:

“PLAN DE ENSEÑANAZAS.- En la Escuela se darian todas las enseñanzas relacionadas con la navegación mercantil (incluso la aerea, si asi se creia prudente) y con la pesca desde la mas elemental a la mas superior.

La Dirección General, señalaría, de momento, un plan de estudios, que la Generalidad podria ampliar con carácter voluntario para los alumnos, si bien convendria que en los Certificados de sus estudios, constara la ampliación efectuada, que podria durtir efectos en determinadas circunstancias.

¹²¹ DOGC N° 270 de 27-9-1937. P. 1314.

¹²² DOGC N° 299 de 26-10-1937. P. 395.

¹²³ DOGC N° 308 de 4-11-1937. P. 523.

¹²⁴ DOGC N° 360 de 26-12-1937. P. 1259.

¹²⁵ AHDB LL. 4230.

El Tribunal de exámenes, excepto los Tribunales de curso corriente, sería nombrado de una vez, para todas, por la D.G., de acuerdo con la generalidad y se hallaría presidido por el Jefe de Escuelas o por otro funcionario nombrado por la Superioridad.

Todos los exámenes se verificarían en la Escuela.

Los nombramientos de todas clases los extendería la D.G. la que podría si lo juzgaba conveniente poner el V^oB^o incluso en los certificados de estudios.

La D.G. nombraría un Delegado o Inspector que interviniera en cuantos asuntos fuera conveniente, sirviendo además de enlace entre la D.G., la Generalidad y la Escuela.

Se debería reconocer los nombramientos de los profesores hechos por la Generalidad, siempre que se hayan obtenido por concurso u oposición y hayan sido también nombrados con carácter interino por el Estado.

Convendría se nombrara una Junta o Ponencia que estudiara con rapidez un nuevo plan de estudios y Estatuto de la Escuela y en la que formaran parte, personal del Estado, de la Generalidad y de la Escuela.

La cantidad global que la D.G. tiene asignada para la Escuela debería ser librada íntegra a la Generalidad, la que rendiría cuentas a la D.G. de su inversión en los plazos y en la forma previamente fijados.

Es indudable que de llegarse a un acuerdo con la Generalidad, dado el entusiasmo que por la Escuela sienten los que dirigen los organismos de Cultura de la Generalidad, y le magnífico material con que la Escuela cuenta y, bajo el alto patronato del Estado, las enseñanzas con la marina Mercante relacionadas adquirieran en nuestra Patria el lugar que evidentemente deseamos.

Barcelona, 16, enero, 1938¹²⁶

Es evidente que el estado quería recuperar sus competencias pero ignoro hasta que punto fue posible, dado el desenvolvimiento de los acontecimientos en los meses siguientes.

Fernando Arranz fue nombrado director provisional del MMC dado que no se estaba en situación de nombrar uno en propiedad. Era el 16 de mayo de 1938.¹²⁷

¹²⁶ AHDB. LI 4247.

¹²⁷ DOGC N^o 138 de 18-5-1938. P. 611.

La conquesta de Vinaroz per les tropes de Franco el 15 de abril de 1938, que supuso la partició de la zona republicana en dos, supuso un dur golpe a les aspiracions de victòria del bando democrata. La moral començà a decaer i les institucions feren un sobreesforç per mantenir el ànim entre tots aquells que resistían en defensa de la legalitat. El Director de l'Escola de la Marina Mercant de la Mediterrània rebé del Director General d'Ensenyaments una circular, fechada el 24 de mayo de 1938, en la que se le comunicaba lo siguiente:

“Les hores presents, tan plenes de responsabilitat, endinsant-se en els centres docents i culturals, han pertorbat el ritme normal dels estudis respectius, degut al gran nombre de mobilitzats.

Concient, doncs, el Departament de Cultura del deure que li escau en aquesta hora, s'adreça a la Institució que dirigiu en el sentit que és de necessitat ineludible mantenir en tot moment la moral entre els alumnes i de no permetre, sota cap concepte, el crebantament del prestigi de la Institució.

Als efectes, per tal que l'alumne mobilitzat no perdi el curs, es procedirà a la franca qualificació dels que hi hagin assistit i als absents, complidors dels seus deures militars, se'ls adaptarà, quan tornin, al curs que calgui.

Visqueu molts anys.”¹²⁸

También fue por aquellos días, exactamnte el 2 de mayo, cuando se supo que el Auxiliar de Oficinas de la EMMM , Pere Rodríguez-Marvan Blanco, había desertado en el puerto de Marsella del buque “Rio Segre” de la Cia. Transmediterránea donde ocupaba plaza de 1er. Oficial¹²⁹

Fernando Arranz asumió sin vacilar la tarea de mantener la actividad de la Escuela al máximo rendimiento posible y , el 9 de julio de 1938, planteó dos propuestas al Director General d'Ensenyaments:

“1er. Obrir un curset de Cultura general marítima per a mestres de la generalitat que tinguin al seu càrrec Escoles en els pobles de la nostra costa, tinguent en compta el que en elles abunden els alumnes fills de mariners i pescadors, que mes tard han de dedicar les seves activitats a la mar.

¹²⁸ AHDB LI.4247.

¹²⁹ AHDB LI. 4247.

2n. Durant les vacances, desplaçar professors de l'Escola, que donguin conferències sobre assumptes marítims i de navegació en les colònies i escoles, especialment en aquells llocs on es troben recollits nens i nenes procedents del interior de la Península, per a lograr despertar en elles l'afició a les coses de la mar, base i fonament del engaiament dels pobles.”¹³⁰

Los bombardeos sobre Barcelona fueron muy frecuentes. Los barrios de construcciones sencillas como el Poble Sec, el Raval, el Barri de la Ribera o la Barceloneta fueron los más afectados¹³¹. Pero, sin ningún género de dudas, el puerto y la Barceloneta fueron las zonas de la ciudad que sufrieron el castigo más duro. La aviación franquista intentaba impedir el normal funcionamiento de la actividad portuaria y destruir algunas instalaciones estratégicas situadas en la zona como eran la Maquinista Terrestre y Marítima, los talleres Vulcano, los depósitos de gas, los depósitos de CAMPSA y las estaciones de ferrocarril. Durante la guerra podemos contar hasta 78 bombardeos, sin ser exhaustivos, en esta zona. La mayor parte de ellos fueron realizados entre mayo de 1938 y enero de 1939¹³²

El buque-escuela President Macià fue impactado, por primera vez, el 17 de marzo de 1938. En aquella ocasión se produjo la muerte del camarero-tripulante José Cabina Martínez¹³³. Fernando Arranz transmitió al Conseller de Cultura un informe realizado por el Capitán del President Macià en el que se detallaban los importantes daños provocados por el segundo bombardeo, acaecido el 24 de septiembre. El informe decía:

“...a consecuencia del bombardeo de ayer mañana sobre el puerto y habiendo caído varias bombas muy próximas al buque, ha vuelto a r(t)ener éste, nuevas averías en su parte exterior, de alguna consideración y que afortunadamente no afectan al casco, motores ni tanques de combustible, según nuestro reconocimiento hecho. Ignoro, sin embargo, si debido a la explosión de las bombas en el agua, haya podido sufrir el buque alguna avería por debajo de la línea de flotación o en sus fondos, aunque creo que nó.

¹³⁰ AHDB LI 4247.

¹³¹ SOBREQUES (1995). P.166.

¹³² Tenemos constancia de los siguientes bombardeos en la zona portuaria y sus alrededores; 1937: 16 de marzo, 29 de mayo, 17 de agosto, 23 de septiembre, 1 de octubre, 7 y 19 de diciembre; 1938: 7, 11 y 30 de enero, 5 de marzo, 30 de abril, 12, 13, 24, 28 y 29 de mayo, 4, 6, 7, 16, 17, 19 y 20 de junio, 5, 12, 13 y 19 de julio, 10, 13, 14, 19 y 28 de agosto, 4, 13, 16 y 24 de septiembre, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 19 y 20 de octubre, 1, 6, 12, 13, 23, 24, 25, 26 y 28 de noviembre, 1, 3, 4, 5, 10, 26, 27 y 29 de diciembre; 1939: 1, 4, 5, 8, 9, 14, 16, 17, 19, 21, 22, 23 y 24 de enero. (ALBERTI 2004). PP. 362-374.

¹³³ LÓPEZ (2002). P. 43.

Prescindiendo de pequeños detalles más, y en líneas generales, las av(e)rias son las siguientes:

Arranque y rotura de todas las puertas de madera exterior de cubierta, las de entrada al salón comedor, puertas de entrada al puente y camarotes de Oficiales, con algunos desperfectos dentro de los mismos, puertas y armarios del interior de la cocina con rotura de algunos utensilios de la misma.

Rotura de la mayoría de ventanas de cristal grueso, de los departamentos del salón comedor, fumador, puente, camarotes de oficiales, claraboyas de máquina, fumador y cocina.

Rotura de tres calabrotillos con los que estaba el buque amarrado al muelle.

Rotura de los toldos y cenefas de lona de cubierta y caseta del puente. Varios armarios y demás pequeños desperfectos en muebles, utensilios del buque. Los camarotes de lujo no han sufrido averías.

Es probable que la estación de T.S.H. tenga alguna avería, puesto que el camarote donde está instalada, tiene también algunos desperfectos.

El yate MERCEDES que estaba amarrado próximo a nosotros y por efecto del bombardeo se incendió, yéndose a pique, propagándose el fuego a nuestro buque, sin poderlo evitar por su rapidez, quemándose los dos botes pequeños de servicio, parte de la cubierta donde estaban colocados los mismos, parte de la regala de madera, parte del costado y mamparo de hierro del corredor de estribor, afectando éste solamente a la pintura, una mesa de madera y la escala de costado, quemadas en parte.

Con lo sucedido nuevamente y siendo frecuentes los bombardeos sobre el puerto, me permito sugerirle la idea de trasladar el buque al puerto de Cadaqués, por considerar aquel lugar de mas seguridad para el mismo y siempre que el Sr. Consejero lo estime conveniente y las Autoridades Militares lo permitiesen”¹³⁴.

La propuesta de Aguirre de trasladar el barco a Cadaqués no fue tomada en consideración. Los daños sufridos por el buque-escuela, descritos de forma tan precisa con el típico lenguaje de las protestas de avería por el Capitán de la nave, no eran de consideración pues no se vieron afectadas las partes fundamentales de la embarcación. Sin embargo, Arranz propuso trasladar el “President Macià” del muelle de Barcelona,

¹³⁴ AHDB LI. 4250.

en el que se encontraba, al muelle de la Casa de Máquinas –hoy en día, muelle del Depósito- por considerarlo un lugar más seguro. En dicho muelle ya se hallaba atracado el Sant Must cuyo estado debía ser deplorable y podrían aprovecharse las mangueras del “President Macià” para realizar una buena limpieza del bergantín-goleta¹³⁵. Suponemos que el hecho de que el muelle de la Casa de Máquinas fuera el más próximo a la Escuela de Náutica también fue factor favorable a la ubicación de las embarcaciones en el mismo.

5.2.2.6. El Instituto Náutico del Mediterráneo

Las negociaciones entabladas a principios de aquel año, entre la Dirección General de la Marina Mercante y la Conselleria de Cultura de la Generalitat, con el fin de regularizar la situación de las enseñanzas náuticas en Catalunya según el punto de vista del Gobierno del Estado cristalizaron en la creación de una Comisión Conjunta diez meses más tarde. La Comisión se encargaría de hallar la solución más conveniente. Sus componentes serían: el Catedrático Don Enrique Jiménez que la presidiría, Don Juan Antonio Villegas (Jefe de la Sección de Navegación), Don Jaime Font (Jefe del negociado de Enseñanzas Náuticas), Don Pelegrín de Benito (Asesor Jurídico de la D.G.M.M.), Don Juan Gual Teixidor y Don Fernando Arranz¹³⁶.

Los trabajos de la Comisión concluyeron a las trece horas y veinte minutos del día 22 de diciembre de 1938, momento en que se cerró el siguiente acuerdo:

“En Barcelona a veintidós de....., se reunió en la Dirección General de la Marina Mercante la Comisión nombrada por el Dr. Director General de la Marina Mercante, de fecha cuatro de noviembre último, bajo la Presidencia de D. Enrique Jiménez, y con asistencia de los componentes de la misma, excepto don Pelegrin de Benito.

A las once de la mañana el Presidente declaró abierta la sesión,.....

Los Sres. Font y Arranz presentaron los proyectos de acoplamiento de personal de la Escuela de Náutica y resolución definitiva del asunto de la citada Escuela, de cuyos proyectos, en cumplimiento de lo acordado en sesión del once último,...

¹³⁵ AHDB LI. 4250.

¹³⁶ AHDB LI. 4247.

Previo un detenido estudio de ambas cuestiones y de su discusión, en la que intervinieron todos los asistentes a la reunión, se acordó someter a juicio de la Superioridad los siguientes proyectos de acoplamiento de personal de la Escuela de Náutica y de resolución del asunto que dio origen al nombramiento de esta Comisión, a los que se llegó después de un completo estudio de cuanto dispone la Constitución de la República en sus arts., 21, 49 y 50 el Estatuto de Cataluña en su art. 7; el Estatuto de la Universidad Autónoma de Barcelona, el propio historial de la Escuela de Náutica de esta ciudad, el Decreto de creación del Instituto Náutico del Mediterráneo de 12 de noviembre de 1929 y, muy especialmente, el proyecto de creación del Consejo de Enseñanzas de cataluña, que demuestra que lo que se propone se ajusta perfectamente a lo preceptuado en los artículos de la Constitución y del Estatuto citados.

ACOPLAMIENTO DE PERSONAL DE LA ESCUELA DE NÁUTICA DE BARCELONA

1.- Cesan en la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona, los siguientes Profesores:

D. José L. Garate, numerario de inglés, y D. Alfredo Guijarro Alcover, de Radiotelegrafía, de ignorado paradero.

El Auxiliar de Derecho, Legislación, Inglés y Dibujo, D. Esteban Hostench Calveras y el Profesor interino de Higiene Naval D. Enrique Baldochi Forment.

D. Eduardo Condeminas Abos cesara también en la Auxiliaria de Física, Química y Máquinas.

2.- Se desdoblán las siguientes Cátedras:

Geografía marítimo-comercial, Meteorología y Oceanografía, en geografía marítima-Comercial y Meteorología y Oceanografía, quedando adscrito a la primera el actual titular de aquella Cátedra, profesor numerario don Francisco Condeminas Mascaró.

De la actual Cátedra de Física, Electricidad, Mecánica y Química se separa la Electricidad, quedando adscritas a la actual profesor numerario de la Cátedra D. Juan Vich Company, Mecánica y Química.

3.- Dada la importancia creciente del Taller y su terminología, se nombrara para dicha Cátedra un Profesor numerario.

4.- Son nombrados Profesores numerarios en propiedad para las Cátedras siguientes, los señores:

D. Eduardo Condeminas Abos que era Auxiliar de Física, Química y Máquinas, para la de Electricidad.

D. Fernando Arranz Casaus, capitán de la Marina Mercante y actual profesor interino de Navegación, para Astronomía, Navegación, etc., acumulándosele la de Aritmética y Álgebra (actualmente sin cubrir) Hasta que vaque en Barcelona aquella para la cual se le nombra.

D. Luis Lopategui Aurrecoechea, Primer Maquinista Naval y actual Profesor interino de Máquinas, Calderas y Taller, para la de Prácticas de Taller y Terminología.

D. Eduardo Azpelicueta Morales, capitán de la Marina Mercante y actual profesor interino de meteorología y Oceanografía, para la misma Cátedra.

D. Vicente M^a Coldeforns Ferrer, Licenciado en Derecho Marítimo, Profesor Superior Mercantil y Licenciado en Administración Pública y actual Profesor interino de Derecho Marítimo, para la Cátedra de Derecho y Legislación, desempeñando interinamente y hasta que no vaque su Cátedra en Barcelona la Auxiliaria de Derecho, Legislación, Inglés y Dibujo.

Todos estos con el sueldo anual de 5.000 ptas.

Y a D. Francisco Paniello Grau, Piloto de la Marina Mercante y Licenciado en Medicina y actualmente profesor interino de sanidad e higiene Naval, para esta asignatura, con el sueldo anual de 2.500 pts.

5.- D. Francisco Basté baguña, Capitán de la Marina Mercante y actual Auxiliar interino de geografía e Historia por O.M. de 29 de mayo de 1937, pasará a desempeñar con el mismo carácter de interinidad la de las asignaturas profesionales de Náutica.

6.- Son confirmados los nombramientos hechos por O.M. de 29 de abril de 1937, con el mismo carácter de interinos, para los señores:

D. Ignacio Riera Rodas, en la Cátedra de Inglés con 5.000 pesetas anuales.

D. César capdevila de Guillesma para Auxiliaria de las asignaturas profesionales de Maquinistas, con 3.000 pts. Anuales.

D. Felipe Domínguez Egozcúe, para Auxiliar de Oficinas con 3.500 pts. Anuales y D. Francisco Ibernón Ortega, de Encargado de Taller, con 3.000 pts. Anuales.

7.- Para la actual Cátedra vacante de Maniobras, Nudos, etc., el Claustro de Profesores propondrá a la Dirección General de Marina Mercante, aquél al cual haya de acumularse, con la gratificación anual de 1.750 ptes. De acuerdo con el art. 95 del Estatuto de Escuelas de Náutica

PERSONAL SUBALTERNO

Los Ordenanzas de la Escuela Oficial de Náutica, que prestan sus servicios en otros Centros de la Generalidad:

José Bueno Castañeda

Germán López Castañeda

Juan González Martínez

Se reintegran a la Escuela Oficial de Náutica.

Son nombrados Ordenanzas efectivos de la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona, los que actualmente desempeñan dicha plaza con carácter interino, previo el informe del Claustro de Profesores o Dirección:

José farre SolanesçJosé Martín Vilallonga

Pedro Soler

Germán López Castañeda

Juan González Martínez

Con el haber anual que tienen asignado los de su categoría en la Dirección General de Marina Mercante.

PROYECTO DE DECRETO

De común acuerdo el Gobierno de la República y el de la Generalidad de Cataluña, se crea el Instituto Marítimo del mediterráneo, que sustituirá al antiguo Instituto Náutico del mediterráneo, creado por R.D. de 12 de noviembre de 1929 (Gaceta del 16), como Centro de Cultura Marítima y de incremento y coordinación de las enseñanzas marítimas de todos los órdenes, creadas ya, o que puedan serlo, en la Región autónoma, a la par que el elemento permanente de conexión con las Asociaciones nacionales y extranjeras existentes para el estudio y unificación internacional de los diversos acuerdos sobre materias que se refieran a la navegación y a la pesca, a cuyo fin procurará mantener constantes relaciones con sus similares españolas y extranjeras.

El Instituto Marítimo del mediterráneo funcionará según las normas contenidas en la presente disposición y será regido por una Junta de Patronato de la que será Presidente un delegado de la Dirección General de marina Mercante y Vicepresidente un delegado de la Consejería de Cultura de la Generalidad de Cataluña.

Formarán dicha Junta dos representantes de la Dirección General de Marina Mercantge y otros dos de la Consejeria de Cultura de la generalidad, uno del Ayuntamiento de Barcelona, un Profesor en representación de los claustros de los centros de enseñanza marítima dependientes de la Dirección General de marina Mercante, otro de idénticos Centros que dependan de la Generalidad y dos

representantes de las Asociaciones profesionales marítimas, designadas uno por la C.N.T. y otro por la U.G.T.

Son presidentes natos el Consejero de Cultura de la Generalidad y el Director General de marina Mercante.

Integrarán el Instituto Marítimo del mediterráneo todas las Escuelas e Instituciones de enseñanza que en la región autónoma, tanto propiedad del Estado como de la generalidad de Cataluña, se dediquen a enseñanzas marítimas en la actualidad, y las que en adelante puedan ser creadas.

Corresponden exclusivamente al Gobierno de la república, en la organización interna del Instituto marítimo del mediterráneo, fijar el plan de enseñanzas de las escuelas a su cargo, de acuerdo con la legislación general del Estado para la obtención de los títulos correspondientes; fijar las condiciones generales para la propuesta de ingreso del Profesorado y proceder al nombramiento de todo el personal empleado en dichas Escuelas sin perjuicio de las propuestas que sobre el particular pueda elevar a la dirección General de Marina Mercante, la Junta del Patronato del Instituto Marítimo del Mediterráneo.

Es de competencia exclusiva del Gobierno de la Generalidad, el sostenimiento de las escuelas que en el conjunto del Instituto están a su cargo y la creación de nuevas enseñanzas que supongan extensión o ampliación de los estudios oficiales de náutica que en el Instituto se den por cuenta de la Dirección general de Marina Mercante, según los planes de estudios que establezcan, en cada caso, el Departamento de Cultura, de acuerdo con sus propias normas para el nombramiento del personal necesario a dichas enseñanzas y, en general, en las mismas condiciones que el Gobierno de la República para con las suyas.

Las facultades de la Junta serán las siguientes:

- a) Llevar la administración de las cantidades que en sus respectivos presupuestos consignen el Gobierno de la República y el Gobierno de la Generalidad de Cataluña como subvención al Instituto Marítimo del Mediterráneo para atender a los gastos de material de las distintas Escuelas, así como para la higiene, conservación y reparación de los edificios y de sus instalaciones.
- b) Estudiar todos los aspectos de la enseñanza marítima de cada ramo particular y en su conjunto para poder informar y en su caso proponer a los organismos

competentes las modificaciones que deberían introducirse a fin de obtener mayor eficacia de la labor docente o para evitar, si los hubiere, inconvenientes o dificultades.

- c) Procurar la mayor coordinación y unidad entre los distintos Centros de enseñanza de que se constituye el Instituto Marítimo del mediterráneo, por medio de una relación constante con los dos gobiernos colaboradores, de los cuales será órgano asesor.
- d) Establecer relaciones con los organismos de enseñanza marítima nacionales y extranjeros y procurar la difusión de la organización marítima de otros países, así como otros conocimientos útiles a los alumnos de las Escuelas, mediante la celebración de cursillos y conferencias.
- e) Organizar la Biblioteca del Instituto en forma que sea un elemento eficaz para las distintas enseñanzas y publicar una revista marítima con las colaboraciones que estime precisas y pueda procurarse.
- f) Celebrar toda clase de actos u fiestas de carácter cultural y social, siempre que para ello cuente con las debidas asistencias para que no sean en perjuicio de los fondos del Instituto destinados a la enseñanza.
- g) Informar y cooperar a la selección, tanto de los becarios de los diferentes estudios, como de los superdotados en los distintos grados de estas enseñanzas.
- h) Confeccionar el reglamento de régimen interino (interno) del Instituto Marítimo del mediterráneo.

Para la realización de los fines circun y extra-escolares que en esta disposición se encomiendan a la Junta de Patronato, ésta podrá recabar, aparte de las subvenciones que tenga del Gobierno de la República y del Gobierno de la generalidad de Cataluña, el auxilio económico del Ayuntamiento de Barcelona y el de las demás Asociaciones interesadas en su funcionamiento.”¹³⁷

Es evidente que la creación del IMM no tenía otra finalidad que restituir al Gobierno del Estado las competencias sobre las enseñanzas que había perdido al iniciarse la guerra civil. Por desgracia, el IMM no pasó de ser un proyecto fatalmente truncado por el inminente desenlace del conflicto. Sin embargo, aún hubo tiempo de publicar un Decreto de la Consellería de Cultura por el cual se derogaba el de 24 de

¹³⁷ AHDB LI. 4247.

agosto de 1936 y todas las medidas que de él se habían derivado¹³⁸. Recordemos que según aquella disposición la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona había pasado a depender de la Generalitat. Por otra parte, se establecía que a partir del primero de enero se llevarían a cabo las medidas necesarias para reestructurar las enseñanzas náuticas.

El 3 de enero se aceptó la solicitud de excedencia solicitada por el profesor Gonzalo de Reparaz y Ruiz.¹³⁹

La última disposición adoptada por el gobierno legítimo de Catalunya, antes del fatal desenlace, fue la concesión de un subsidio mensual de 60 ptas. Al alumno de la EMMM Ferrán Martínez y González¹⁴⁰.



¹³⁸ DOGC N° 365 de 31-12-1938. P. 1220.

¹³⁹ DOGC N°6 de 6-1-1939. P. 75.

¹⁴⁰ DOGC N° 20 de 20-1-1939. P.332.

Presos en Montjuic 1939

(Foto Deschamps)

5.3. El franquismo.

Tras la conquista de Tarragona, el día 15 de enero de 1939, los aviones fascistas comenzaron a bombardear Barcelona de forma ininterrumpida. El día 22, Negrín ordenó que los órganos del Gobierno se trasladaran a Girona y Figueras. A partir de aquel instante, miles de habitantes de Barcelona abandonan la ciudad, tras asaltar algunas tiendas de viveres y se dirigen hacia la frontera colapsando las carreteras. El día 26, las tropas moras del general Yagüe se unen a los quinta columnistas que habían permanecido ocultos y siembran el pánico entre la población civil. Aquel mismo día, el general Davila, que comandaba las tropas franquistas que habían conquistado Barcelona, publicó un bando en que se proclamaba la reintegración de la Ciudad Condal a la soberanía del estado español, a la vez que anulaba todos los nombramientos y disposiciones posteriores al 18 de julio de 1936. Dos días más tarde, las tropas fascistas realizaron el desfile triunfal por la Diagonal. El día 2 de Febrero, la frontera con Francia quedaba totalmente ocupada por el ejército franquista.¹⁴¹

5.3.1. La represión fascista en la marina mercante de Barcelona

El 9 de febrero de 1939, antes de que la contienda civil terminara por completo, Franco decretó la Ley de Responsabilidades Políticas, bajo la cual tendrían lugar la mayor parte de procesos de la posguerra. El propósito de aquella disposición quedaba

¹⁴¹ BEEVOR (2005). Pp. 566-576.

muy claro en su Artículo 1º: “Se declara la responsabilidad política de las personas, tanto jurídicas como físicas, que desde el 1º de octubre de 1934 y antes del 18 de julio de 1936 contribuyeron a crear o agravar la subversión de todo orden de que se hizo víctima España y de aquellas otras que a partir de la segunda de dichas fechas se hayan opuesto o se opongan al Movimiento nacional con actos concretos o con pasividad grave”¹⁴². En estrecha conexión con esa ley, se promulgó, un día después, la Ley de Depuración de Funcionarios con el objetivo de castigar, dejándoles sin trabajo, a todos aquellos funcionarios y funcionarias que habían permanecido en sus puestos al servicio de la legítima administración republicana.

Una tercera norma franquista de carácter represivo fue la denominada Ley de Represión de Masonería y el Comunismo que se promulgó el 1 de marzo de 1940.

Franco proclamó el final de la Guerra Civil el 1 de abril de 1939.

En Barcelona, una de las ciudades que más se había significado por su actitud antifascista, fue el único territorio del estado conquistado por Franco en el que impero un régimen especial de ocupación hasta el 1 de agosto de 1939¹⁴³.

El franquismo fomentó el chivatazo como uno de los instrumentos más importantes de su voluntad vengativa contra todos los vencidos sin excepción. Algunos historiadores hablan de *fiebre delatora*: “El 1939, el que es va coneixer com “Justicia de Franco” tenia com a objectiu assentar les bases d’una sòlida dictadura militar que se sustentaria amb la força de les armes, però sobretot amb la por de la repressió. La realitat de la Catalunya de 1939 era un país arrasat per la guerra i atemorit davant la incertesa del futur que s’obria. La millor manera de suscitar pors i dubtes, d’anul·lar consciències, de frustrar iniciatives i d’adotzenar aquella societat era incentivar la desconfiança entre la gent i augmentar la diferència entre guanyadors i perdedors. Havia de quedar ben clar qui manava i qui quedava anul·lat i humiliat. El foment de la delació per part de les pròpies autoritats contribuïa a aquest ambient de diferenciació entre els uns i els altres”¹⁴⁴. Este fue el caso de Fernando Arranz, director de la Escuela de Náutica durante la guerra civil, que fue denunciado por un antiguo conserje llamado Juan Rodríguez Ramos.

He podido localizar algunos nombres de marinos mercantes y de funcionarios de la marina civil residentes en Barcelona que fueron víctimas de la represión fascista. La

¹⁴² Citado por SOLÉ (2003). P. 55.

¹⁴³ SOLÉ (2003). P. 57.

¹⁴⁴ CANALS (2007) p.155.

relación de esos nombres se presenta como **Apéndice 7**. Es posible que la lista no sea completa. Entre los represaliados estuvo Fernando Arranz y me ha parecido muy importante incluir, también como Anexo, su versión de los hechos.

5.3.2. La marina mercante tras la Guerra Civil

La última Lista oficial de Buques se publicó en 1935. Del análisis de los datos contenidos en la misma más alguna pequeña adición en la revista Ingeniería Naval N° 63 de septiembre de 1940 se ofrecía el siguiente panorama de la flota mercante española de los buques de un tonelaje superior a 100 Tn¹⁴⁵.

37. Estadística por edad de los buques mercantes superiores a 1000 Tn. en 1936.

Edad en años	Número	Toneladas	% Total
Hasta 5	8	33.806	3,33
De 5 a 10	34	151.489	14,91
De 10 a 15	21	81.653	8,04
De 15 a 20	86	334.676	32,96
De 20 a 25	25	88.720	8,74
De 25 a 30	15	56.391	5,55
De 30 a 35	17	42.741	4,21
De 35 a 40	31	81.287	8,00
De 40 a 45	25	59.822	5,89
De 45 a 50	20	55.362	5,45
De 50 a 55	7	15.995	1,58
De 55 a 60	5	6.596	0,65
De 60 a 65	3	5.662	0,56
De 65 a 70	1	1.323	0,13
Total	298	1.015.523	

Si consideramos el umbral de las 100 Toneladas de arqueo, la flota española daba un total de 1.168.000 Tn. en 1936. Los buques de carga y pasaje eran 596, los de

¹⁴⁵ GODINO GIL (1940). P.16.

pesca ascendían a 268 y los remolcadores y embarcaciones de recreo arrojaban un total de 92¹⁴⁶.

Se calcula que aproximadamente unos 100 buques mercantes que sumaban unas 170.000 toneladas, se perdieron durante la guerra civil.

El 1 de abril de 1939, el gobierno de franco tenía en su poder 640.000 toneladas y paulatinamente fue recuperando las 300.000 que se hallaban en el extranjero.

Las compañías navieras que sufrieron las mayores pérdidas a causa del conflicto fueron la Cia. Trasatlántica, la Cia. Transmediterranea y la naviera Ibarra, según la versión del Capitán de Fragata Juan Navarro:

“La Compañía Trasatlántica ha sido, sin duda, la más castigada en cuanto a pérdida de buques. El “Uruguay” y el “Argentina”, fodeados en Barcelona, sufrieron durante tres años las bombas de la Aviación nacional y han quedado inservibles, aunque esta planteada la conveniencia de su reconstrucción.

El “Juan Sebastián Elcano” se halla en Rusia y parece difícil su rescate. El “Manuel Arnús”, en Méjico. El “Habana”, que pasó toda la guerra en el rio de Burdeos, fue llevado a Bilbao a su terminación, siendo victima de un incendio que le produjo graves daños. El “Cristóbal Colón” se perdió en las islas bermudas, cuando se dirigia a Méjico en busca de material de guerra para los marxistas. El caso de este buque es aleccionador: destituido su antiguo capitán por poco afecto al gobierno rojo, le substituyó otro de más definida ideología marxista, pero que sin duda era peor marino... y el barco naufragó.

De los antiguos buques de la Trasatlántica que en 1936 se hallaban amarrados en mahón, sólo el “Manuel calvo” navegará en breve, buque de costosa reparación.

La Compañía Transmediterránea también ha sufrido cuantiosa merma en su flota, en un total de doce buques. Aparte de los tre citados en poder de Rusia (“Ciudad de Ibiza”, “Ciudad de Tarragona” e “Isla de Gran Canaria”) , se reseñan los otros nueve y las causas de su pérdida.

“Ciudad de Barcelona” fue torpedeado por submarino nacional en agosto de 1937 al regresar de Rusia.

“Delfín”, hundido cerca de Málaga en enero de 1937.

¹⁴⁶ NAVARRO DAGNINO (1940) . p. 106.

“Fernándo Póo”, cañoneado y hundido en Guinea en agosto de 1936; hay esperanza de salvarlo.

“Legazpi”, hundido por aviación nacional en aguas de Benicasim en marzo de 1937.

“Monte Toro”, embarrancado en Cabo de Palos en agosto de 1937.

“Vicente La Roda”, hundido por aviación nacional en Palmaos en mayo 1938.

“Isla de Menorca”, perdido totalmente en la costa de cambrils en marzo de 1938.

“Mahón”, hundido por Aviación nacional en Barcelona en enero de 1939.

La naviera Ibarra ha tenido las siguientes bajas en su flota desde enero de 1936:

“Cabo Blanco”, “Cabo Palos”, “Cabo san Antonio”, “Cabo Santo Tomé”, “Cabo Tres Forcas” y los dos que se hallan en Rusia (“Cabo Quilates” y “Cabo San Agustín”) 2¹⁴⁷.

Al terminar la guerra, era evidente que la flota mercante española era vieja, insuficiente y poco especializada. Era necesario crear nuevos buques para los servicios del estado, los tráficos especializados como podía ser el del petroleo y sus derivados, o el frutero –principal fuente de exportaciones en aquellos momentos-, y dotar las infraestructuras portuarias de remolcadores.

Las medidas puestas en marcha por el gobierno de Franco para mejorar la situación de la marina mercante en el aspecto material fueron varias y de resultados dispares.

El 9 de febrero de 1939 se creó la omisión de la Armada para el salvamento de Buuques con la misión de poner a flote el mayor número posible de buques hundido y/o averiados durante la el conflicto. En diciembre de 1940 se habia logrado reflotar 95 barcos que sumaban unas 130.000 TRB.

Por otra parte, se adoptaron una serie de medidas legales con el objetivo de estimular la construcción naval: Ley de Crédito Naval del 2 de junio de 1939 y otra más en el mismo sentido el 5 de mayo de 1941. Al socaire de aquellas disposiciones se realizaron diversas construcciones para la empresas pesqueras, la naviera Zorroza, Pinillos, CAMPSA y Naviera Aznar.

Mediante un decreto-ley de 25 de septiembre de 1941 se creó el Instituto Nacional de Industria (INI) con la intención de que fuera el organismo capaz de levantar una estructura industrial autosuficiente.

¹⁴⁷ NAVARRO DAGNINO (1940). P. 107.

A instancias del INI, el gobierno constituyó el Consejo Técnico de la Marina Mercante el 4 de febrero de 1942 con la misión de que se encargara de realizar el programa de construcciones más conveniente.

La Subsecretaria de la Marina Mercante, inspirada en la reforma de 1934, se creó el 19 de febrero de 1942.

Una Ley del 7 de mayo de 1942 determinó las responsabilidades del INI en el ámbito de la marina mercante y a su socaire se constituyó la Empresa Nacional Elcano (ENE), cuya comisión gestora se reunió por vez primera el 3 de julio de 1942.¹⁴⁸ El Programa de desarrollo de la nueva naviera estatal se llevó a cabo en cuatro fases, coincidiendo la última con la Ley de Protección y Renovación de la Flota que se promulgó el 12 de mayo de 1956¹⁴⁹.

Con el Régimen de Franco, Madrid se convirtió en el centro neurálgico del mundo marítimo español.

5.3.3. La orientación de la cultura marítima del Régimen

5.3.3.1. La Escuela Oficial de Náutica

El Comandante Militar de Marina designó como nuevo Director de la Escuela de Náutica a Francisco Condeminas, encomendándole la reanudación de las enseñanzas y la coordinación de las obras de rehabilitación del edificio de la Plaza Palacio que había sido muy castigado por los bombardeos.

Desde el punto de vista legislativo, y en conformidad con las leyes marco decretadas por el gobierno franquista, se retornó a los planes de estudio establecidos por la Ley de 6 de junio de 1924. El funcionamiento de la Escuela Oficial de Náutica se regularía por el Estatuto del 7 de febrero de 1925. En consecuencia, solo serían válidos los nombramientos de profesores que se hubieran realizado de acuerdo con el mismo.

De conformidad con el plan de estudios de 1924, para poder ingresar se necesitarían tres cursos de bachillerato. En la escuela se cursarían las especialidades de alumno de náutica (tres años) y de alumno de máquinas (dos años), así como los

¹⁴⁸ DIAZ LORENZO (2004). Pp. 49-59.

¹⁴⁹ CERVERA (1990). Pp. 137-138.

respectivos cursillos de preparación para los exámenes que darían acceso a los títulos de Piloto, Capitán, 2º Maquinista y 1er. Maquinista.

El 8 de abril tuvo lugar el primer acto oficial en la Escuela que consistió en la “Entronización del Señor y Bendición de la Escuela”. El periódico “La Vanguardia” ofreció, al día siguiente, la descripción de la efemérides:

“Ayer por la mañana tuvo efecto, en la Escuela Oficial de Náutica, un magnífico y emocionante acto con motivo de la bendición y entronización del Señor en la citada Escuela e inauguración solemne y oficial de sus clases.

Asistió a la ceremonia el señor Comandante de marina, don Juan Carré; el Secretario de la Comandancia, Teniente de Navio, don Enrique F. Ribalta; el Director de la Escuela, don Francisco Condeminas, y los profesores de la misma, don Alfredo Jaén, don Luis Puig, don Ricardo Sans, don Eduardo Condeminas, don Enrique Baldocchi, don Esteban Hostench, don Alfredo Guíjarro, don Emilio Solá, don Fernando Sánchez y don Federico M. Mora. También asistieron todos los alumnos, numerosos y distinguidos invitados y una brigada marina de los Flechas Navales de Barcelona.

A las once y media, acompañado del Secretario de la Comandancia, llegó a la Escuela el señor Comandante de marina, siendo recibido con los honores debidos, por el Director y el Claustro de profesores en pleno de la misma. En el vestíbulo hallábase correctamente formada una centuria de Flechas Navales, a la cual paso revista el Comandante antes de empezar el acto.

Efectuada la ceremonia de entronización de Jesús, el Dr. Llombart procedió a bendecir la Escuela, recorriendo al efecto todas y cada una de sus aulas.

Terminó la ceremonia religiosa con una sentida plática del señor Ecónomo, quien con vehementes palabras alusivas al acto, recordó los mártires caídos en defensa de la religión de Cristo y de la patria española.

A continuación, el Director de la Escuela, señor Condeminas, se dirigió a los asistentes con palabras llenas de patriotismo y de fe en el porvenir de nuestra Patria.

“Con la entronización del Señor en nuestro centro –dijo el señor Condeminas- queda este convertido en templo; y si el templo del saber únicamente lo considerábamos antes, es ya ahora superado como lugar, para todos, de respeto, de amor y de recogimiento”.

Luego se dirige a los alumnos y les recuerda que su misión es magna, noble y delicada.

“La emulación en la empresa de forjar la España Una, Grande y Libre –les dice- ha de

ser vuestra característica”. Terminó su brillante discurso con un grito de “sursum corda”, “arriba los corazones” que fue contestado con fervor por todos los asistentes.

Finalmente, hizo uso de la palabra el señor Comandante de Marina, el cual empieza su breve parlamento, exaltando la trilogía de Fe, Patria y Ciencia, que es –dice- algo suficiente para llenar todos los anhelos y todas las esperanzas en los corazones que sean generosos. Ninguno como el del perfecto marino ha de poseer esta cualidad, verdadero exponente humano envidiable en todo momento. El cumplimiento de esta alta misión al amor del balanceo de su nave se identifica con el mar inmenso que, como aquella, considera muy suyo.

Se dirige luego don Juan Carré a los alumnos allí presentes y les dice que en su maridaje con el mar que les llama han de saber en todo momento hacer honor a nuestra secular hidalguía y les estimula para que no echen en olvido, y menos en estos momentos en que el curso académico les abre las puertas de las aulas, el decir de un celebre almirante que yo remedo con estas palabras “España espera que cada cual cumpla con su deber”. “Yo estoy seguro –dice- que vosotros lo cumplireis, por que es obligación que teneis contraída con la Patria inmortal, a cuyo honor alzaremos todos nuestra voz, saludando al caudillo invicto que la representa, gritando ¡Franco, Franco, Franco! ¡Arriba España!”

150

En el mes de mayo se abrió la matrícula del curso 1938-1939¹⁵¹. La matrícula volvió a abrirse en agosto y septiembre. En total, en las tres convocatorias se inscribieron 96 aspirantes que obtuvieron las calificaciones siguientes en el preceptivo exámen de ingreso:

38. Resultados de los exámenes de ingreso en la ENB del curso 1938-39.

	Aspirantes de Náutica	Aspirantes de Máquinas
Aprobados	76	10
Suspensos	1	1
No Presentados	8	0

¹⁵⁰ Recorte de prensa, muy probablemente de “La vanguardia” con fecha manuscrita 9-4-1939. CDM. Fons personal Arranz. R. 2436.

¹⁵¹ Toda la información correspondiente a los dos primeros cursos que se realizaron en la Escuela de Náutica de Barcelona tras la guerra han sido extraídos de un documento mecanografiado sin fecha y no clasificado encontrado en un armario existente en el antiguo Archivo Administrativo de la Facultat de Náutica de Barcelona. La fotocopia que obra en mi poder fue realizada en 1990.

En las convocatorias de ingreso de los meses de enero, mayo y septiembre del curso 1939-1940 se registraron un total de 203 inscripciones. Los resultados de las pruebas de ingreso fueron:

39. Resultados de los exámenes de ingreso en la ENB del curso 1939-1940.

	Aspirantes de Náutica	Aspirantes de Máquinas
Aprobados	161	21
Suspensos	17	1
No presentados	3	0

En junio de 1940, salió la primera promoción de Alumnos tras la Guerra Civil:

40. Componentes de la primera promoción de la ENB tras la Guerra Civil.

	Alumnos de Náutica	Alumnos de Máquinas
Convocatoria de junio	<ul style="list-style-type: none"> - Joaquin Vilanova Vilanova - Federico Piera Costa - Santiago Hernández Izal - Alberto Sánchez Ferrer. 	<ul style="list-style-type: none"> - Guillermo Camps Ramis - Bernando Sabater T. - José M. Cirera Vila - Federico Fuchs Cugat - Pablo Galofre Llanos - Hector Cuello Leiva - Arturo Siriano Viadel
Convocatoria de septiembre	<ul style="list-style-type: none"> - Gabriel Estela Chaulet - Javier Acero Padilla - Victor Mata Pérez - Ramón Gasso Fernández - Antonio Sivera Pascual 	<ul style="list-style-type: none"> - Hilario Ocón Saiz - Mario Vendrell Lostau - Sigfrido Navarro Hernández

	<ul style="list-style-type: none"> - Luis Gispert Guiu - Francisco Albert Rivas - Angel de Urrutia Landaburu 	
--	---	--

De forma paulatina, la vida de la Escuela fue amoldándose a los nuevos tiempos y a los rituales correspondientes. La Vanguardia del día 28 de octubre de 1941, publicaba, bajo el titular de “Inauguración de curso en la Escuela Oficial de Náutica”, lo siguiente: “Ha tenido lugar... Asistieron a los actos el comandante de Marina, el director de la Escuela señor Condeminas, el claustro de profesores en pleno y el jefe accidental del distrito Universitario del S.E.U., camarada José espriu; cuando se acababa de iniciar el acto académico, ha llegado a la escuela el gobernador civil y jefe provincial, camarada Correa, quien ocupó la presidencia. A las once se rezó una misa en la capilla del Centro, pasando luego la concurrencia al salón de actos donde, después de leída por el secretario señor Puig Roca la memoria del curso anterior, pronunció el discurso inaugural el catedrático señor sanz castaño desarrollando en su docta disertación el tema “La libertad de los mares”. Seguidamente pronunciaron discursos alusivos al acto el jefe accidental del S.E.U. y el comandante de Marina. Por último, el camarada Correa pronunció las palabras de ritual declarando abierto el curso en nombre del Jefe del Estado cantándose el “Cara al Sol””.

Inicialmente las Escuelas de Náutica dependieron del Ministerio de Industria y Comercio a través de la Dirección general de Comunicaciones. Más tarde, el 19 de febrero de 1942, se creó la Subsecretaría de la Marina Mercante, dependiente del mismo ministerio pero bajo la tutela de la Marina de Guerra, tal como aclaraba el Art. 11: Por constituir la marina Mercante la reserva natural de la guerra, el ministerio de marina intervendrá en la formación de su personal, señalando las enseñanzas que deberá recibir con el fin de capacitarlo para el desempeño de funciones de carácter militar...Orgánicamente las escuelas de Náutica dependerán de la Subsecretaría de la marina Mercante, correspondiendo al Ministerio inspeccionar su funcionamiento a los fines indicados en el párrafo anterior, por intermedio de los Comandantes de Marina.¹⁵²

¹⁵² Citado por ARROYO (1989). Pp. 181-182.

5.3.3.2. El Museo Marítimo

Tras la victoria franquista, Francisco Condeminas se presentó voluntario para ejercer la Dirección del Museo, obviando la dimisión que había presentado durante la guerra. La inauguración del museo, a partir de aquel momento denominado Museo Marítimo de Barcelona, se realizó el 18 de enero de 1941.

Pocos meses después, Condeminas planteaba la finalidad del Museo Marítimo en los términos siguientes: Ahora que España busca su grandeza por las rutas del mar, el adecuado aprovechamiento de las Atarazanas para museo Marítimo, tiene la oportunidad de los que, por su sentido, es valorización de un pasado e inequívoca señal de un avance hacia un futuro lleno de luminosidades¹⁵³

Condeminas se mantuvo en el cargo de director hasta su jubilación en 1958. Sin embargo, a partir de 1949, Enric Cubas se responsabilizó interinamente de dirigir el Museo, debido a que Condeminas se dedicó de forma prioritaria a sus responsabilidades políticas como concejal del Ayuntamiento de Barcelona y como Diputado provincial.¹⁵⁴

5.3.3.3. Los buques escuela: el “President Macià” y el “Sant Mus”.

El buque-escuela “President Macià” fue hundido completamente durante uno de los últimos bombardeos de la Guerra. Se reflató pero únicamente pudieron aprovecharse sus dos motores que fueron emplazados en sendos pesqueros.

La idea de dotar de buques escuela a la marina mercante fue recuperada por la Empresa Nacional Elcano (ENE), creada en 1942 bajo la tutela del Instituto Nacional de Industria (INI), organismo creado por el estado que jugaría un papel destacado en el desarrollo industrial del país bajo el franquismo. Durante la década de los cuarenta la ENE armó tres veleros como buques escuela¹⁵⁵: el Castillo de Javier¹⁵⁶, el Estrella

¹⁵³ CONDEMINAS (1941) S/P.

¹⁵⁴ *Història del Museu Marítim de Barcelona*. Vol. II. Pp. 15-19.

¹⁵⁵ DIAZ LORENZO (2004). Pp. 75-76.

¹⁵⁶ Antiguo yate de recreo hundido en el puerto de Sant Feliu de Guixols. Fue reflatado en 1940. En noviembre de 1943 fue habilitado como buque-escuela en los talleres de la Unión Naval de Levante. Fue desguazado en 1946.

Polar¹⁵⁷ y el Cruz del Sur¹⁵⁸. Años más tarde, la ENE recuperó la idea de los buques-escuela desde un nuevo punto de vista mucho más compatible con las funciones comerciales, con la construcción de los buques escuela Alonso de Ojeda y Pedro de Alvarado¹⁵⁹

El “Sant Mus”, por su parte, fue recuperado con suma facilidad dado su buen estado de conservación¹⁶⁰ y se convirtió en la sede a flote de la Escuela de Flechas Navales “José Antonio”¹⁶¹, cambiando su denominación por la de “Balears”. A mediados de la década de los sesenta, y tras varios años de abandono, el Sant Mus fue hundido para servir de fundamentación a las obras de prolongación del Dique del Este del puerto de Barcelona.

5.3.3.4. La Escuela de Estudios Elementales Marítimos

La Diputación Provincial de Barcelona, a propuesta del Diputado Ponente de Cultura, acordó crear la Escuela de Estudios Elementales Marítimos el 8 de noviembre de 1939 “Año de la Victoria”. Es evidente que, con aquella decisión, no se perseguía otro objetivo que el de continuar la obra formativa profesional iniciada por el Institut Nàutic. Sin embargo, la propuesta de creación obviaba toda referencia al pasado y planteaba la cuestión como si se tratara de una nueva iniciativa:

“La Diputación Provincial de Barcelona, fiel a su tradición histórica y deseando coadyuvar al desenvolvimiento decisivo que la gesta del Generalísimo ha iniciado y viene desarrollando en todos los aspectos de la vida Nacional, quiere aportar a tan magna obra obra, un mínimo de esfuerzo en relación con una de las actividades a que

¹⁵⁷ Goleta construido en Dinamarca en 1939, tras distintos avatares, fue comprada por la ENE en 1944. el 13 de diciembre de aquel año zarpó del puerto de Barcelona en su primer viaje comercial. Fue vendido a la sociedad Clipper de bahamas en 1960.

¹⁵⁸ Fue encargada por la ENE a los astilleros Lacomba de Valencia. Durante unos años estuvo al servicio del CIAS (Centro de Investigación y Actividades Acuáticas Submarinas). En 1960, se vendió a la sociedad Patrick Corce de Bahamas.

¹⁵⁹ El autor de este trabajo navegó como agregado en el *Pedro de Alvarado*. Ya habrá tiempo de contar esa historia en otra ocasión.

¹⁶⁰ Según el informe realizado en 1941 por la *Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques*, al finalizar la guerra existían en el puerto de Barcelona 33 buques y las cuatro secciones del Dique Flotante y Deponente afectados por los bombardeos. Las cuatro secciones del dique y 16 buques pudieron ser salvados y el resto fueron desguazados.

¹⁶¹ Las Flechas Navales eran una de las organizaciones juveniles pertenecientes a la Falange Española Tradicionalista y de las J.O.N.S. En el momento de crearse la escuela de Flechas Navales de Barcelona, existían otras en Cádiz, Sanlúcar de Barrameda, Algeciras, Sevilla, Málaga y Palma de **Mallorca**.

Barcelona y su Diputación han consagrado sus afanes, y que la situación geográfica de la Provincia y su gran extensión de costa, ha hecho una de las fuentes de riqueza más interesantes en el desarrollo de sus actividades.”¹⁶².

En la Escuela de Estudios Elementales Marítimos (EEEM) se impartirían los estudios de:

- Radiotelegrafista de Primera y Segunda clase
- Cultura general Marítima
- Patrones de Cabotaje
- Capitanes y Patrones de buques de recreo
- Conductor de embarcaciones de recreo
- Mecánicos navales
- Fogoneros habilitados
- Patrones de Pesca
- Patrones de Bajura¹⁶³

La única novedad respecto a las enseñanzas impartidas por el INM es la formación de radiotelegrafistas. Al respecto, cabe señalar que dicha formación no estaba regulada de forma específica para la marina mercante y los cada día más numerosos buques equipados con telegrafía sin hilos tenían que recurrir al personal de tierra para hacer funcionar sus estaciones y encargarse de su mantenimiento. La primera regulación de la formación de Oficiales Radiotelegrafistas marítimos no se realizó hasta 1946¹⁶⁴. Buena prueba del acierto de introducir esta formación la tenemos en que el 75% de los alumnos matriculados en la primera promoción de la EEEM, lo hizo en dicha especialidad.

Pocos días más tarde, concretamente el día 27 de aquel mismo mes y año, Francisco Condeminas fue nombrado Director de la Escuela. Es evidente que había sido él quien había llevado adelante la iniciativa.

La EEEM utilizaría las instalaciones de la Escuela Oficial de Náutica en horario de tarde para no alterar la finalidad principal de las mismas.

¹⁶² AHDB. LI Q440.

¹⁶³ Esta información ha sido extraída de un folleto editado por la EEEM sin fecha conocida pero que puede estimarse en los años cuarenta. El conocimiento de dicho folleto me fue facilitado por el personal del AHDB.

¹⁶⁴ ARROYO (1989). P. 190.

El personal, que sería el mismo que el de la Escuela Oficial de Náutica salvó alguna rara excepción, no tendría ninguna vinculación formal con la diputación Y percibiría una compensación económica por su labor a título de gratificación que oscilaría entre las 416,66, ptas, mensuales del Director y las 62,50 de un Ordenaza. Un Profesor Titular percibiría 208,33 ptas. al mes y un Profesor Auxiliar 125 ptas.

Es interesante conocer la relación del personal¹⁶⁵ porque así podemos conocer la situación de cada persona en aquellas duras circunstancias, observando las presencias y las ausencias. Los profesores titulares eran: Francisco Condeminas Mascaró (Director), Luis Puig Roca (Secretario), Enrique Casals Cardona, Alfredo Jaén Jiménez, Ricardo Sans Castaño, Emilio Solá Bauló, Fernando Sánchez Argüelles, Enrique Baldocchi Forment, Eduardo Condeminas Abós, Esteban Hostench Calveras, Juan Bta. López cayetano, Salvador Maluquer Nicolau, Melitón Cardona Bosch y Antonio Tomás Quevedo. Los profesores auxiliares eran: Ignacio Riera Rodés, Isidoro Arufe, Antonio Martínez Marín, Ricardo Sans Condeminas, Vicente Colldeforns Ferrer y Juan Canals Carreño¹⁶⁶. En noviembre de 1941 se jubiló Alfredo Jaén y fue sustituido por Federico Marín¹⁶⁷. La consignación anual presupuestaria para la EEEM por parte de la Diputación ascendía a 40.000 ptas.

El número de alumnos matriculados a principios de marzo de 1940 era de 100. Su distribución por especialidades era: 75 en Radiotelegrafía, 12 en Patron de Recreo, 2 en Patron de Cabotaje, 2 en Patron de pesca y 9 en Mecánico-motorista¹⁶⁸.

La EEEM estuvo en funcionamiento hasta mediados de los años sesenta, momento a partir del cual sólo sobrevivió la formación náutico-deportiva, ya al margen de la Diputación.

¹⁶⁵ AHDB LI Q443.

¹⁶⁶ AHDB LI. Q443.

¹⁶⁷ AHDB LI. Q568.

¹⁶⁸ AHDB LI. Q443.

6. CONCLUSIONES.

6.1. Barcelona una ciudad mediterránea.

Convendría abordar, antes de extraer conclusiones, un aspecto muy importante que no se ha tratado en ningún apartado de la tesis: el medio físico. El hecho de que Barcelona se halle en la orilla del Mar Mediterráneo no es irrelevante. Sin duda, el investigador que más y mejor ha estudiado el Mediterráneo es Fernand Braudel. Para él, “el Mediterráneo no es un mar, sino una sucesión de llanuras líquidas comunicadas entre sí por puertos más o menos grandes”¹. La navegación costera en pequeñas embarcaciones y de carácter estacional ha sido la tónica durante siglos. El Mare Nostrum es, además, un mar de pesca escasa que no tiene ningún parecido con Islandia, Terranova o el Mar del Norte, y sin pescadores no hay marinos. Marineros y barcos² se han importado del Norte. El hecho de que desde el Reino de la Corona de Aragón se hicieran importantísimas aportaciones al “arte de navegar” como son buena prueba los trabajos de Ramón LLull o de la escuela cartográfica mallorquina, no impide afirmar que la tradición marinera de Catalunya no posee, en parámetros culturales, un rango de primer orden. La tan traída y llevada aventura americana de finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX, por ejemplo, fue una empresa más comercial que marítima³. Con esta reflexión tan sólo pretendo calibrar con exactitud la dimensión del fenómeno. Sólo una visión ajustada, permitirá apreciar en lo que valen los acontecimientos de la historia marítima barcelonesa a los que he pretendido aportar alguna nueva información con mi tesis.

Por otra parte, es pertinente señalar que la construcción del puerto de Barcelona, sobre todo a partir de mediados del S.XIX, supuso el reforzamiento de su capitalidad marítima. Este es un aspecto en el que sería muy interesante profundizar.

También convendría detenerse a reflexionar sobre si, cuando hablamos de lo marítimo en Catalunya/Barcelona, nos estamos refiriendo a una “sociedad marítima” o a una “sociedad ribereña”⁴. Estos dos conceptos suelen confundirse y es fundamental distinguirlos con claridad a la hora de abordar una reflexión rigurosa sobre el grosor de la llamada “cultura marítima” en nuestro país.

¹ BRAUDEL (1987). Tomo I, P. 140.

² Este es el caso de la “coca”.

³ Existe una extensísima bibliografía sobre este tema. Una selección de los trabajos más importantes puede consultarse en DELGADO Y OTROS (1986). Pp. 165-169.

⁴ PERON/RIEUCAU (1996). Pp. 29-51.

6.2. La profesión de marinero.

En diferentes apartados de la Tesis, ha quedado patente la existencia de una visión romántica del oficio de marinero que poco, por no decir nada, tuvo, y tiene, que ver con la realidad. Este es, sin duda, uno de los pecados de José Ricart.

El trabajo en la mar siempre ha sido una de las peores tareas a las que deben⁵ dedicarse los seres humanos.

Lo que hoy, por imperativo de la mercadotecnia, se consideran gestas deportivas como ocurre con la tan cacareada “Barcelona World Race”, no son más que un juego de niños cuando se recuerda lo que suponía un viaje a las Indias a mediados del siglo XVI. Fray Tomás de la Torre en su *Diario del viaje de salamanca a Ciudad Real* de 1544, nos describe la nave en que viajó a las Indias en los términos siguientes: “...primeramente el navio es una cárcel muy estrecha y muy fuerte de donde nadie puede huir aunque no lleve grillos ni cadenas y tan cruel que no hace diferencia entre los presos, igualmente los trata y estrecha a todos: es grande la estrechura y ahogamiento y calor, la cama es el suelo comúnmente [...] Hay más en el navio mucho vómito y mala disposición que van como fuera de sí y muy desabridos, unos más tiempo que otros y algunos siempre; hay muy pocas ganas de comer y arróstranse mal las cosas dulces, la sed que padece es increíble, acreciéntala ser la comida bizcochos y cosas saladas, la bebida es medida, medio azumbre de agua cada día, vino lo bbe quien lo lleva; hay infinitos piojos que comen a los hombres vivos y la ropa no se puede lavar porque la corta el agua de mar; hay mal olor especialmente debajo de cubierta, intolerable en todo el navio cuando anda la bomba y anda más o menos veces según el navío va bueno o malo..”⁶

Mi investigación me ha llevado a la conclusión de que las condiciones de trabajo en la marina fueron empeorando con el paso de los años a la par que se desarrollaba el comercio marítimo. Al comenzar el siglo XIX, las condiciones se endurecieron de una forma especial con la ordenanza de 1802 que acarreó la militarización de la marina mercante. Como ya he explicado, la abolición de los gremios de mar en 1873 y su sustitución por el sistema de inscripción tampoco supuso una gran mejora sobre todo si recordamos que se mantuvo el sistema de sanciones. El siglo XX trajo las sucesivas Leyes penales que tuvieron diferentes versiones, la última de las cuales perduro hasta la llegada de la democracia.

⁵ Remarco la necesidad del trabajo en la mar para el mantenimiento de las distintas sociedades. La pesca ha sido, y es, una fuente de recursos vitales fundamental. El transporte por mar, ha sido, y sigue siendo, el canal comercial más importante.

⁶ Citado en MARTINEZ (1983). P. 248. Este libro es imprescindible si se quiere conocer las condiciones de vida a bordo de las naves del siglo XVI.

La abolición del regimen militar supuso un cambio pero las condiciones de trabajo siguieron siendo duras. En 1977 en España, el número de accidentes de trabajo mortales en la mar era cuatro veces mayor que en la construcción y seis veces superior al de la industria.⁷ En opinión de los propios trabajadores de la mar el trabajo que realizaban era “muy peligroso” (25,2%), “bastante peligroso” (29%), “peligroso” (39,4%), “poco peligroso” (2,6%) o “nada peligroso” (0,6%).⁸ Por su parte, el profesor Rodríguez-Martos calificaba la vida del marino actual de solitaria, estresante y cansada.⁹ Este panorama justifica que famoso historiador de la técnica Van Loon considerara que: “La historia de la navegación no es sino la narración del martirologio humano y del desarrollo de las cámaras de tortura en las que los hombres desafiaron los furios del tiempo y los espacios infinitos, en las que padecieron el correspondiente castigo y que se denominan *buques*.”¹⁰

La literatura¹¹ es la responsable de que la mayoría de la sociedad tenga una imagen muy distorsionada de la vida en la mar. Es urgente la realización de un estudio riguroso sobre la historia real de las vicisitudes y sufrimientos que el trabajo en la mar ha supuesto para miles de personas, marineros y familiares, durante siglos.

También sería muy interesante reflexionar sobre la validez del concepto de “vocación”. Hay quienes los ponen en duda por completo en el ámbito marítimo: “L’étude des motivations des marins de commerce fait rarement apparaître une “vocation” pour la navigation océano et met surtout en relief le choix de la navigation par nécessité économique”.¹²

⁷ MONTERO (1980). P. 9.

⁸ MONTERO (1980). P. 79.

⁹ RODRÍGUEZ-MARTOS (1996). Pp. 127-137.

¹⁰ VAN LOON (1936). P. 17.

¹¹ Esta denominación es muy vaga. Sería mas adecuado hablar de autores y hacer las distinciones oportunas. Por otra parte, sería muy conveniente investigar sobre esta cuestión con la finalidad de acabar con una mitología que, al fin y a la postre, no beneficia en nada a la gente de mar.

¹² PERON/RIEUCAU (1996). P. 37.

6.3. La Escuela de Náutica de Barcelona y la cultura marítima catalana.

En mi opinión, la sociedad catalana no aprecia en lo que se merece a la Facultad de Náutica. Lo lógico sería sentirse muy orgullosos de contar con una institución marítima con casi doscientos cincuenta años de historia. Esta falta de sensibilidad, y diría también de sabiduría, constituye una prueba de la fragilidad de la cultura marítima de nuestro país.

El apartado 5 de esta tesis tiene un doble objetivo. Explicar un periodo muy rico, y en parte desconocido, de la historia de la Escuela –nunca seré capaz de asumir la denominación de “facultat”- y sacar a la luz lo mucho que esta institución ha aportado a la sociedad que con tanta indiferencia la ha tratado.

En torno a los años treinta del pasado siglo, desde la Escuela de Náutica se luchó “contra viento y marea” para dotar a Cataluña de una Universidad del Mar. Aquel empeño tuvo lugar en tiempos muy difíciles y adquirió tintes heroicos en algunos momentos. Al final, no pudo ser pero no fue un esfuerzo baldío. Nos han quedado las actuales instalaciones de la Escuela y el Museo Marítimo.

La sociedad, tanto barcelonesa como catalana como española, no es plenamente consciente de que la puesta en marcha del Museo Marítimo se produjo al inició de la Guerra Civil gracias a la voluntad del gobierno revolucionario de la Generalitat y que el proyecto fue liderado por un marino mercante, Fernando Arranz, que asumió con valentía la dirección de todos los asuntos de cultura marítima civil y compatibilizó la dirección de la escuela con la del museo. Existen pocas instituciones en nuestros país cuyos orígenes sean tan singulares como los del Museo Marítimo. Es una lástima que la institución haya optado por enmascararlos.¹³ Las razones de mi punto de vista han quedado documentadas en este trabajo.

6.4. José Ricart y Giralt.

¹³ La dirección actual del Museo, por razones de marketing mal entendido, decidió, no hace mucho, celebrar el 75 aniversario de su fundación para lo cual tuvo que tomar como momento fundacional la fecha de la constitución legal del Institut de la Mediterrànea. Lo lógico y corriente es que la vida de una institución se empiece a contar desde el momento en que entra en funcionamiento. Por lo que el Museo marítimo no cumpliría 75 años hasta el año 2011.

Al tratarse de una biografía intelectual, no me he detenido a estudiar la vida personal de Ricart. También es cierto que, si me lo hubiera propuesto, no sé si lo habría logrado por carecer de vías de investigación que seguir. Sin embargo, me parece interesante señalar que su hijo Wifredo¹⁴ tuvo un papel muy destacado en el desenvolvimiento de la tecnología de la automoción europea.

La figura de Ricart permaneció en penumbra durante años y únicamente algunos historiadores económicos¹⁵ mencionaban su trabajo sobre *El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana 1790-1870*. La recuperación plena de José Ricart para la historia de la ciencia y de la técnica catalana fue obra de Antonio Roca que le dedico bastantes páginas en su tesis doctoral, destacando, sobre todo, la colaboración con Eduardo Fontseré.¹⁶ El documentado y riguroso trabajo de Roca, sin embargo, no realiza, seguramente porque no es su propósito, una valoración de las aportaciones intelectuales de Ricart. Mi propósito es entrar en ese aspecto.

¹⁴ Wifredo Pelayo Francisco de Borja Ricart Medina nació en Barcelona el 15 de mayo de 1897, hijo del marino, director de la Escuela Náutica José Ricart y Giralt. Era un estudiante normal, muy interesado en temas de aviación. En 1918 se doctoró en Ingeniería Industrial, con menos de 20 años. Inició en Barcelona su actividad profesional, siendo director de talleres de la compañía Vallet y Fiol, en la que fabricaban motores para bombas de agua y eran distribuidores de los coches Hispano-Suiza. En Vallet y Fiol inventó el carburol, un carburante para los Hispano-Suiza que vendía esta compañía, para los cuales no disponían de combustible. En 1920 formó la Sociedad Anónima de Motores Ricart-Pérez con Francisco Pérez de Olaguer, orientada a motores para usos industriales. En 1926, después de la retirada de Pérez de Olaguer disolvió esa sociedad y fundó la empresa Motores y Automóviles Ricart, presentando al año siguiente en el Salón del Automóvil de París un turismo de altas prestaciones con soluciones inéditas. Posteriormente, en 1928 se asoció con el industrial Felipe Batlló y Godó, y con él fundó la Industria Nacional Metalúrgica y la sociedad Ricart España. En Ricart España fabricaron turismos en pequeñas series hasta que la actividad finalizó bajo la presión financiera, presionados por el general Berenguer, que suprimió las ventajas aduaneras que disponían. Durante 1929, Ricart ya se había establecido como proyectista independiente, llegando a proyectar interesantes motores que construyó Hispano-Suiza. Contactó con importantes marcas tales como Saurer, Mercedes-Benz, Alfa Romeo, o Lancia, para comprar autobuses para la empresa de transportes urbanos de Valencia. La II Guerra Mundial le sorprendió en Italia, donde colaboró con Alfa Romeo llegando a ser Jefe de productos especiales. En 1940 fue nombrado director de los Servicios de Proyectos y Experiencias y responsable de competición, colaborando con Enzo Ferrari. A finales de 1945 volvió a España para preparar la ida a los Estados Unidos, tentado por una buena oferta de Studebaker, pero José Antonio Suances lo convenció para reconstruir la estropeada industria automovilística española, y constituir el Centro de Estudios Técnicos de Automoción (CETA), con sede en Madrid, incorporando a dos docenas de ingenieros de Alfa Romeo (que estaban desempleados), empezando a trabajar para el INI. Participó en la creación de ENASA en las antiguas instalaciones de Hispano-Suiza en el barrio de La Sagrera, en el área metropolitana de Barcelona, y trabajó en el diseño y fabricación de sus míticos automóviles deportivos Pegaso, desde 1951 hasta 1957. Su presencia como consejero de la entidad duró hasta 1958. En 1959 fue elegido presidente de la S.A. Lockheed de París, construyéndose bajo su dirección una nueva planta completamente automatizada en las cercanías de Beauvais. En 1961 se fusionaron Lockheed, Bendix, y Ducellier, configurando el grupo DBA, y Ricart figuró como consejero delegado, para el progreso científico y técnico hasta 1965, a la vez que obtuvo resultados de mucho interés en el CETA, gracias a las investigaciones en torno a nuevos tipos de motores y sistemas de frenado. Ricart murió en Barcelona después una prolífica vida el 19 de agosto de 1974, dejando en sus trabajos la habilidad de su curiosidad y las intenciones de mejorarlos. (http://es.wikipedia.org/wiki/Wifredo_Ricart).

¹⁵ DELGADO (1981) Y (1983).

¹⁶ ROCA (1990). Pp. 224-226 y 270-277.

El primer aspecto que hay que destacar es el hecho de que José Ricart y Giralt fue, sin duda, un hombre muy activo durante toda su vida.

Entre sus muchas actividades, la primera que hay que considerar es la que desarrolló en la Escuela de Náutica, primero como profesor y más tarde como profesor y director. Esa fue su actividad principal y la que le caracterizó. No puedo valorar su práctica docente por carecer de elementos para ello. Tan sólo puedo señalar algunos aspectos sueltos. En lo conceptual, se mantuvo en posiciones más bien conservadoras, tal como puede constatarse en los documentos que poseemos (ver **Apéndice B**). También fue muy tradicional en sus concepciones pedagógicas, defendiendo una una visión practicista de la formación profesional. Me refiero, a que, para Ricart, los pilotos debían saber el cómo y no era importante el por qué. No es menos cierto, sin embargo, que su punto de vista tuvo un aspecto positivo. Siempre defendió que los alumnos pudieran realizar las prácticas de mar con facilidad y en condiciones.

Tras su trabajo en la Escuela, se encontraba, en orden de prioridad, su actividad en la Real Academia de Ciencias. Desde su ingreso en aquella institución no interrumpió la presentación de memorias de forma más o menos regular hasta poco antes de su fallecimiento. No hay duda de que sentía una gran atracción hacia la actividad de signo científico. Pero también es cierto que la pertenencia a aquella institución le reportaba un evidente prestigio y le facilitaba las relaciones en una determinada esfera social.

Los trabajos que podrían catalogarse de científicos no fueron relevantes en su conjunto. Ricart poseyó amplios conocimientos pero no realizó ninguna aportación original ni tan siquiera una divulgación puntera. Las referencias bibliográficas que cita en sus trabajos no suelen hacer referencia a estudios de obras extranjeras lo que permite sospechar que no poseía el dominio de los idiomas necesario para trabajar con información de otros países. Es justo reconocer que la divulgación científica en la marina fue una obra exclusiva de profesionales procedentes de la marina de guerra tales como Antonio Terry Rivas o Eugenio Agacino, este último vinculado también a la Cia. Trasatlántica.

La presencia de Ricart no faltó en el núcleo dirigente de distintas entidades relacionadas con la mar que se crearon en Barcelona durante las décadas que enlazaron el siglo XIX y el XX. Participó en la creación de la Sociedad de Salvamento, del Asilo Naval, de la Asociación de Capitanes y otras de menor relevancia. Su carácter un tanto obtuso, tal como se ha constatado en los incidentes producidos en el Asilo, impidió que ocupara cargos de responsabilidad durante un periodo de tiempo relevante.

Algo parecido pasó con las iniciativas editoriales. Ninguna perduro ni alcanzó una relevancia significativa. También es cierto que no contó con los apoyos financieros y logísticos necesarios. Pero quizás él, aunque difícil, no fue capaz de captarlos.

Ricart fue un hombre conservador sin duda. En lo económico, siempre sostuvo posiciones proteccionistas, sólo hay que recordar su agria polémica con Costa, y se posicionó junto a los sectores más reaccionarios del ámbito marítimo. Por otra parte, siempre defendió la supeditación de la marina civil a la armada lo cual le granjeó no pocas antipatías entre la mayoría de marinos mercantes que más bien se inclinaban por lo contrario. Y, por supuesto, no desperdició la menor ocasión para lamentarse por la abolición de la matrícula.

BIBLIOGRAFÍA DE JOSE RICART Y GIRALT

RICART y GIRALT, José (1869). *Navegación corta u ortodrómica*, Establecimiento Tipográfico de Luis Fiol y Jaime Barandas, Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1879 a), “Buques á vela y á vapor”, *Revista Marítima*, Año 3, N° 28. P. 430.

RICART y GIRALT, José (1879 b), “Colocación del primer termómetro de máxima y mínima por la ASSOCIACIÓ D’EXCURSIONS CATALANA”, *Revista Marítima*, Año III, N° 31. Pp. 475-480. + . ¿ Año IV, N° 1?. Pp. 1-4.

RICART y GIRALT, José (1880 b), “La previsión del tiempo”, *Revista Marítima*,....

RICART y GIRALT, José (1881 a), “Conferencia pública sobre el tema EL ARTE DE NAVEGAR NECESITA PROTECCIÓN”, *Revista Marítima*, Año V, N° 22. Pp. 315-322.

RICART y GIRALT, José (1881 b), “Ateneo Barcelonés”, *Revista Marítima*, Año V, N° 3. Pp. 33-38. + . N° 5, Pp. 49-54.

RICART y GIRALT, José (1881 c), “La Sociedad Española de salvamento de Náufragos”, *Revista Marítima*, Año V, N° 10. P.129.

RICART y GIRALT, José (1882). *Ressenya Biogràfica de Fra Agusti Canellas*, Imp. La Renaixensa, Barcelona.

RICART Y GIRALT, José (1884 a). *El porvenir de España en el Sahara. Conferencia pública dada el día 22 de febrero de 1884 en el Ateneo Barcelones*. Establecimiento Tipográfico de los Sucesores de N. Ramirez y C°, Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1884 b), “El aparato de sonda Thibaudier y el termómetro sonda de Negretti y Zambia, modificado por Magnaghi y Milne Edwards”, *Revista General de Marina*, N° 1884/09. Pp. 503-509.

RICART y GIRALT, José (1885). *Columna Meteorológica del Parque de Barcelona*, Imp. La renaixensa, Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1886 a). “Código Inernacional de Señales”, *Revista General de Marina*, Junio 1886. Pp. 68-71.

RICART y GIRALT, José (1886 b). “Buques de doble proa”, *Revista General de Marina*, N° 1886/12. Pp. 762-766.

RICART y GIRALT, José (1887 a). *Memoria sobre el Porvenir Marítimo de la Costa Ampurdanesa*, Imp. Fontanet, Madrid. También se publicó en la *Revista General de Marina* en 1887, no he podido averiguar el mes.

RICART y GIRALT, José (1887 b). *Nuestra Marina Mercante*, Imprenta de Luis Tasso Serra, Barcelona.

RICART Y GIRALT, José (1888). *Dado el progreso moderno, ¿quién está en mejores condiciones para ser buen comerciante, el que sabe o el que tiene? Conferencia dada en el Círculo de la Juventud Mercantil*. Tipolitografía de los Sucesores de N. Ramirez y Cia., Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1889). *Las instalaciones marítimas en la Exposición, Conferencias públicas referentes a la Exposición Universal de Barcelona*, Ateneo Barcelonés, Barcelona.

RICART Y GIRALT, José (1890 a) “Las grandes trasatlánticas y sus buques”, *Revista General de Marina*, Junio de 1890. Pp. 785-859. [En la separata que se conserva en la Biblioteca de la RACAB, el título, según parece modificado por el propio Ricart, reza: “Las grandes trasatlánticas y los grandes trasatlánticos”]

RICART y GIRALT, José (1890 b). *Dictamen sobre las obras más convenientes para terminar el Puerto de Barcelona*, Imp. De Henrich y Cia., Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1891 a). “Bibliografía Marítima II”, *Revista de Navegación y Comercio*, N° LIX. P.3.

RICART y GIRALT, José (1891 b). “El puerto de Barcelona”, *Revista de Navegación y Comercio*, N° LI. P. 2.

RICART y GIRALT, José (1891 c). *El capitán Juan Mirambell y Beltrán y la marina de su tiempo*, Imp. De Henrich y Cia., Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1891 d). “Militarización de la Marina Mercante”, *Revista General de Marina*, N° 1891/11. Pp. 646-651.

RICART y GIRALT, José (1892 a). *La previsión científica del tiempo*, Discurso de ingreso en la RACAB, ¿--?.

RICART y GIRALT, José (1892 b). “Las escuelas navales”, *Revista de Navegación y Comercio*, N° LXLVIII. P. 152.

RICART y GIRALT, José (1893 a). *Cristóbal Colón Cosmógrafo*, Imp. Henrich y Cia., Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1893 b). “Fra Agustín Canellas”, *Revista de Navegación y Comercio*, Nº 113. P.2.

RICART y GIRALT, José (1893 c). “Auxilio a la gente de mar”, *Revista de Navegación y Comercio*, Nº 391. P. 396.

RICART y GIRALT, José (1893 d). “La Dirección de Hidrografía de Washington y las Pilot-Charts”, *Revista General de Marina*, Nº 1893/09. Pp. 352-369.

RICART y GIRALT, José (1893 e). “Sección biográfica: Excmo. Sr. D. Francisco Fernández Fontecha”, *Revista de Navegación y Comercio*, Nº 116. Pp. 165-166.

RICART y GIRALT, José (1894 a). “Tres marinos – Tres sabios”, *Revista de Navegación y Comercio*, Nº 127. P. 63.

RICART y GIRALT, José (1894 b). *Guía marítimo-Comercial de los puertos de la Península Ibérica. Volumen I – Cataluña*, *Revista de Navegación y Comercio*, Madrid.

RICART y GIRALT, José (1894 c). “Unión, ciencia y prudencia”, *Revista General de Marina*, Nº 1894/11. Pp. 468-476.

RICART y GIRALT, José (1895). *Nueva navegación Astronómica de los buques rápidos*, Tipografía “L’Avenc”, Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1896 a). *A los alumnos de la Escuela Provincial de Náutica de Barcelona*, Tipografía “L’Avenc”, Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1896 b). *Las tempestades en Barcelona*, Tipografía “L’Avenc”, Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1896 c). “La Sociedad Geográfica de Barcelona”, *Boletín de la Sociedad Geográfica de Barcelona*, Nº 1. Pp. 4 – 11.

RICART y GIRALT, José (1897 a). *Pasado, presente y futuro del puerto de Barcelona*, Depósito Hidrográfico, Madrid. (Revista General de Marina, Mayo 1897)

RICART y GIRALT, José (1897 b). “La estima en los buques rápidos”, *Revista General de Marina*, Nº 1897/05. Pp. 653-665. y Nº 1897/06. Pp. 835-838.

RICART y GIRALT, José (1897 c). “Los agregados en los buques de comercio”, *El Mundo Naval Ilustrado*, Nº 2. Pp. 30-31 y Nº 3. Pp.54-55.

RICART y GIRALT, José (1898). “El programa de estudios en las Escuelas de Náutica”, *Revista General de Marina*, nº 1898/01. Pp. 67-72.

RICART y GIRALT, José (1899a). *Relaciones entre las marinas militar y mercante*, Tipografía “L’Avenc”, Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1899b). *Programa de trigonometría esférica, cosmografía, pilotaje y mecánica del buque*, Tipografía “L’Avenc”, Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1900). *El salvamento de naufragos bajo su aspecto científico*, Imp. De la Casa Provincial de Caridad, Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1901 a). *Las mareas oceánicas*, Imp. Subirana Hermanos, Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1901 b). *Historial de la Escuela Especial y Provincial de Náutica*, Imp. De Subirana Hermanos, Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1902 a). “Las enseñanzas náuticas en España”, *Vida Marítima*, N° 27. P.5.

RICART y GIRALT, José (1902 b). *La hora*, A. López Robert Impresor, Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1904 a). “El calvario de los alumnos de Náutica”, *Vida Marítima*, N° 91. P.371.

RICART y GIRALT, José (1904 b). *Cálculo de la Longitud geográfica por medio de las distancias lunares; su pasado; su presente y su porvenir*, López Robert Imp., Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1905 a). *Buques salvavidas para las estaciones de salvamento de Naufragos*, Imp. De Subirana Hermanos, Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1905 b). “La Escuela Especial y Provincial de Náutica de Barcelona”, *Vida Marítima*, N° 119. Pp. 207-209.

RICART y GIRALT, José (1906). “El derecho de abanderamiento”, *Revista General de Marina*, N° 1906/07. Pp. 5-19.

RICART y GIRALT, José (1907 a). “Los Asilos Navales I”, *Vida Marítima*, N° 207. P.424.

RICART y GIRALT, José (1907 b). “La militarización de la marina mercante”, *Revista General de Marina*, N° 1907/07. Pp. 5-47. y N° 1907/10. Pp. 641-664.

RICART y GIRALT, José (1908 a). “Fomento de las industrias y Comunicaciones marítimas nacionales”, *Revista General de Marina*, N° 1908/03. Pp. 577-595.

RICART y GIRALT, José (1908 b). “La evolución del acorazado en los últimos veinte años”, *Revista General de Marina*, N° 1908/08. Pp. 229-241.

RICART y GIRALT, José (1909 a). *La astronomía aplicada a la navegación de los buques rápidos*, López Robert Imp., Barcelona. (Revista General de Marina, Octubre 1909).

RICART y GIRALT, José (1909 b). *Apuntes biográficos de los sabios maestros de Náutica D. José Bonet y Viñals y D. Joaquin Bonet y Viñals por su discípulo...* Imprenta de Subirana Hermanos. Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1910). *Meteorología práctica*, López Robert Imp., Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1911). *Influencia de la enseñanza de la geografía en la política exterior de las naciones*, López Robert Imp., Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1912). *Política española en África. Lo que ha sido, lo que es y lo que puede ser*, Publicaciones de la Sociedad de geografía Comercial, N° 4. Pp. 5-22.

RICART y GIRALT, José (1912-1913). “Un proyecto marítimo muy bueno o muy malo”, *Revista General de Marina*, Octubre , Noviembre y Diciembre de 1912 y Enero, Marzo, Mayo, Junio, Julio, Agosto, y Septiembre de 1913. Madrid.

RICART y GIRALT, José (1914 a). “Los Institutos Náuticos y los exámenes de Piloto y Capitán”, *Vida Marítima*, N° 433. P.8.

RICART y GIRALT, José (1914 b). *Salvamento de naufragos*, Imp. Ministerio de Marina. Madrid. (Revista General de Marina, Julio 1914).

RICART GIRALT, José (1915). *Importancia de la geografía marítimo-comercial*, Publicaciones de la Sociedad de Geografía Marítimo-comercial, N° 11. Pp. 13-26.

RICART y GIRALT, José (1915). *Algo de Pluviometría*, Sobs. de López Robert Imp., Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1917). *Necrológica: el Excmo e Ilmo señor Victor M^a Concas y Palau*. Publicaciones del Boletín de la Real Sociedad Geográfica. Imprenta del Patronato de Huérfanos de Intendencia e Intervención Militar, Madrid.

RICART y GIRALT, José (1918 a). *La oceanografía y los clubs de regatas*, Imp. del Ministerio de Marina, Madrid. (*Revista General de Marina*, Agosto 1918).

RICART y GIRALT, José (1918 b). *La navegación geodésica a través de los tiempos y su importancia en los actuales buques rápidos*, Sobs. de López Robert Imp., Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1918 c). “Protección a la construcción naval”, *Revista General de Marina*, N° 1918/12. Pp. 727-734.

RICART y GIRALT, José (1922). *Oceanografía Práctica*, Sobs. de López Robert Imp., Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1923). *El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana 1790-1870*, Sobs. de López Robert Imp., Barcelona.

RICART y GIRALT, José (1925). *Apuntes sobre la marina mercante española*, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid. (*Revista General de Marina*, Abril 1925).

RICART Y Giralt, José (1926). “Recuerdos de un tiempo viejo”, *Revista General de Marina*, septiembre 1926, Pp.379-387. (También en *Vida Marítima* N° 827, Pp. 27-29.).

RICART y GIRALT, José (1927 a). *Recuerdos de un tiempo viejo*, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid. (*Revista General de Marina*, marzo 1927).

RICART y GIRALT, José (1927 b). “Nueva navegación física”, *Revista General de Marina*, N° 1927/07. Pp. 5-15. y N° 1927/08. Pp. 173-183.

RICART y GIRALT, José (1928). *Figuras marítimas que desaparecen*, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid. (*Revista General de Marina*, Febrero 1928)

RICART y GIRALT, José (1929). *Las escuelas de náutica en España y su profesorado (Reseña histórica de la de Barcelona en particular)*, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid. (*Revista General de Marina*, Febrero 1929)

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

AGACINO, E. (1913). *Manual Práctico del Marino Mercante*. Litografía y Tipografía de F. Rodríguez Silva, Cádiz.

ALBUM DEDICAT AL ASILO NAVAL ESPAÑOL. FUNDAT A BARCELONA L'ANY 1877 (1936), Barcelona.

ALCALÁ-GALIANO, Dionisio (1796). *Memoria sobre las observaciones de latitud y longitud en el mar*. En la Imprenta de la Viuda de D. Joachin Ibarra.

ALEMANY, Joan (1998). *El port de Barcelona*. Port de Barcelona, Barcelona.

ALONSO BARCÓN, Alfonso (1978). *La condición obrera de los marinos mercantes*. Akal editor, Madrid.

ALPERT, Michael (2008). *La Guerra Civil española en el mar*. Crítica, Barcelona.

AMREL, P. (1899). “Disminución progresiva del número de marineros en la marina mercante de Inglaterra.” *Revista General de Marina*, Agosto 1899.

ANCA ALAMILLO, Alejandro (1999). “El Asilo Naval Español. Los últimos años de la corbeta TORNADO (1898-1938), *Revista General de Marina*, Agosto-Septiembre.

ANCA ALAMILLO, Alejandro (2003). “El buque-escuela Baleares. Flechas Navales de Barcelona.”. *Drassanes* nº 11. Pp.99-106.

ANGULO, Carlos y VALDÉS, Julio (1905). “Puerto de Barcelona. Construcción del nuevo rompeolas. Fabricación, transporte y asiento de los grandes bloques de hormigón empleados en su estructura interna”. *Revista de Obras Públicas*. 7 de septiembre de Madrid.

ARANDA y ANTÓN, Gaspar de (1990). *Los bosques flotantes*. Historia de un roble del siglo XVIII. ICONA, Madrid.

ARROYO RUIZ-ZORRILLA Ricardo (1989). *Apunte para una historia de la Enseñanza de la Náutica en España*, Dirección General de la Marina Mercante, Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Madrid.

ARROYO RUIZ-ZORRILLA, Ricardo (2005). *Antonio Maura y el mundo marítimo*. Real Academia Española de la Mar, Madrid.

AYALA, José Antonio (s/f). *Política y masonería en la II República: Angel Rizo Bayona. Gran maestre del G.O.E.* 961371 (1).pdf.

AYXELÀ , José (1915). “El puerto de Barcelona, reseña histórica y datos relacionados a dos de sus obras más importantes”. Conferencias realizadas en el Instituto de Ingenieros Civiles de España por el ingeniero de caminos, canales y Puertos D....., durante los días 27, 29 y 30 de abril de Trabajo mecanografiado. Biblioteca de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

BALCELLS, Albert (1996). *La mancomunitat de Catalunya i l'autonomia*, Proa, Capellades

BARCA, F. Xavier y MORENO, Xavier (1993). *El dic Flotant i deposant del port de Barcelona. Construcció i posada en funcionament*. Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya, Barcelona.

BARCA SALOM, F. Xavier y LUSA MONFORTE, Guillermo (1995). “Ramón de manjares i de Bofarull. La química agrícola i la professionalització dels enginyers industrials” en en *Ciencia i Tècnica als Països Catalans: una aproximació biogràfica*. Fundació Catalana per a la Recerca, Barcelona. Vol. 1. Pp. 383-423.

BARCA, F. Xavier (1996). “La longitud una coordenada conflictiva”, Ejemplar mecanografiado gentileza del autor (publicado en I Simposio de la Historia de las Técnicas, Universidad de Cantabria. Pp.267-277).

BARCA-SALOM, Francesc X. / PUIG-PLA, Carles (2009). “Aprender a navegar. L'Escola de Nàutica. La Càtedra de Arquitectura Naval.” *Fàbrica, Taller i Laboratori. La Junta de Comerç de Barcelona: Ciencia i Tècnica per a la Indústria i el Comerç*. Cambra de Comerç de Barcelona.

BASALLA, George (1991). *La evolución de la tecnología*. Editorial Crítica, Barcelona.

BEEVOR, Anthony (2005). *La guerra civil española*. Crítica, Barcelona.

BENNETT, J.A. (1987). *The Divided Circle. A history of instruments for astronomy navigation and surveying*. Phaidon-Christie's. Oxford.

BOFILL E HIJO, J.M. (1881). “Algunas noticias sobre factorias de máquinas, machinas y varavvero, en el puerto de Barcelona”. *Revista General de Marina*, mayo 1881.

BOOKCHIN, Murria (2000). *Los anarquistas españoles. Los años heroicos (1868-1936)*. Numa ediciones, Valencia.

BOSCH, Rómulo, (1886). “Decadencia de nuestra marina”, *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*, Tomo tercero. Pp. 77-82.

BOWN, Stephen R. (2005). *Escorbuto. Cómo un médico, un navegante y un caballero resolvieron el misterio de la peste de las naos*. Editorial Juventud, Barcelona.

- BOYER, Carl B. (2001). *Historia de la Matemática*. Alianza Editorial. Madrid.
- BRAUDEL, Fernand (1987). *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II, Tomo I y II*. Fondo de Cultura Económica, México.
- BRUSCO, Ramón (2003). *Les milícies antifeixistes i l'exercit popular*. Edicions El Jonc, Lleida.
- BUJOSA, Francesc y GLICK, Thomas (1995). *Odón de Buen y del Clos. L'oceanografía, Ciencia i Técnica als Països Catalans: una aproximació biogràfica*, Fundació Catalana per a la Recerca, Barcelona.
- CABANA, Francesc (1992). *Fàbriques i Empresaris. Els protagonistes de la Revolució Industrial a Catalunya. Metal·lúrgics, Químics. 1.*, Enciclopedia Catalana, Barcelona.
- CANALS, Enric (2007). *Delators. La justicia de Franco*. L'esfera dels llibres, Barcelona.
- CAPEL, Horacio (1987) "Geografía y cartografía" en *Carlos III y la ciencia de la Ilustración*. Alianza Universidad, Madrid.
- CARBONELL RELAT, Laureano (1996). "El transport marítim a través del moviment del port de Barcelona en l'any 1860 i els capitans que hi participaren." *La Roca de Xeix*, Nos. 11-12-13. setembre 1996. Ajuntament del Masnou, Masnou.
- CARBONELL RELAT, Laureano (2004). "Els llibres emprats a l'antiga Escola de Nàutica de Barcelona fins l'any 1800." *Catàleg del fons històric*. Biblioteca de la Facultat de Nàutica de Barcelona. Pp. 15-22. FNB/UPC, Barcelona. (Edición digital: <http://bibliotecnica.upc.es/e-portals/fons/llibres/cataleg.pdf>).
- CARRERA PUJAL, Jaime (1957). *La universidad, el Instituto, los Colegios y las Escuelas de Barcelona en los siglos XVIII Y XIX*. Bosch, Casa Editorial. Barcelona.
- CARRERA PUJAL, Jaime (1961). *La Economía de Cataluña en el Siglo XIX. Tomo IV, Marina Mercante, Puertos, Carreteras y Ferrocarriles*, Bosch casa Editorial, Barcelona.
- CARRERAS, Albert y YÁNEZ, Cesar (1992). "El puerto en la era industrial: una síntesis histórica." En *Economía e Historia del puerto de Barcelona*. Port Autònom de Barcelona/Editorial Civitas, Barcelona
- CASTILLO, A. del (1955). *La Maquinista Terrestre y Marítima, personaje histórico (1855-1955)*. Seix Barral, Barcelona.
- CERVERA PERY, José (1990). *La marina mercante española. Historia y circunstancia*. Editorial San Martín,S.L., Madrid.

Ciclo de Conferencias sobre asuntos marítimos, (1920). Sociedad de Geografía Comercial, Barcelona.

CLOAREC, Henri (1961). *La marine marchande. Que sais-je?* , PUF, Paris.

Comisión especial encargada de emitir dictámen acerca del interrogatorio de las medidas que pueden adoptarse para el fomento de la marina mercante y del comercio nacional. (1879). Consejo Superior de Agricultura, Industria y Comercio. Establecimiento tipográfico de M.M. de los Rios, Madrid.

CONDEMINAS MASCARÓ, F. (1923). *La marina española.* Ed. Apolo, Barcelona.

CONDEMINAS MASCARÓ, Francisco (1941). “El Museo Marítimo de Barcelona”, *Brújula.* Revista gráfica del mar, nº31 de 15-8-1941. s/p.

Congreso Español de Geografía Colonial y mercantile celebrado en Madrid en los días 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, y 12 de noviembre de 1883. Actas, 2 tomos. Imprenta de Fortanet, Madrid 1884.

CORA Y CORA, Jesús (1905). “Estudio acerca de la forma en que actualmente se contrata el embarque de tripulaciones”, *Revista General de Marina* , Agosto 1905 y Septiembre de 1905. Pp. 215-234 y 273-279.

CORLETT, Ewan (1990). *The iron slip. The store of Brunel's ss Great Britain.* Conway Maritime Press, London.

COTTER, Charles H. (1983). *A History of the navigator's sextant.* Brown, Son & Ferguson, Ltd. Glasgow.

CÓZAR NAVARRO, María del Carmen (1998). *Ignacio Fernández de Castro y Cia., una empresa naviera gaditana.* Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz.

CHACON ORTA, Francisco (1859). *Breve idea de las máquinas de vapor y de sus aplicaciones a la navegación.* Librería Española, San Fernando.

DAVALILLO AURREKOETXEA, Alfonso (1995). *Evolución histórica de la Escuela de Náutica de Bibao.* Gobierno Vasco. Vitoria.

DE BUEN, Odón (1909). *Discurso inaugural leído en la solemne apertura del curso 1909 a 1910 ante el claustro de la Universidad de Barcelona,* Tipografía “La Académica”, de Serra Hermanos y Russell, Barcelona.

DELGADO, Josep M. (1981). “La navegació catalana d'altura: els mariners de comerç lliure”. *L'Avenç* 35. Pp. 52-59.

DELGADO, Joseph M. (1983). “La construcció i la indústria navals a Catalunya (1750-1820). Recerques, 13. Barcelona. Pp.45-64.

DELGADO, Josep M. y otros (1986). *El comerç entre Catalunya i Amèrica (segles XVIII i XIX)*, L’Avenç, Barcelona.

DELGADO, Josep María (1992). “El puerto de Barcelona en la época preindustrial”. En *Economía e Historia del puerto de Barcelona*. Port Autònom de Barcelona/Editorial Civitas, Barcelona.

DE LA VEGA BLASCO, Antonio (2009). *El cuerpo de maquinistas de la Armada Española*, Ministerio de Defensa, Madrid.

DE LORENZO PARDO, José Antonio (1998). *La revolución del metro*, Celeste ediciones, Madrid.

DEL MÁRMOL, Dr.D.M.M. (1817). *Idea de los barcos de vapor*. Por D. Francisco Sales del Castillo, Sanlúcar. (facsimil, 1967).

Derrotero General del Mediterráneo. (1860). Redactado en la Dirección Hidrográfica. Madrid.

DIAZ FERNÁNDEZ, Cesáreo (1972). *Teoría del Buque*. Ed. Del autor. Barcelona.

DIAZ LORENZO, Juan Carlos (1990). *Naviera Pinillos 1840-1990. 150 años de historia marinera*. Edición no comercial, Santa Cruz de Tenerife.

DIAZ LORENZO, Juan Carlos (2004). *Empresa Naviera Elcano. Seis décadas de historia*. Tauro Producciones S.L. Madrid.

DIAZ LORENZO, Juan Carlos (2006). *La estela del petróleo*. Consejería de Industria, Comercio y Nuevas tecnologías del Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife.

DICKENS, Charles (2010). *Notas de América*. Clásicos Zeta. Barcelona.

DUGAN, James (1954). *Le gran bateau de fer*. Editions Denoël, Paris.

EALHAM, Chris (2005). *La lucha por Barcelona. Clase, cultura, conflicto. 1898-1937*. Alianza editorial, Madrid.

Els barris mariners de Barcelona, 1900-1950. (2003). Institut del paisatge urbà i qualitat de vida. Barcelona.

ESCOLANO BENITO, Agustín (1988). *Educación y economía en la España ilustrada*. Ministerio de educación y Ciencia, Madrid.

Estatutos y reglamento del Fomento de la Marina Española antes Asociación Náutica. (1894). Imp. de Henrich y Cia. en comandita, Barcelona.

FÀBREGAS ROIG, Joseph (2005). “El primer año del libre comercio en Cataluña”. En Martínez y Oliva Ed. *El sistema Atlántico español (siglos XVII-XIX)*. Marcial Pons Historia, Madrid.

Faros de España (2003). Ministerio de Fomento-Puertos del Estado. Madrid.

FERNANDEZ, R. Y SIERCO, E. (1985) “Ensenyament professional i desenvolupament econòmic: l’Escola Nàutica de Barcelona”. *Recerques*, 15. Barcelona.

FERNANDEZ-CARO NOUVILAS, Angel (1879). *Elementos de higiene naval*. Imprenta, estereotipia y galvanoplastia de Aribau y Cia., Madrid.

FERNÁNDEZ DIAZ, Victoria (2009). *El exilio de los marinos republicanos*. PUV, Valencia.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (1964), “Disertación sobre la historia de la Nautica y de las ciencias matemáticas que han contribuido a sus progresos entre los españoles”, Biblioteca de autores españoles, Obras de..., Tomo III, Madrid. Pp. 283-448.

FERREIRO, Larrie D. (2007). *Ships and Science. The birth of Naval Architecture in the Scientific Revolution 1600-1800*. The MIT Press, Cambridge.

F.G. de la T. (1888). “Algunas noticias sobre la Exposición Universal de Barcelona”. *Revista General de Marina*. Nos. de Julio, agosto y septiembre de 1888. Pp. 3-64, 211-256 y 354-396.

FRADERA, Josep M. (1987). *Industria i mercat. Les bases comercials de la industria catalana moderna (1814-1845)*. Editorial Crítica, Barcelona.

FRADERA, Josep M. y otros (1995). *Catalunya i Ultramar. Poder i negoci a les colònies espanyoles (1750-1914)*, Consorci de les Drassanes de Barcelona.

FUSTER, NICOLAU Y VENDEO (2001). “La oportunidad de una exposición histórica sobre la Via Layetana, La construcción de la Gran Barcelona: l’obertura de la Via Laietana 1908-1958”. Ajuntament de Barcelona. Pp.193-199.

GALÍ, Alexandre (1981). *Història de les institucions i del moviment cultural a Catalunya 1900-1936, Llibre IV, Ensenyament tècnic-industrial i tècnic-manual o d’arts i oficis, primera part*, Fundació Alexandre Galí, Barcelona.

GALI, Juan B. (seudónimo S. JOTABEGE). (1895 a). “Don Pablo Villamore y Calvell”, *El Serviola*: N° XIII (30-7-1895) Pp. 161-162; N° XIV (7-8-1895) Pp.173-175.

GALÍ, Juan B. (1895 b). “Documento Inédito”, *El Serviola* N° XVIII de 7 de septiembre de 1895.

GALÍ, Juan B. (1895 c). “Doctor D. Federico Gómez Arias”, *El Serviola* N° XV (15-8-1895), N° XVI (22-8-1895), N° XVII (30-8-1895), N° XVIII (7-8-1895). Pp. 185-187, 197-199, 209-211 y 221-222.

GARAY UNIBASO, Francisco (1996). *Correos Marítimos Españoles, Volúmenes I,II,III y IV*. Ediciones Mensajero, S.A., Bilbao.

GARCIA FRANCO, Salvador. (1947). *Historia del arte y ciencia de navegar*. Instituto Histórico de la Marina, Madrid.

GARCIA DOMINGO, Enric (2005). *¿España neutral?. La marina mercante española en la I Guerra Mundial*. Real del catorce editores S.L. Madrid.

GARCIA DOMINGO, Enric (2007). *Hijos de José Tayà S. en C. (1915-1926). El miratge de la Gran Guerra*. Museu Marítim, Barcelona.

GARCIA LÓPEZ, José Ramón (2006). *Historia de la Marina Mercante Asturiana. II Llegada y afirmación del vapor (1857-1900)*. Ed. Nobel/Museo Marítimo de Asturias, Luanco.

GARCIA NOVELL, Francisco (2009). *Nafragio*. La esfera de los libros, Madrid.

GARRAN, Mauricio (1880). “Obras del puerto de Barcelona durante el año económico 1879-1880”, *Anales de la construcción y de la industria*. N° 20, octubre 1880.

GARRIGA Y ROCA, Miguel (1862). Proyecto de mejora de la Barceloneta. (Ejemplar original manuscrito, Arxiu Municipal Administratiu de Barcelona).

GAVALDA, J. M^a (1930). “El excelentísimo señor don José Ricart y Giralt”, *Ibérica*, N° 855. Pp. 338-339.

GIBSON, Charles E. (1953). *La historia del barco*. Espasa-Calpe Argentina S.A.. Buenos Aires.

GIMÉNEZ I BLASCO, Joan (2009). *De la vela al vapor. La marina catalana a través d'una familia de Vilassar de Mar: els Sust*. Pagés editors, Lleida.

RODINO GIL, Carlos (1940). “Los problemas tecnico-navales de actualidad”, *Ingeniería naval*, Año VIII, n° 63, septiembre, Madrid. Pp. 13-20.

GÓMEZ ARIAS, Federico (1852). *Estética é Histopria crítica de la literatura desde su origen*. Imprenta de la viuda de D.J. Vázquez Martínez e Hijos, Madrid.

GÓMEZ ARIAS, Federico (1868). *Curso compendiado y completo de geografía astronómica, física y política*. Librería especial de libros de arquitectura y agrimensura, Barcelona.

GÓMEZ ARIAS, Federico (1872). *Discurso inaugural que en la apertura del curso académico de 1872-1873 en la Escuela Provincial de Náutica leyó el Director de la misma Dr.D...*, Establecimiento Tipográfico de Narciso Ramirez y Compañía, Barcelona.

GÓMEZ ARIAS, Federico (1876). *Memoria sobre la propulsión aéreo-dinámica*. Establecimiento tipográfico de Narciso Ramirez y compañía, Barcelona.

GÓMEZ ARIAS, Federico (1888 a). *Ocios o recreos poéticos*. Imprenta de Jaime Jepús, Barcelona.

GÓMEZ ARIAS, Federico (1888 b). *Obras dramáticas*. Imprenta de Jaime Jepús, Barcelona.

GÓMEZ ARIAS, Federico (1888 c). “Discurso dedicado á la Asociación de la Marina mercante de Barcelona en 30 de diciembre de 1885”, *Revista General de Marina*, Tomo 23: julio de 1888. Pp. 66-86.

GÓMEZ ARIAS, Federico (1889). *Ramillete poético-filosófico*. Imprenta de Jaime Jepús y Roviralta, Barcelona.

GÓMEZ ARIAS, Federico (1890). *Seis inventos notables con los detalles para su ejecución*. Imprenta de Jaime Jepús Roviralta, Barcelona.

GÓMEZ ARIAS, Federico (1894). *Colección de problemas, teoremas, proposiciones, enunciados y datos destinados a estudios de aplicación de las enseñanzas de geografía y física en la Escuela Especial y Provincial de Náutica de Barcelona*. Imprenta Casa Provincial de Caridad, Barcelona.

GÓMEZ-SANTOS, Marino, (1991). *Todo avante, Compañía Trasmediterránea*, Madrid.

GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1977). *La marina mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil*. Editorial San Martín, Madrid.

GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Francisco José (1995). *Instrumentos científicos del Observatorio de San Fernando (siglos XVIII, XIX y XX)*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.

GONZÁLEZ, Francisco José y MARTÍN-MERÁS, Luisa (2003). *La Dirección de Trabajos Hidrográficos (1797-1908)*. Tomos I y II. Ministerio de Defensa, Ministerio de Fomento, Lunweg Editores. Barcelona/Madrid.

GONZÁLEZ GONZÁLEZ DE LINARES, Victor M. (1999). “Los bosques en España a lo largo de la historia” en PERLIN, John: *Historia de los bosques. El significado de la madera en el desarrollo de la civilización*. GAIA-Proyecto 2050. Madrid.

GRANA GIL, Isabel (1995). *El Real Colegio Náutico de San Telmo de Málaga*. Studia Malacitana, Málaga.

GUEDJ, Denis, (1998). *La medida del mundo*, Ediciones Península, Barcelona.

GURNEY, Alan (2005). *El compás. Una historia de exploración e innovación*. Editorial Juventud, Barcelona.

HARRIS, Marvin (2003). *Antropología cultural*. Alianza Editorial, Madrid.

HAWKS, Ellison (1947). *Historia del barco mercante*. Editorial Juventud, Barcelona.

HEADRICK, Daniel R. (1989). *Los instrumentos del Imperio*. Alianza Universidad, Madrid.,

HERRÁN, Raúl (2000). *La Marina Mercante en la II República Española (1931-1939). La Administración Marítima*. Gobierno Vasco- Departamento de Transportes y Obras Públicas. Vitoria-Gasteiz.

HEWSON, J.B. (1983). *A history of the practice of navigation*, Brown, Son & Ferguson, Limited, Glasgow.

HOUP, S. y ORTIZ-VILLAJOS, J.M^a. (1998). *Astilleros españoles, 1872-1998. La construcción naval en España*. LID, Madrid.

IBARZ GELABERT, Jordi (2008). *Imatges al moll. Els oficis de les feines d'estiba a la Barcelona dels segles XIX i XX*. Generalitat de Catalunya, Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació, Barcelona.

INSTITUT NAUTIC DE LA MEDITERRANIA (1932), Memoria, 1931., Tipografía La Academia dels hereus de Serra i Russell, Barcelona.

“La Maquinista Terrestre y Marítima: Propositiones presentadas al concurso de proyectos para la adquisición de grúas hidráulicas, maquinaria de vapor, acumulador y tubería para los muelles del puerto de Barcelona. Proyecto 1880.”. Revista Tecnológico-Industrial, Año IV (1881).

Las Ayudas a la navegación Marítima en la Historia (2003). Ministerio de Fomento-Puertos del Estado, Madrid.

IZARD, Miquel (1979). *Manufactureros, industriales y revolucionarios*. Editorial Crítica, Barcelona.

KUHN, Thomas S., (1997). *La estructura de las revoluciones científicas*. Fondo de Cultura Económica, Madrid.

Ley Penal de la marina Mercante (1923). Imprenta del Ministerio de marina, Madrid.

“La transformación de la marina mercante”. (1881). *Revista General de Marina*, noviembre 1881.

L.O.B. - Lista oficial de buques de guerra y mercante de la marina española con sus señales distintivas correspondientes. Apéndice al Código Internacional de Señales. (1871). Depósito Hidrográfico, Madrid.

L.O.B. – Lista oficial de buques de guerra y mercantes de la marina española con sus señales distintivas correspondientes según el Código Internacional de Señales. (1878). Dirección de Hidrografía, Madrid.

LÓPEZ BORRAS, Francesca y otros (2002). “El vaixell-escola President Macià 1929-1941” Drassana 10. Barcelona

LÓPEZ PIÑERO, José M^a (1979). *El arte de navegar en la España del Renacimiento*. Editorial Labor, Barcelona.

LÓPEZ PIÑERO, José M. y otros (1983), *Diccionario histórico de la ciencia moderna en España*, Ediciones Península, Barcelona.

LOPEZ ROYO, Francisco (1798). *Memoria sobre los métodos de hallar la longitud en la mar por las observaciones lunares*. Madrid en la Imprenta Real por Don Pedro Julian Pereyra, impresor de c

LUSA MONFORTE, Guillermo (1996). “La creación de la Escuela Industrial Barcelonesa (1851)”, *Quaderns d’Història de l’Enginyeria*, Volum I, Escola Tècnica Superior d’Enginyers Industrials de Barcelona, Barcelona.

LLABRÉS, Juan (1963), “El cañonero Cocodrilo. Después laboratorio-escuela de zoología marina”, *Revista General de Marina*, 164, Pp. 907-922.

“LLANO, Modesto” (1934). “Apuntes sobre racionalización en el trabajo marítimo”, *Navegación, Puertos, Industrias del Mar*, Vol. I N° 8, Agosto.

LLEDÓ CALABUIG, José (1997), *Buques de vapor de la Armada Española*, Aqualarga Editores, Madrid. Museu Marítim, Barcelona.

LLEONART, Jordi/CAMARASA, Joseph M^a (1987). *La pesca a catalunya el 1722 segons un manuscrit de Joan Salvador i Riera*. Museu Marítim, Diputació de Barcelona.

LLORCA BAUS, Carlos (1990). *La Compañía Trasatlántica en las Campañas de Ultramar*, Ministerio de Defensa, Madrid.

LLORCA BAUS, Carlos (1992). *Los barcos de la emigración 1880-1950*, Imprenta Such Serra, Alicante.

LLOVET, Joaquim (1971). *Constructors Navals de l'ex provincia marítima de Mataró. 1816-1875*. Edició de la Caixa d'Estalvis Laietana, Mataró.

LLOVET, Joaquim (1980). *La matricula de mar i la provincia de marina de Mataró al segle XVIII*. Ed. Rafael Dalmau. Barcelona.

MALINOWSKI, Bronislaw (2001). *Los argonautas del pacífico occidental*. Ediciones Península, Barcelona.

MARCELINO TRAVIESO, José (1851). *La ordenanza y legislación de las matriculas de mar publical [d]a en forma de diálogo*. Por F. Serra de madirolas, tip. De Cámara de SS.Maj., Madrid.

MARTÍ HENNEBERG, Jordi (1994). *L'excursionisme científic*, Editorial Alta Fulla, Barcelona.

MARTINEZ, José Luis (1983). *Pasajeros de Indias*. Alianza Universidad, Madrid.

MARTINEZ-HIDALGO Y TERÁN, José Maria (1946). *Historia y leyenda de la aguja magnética*. Editorial Gustavo Pili, S.A., Barcelona.

MARTINEZ-VALVERDE, Carlos (1997). "Un preclaro Oficial de marina del noventa y ocho. Víctor M^a Concas y Palau", *Revista de Historia Naval*, 59, Pp. 24.

MAURY, M.F. (1860). *Geografía Física del Mar*, Imprenta y Litografía Militar del Atlas, Madrid.

Memoria del solemne acto celebrado en el Buque-Asilo el día 19 de junio de 1882 al verificarse los exámenes de los albergados. (1882). Asilo Naval Español- Centro Naval Español, Imp. Universal, Barcelona.

Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras del puerto de Barcelona durante el periodo económico de 1893 a 1899 y segundo semestre del último. (1901). Establecimiento Tipolitográfico y encuadernaciones de José Cunill y Sola. Barcelona.

Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras del puerto de Barcelona durante el año 1901. (1902). Establecimiento Tipográfico Hijos de Domingo Casanovas. Barcelona.

Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras del puerto de Barcelona durante el año 1904. (1905). Establecimiento Tipográfico Hijos de Domingo Casanovas. Barcelona.

Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras del puerto de Barcelona durante el año 1905. (1906). Establecimiento Tipográfico Hijos de Domingo Casanovas. Barcelona.

Memoria sobre el Estado y adelanto de las obras del puerto de Barcelona durante el año 1906. (1908). Establecimiento Tipográfico Vda. de Domingo Casanovas. Barcelona.

Memoria sobre los actos más importantes de la Junta del Puerto de Barcelona desde su instalación, con uuna reseña muy general de las obras ejecutadas, escrita para ser elevadda al Ilmo. Sr. Director general de Obrras Públicas, en el momento de procederse á la reorganización de la msma, según el real Decreto de 18 de marzo de 1881 y publicada en virtud de acuerdo de 28 de abril del mismo año. (1881). Establecimiento Tipográfico de Luis Tasso, Barcelona.

Memoria sobre los vicios de que adolece la ordenanza de matriculas de mar de 1802 y la necesidad de proceder cuanto antes á su abolición; sustituyéndola con otro sistema que en armonia con las instituciones políticas del país, atienda al sostenimiento de sus fuerzas navales, sin abrumar con trabas y vejaciones á la marina mercante. La publican varios individuos del comercio y de la clase mercantes de esta ciudad.” (1856). Imprenta de Pedro José Gelabert, Palma.

MENCHACA CAREAGA, Antonio. (1955). “Bosquejo histórico de la marina mercante española”, *Revista General de Marina*, abril 1955. Pp. 537-549.

MERAS, Luisa M. (1990). “Proyectos cartográficos de la marina ilustrada” en *Ciencia, Técnica y Estado en la España Ilustrada* . Ministerio de Educación y Ciencia/Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas, Madrid.

MILA Y FONTANALS, Manuel (1857). *Principios de Estética*. Imprenta del Diario de Barcelona, Barcelona.

MOLINAS, Juan A. (1890). “Nuestro puerto artificial”. *Revista Tecnológico-industrial*, Abril de...P.110.

MOLINS, José E. de (1885), “La flota de guerra y la marina mercante española”, *Revista de la Asociación de navieros y Consignatarios de Barcelona*, Tomo segundo. P. 143.

MONÉS I PUJOL-BUSQUETS, Jordi (1987). *L’obra educativa de la Junta de Comerç, 1769-1851*. Cambra Oficial de Comerç, Industria i Navegació de Barcelona.

MONTERO LLERANDI, José M. (1980). *Estudio sociológico sobre los accidentes de trabajo en la marina mercante*. Sindicato Libre de la Marina Mercante, Madrid.

MORÉ AGUIRRE, David (2010). *La vida en los faros de España. El cuerpo de Torreros de Faros o de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas (1851-1992)*. Museu Marítim de Barcelona, Barcelona.

MORENO FRAGINALS, Manuel (1995). *Cuba/España, España/Cuba*, Crítica, Barcelona.

MORENO RICO, Javier (1988 a). *De la vela al vapor*. ETSEIB.CPDA. Barcelona.

MORENO RICO, Javier (1988 b). “Los Almacenes generales de Comercio (1881). I Jornades d’Arqueologia Industrial de Catalunya. Museu de l’Hospitalet, L’Hospitalet de Llobregat.

MORENO RICO, Javier (1990 a), “La columna meteorológica del parque de la Ciudadela”, *Butlletí d’Arqueologia Industrial i Museus de la Ciència i Tècnica*, Nº 6. Barcelona.

MORENO RICO, Javier (1990 b), “Las cañoneras, Cóndor, Águila y Cuervo y la construcción naval catalana en el siglo XIX”, *Revista de Historia Naval*, 30, Madrid. Pp. 59-64.

MORENO RICO, Javier (1991), “La Escuela Especial de Náutica de Cartagena (1915-1924), en VALERA M. y LÓPEZ FERNÁNDEZ C. (eds.) *Actas del V Congreso de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas*, Tomo I, PPU, Barcelona.

MORENO RICO, Javier (1993), “La enseñanza náutica en Barcelona entre 1769 y 1939”, *Revista de Historia Naval*, 41, Madrid. Pp. 25-45.

MORENO RICO, Javier (1994), “La falacia de los hitos en la historia de la tecnología naval española: el Joaquín del Piélagos (Matagorda-Barcelona 1892), primer buque de vapor construido en España”, II Trobades d’Història de la Ciència i de la Tècnica. Societat Catalana d’Història de la Ciència i de la Tècnica. Barcelona. Pp.181-188.

MORENO RICO, Javier (1997), “La construcción del puerto industrial de Barcelona (1860-1906)”, *Revista de Historia Naval*, 59., Madrid. Pp. 25-40.

MORENO RICO, Xavier (1999). *El vaixell-peix de Narcís Monturiol: mite i realitat*. Quaderns d’Arxiu de la Fundació Bosch i Cardellach. Sabadell.

MORENO RICO, Javier (2006). “José Ricart y Giralt (1847-1930). Una vida dedicada a la cultura marítima. *Drassana*, 15. Barcelona. Pp. 67-83.

MORENO RICO, F. Javier (2009). “El capitán Fernando Arranz (1895-1975), *Drassana*, 18. Barcelona. Pp. 44-71.

MURAY, Joan (2009). *Pirata i negrer. Joan Maristany i Galcerán “Tara” (El masnou, 1832-1914) (genocida de l’Illa de Pasqua*. Historien Forum, Vilassar de Mar.

NAVARRO DAGNINO, Juan (1940). “Nuestra flota mercante”, *Ingeniería naval* Año VIII N° 65. Madrid. Pp.105-108.

Navegación e Industria: Memoria del año 1843 (1844). Barcelona

Navegación e Industria: Memoria del año 1844 (1845). Barcelona

Navegación e Industria: Memoria del año 1845 (1846). Barcelona

NICOLAU, Antoni y CUBELES, Albert (2004). *El 150º aniversario del derribo de las murallas: replanteando la ciudad contemporánea ¡Abajo las murallas!* . Ajuntament de Barcelona. Barcelona.

NICOLAU, Federico (1889). “Últimas horas de la marina mercante trasatlántica de vela”. *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*. Tomo sexto. Pp.131-134.

Obras del puerto de Barcelona. Aclaraciones sobre la marcha y circunstancias especiales de estos importantes trabajos, y estudio de las rebajas más convenientes en el arbitrio que se percibe en su ejecución. Voto particular presentado a la Junta de Obras del Puerto por los ingenieros de la dirección facultativa de las mismas. (1897). Tipolitografía de Luis Tasso. Barcelona.

OLIVA MELGAR, José M. (1987). *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII. La Real Compañía de Comercio a Indias*. Publicacions de la Universitat de Barcelona, Barcelona.

ORTIZ-VILLAJOS, José M. (2005). “Importancia de las patentes para los primeros fabricantes de máquinas de vapor en España: Nuevo Vulcano, La Maquinista Terrestre y Marítima y Alexander Hermanos. Comunicación para la sesión B4- “La industria y el mercado mundial; el cambio de ventaja comparativa en perspectiva histórica” del VIII Congreso de la AEHE, Galicia, 13-16 de septiembre de 2005 (www.google.es: “Juan Reynals”).

OYÓN, José Luis (2008). *La quiebra de la ciudad popular. Espacio urbano, inmigración y anarquismo en la Barcelona de entreguerras, 1914-1936*. Ediciones del Serbal, Barcelona.

PASCUAL DOMENECH, Pere (1991), “Els transports” dentro Jordi Nadal y otros, *Història econòmica de la Catalunya contmeporània, vol. III. S. XIX. Indústria, transport i finances*, Enciclopèdia Catalana, Barcelona.

PASCUAL, Pere (2002). “El comerç de cabotatge a Catalunya (1820-1935). Etapes i factors explicatius de la seva evolució”. *El transport marítim de cabotatge a la mediterrània*. Universitat de Girona/Ajuntament de Palamós. Palamós.

PÉREZ CARREÑO, José (1904). *Cartilla marítima*. Imprenta Alemana, Madrid.

PÉREZ-RUBIN FEIGL, Juan (2008). “Las investigaciones biológico pesqueras de Joaquín de Borja en el mar catalán (1891-1924) y el pontón oceanográfico Cocodrilo”, Drassana 16. Museu Marítim de Barcelona, Barcelona.

PERON, François/RIEUCAU, Jean (1996). *La maritimité aujourd’hui*. L’Harmattan, Paris.

PIERA COSTA, Federico (1970). *Inglés náutico*. Editorial Cadi, Barcelona.

PIMENTEL, Juan (2008). *Viajeros científicos: Jorge Juan, Mutis y Malaspina*. Nivela, Madrid.

PONS GURI, J.M. (1993). *Estudi dels pilots*, Curial, Barcelona.

PUIG PLA, Carles (1995). “Llorenç Pressa i Puig. La matemàtica aplicada” en *Ciència i Tècnica als Països Catalans: una aproximació biogràfica*. Fundació Catalana per a la Recerca, Barcelona. Vol. 1. Pp. 147-180.

PUIG ROCA, Luis (1930). *Evolución de las máquinas Marinas*, Sobs. de López Robert y C^a, Barcelona.

RAFO, José (1861). *Proyecto para la mejora y ensanche del Puerto de Barcelona*. Imp. de D. José C. de la Peña, Madrid.

RANDIER, Jean (1978). *L’instrument de marine*. Arthaud, Paris.

Real Decreto de 26 de abril de 1871 concediendo uso de uniforme y derecho á desempeñar destinos de matrículas á los Pilotos de la marina mercante. Propuesto á la aprobación de S.M. por el Ministro de Marina Don José maría de Beranger. Imprenta nacional, Madrid.

REYERO, José A. (2010). *Las sociedades de clasificación*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria.

RIERA y TUÈBOLS, Santiago (1993). *Dels velers als vapors*. Associació d’Enginyers Industrials de Catalunya, Barcelona.

RIOS DELGADO, Juan José (2009) *El funcionamiento de los primeros años de la Escuela de Náutica de Barcelona bajo la dirección de Sinibaldo Mas y factores socio-económicos que*

motivaron su creación. Universitat Politècnica de Catalunya. Departament de Ciència i Enginyeria Nàutiques. Tesis doctoral inédita.

ROBERT, Juan B. (1919). “La marina mercante española en 1919”, *Vida Marítima*, N° 645. P.529.

ROBERT, Juan B. (1932). “La decadencia de nuestra marina de vela”, *Revista General de Marina* 8/1932. Madrid. Pp. 163-172.

ROBLES SÁNCHEZ, Pedro (1993). *Vicisitudes históricas de nuestra profesión*. Sociedad General de Jefes y Oficiales de máquinas de la Marina Mercante. Barcelona.

ROCA ROSELL, Antoni (1990). *La Física en la Cataluña finisecular. El joven Fontserè y su época*, Departamento de Física Teórica-Universidad Autónoma de Madrid, Ejemplar fotocopiado gentileza del autor.

RODINO GIL, Carlos (1940). “Los problemas técnico-navales de la actualidad” ,*Ingeniería naval*. Año VIII, N°63. Septiembre. Madrid. Pp.13-20.

RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Antoni (1996). “Descripció històrica de la SESN a Barcelona (Anys 1881-1976).I”, *Drassana*, 6, Pp.18-25.

RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Antoni (1997), *Descripció històrica de la SESN de Barcelona. L’arribada del segle XX (i II)*, *Drassana*, 7, Pp. 8-17.

RODRIGUEZ ESTEBAN, José Antonio (1996). *Geografía y Colonialismo. La Sociedad Geográfica de Madrid (1876-1936)*, UAM Ediciones, Madrid.

RODRÍGUEZ MARTIN, M. (1897). *Legislación penal de la marina mercante*. Tipografía gaditana, Cádiz.

RODRÍGUEZ-MARTOS DAUER, Ricardo (1996). *El buque mercante. Un análisis sociológico*. Edicions UPC, Barcelona.

RODRIGO, Martín (1995). “Iniciativa empresarial i negoci colonial: el primer marqués de Comillas”. *Catalunya i ultramar. Poder i negoci a les colònies espanyoles (1740-1914)*. Museu Marítim.

RODRIGO, Martín (1999), “La industria de construcciones mecánicas en Cataluña: el Arsenal Civil de Barcelona”, *Revista de Historia Industrial*, 16, Pp. 163-176.

RODRIGO Y ALHAJILLA, Martín (2000). *Los Marqueses de Comillas. Antonio y Claudio López, 1817-1925*. LID, Madrid.

RODRIGO y ALHARILLA, Martín (2007). “Navieras y navieros catalanes en los primeros tiempos del vapor, 1830-1870”. TsT nº 13, (diciembre). Pp. 63-92

ROGENT, Jordi (1988), “Biografía de l’arquitecte Elies Rogent i Amat. Barcelona 1821-1897”. *Elies Rogent I la Universitat de Barcelona*, Generalitat de Catalunya/Universitat de Barcelona. Barcelona.

ROIG , Emerencia (1929/1996). *La marina catalana del vuitcents*, Editorial Barcino, Barcelona.

ROWLAND, K.T. (1970). *Steam at Sea. A History of Steam Navigation*. David & Charles: Newton Abbot, London.

RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio (1994). *La Antropología marítima subdisciplina de la Antropología sociocultural*. Universidad de Deusto, Bilbao.

RUIZ Y PABLO, Àngel (1994). *Historia de la Real Junta Particular de Comercio de Barcelona (1758 a 1847)*. Diputació de Barcelona. Barcelona.

SALAS, F. Javier de (1879). *Historia de la matricula de mar*, Imprenta de Fortanet, Madrid.

SAMPOL ISERN, Ramón (1988). *Vapores de las Islas Baleares*. Miquel Font, editor. Mallorca.

SANCHO LLERANDI, P. (1979). *Transporte marítimo y construcción naval en España*. Ediciones de la Torre, Madrid.

SÁNCHEZ FERRÉ, Pere (1988). *La maçoneria a Catalunya (1874-1936)*. Tesis doctoral del Departament d’Història Contemporànea de la Facultat de Geografia i Història de la Universitat de Barcelona, Febrer de 1988. Vol. 4. (Ejemplar manuscrito).

SÉGÉRIC, Jean-José (2006). *Histoire du point astronomique en mer*. Marines éditions, Rennes.

SELLA, Antoni y RODRIGO, Martín (2002). *Vapores*. Museu Marítim/Angle Editorial, Barcelona.

SELLÉS, Manuel A. (1987). “Astronomía y Navegación”, *Carlos III y la ciencia de la Ilustración*. Alianza Universidad, Madrid.

SELLÉS GARCÍA, Manuel A. (2000). *Navegación Astronómica en la España del siglo XVIII*. Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid.

SELLÉS, M., PESET, J.L. y LAFUENTE, A.. (1988). *Carlos III y la ciencia de la Ilustración*. Alianza Universidad, Madrid.

SIXIREI PAREDES, Carlos (1988). *A Emigración*, Editorial Galaxia S.A., Vigo.

SOBEL, Dava (1997). *La Longitud*, Edicions 62, Barcelona.

SOBREQUES, Jaume (Director) (1995). *Historia de Barcelona Vol.7*. Enciclopedia Catalana-Ajuntament de Barcelona. Barcelona.

SOLÁ, Emilio (1919), “El ressorgiment de la nostra Marina”, *Catalunya Marítima*, Nº 1. P.2.

SOLÁ Y BAULÓ, Emilio (1922). *Escuela Especial de Náutica de Barcelona. Memoria correspondiente al año académico 1920-1921*, Juan Ruiz Romero-Sucesor de J. Bastinos, Barcelona.

SOLÁ Y BAULÓ, Emilio (1923). *Escuela Especial de Náutica de Barcelona. Memoria correspondiente al año académico 1921-1922*, J. Ruiz Romero-Librero Editor, Barcelona.

SOLÁ Y BAULÓ, Emilio (1924). *Escuela Especial de Náutica de Barcelona. Memoria correspondiente al año académico de 1922-1923*, J. Ruiz Romero-Librero Editor, Barcelona.

SOLÁ Y BAULÓ, Emilio (1925). *Escuela Oficial de Náutica de Barcelona. Memoria correspondiente al año académico de 1923-1924*, Imprenta Miret, Barcelona.

SOLÁ Y BAULÓ, Emilio (1926). *Escuela Oficial de Náutica de Barcelona. Memoria correspondiente al año académico de 1924-1925*, Imprenta Miret, Barcelona.

SOLDEVILA CANTÓ, Juan (1917). *Pro Cultura Marítima*, Publicaciones de la Sociedad de Geografía Comercial, Barcelona.

SOLÉ SABATÉ, Josep M. (2003). *La repressió franquista a Catalunya*. Edicions 62, Barcelona.

SPRATT, Philip (1970). “L'évolution de la propulsion marine à vapeur (1820-1870) en Mollat, Michel (1970). *Les origines de la navigation a vapeur*. Presses Universitaires de France, Paris. Pp. 73-87.

SPRATT, Philip (1980). *Transatlantic paddle steamers*. Brown, son & Ferguson, Limited. Glasgow.

SUDRIÀ I TRIAY, Carles (1989). “L'energia de l'alliberament hidroelèctric a la dependència petrolera”. *Història Econòmica de la Catalunya Contemporània. Vol.5*. Enciclopedia Catalana, Barcelona. Pp.209-291.

TATJER, Mercedes (1973). *La Barceloneta del siglo XVIII al Plan de la Ribera*. Los libros de la frontera. Barcelona.

TATJER, Mercedes (1996). “La construcción del espacio costero, S.XIX y XX. Del mundo portuario al mundo del ocio. El caso del puerto de Barcelona (1856-1936). En GUIMERÁ y ROMERO (Eds.) *Puertos y sistemas portuarios* (s. XVI, XX). Ministerio de Fomento, Madrid.

TERMES, Josep (1989). *De la revolució de setembre a la fi de la Guerra Civil (1869-1939)*. Historia de Catalunya Volum VI. Edicions 62. Barcelona.

TERMES, Josep i ABELLÓ, Teresa (1995). “Conflictivitat social i maneres de viure”. *Història de Barcelona 7*. Enciclopedia Catalana. Barcelona.

TERMES Josep (2000). *Histories de la Catalunya treballadora*. Editorial Empúries. Barcelona.

TERRY Y RIVAS, Antonio (1875). *El desvío de la aguja náutica*. Imprenta de T. Fortanet, Madrid.

TERRY Y RIVAS, Antonio (1899). *Compensación de la aguja Thomson*. Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid.

THOMAZI, A. (1947). *Histoire de la Navigation*. Presses Universitaires de France. Paris.

THOMSON, William (1879). *Instrucciones para el ajuste del compás privilegiado de Sir...*

TOFIÑO DE SAN MIGUEL, Vicente (1787). *Derrotero de las costas de España en el mediterraneo y su correspondiente de Africa para inteligencia y uso de las cartas esféricas presentadas al Rey nuestro señor por el Excmmo. Sr. Bailio Fray de Antonio Valdes, jefe de escuadra y secretario de Estado y del despacho universal de Marina Y construidas de orden de S.M. por el brigadier de la Real Armada D. Vicente Tofiño de San Miguel, Director de las compañías de guardias marinas de la Real Academia de la.....* Impreso por la viuda de Ibarra, Madrid.

TORRES, Manuel/TORRES, Eugenio/VALADALISO, Jesús Mº. (2008). *La Compañía Marítima del Nervión. Los hombres, la empresa y los barcos (1899-1986)*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. Vitoria-Gasteiz.

TUÑÓN DE LARA, Manuel (Director) (1989). *Historia de España.8 : Revolución burguesa, oligarquía y constitucionalismo (1834-1923)*. Editorial Labor S.A., Barcelona.

ULLOA, Antonio de (1795, edición facsimil 2003). *Conversaciones de Ulloa con sus tres hijos en servicio de la marina...* Universidad de Cádiz, Cádiz.

URGELLES DE TOVAR, Agustín (1872). *Exposiciones marítima, Agrícola y Artística celebradas en Barcelona en 1872. Historia y reseñas de dichos concursos por...* Establecimiento Tipográfico de Leopoldo Doménech, Barcelona.

VALDALISO GAGO, Jesús M^a (1991). *Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, HAEE/IVAP, Bilbao

VALDALISO GAGO, Jesús M^a (2003), “Bandera y colonias españolas, navieros y marinos vizcaínos, y capital y comercio británicos. Las navieras anglo-bilbaínas en el último tercio del siglo XIX”, *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, San Sebastián.

VALDES Y HUMARAN, Julio (1887). *Memoria descriptiva de algunos puertos notables de Inglaterra y su estudio crítico-comparativo con el de Barcelona*. Establecimiento Tipográfico de los sucesores de Narciso Ramirez y Cia. Barcelona.

VALDÉS, Júlio (1890), “Puerto de Barcelona y mejoras posibles en el mismo”. Congreso Internacional de Ingeniería, celebrado en Barcelona durante 1888: Discursos, Memorias y Disertaciones. Tipolitografía de Luis Tasso. Barcelona.

VALDÉS Y HUMARAN, Júlio (1893). “Puerto de Barcelona: Memoria y planos del proyecto redactado para el alumbrado de sus muelles”. *Revista de Obras Públicas*. Anales año de.....Tomo I. Madrid.

VALLS JUNYENT, Francesc (2004). *La Catalunya atlántica. Aiguarent i teixits a l'arrencada industrial catalana*. Eumo Editorial, Vic.

VAN LOON, H. (1936). *La conquista de los mares. Historia de la navegación*. Luis Miracle, editor. Barcelona.

VERNE, Julio (1947). *Una ciudad Flotante*, Editorial Ramón Sopena, Barcelona.

VICENTE MAROTO M.I. y ESTEBAN PIÑEIRO M. (2006). *Aspectos de la ciencia aplicada en la España del siglo de oro*. Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura y Turismo, Valladolid.

VIGÓN, Ana Maria (1985). *Guía del Archivo Museo <D. Alvaro de Bazan>*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.

VILÀ I GALI, Agustí M^a (1989). *Navegants i mercaders. Una nissaga marinera de Lloret*. Publicació n^o4 del Club Marina “Casinet”, Lloret de Mar.

VILÀ I GALI, Agustí M^a (1992). *La marina mercant de Lloret de Mar. Segles XVIII i XIX*. Ajuntament de Lloret de Mar.

VILÀ I GALI, Agustí M^a (1997). *Joan Monjo i Pons. Un exemple de tenacitat*, Oikos-Tau, Vilassar de Mar.

WESSELING, Henri L. (1999). *Divide y vencerás. El reparto de África (1880-1914)*, Península, Barcelona.

WILLIAMS, J.E.D. (1994). *From sails to satellites*, Oxford University Press, Oxford.

WOHLGUEMUTH, A. (1886). *Arsenal Civil de Barcelona*. Tip. Española, Barcelona.

ZAMORA TERRÉS, Juan (2003). *Notas para una historia del movimiento obrero en la marina mercante española*. Museu Marítim, Barcelona.

APÉNDICES

Apéndice A.

REAL DECRETO

Encargado el Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas de la organización y dirección de las escuelas de Náutica, en virtud de acuerdos que con mi Real aprobación se dictaron por dicho Ministerio y el de Marina, y en consecuencia de las bases establecidas igualmente de comun acuerdo entre los mismos, que también fueron aprobadas por Reales órdenes de 14 y 15 de marzo de 1849; consultadas las necesidades de este importante servicio, y con objeto de dotar á la marina mercante de Pilotos idóneos que inspieren confianza y seguridad á los grandes intereses del comercio y de la navegación, á propuesta del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras públicas, de acuerdo con mi Consejo de Ministros, vengo en decretar lo siguiente:

ARTICULO 1º. Los estudios para Pilotos de la marina mercante serán de dos clases: teóricos y prácticos.

ART. 2º Los estudios teóricos, además de los preparatorios que se fijan en el artículo 3º, duraran tres años, y comprenderán las materias siguientes:

PRIMER AÑO

Primer curso de matemáticas elementales (aritmética, álgebra hasta las ecuaciones de segundo grado inclusive, progresiones y logaritmos).

Geografía física y política.

Dibujo lineal.

SEGUNDO AÑO

Segundo curso de matemáticas elementales (geometría y trigonometría plana, topografía o principios de geodisea).

Física experimental (comprende los principios de mecánica).

Dibujo geográfico.

TERCER AÑO

Trigonometría esférica.

Cosmografía.

Pilotaje y maniobras, lo cual se enseñará precisamente en buques.

Dibujo hidrográfico.

ART. 3º Para ingresar en los estudios deberán tener los aspirantes los conocimientos que comprende la instrucción primaria elemental completa, con toda la extensión posible en la aritmética, y para su admisión se someterán á un examen; además deberán haber cumplido

catorce años, y no pasar de diez y ocho; tener una constitución robusta y haber observado buena conducta.

ART. 4º Se crean escuelas completas de náutica en Alicante, Barcelona, Bilbao, Gijón, Málaga, Palma de Mallorca, Santander y Tarragona, las cuales estarán incorporadas á los respectivos Institutos de segunda enseñanza, á excepción de la de Gijón, que se arreglara a lo dispuesto en la fundación de aquella escuela, y á lo prevenido en este decreto. Luego que en Cádiz se establezca Instituto, se creará escuela completa de náutica.

ART. 5º Habrá escuelas especiales de náutica en Cartagena, Coruña, Ferrol, Santa Cruz de Tenerife, Palma en canarias, Mahón y San Sebastián. También la habrá en Cádiz hasta que se establezca el Instituto.

ART. 6º En las escuelas completas se harán todos los estudios correspondientes a los tres años de la carrera. A este fin se crea en cada uno de los Institutos de que forman parte, una cátedra de cosmografía, pilotaje y maniobra, y dibujo hidrográfico, la cual será pagada por el estado.

ART. 7º En las escuelas especiales de náutica únicamente se estudiarán las materias correspondientes al tercer año.

ART. 8º Para ingresar en las escuelas especiales de náutica se necesita.

1º Haber cumplido diez y seis años, y no pasar de veinte, tener constitución robusta y buena conducta.

2º haber estudiado y probado las materias correspondientes á los dos primeros años de la carrera en un Instituto de segunda enseñanza ó en otro establecimiento público. El dibujo lineal y geográfico podrá estudiarse privadamente.

ART. 9º Las escuelas especiales estarán bajo la dependencia y vigilancia del Gobernador de la provincia respectiva, y en delegación de este, del Alcalde del pueblo. En la parte académica se considerarán incorporadas: la de Cádiz, al Instituto de la universidad de Sevilla; la de Cartagena, al instituto de Murcia; las de la Coruña y el Ferrol, al Instituto de la Universidad de Santiago; las de Santa cruz de Tenerife y ciudad de las Palmas, al Instituto de Canarias; y la de san Sebastián, al instituto de vergara. Dichas escuelas pasarán á los establecimientos citados de las listas de matrículas y exámenes, y los expedientes para certificación final.

ART. 10 Los gastos de las escuelas especiales, en la parte á que no alcancen los derechos de matrícula, se satisfarán por mitad entre el Estado y la localidad interesada.

ART. 11 La matricula de estos alumnos será especial en los Institutos, y tanto en ellos como en las escuelas especiales, satisfarán aquellos únicamente la mitad de los derechos que se exigen á los alumnos de segunda enseñanza.

ART. 12 A los profesores de náutica se les asignará el sueldo de siete mil reales anuales á diez mil, según los casos; y los que actualmente esten disfrutando otro mayor, conservarán el que tengan.

ART. 13 Habrá exámenes anuales en la forma establecida por el Reglamento general de estudios para las demás enseñanzas.

ART. 14 Todos los años, terminado el curso, se pasará por el ministerio de Instrucción pública al de Marina una lista nominal de los alumnos que hubiesen terminado la carrera, con la censura obtenida por cada uno en el exámen final.

Esta censura se expresará también en las certificaciones que se den á los interesados, las cuales deberán presentar á los Gefes de marina para obtener el título de aspirante.

ART. 15 Obtenido el título de aspirante, se entrará en los estudios prácticos, que se harán con arreglo á las ordenanzas y Reales disposiciones dictadas ó que se expedirán por el Ministerio de Marina. Por el mismo se expedirán los títulos de Pilotos, terminados que sean los estudios prácticos.

ART. 16 Todos los fondos destinados al sostenimiento de las escuelas actuales que se incorporan á los Institutos de segunda enseñanza, y los efectos, instrumentos y máquinas que les corresponden, continuarán con el mismo destino y se trasladarán á dichos institutos. Además se aplicarán al mismo objeto los derechos de matrícula que han de pagar los alumnos.

ART. 17 Los alumnos que con arreglo al sistema vigente hayan ganado el primer año de su carrera, podrán concluirla estudiando solamente otro; para lo cual se deberán matricular en el tercero, asistiendo, además, los que estudien en Instituto, á la cátedra de física.

ART. 18 Los profesores que actualmente desempeñan estas enseñanzas con nombramiento Real, serán destinados a las nuevas escuelas.

Dado en Palacio á 20 setiembre de 1850.- Está rubricado de la Real mano = El Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras públicas, Manuel de Seijas Lozano.

Apénice B.

Método de enseñanza de un curso de Trigonometría-esférica, Cosmografía, Pilotage, Maniobras y Dibujo-naval.¹⁷ Por José Ricart y Giralt.

Hay carreras para las cuales no hay ninguna dificultad en redactar un plan ó método completo de enseñanzas, por estar los conocimientos necesarios a la carrera circunscritos a un número determinado de asignaturas, pero en la carrera de Piloto no es así, los conocimientos que debe tener un buen marino son tantos y de tan diversas clases, que es imposible el adquirirlos en las escuelas náuticas.

Como hemos visto en la memoria sobre fuentes de conocimiento que lleva por lema ARTE DE NAVEGAR, las ciencias y artes náuticas, son quizá las que más progresan, ya reformando lo existente ya ideando nuevos cálculos y aparatos; por consiguiente es preciso que el marino este al corriente de los progresos de su carrera, para lo cual debe tener una buena base instructiva formada en la escuela náutica.

Pero desgraciadamente, hablando en general, no es así; porque en nuestras costas hay la equivocada costumbre de poner á navegar á los chicos cuando apenas saben leer y escribir y al tener 14 años se presentan en las escuelas náuticas hechos en general unos ignorantes, siendo imposible que aprendan bien las asignaturas de reglamento y teniendo como es natural muy disgustado al profesorado.

Desde la Revolución de 1868, la enseñanza náutica ha empeorado en gran manera, á causa del abuso que se hace de la libertad de enseñanza, y aunque el Gobierno

Ha creído remediar el mal dictando algunas disposiciones como la Rl. Orden de 15 febrero de 1870, no obstante las cosas han quedado de igual modo.

Es desgraciadamente creencia general entre nuestros marinos, que para ser Piloto pocos conocimientos bastan, el Algebra y la Física, por ejemplo es para ellos perder tiempo, y efectivamente para perder tiempo es para los que carecen hasta de sus nociones, como yo he visto en un buque de esta matrícula, que el capitán clavó al cilindro o tambor de la de carga, unos barrotes que aumentaban en un doble el radio del cilindro, y por consiguiente se perdía la mitad de la fuerza.

¹⁷ AHDPB. Legajo 2281.

Y así pasa en lo demás, a bordo se maneja el timón , poleas, tornos y velamen & sin tener en nada la Física, y así es que pasan fenómenos inexplicables como por ejemplo de andar mucho el buque unas veces y otras andar menos, teniendo igualdad de aparejo y elementos.

No es lo mismo ser marino que marinero, bueno es que un piloto sepa aferrar los juanetes, pero mejor es que sepa el porque, como y cuando se han de aferrar, además la marina cambia completamente, á la de vela sustituye la de vapor, á los cascos de madera sustituyen los de hierro, al cáñamo sustituye el alambre y asimismo el pilto moderno debe ser muy diferente del antiguo en instrucción, ha de haber entre ellos la diferencia que va de un cochero a un maquinista de ferrocarril.

La enseñanza que actualmente se dá en las escuelas náuticas es en mi humilde concepto muy defectuosa, los alumnos cursan en cortisimo tiempo asignaturas que necesitan mucho tiempo y más edad que la que tienen la mayoría de los alumnos que las cursan. Esto me ha inducido á escribir el siguiente plan de enseñanza antes que el método de las asignaturas de Trigonometría esférica, Cosmografía, Pilotage, Maniobras y Dibujo Nabal, plan que escribo sin pretensión alguna solamente porque lo tomo por base para el citado método de enseñanza de las dichas asignaturas.

Aprovecho esta ocasión para dar la gracias á los Sres. Consules de España en el extranjero que me han ilustrado remitiéndome datos sobre la organización de la enseñanza náutica en las naciones dónde están; y muy en particular se las doy á los Sres. Consules de Danzig, Trieste y Elsenaur que además con la mayor amabilidad me han remitido cuadernos impresos sobre las escuelas náuticas de Alemania, Austria y Dinamarca.

Todas las naciones cultas miran con sumo interés la enseñanza náutica, sobresaliendo en particular la Alemania y el Austria que exigen á los alumnos estudios completos, dignos de un marino de nuestra época y cursados en escuelas especiales pertenecientes al Gobierno.

Tanto el Austria como la Alemania tiene en su respectivos idiomas magníficos tratados de Navegación, enseñándose de reglamento todo sistema meteorológico del inolvidable Sr. Mauri siguiendo sus diarios de navegación, además tienen un curso de derecho marítimo y otro de navegación por vapor. En España nada de esto tenemos; cursamos con el tratado de navegación del Sr. Ciscar magnífico en sus tiempos pero cuasi inservible para hoy en día. En nuestras escuelas, no se habla de Mauri y pocos son los marinos catalanes que conocen tan ilustre nombre, no se enseñan ni la teoria de los huracanes, ni la navegación Ortodromica y cuasi nada de los desvíos de los compases. En la parte de practica tampoco nada se dice en nuestras escuelas del codigo internacional de señales ni del reglamento de luces de situación.

Por consiguiente teniendo en cuenta los datos que como he dicho, me han proporcionado los Sres. Consules de España en el extranjero, me atrevo a redactar el siguiente plan general de enseñanza náutica y método particular para las asignaturas que forman el tema de estas oposiciones.

En mi concepto los edificios en donde están las escuelas náuticas, deberían aislados cerca del mar y mejor á sus orillas y descubriendo el horizonte meridiano y el de Levante ó Poniente, á fin de poder efectuar la observaciones necesarias.

A las escuelas establecidas en capitales como la de Barcelona, convendría tuvieran observatorio astronómico y meteorológico, y estuvieran en comunicación por medio de un hilo eléctrico con la estación telegráfica local a fin de recibir diariamente los anuncios de tiempo, tal como esta en el extranjero, y además la escuela remitir en el observatorio central los datos meteorológico diarios.

El servicio meteorológico podría prestarlo los alumnos más adelantados relevándose por guardias.

Las escuelas náuticas deberían estar sujetas en la parte administrativa á la Corporación que las mantiene y en la parte científica á la dirección de hidrografía.

Muy conveniente sería que las escuelas tuvieran de su propiedad un bote capaz para 40 alumnos con aparejo de dos palos y foque.

Las escuelas náuticas podrían señalar además de la previsión del tiempo, el medio día medio de sus respectivos meridianos.

Las escuelas náuticas podrían tener un salón biblioteca donde reunirse é ilustrarse los marinos de la localidad lo que sería muy beneficioso para las escuelas y para los marinos. Tal sucedía en los Terzos-navales de Portugal en tiempos de Vasco de Gama y Colón.

Para ser admitido como alumno en la escuela náutica en mi pobre concepto exigiría 1º el tener cumplidos 15 años y 2º Aprobar mediante exámen las asignaturas de Historia-Universal, Geografía física y política, Aritmética y Álgebra con la teoria de los logaritmos, Geometría y Trigonometría rectilínea, traducción del idioma francés, nociones de Física y Geología y Dibujo lineal.

Los estudios de la carrera los dividiría en dos cursos

1º

(Lecciones de una hora)

<i>Trigonometría esférica y Astronomía</i>	<i>diaria</i>
<i>Física aplicada</i>	<i>alterna</i>
<i>Idioma Inglés</i>	<i>alterno</i>
<i>Calculo mercantil y teneduría de libros</i>	<i>alterno</i>
<i>Dibujo de paisaje y geográfico</i>	<i>alterno</i>
2º	
<i>Navegación y nociones de geodisea</i>	<i>diaria</i>
<i>Construcción naval, aparejos y maniobras de buques de vela, mixtos y de vapor</i>	<i>diaria</i>
<i>Dibujos naval é hidrográfico</i>	<i>alterno</i>
<i>Derecho mercantil y leyes de aduanas vigentes</i>	<i>alterno</i>
<i>Idioma ingles</i>	<i>alterno</i>

Además creo conveniente el que hubiera en las escuelas un patio o cuadra de gimnasia, en donde tuvieran los alumnos una hora diaria de recreo que les haría fuertes, condición esta necesaria al marino. La gimnasia es en Alemania asignatura obligatoria en toda escuela del gobierno.

A los alumnos de las escuelas en donde hay observatorios los dividiría en secciones o guardias de 3 del 2º curso y 3 del 1º estos a las ordenes de los primeros, para estar de guardia en el Observatorio y efectuar las observaciones que mande el profesor.

Los cursos los abriría en 1º de octubre y los cerraría en 31 de mayo no teniendo más fiestas que las de obligación.

El método particular de enseñanza para las asignaturas de Trigonometría esférica, Cosmografía, Pilotage, Aparejo y Maniobras y Dibujo Naval es el siguiente:

El profesor recomendará por libro de texto de la Trigonometría y Astronomía, el tratado del profesor francés M. Dubois, que sirve de texto en las armadas Española y Francesa.

La trigonometría la enseñaría muy prácticamente á fin de que los alumnos resolvieran con toda facilidad toda clase de triángulos.

A los alumnos les pondría el profesor, problemas de triángulos para resolver aparte de los de la clase.

Para el estudio de la Astronomía conviene que el profesor haga interesar á los alumnos en las lecciones haciendo calculos y observaciones prácticas con los instrumentos de la escuela.

En los dias de explicación de las lecciones que tratan de la Luna, Planetas y Estrellas, conviene que el profesor traslade las horas de clase, á otras al anochecer ó amanecer, á fin de enseñar prácticamente en el Cielo el modo de conocer las constelaciones, y principales estrellas. A partir de estas lecciones, no estaría mal que el profesor destinara un dia al mes durante todo el resto del curso, para practicar por la noche á los alumnos en el conocimiento de las constelaciones visibles sobre el horizonte de la localidad.

El profesor recomendará á los alumnos el cuaderno planisferio del Depósito Hidrográfico.

Sería muy conveniente y es cosa muy fácil, el que el profesor mandara á los alumnos de guardia en el observatorio el que cada mediodía sacaran una vista del disco solar con las manchas visibles con el instrumento que usaren, á fin de practicarse en los observatorios y estudiar la influencia que tienen las manchas solares con la meteorología.

El profesor procurará no poner muchos problemas diarios á los alumnos, al contrario pocos, á fin de que puedan hacerlos pensadamente fijándose bien en ellos.

Creo que sería muy conveniente que el profesor recomendara á los alumnos, que para hacer los problemas se reunieran en agrupaciones de 3 ó 5, pues asi trabajan mas á gusto, solventándose mutuamente las dificultades que se presentan en los cálculos.

El profesor procurará que los alumnos resuelvan los problemas astronómicos por simple trigonometría, haciendo caso omiso de fórmulas abreviadas que dan algunos autores asi como también de tablas, que en vez de ser un bien, hacen que el alumno olvide la trigonometría y hasta el operar algebraicamente.

El profesor procurará que los alumnos tengan todos los problemas claros y bien resueltos en cuadernos, pues que cuando naveguen puedan servirles de guía en algun cálculo que se haya olvidado. Para esto procurará el profesor que los alumnos hayan resuelto un problema de cada clase y cada caso particular.

Las lecciones de navegación deben ser lo más practicas posible, esto es explicar con los instrumentos necesarios propiedad de la Escuela, y en las lecciones de corregir y descorregir rumbos, corredera, sondaleza, marcaciones terrestres, hallar la variación del compás, &, si la Escuela tiene bote, el profesor las explicará prácticamente en la mar.

El profesor se detendrá en la explicación de los desvios de los compases, explicando la lección en la mar á cuyo efecto cerca del compas del bote colocará un par de barrotos fijos de hierro para producir los desvios que se han de calcular.

El profesor procurará que todos los alumnos por turno observen una altura meridiana del Sol, otra de Luna, otra de Planeta y otra de estrella sobre el horizonte de la mar y usando antejo astronómico en el sextante, así como también el que tomen una distancia de Luna a Sol y otra de Luna á estrella.

Estos calculos hechos todos desde la escuela han de dar igual Longitud y Latitud, lo que será un estímulo para los alumnos.

El profesor procurará que los alumnos de guardia en el observatorio, apunten todos los datos de meteorología para las 6 de la mañana que es al hora de entrada, 9 de la mañana, mediodia, 3 de la tarde y 9 de la noche hora de retiro. Asimismo cada dia en que se pueda, hará calcular la variación e inclinación magnéticas con un buen compás graduado al minuto; observaciones estas que además de aprovechar a los alumnos haciéndoles adquirir una gran práctica de ejecución ,son también de gran provecho para la Escuela que podría enregistrar todos estos datos y remitirlos al observatorio central.

El profesor procurará que todos los alumnos adquieran una gran práctica en el manejo de los sextantes, compases, polinorus, sondalezas y correderas de cordel y automáticas y demás instrumentos necesarios á bordo.

El profesor procurará que se hagan por lo menos seis cálculos de longitud por eclipses de los satelites de Júpiter, observados por los alumnos más aventajados, lo que les servirá de premio, así como que también que cada uno observe una vez el paso del Sol y una estrella por el meridiano, usando el antejo de pasos.

Para que los alumnos tengan una gran practica en contar y manejar los cronómetros el profesor procurará que los alumnos calculen el estado absoluto movimiento é irregularidades del péndulo y cronómetros de la Escuela.

El profesor procurará que los alumnos hagan durante el curso un diario de Navegación de 30 singladuras, dando el profesor los datos, y haciendo que trabajen por partes meridionales, con todo caso de corrientes y calculando la derrota ortodrómica, lo que les practicarán en el trabajo de estima. El diario de Navegación debe ser de los aprobados en la Conferencia de Bruselas de 1853.

El profesor procurará que todos los discípulos tengan una práctica en el manejo y uso del Almanaque Náutico, Tablas de mendoza, cuadrante de reducción y escala de Gunter.

El profesor recomendará á los alumnos el tratado de huracanes del S. Lobo o también el del Of. Tuero. Recomendará asimismo la Geografía Física del Mar del ilustre Maury.

Si el estado de la Escuela lo permite el profesor con los alumnos, al fin del curso podrían emplear ocho dias en el levantamiento del plano del puerto de Barcelona á fin de tener un conocimiento general de las operaciones de Geodisea.

Para la enseñanza de la maniobra el profesor recomendará la nueva edición del tratado del S.D. Baltasar Vallarino.

Como ya se suponen conocidas las piezas del casco y aparejo, aprendidas en el curso de Dibujo Naval aplicado, el profesor dará a cada alumno un cargo a bordo del buque modelo á fin de poder efectuar todas las maniobras que señala el programa. Estos cargos se cambiarán durante el curso de maniobra, a fin de que cada alumno al finir haya tenido á su cargo todos los cabos principales del aparejo.

El profesor asistirá con una mitad ó tercera parte de los alumnos, según su número, á dos ó tres salidas de puerto de buques de vela, á fin de que los alumnos vean prácticamente las maniobras de salida. Asimismo, y por turno el profesor asistirá con los alumnos á visitar la máquina de un vapor de hélice, explicando prácticamente el uso de todas las piezas.

El profesor con los alumnos de turno hará unas cuantas excursiones con el bote á la vela, enseñando prácticamente el uso del timón, y las biradas por avante y por redondo.

Para la enseñanza del Dibujo naval, las explicaciones todas se harán con los modelos, piezas y aparatos del gabinete Naval de la Escuela, á fin de que los alumnos lo comprendan todo prácticamente.

El profesor procurará que todos los dibujos de construcción y aparejo se hagan bajo escalas.

El profesor procurará que los alumnos entiendan bien el reglamento de faros de situación, para lo cual se hacen maniobrar dos pequeños modelos de madera con cristales blancos, rojos y verdes que representan los faroles, y luego sin ver los modelos se procurará que el alumno sepa todas las maniobras que hay que hacer al ver tal ó cual farol.

Asi mismo el profesor procurará que los alumnos se practiquen en el manejo del Código internacional de señales, á cuyo efecto dividirá a los alumnos en dos secciones y los hará telegrafiar con dos buques modelos.

El profesor procurará que en verano las horas de clase sean antes de las diez de la mañana y después de las 4 de la tarde, á fin de que los alumnos estén á gusto en la clase no incomodados por el calor. Asimismo se procurará que en invierno las horas de clase sean cuando el Sol está alto sobre el horizonte.

El profesor así como conviene que no sea en la clase muy severo y justo, aparte de la clase debe tratar a los alumnos como amigos á fin de inspirarles una completa confianza, así como es necesario que nunca les hable de política y religión, solamente de cuestiones de la carrera y sujetándose siempre a la más sana moral.

El profesor al finir el curso recomendará al S. Director de la Escuela á los alumnos más aventajados para que al expedirles el título de alumno les ponga una recomendación que además de ser una honra muy grande para el interesado podrá servirle para el exámen de tercer piloto.

El profesor al fin del curso y en nombre de la Escuela, regalará á cada uno de los alumnos mas aventajados, 100 hojas del Diario de navegación del S. Mauri.

Apéndice C.

Movimiento en el puerto de Barcelona el día 9 de mayo de 1868.

<u>ENTRADAS</u>					
Procedencia	Duración travesía	Tipo	Nombre	Ton. Desp.	Carga
Valencia y Tarragona	8 días	laúd	Desamparados	29	39 cargas de loza; 1200 azulejos; 24 sacos de chufa; 65 sacos de alubias; 9 pipas de atún y 11 pipas de vino.
Sevilla y Tarragona	15 días	goleta	San Mariano	61	109 bultos de trapos
Sevilla	9 días	vapor	Andalucía	245	14 pipas de aceite; 32 cajas loza; 30 fardos de bacalao; 25 sacos sémola; 495 carneros; 130 sacos de arroz y 15 pasajeros.
Marsella	1 día	vapor	D.Juan Tenorio	250	50 balas de fécula; 130 balas de azufre; 700 sacos trigo; 713 barriles de harina; 106 sacos de habones; 271 de salvado; 300 cajas de tierra

					blanca; 135 balas de algodón y 6 pasajeros
Motril	6 días	laúd	Buenaventura	17	400 arrobas tomates.
Valencia y Tarragona	6 días	laúd	Encarnación	48	210 sacos de harina.
Torre vieja y Tarragona	9 días	laúd	Vuenaventura	19	200 quintales trapos; 600 quintales sal.
Nerja	8 días	laúd	San José	12	400 arrobas tomates.
Aguilas y Tarragona	13 días	laúd	Pepito	9	1100 quintales azufre; 200 quintales de espartería en tránsito.
Nueva Orleans	30 días	bergantín	Vencedor	220	Algodón y duelas.
Málaga	15 días	laúd	Amparo	35	500 quintales zumaque.
Benicarló	2 días	laúd	Desengaño	19	56 pipas de vino.
Motril	10 días	laúd	San Antonio	19	300 arrobas de tomates.
Canarias y Cádiz	10 días	vapor	Cádiz	290	3 fardos pieles 24 sacos cochinilla 32 pipas vacías y 2 pasajeros.
Castellón y Tarragona	10 días	laúd	Enriqueta	19	2000 arrobas algarrobas.
Málaga y Tarragona	28 días	laúd	Pepita	42	450 quintales de alcohol. 12 barriles litargirio.
Benicarlo	3 días	laúd	Federico	29	86 pipas de vino para transbordar
Benicarlo y Tarragona	8 días	laúd	Luna	19	45 pipas de vino para transbordar
Motril	11 días	laúd	Neptuno	19	352 arrobas de tomates.
Gijón	18 días	vapor	Bayo	400	300 sacos de maíz a la orden. 16 pasajeros.
Adra	6 días	laúd	Concepción	18	200 arrobas de tomates.
Málaga y	12 días	goleta	Don Manuel	93	403 quintales de

Salobreña					plomo. 317 quintales de hierro.
Sitges	4 horas	Polacra-goleta	Dalia	118	lastre
Marsella y Palamos	5 días	laúd	Vicenta	31	200 balas de harina. 7500 kilos de salvado.
Sevilla	9 días	vapor	Guadaira	278	100 cajas de pasas. 9 sacos de lana. 459 barras de plomo. 100 seras mineral de plomo. 1100 carneros. 15 fardos pieles. 10 pasajeros.
Ibraila	12 días	vapor	Middleta	-	990 toneladas de trigo.
Salobreña	7 días	laúd	San José	7	300 arrobas de tomates.
7 buques procedentes de distintas localidades de la costa del Principado con 50 cajas de madera, 189 pipas de vino para transbordar y otros efectos.					

SALIDAS

Destino	Tipo	Nombre
Torre vieja	corbeta	Widan (ruso)
Smirna	vapor	Pizarro
Marsella	vapor	Guadalete
Torre vieja	bergantín	Urho (ruso)
Civitavechia	Polacra-goleta	San Antonio
Palamos	bergantín	Joseph et Marie (francés)
Cette	goleta	Catharina (holandesa)
Torre vieja	goleta	Sphynx (inglesa)

(Fuente: El Universo nº 10 de 10-5-1868. P.5)

Apéndice D.

Lista de socios del Centro Naval Español (1878).

Honorarios:

Excmo. Sr. Ministro de Marina, Presidente.

Excmo. Sr. D. Manuel Girona, Senador.

Excmo. Sr. D. Santiago Duran y Lira, Contra-almirante.

Excmo. Sr. D. Antonio López, marques de Comillas.

Excmo. Sr. Presidente de la Junta Superior de la Armada.

Excmo. Sr. Presidente de la Diputación Provincial de Barcelona.

M.I. Sr. Director de Hidrografia.

M.I. Sr. Comandante de Marina de Barcelona.

Sr. D. Francisco Javier de Salas capitán de fragata.

Sr. Presidente de la Asociación de navieros y consignatarios.

Fundadores:

1. D. Diego Aleson, capitan de fragata.
2. D. José Blay, piloto y comerciante.
3. D. Ramon Garrut, piloto e industrial
4. D. Ramón Galera, piloto contador de la casa de Caridad.
5. D. José Gotarra, piloto y naviero.
6. D. Torcuato Falp, piloto y comerciante.
7. D. Pablo Villamore, piloto y comerciante.
8. D. Esteban Amengual, piloto y naviero.
9. D. José Mollet, piloto alferez de fragata graduado.
10. D. José Ricart, piloto Director de la Revista Maritima.
11. D. Adolfo Reynoso, teniente de navio de primera clase.
12. D. Francisco Planas, piloto.
13. D: Joaquín Abad, piloto.
14. D. Juan Tortejada, piloto.
15. M.I. Sr. D. Angel Topete, capitan de navio.
16. D. Fernando San-Emeterio, piloto.

17. D. Pedro Galiana Gómez, ayudante de Marina de Cadaques.
18. D. Jose Rosell, piloto e instrumentista.
19. D. Jose Batlle, capitan del vapor Ter.
20. D. Eduardo Rodríguez, capitan del vapor Darro.
(No he podido encontrar los socios 21-30).
31. D. José Pi, 2º ploto
32. D. Manuel Lopez Vaello capitan inspector del “Veritas”
33. D. Manuel Villaverde, capitan inspector de los vapores correos de D. Antonio Lopez.
34. Onofre Bachs, capitan del vapor Victoria.

Numerarios:

1. D. Francisco Salomó, capitán del vapor Adela.
2. D. José Sintes, capitan de la corbeta XII de junio.
3. D. Sebastián Pons, piloto.
4. D. Cristóbal Escofet, naviero.
5. D. Agustin Brunet, piloto.
6. D. Alberto Lagunilla, capitan de la corbeta Felo.
7. D. Isidro Bertran, piloto y comerciante.
8. D. Pablo Capelo, piloto é industrial.
9. D; Manuel Cabrera, piloto.
10. D. Jose Comabella, capitan del bergantín Rita.
11. D. Jose Pujol, piloto e industrial.
12. D. Juan Tort , piloto.
13. D. Tomás Manau, practico-mayor del puerto de Barcelona.
14. D. Martin Torrens, capitan del vapor Darro.
15. D. Antonio LLinas, piloto.
16. D. Jaime Furnaris, piloto é industrial.
17. D: Damaso Sitjes, piloto.
18. D. Francisco Samper, piloto.
19. D. Eduardo Rodríguez, capitan del vapor Genil.
20. D. Juan Balldosera, capitan del bergantín Venancio.

21. D. José Capelo, capitán del vapor castilla.
22. D. Jaime Galopa, naviero.
23. D. Juan Basigo, piloto.
24. D. Nicolás Pica, constructor naval.
25. D. José Tomasino, piloto.
26. D. Higinio Mascaró, piloto.
27. D. Tomas Austrich, capitán de la Maria Elisa.
28. D. Fernando Torres, capitán de la Albina.
29. D. Francisco Pablo Pey, piloto.
30. D. Jose Menchaca, capitán del vapor I^a Cristina.
31. D. Jose Zaragoza, naviero.
32. D. Juan M. de Idoyaga, capitán del vapor Francoli.
33. D. Antonio de Arcocha, piloto.
34. D. Juan Castro de Garteiz, piloto.
35. D. Jaime Pages, 2^o piloto.
36. D. Mariano Valarino, 2^o piloto.
37. D. Manuel Cabrera, 2^o piloto.
38. D. Antonio Armero, teniente de navío de 1^a.
39. D. Juan Mas, capitán del vapor José Baró.
40. D. Antonio de Samá, marqués de casa Samá.
41. D. Samuel Bas, 2^o piloto.
42. D. José Gubert, 2^o piloto.
43. D. Lorenzo Andreu, 1er. Piloto.
44. D. Amando Franco, 2^o piloto.
45. D. Jose Mora, 2^o piloto.

(Fuente: “El Centro Naval Español”, Revista Marítima N^o 5/II de 10-2-1878. Pp. 338-340. # “El Centro Naval Español”, Revista Marítima, N^o 10/II de 1-4-1878. P. 418.)

Apéndice E.

Relación de las personas citadas por el Juzgado especial de la Marina Civil de Barcelona los días 1 y 16 de marzo de 1939.

Nombre	Empleo	Domicilio
Juan Albentosa Filiberto	Maquinista naval	Calvo Sotelo, 39
Ricardo Aguirre Ibarra	Capitán marina mercante	Aragón, 65
Valentín Ayats Basseúa	Auxiliar de oficinas	Roger de Flor, 299
Gabriel Alemany Perelló	Maquinista naval	Ferrer Vidal, 26
Antonio Alvarez Baños	Maquinista naval	Aribau, 173
Fernando Arranz Casaus	Profesor Escuela Náutica	Mila y Fontanals, 57
Pablo Bruguera Bosch	Capitán marina mercante	San Juan de Vilassar
Juan Basterrechea Iraurgul	Servicios marítimos	Rocafort, 86
Nicolas Barber Climent	Maquinista naval	Bruch, 77
Pedro Bertran Coll	Maquinista naval	Fusina, 11
Máximo Berroya Martinez	Capitán marina mercante	Notariado, 11
Manuel Bayona Bayona	Práctico de puerto	Plaza Tetuán, 14
Antonio Bonet Ribas	Capitán marina mercante	Aribau, 71
José Barrios Remesi	Capitán marina mercante	Muntaner, 354
Manuel del Castillo Ochoa	Capitán marina mercante	Diputación, 90
Salvador Carrillo Orozco	Maquinista naval	Este, 9
José Carrlaida Fungueririño	Maquinista naval	L. Figuerola, 6
José Canet Fuster	Maquinista naval	Benavente, 25
Francisco Dolarea Velasco	Médico marina civil	Pza. Sagrada Familia, 11
Manuel Fernández Pailador	Capitán marina mercante	Córcega, 281
Dionisio Freixenet Mostany	Agente policía marítima	Rosaleda, 5
José Gutierrez Beiro	Maquinista naval	Nueva, 22
Bautista Gonzalez Gilabert,	Maquinista naval	Pelayo, 58
Juan Goicoechea Gárate	Oficial auxiliar oficinas marina mercante	Ramón y Cajal, 114
José Leal Solera	Capitán marina mercante	San Juan Despi
Ricardo Llorca Fuster	Capitán marina mercante	Nueva de la Rambla, 46
Ángel Learra Sertucha	Maquinista naval	Paseo Cólón, 7
Gerardo Maristany Millet	Capitán marina mercante	Masnou
José Marimón Vinardell	Maquinista naval	Vilasar de Mar
Matías Morales Ferrándiz	Capitán marina mercante	Entenza, 78
Fermín Milano Martí	Maquinista naval	Valencia, 654
Francisco Martín Díaz	Maquinista naval	Villarroel, 124
Jesús Marroquin Valladares	Capitán marina mercante	E. Granados, 90
Jaime Marí Roig	Agente policía marítima	Alta, 33
Lorenzo de Mur Allué	Capitán marina mercante	Torra Damians, 13
Ginés Egea Conesa	Agente policía marítima	Vallvidrera
Avelino Niziezá Acebal	Maquinista naval	Floridablanca, 79
Julián Oslé de la Fuente	Capitán marina mercante	Santa Trinidad del Monte
Mateo José Pernia Morante	Agente policía marítima	Merced, 4
Arturo Quintana González	Piloto marina mercante	Consejo de Ciento, 265

José M ^a Sanz Caballero	Maquinista naval	Villar, 23
Rafael Segarra Diaz	Maquinista naval	Bruch, 77
Ricardo Samaranch Almeda	Capitán marina mercante	Córcega, 242
Jesús Sanmartín Somante	Maquinista naval	Cortes, 501
José Torres Bonet	Agente policía marítima	Camp, 71
J. Luis Urrutia Cauto	Piloto marina mercante	Cortes, 4
José Vila Castells	Maquinista naval	Cristina, 10
Alfonso Menéndez Alvarez	Subinspector de primera del C.G.S.M.	Salmerón, 239
Pablo Estradar Vila	Capitán marina mercante	San Pedro, 17 – Vilasar de Mar.
Jaime Estarullas Mir	Piloto marina mercante	Avd. Caudillo, 538
Vicente de Diego Abad	Práctico del puerto	Pº Maragall, letra D. (Villa Maria)
Antonio Lluro Morcillo	Tercer maquinista naval	Aribau, 159.
José Hernández Manent	Capitán marina mercante	Figure, 33
Angel Hierro Rodriguez	Maquinista naval	Tapiolas, 53
Gerardo Herreros Rios	Radiotelegrafista	Travesera, 141
Emilio Piedra Albiz	Primer maquinista naval	Casanova, 24
Juan Soler Requena	Capitán marina mercante	Rosellón, 511

(Fuente: “La Vanguardia” 3-3-1939 y 18-3-1939)

Apéndice F.

Manuscrito de Fernando Arranz describiendo las penalidades sufridas bajo la represión franquista de posguerra.

1939

“El 3 de marzo, se me hace un llamamiento por los periódicos, para que comparezca en la Audiencia, en donde quede detenido en sus calabozos, en unión de los marinos: Ricardo Aguirre (Capitán de la Marina Mercante), Barros o Barrios (idem), Berroya (idem); Antonio Alvares (primer maquinista Naval); Francisco Bautista (idem), Cardalda (idem): Carrillo (idem); y Dionisio Freixenet (Policia del puerto); del calabozo fuimos trasladados por la tarde a la Carcel Modelo.

Freixenet, Aguirre, Alvarez, Bautista y yo fuimos destinados a la 4ª galeria, y los demas a la 1ª. Aguirre y yo fuimos destinados juntos a la celda 408, en la cual también estabieron: David Roca (sobreseído), Antonio Garcia (sobreseído), Jaime Montmasny (sobreseído); Luis Monterde (6 años con revisión) ; Ricardo Aguirre (2 años con revisión); Manuel Jiménez (Gubernativo); Julián López (libertad); Francisco Navarro (8 meses a un batallón de trabajadores); Roque Rocafull (fusilado); Blas Lancharre (absuelto); Enrique Justo (fusilado); Juan Demestres (12 años y un dia) y salio por haber cumplido ¼ de la sentencia y ser sexagenario; y Victor Lopes (6 años).

A los pocos dias soy fichado por la policia de la cárcel.

Se nos dio (1) para los cantos de la carcel.

El 2 de mayo soy trasladado a la Celda 348 de la misma galeria, pasando por la misma: Gines Egea 830 años); jerónimo Fernández (15 años); Pedro martinez (sobreseído); Alfredo ladrón de Guevara (libertad); Andres fernandillo (libertad); Ernesto Benedito (15 años ¿); Jose Maria Ros (libertad); Ramon Giral (libertad); Eugenio Guruceaga (libertad); Antonio Alvarez (retirada acusación); camilo Alfaro (20 años); Diego Jiménez (15 años); Jose pahisa (6 años y 1 dia); Daniel Santamaría (12 años y un dia). El 21 de mayo (3) y el 21 de junio (2) [siendo Aguirre escribiente de la galeria, me bajo de carcelero, al irse Aguirre quede de escribiente hasta que ¿¿¿ y a mi de ayudante de galeria)

El 3 de septiembre paso a políticos siendo destinado a su Aglomeración donde estamos más de cien, entre ellos: Jose jeni_maluquer; Enrique Coll Colell (radiotelegrafista); Jose Zaragoza (capitan de la marina mercante); claudio Leal (patron). Todos salieron con la causa sobreseída o en libertad.

El 6 de septiembre se me traslada a la celda 14 de políticos, teniendo por compañeros: Antonio Bonet (6 años con revisión); Alfonso Meléndez (retirada la acusación); Juan Basterrechea (2 años con revisión); Jose Mir (sobreseída) y Gabriel Pahisa (sobreseída y paso al Tribunal de responsabilidades políticas).

El 10 de septiembre por la mañana salgo en prisión atenuada.

El 12 me presente a firmar la prisión atenuada a la Audiencia.

Las dimensiones de las Celdas eran aproximadamente: 2,38 x 3,86 y 3,80 de altas, llegando a estar 14 individuos en cada una y hasta 20.

1940

El 14 de mayo después del segundo juicio vuelvo a ingresar en la carcel, venimos juntos: maristany, Berroya, Mugartegui y yo; tambien ingresaron con nosotros: Alberto sans, que habia tenido el juicio el mismo dia. Yo vine esposado con Maristany.

Me ponen en la galeria 1ª Celda 17, y alli convivi con: Máximo Berroya (6 años); Francisco Maristany (6 años) Francisco Mugartegui (6 años y 1 dia); Manuel Corominas (15 años); Alberto sans (15 años); Honorato Ors (3 años) ; y Agusti Kreuzer (12 años y 1 dia). El 15 y 26 de mayo (2) y (3).

El 17 de mayo. Maristany, Berroya, Mugartegui y yo, somos trasladados a la celda 95 de la misma Galeria, y alli convivimos con : Jose Maria Carbonell (6 años con revisión); Leopoldo Vicens (6 años y 1 dia con revisión); Miguel castellvi (30 años); Jose Tres (12 años y 1 dia con revisión); Jose cases (20 años con revisión); Francisco Cañadas 815 años con revisión); Francisco Prat (17 años con revisión); e Isaac Pelaez (con petición fiscal de 15 años).

.....

El 19 paso con Maristany a Políticos, poniéndonos en su aglomeración, teniendo entre los ciento y pico de allí como compañeros a: Bautista (6 años); Granxa (20 años con revisión), Cerro Palomo (17 años con revisión); Coll Creixell (6 años y un dia con revisión).

....

El 12 de noviembre se me traslada a la Celda 11 de Políticos, siendo mis compañeros: Fernando Pujadas (12 años y un dia); Felipe Pujadas (6 años y un dia con revisión); Jose mateu (Con revisión 12 años y un dia); Juan de Dios Serra Lajuna (6 años con revisión) ; Modesto Giral (30 años indultado de muerte); Nicolas granados (con revisión 15 años); Juan Llado (6 años con revisión); Jaime Llado (20 años).

1941

El 14 de mayo habia presentado una instancia solicitando de capitania general que se me trasladara por mediación de la Comandancia de Marina, a Montjuich, contesto que no ha lugar pues la Comandancia informo que no tenia antecedentes mios.

El 2 de junio soy trasladado a la celda 16 de Políticos del mismo Departamento y en ella convivo con: Antonio Sánchez Vergel (Indultado de pena de muerte); Juan Riocart (12 años con revisión); carlos botet (indultado de pena de muerte); Francisco Gomez Padrosa (Indultado de pena de muerte), Manuel Hervás (12 años y un día con revisión); Jose Casellas (6 años y un día con revisión), Maristany; Carlos Delgras (6 años con revisión); Antonio Alonso de la Peña (sin juzgar⁹, Jose Odena (indultado de pena de muerte); Agustín Sanmarceliano (12 años y un día con revisión).

La vida en la cárcel era: A las 7 diana; a las 7h 05 café o caldo o nada; a las 7h 15m recuento; a las 8 recuento de relevo; a las 9 patio; a las 11h 30 m subida del patio; a las 12 comida; a las 15 paseo; a las 18h 15m subida del patio; a continuación conferencia por radio interior cárcel; después cantos de cara al Sol y Oyamendi, marcha Real y Oración; a las 19 recuento; a las 19h 30m cena y a las 20 retreta y a las 21 silencio.

....

El 27 de agosto llega mi libertad condicional interina a las 10 de la mañana, y hasta las 8h 30 m de la noche no me la dan,....

Desde el 1 de septiembre me presento en la cárcel a primeros de mes....

El 19 de septiembre pido permiso para navegar a la Cárcel.

La misma fecha se me concede por tres meses.

El 4 de diciembre pido permiso se me concede ir a Casablanca.....y el día anterior le di una carta a Rivero de Condeminas, recomendando mi petición.

El 15 solicito prórroga permiso trimestral por aguas españolas y se me concede el mismo día.

El 29 de diciembre de que mi instancia se ha enviado a Madrid,...

1942

En enero me entero que han contestado a la carcel de Madrid que no ha lugar a mi instancia.

1943

El 1 diciembre entrego tres fotografias para un carnet de identificación que decian nos tenian que dar a los que estabamos en libertad vigilada y que no nos entregaron.

1944

2 enero me dan un documento en la cárcel para entregar a la polcia, a donde debo presentarme en lugar de en la cárcel, de hoy en adelante.

El 3 me presento a lolicia, donde me hacen la flación, un tal Güell, y me da.... diciéndome me presente cada diez dias.

El 9 enero me dice Güell, que me presente cada mes, como así lo hago hasta el 15 enero 1946.

El 27 de mayo me danpara que me presente en la Jefatura Superior de Policia.

El 30 mayo me presento en la Jefatura Superior de Policia según.... y me hacen nueva filiación con los dedos, etc.

En abril me dicen en la carcel, que au cuando ellos creen: que cumpli el 3 de marzo, al pedir al juez la liquidación de condena, contestaron que no cmpla hasta septiembre.

.....

1945

....

En octubre recibo.... de Libertad vigilada.

.....

1946

....

El 16 (de enero) me presento en Libertad vigilada donde me hacen cuatro fichas.

El 19 me entregan ... en Libertad vigilada y el mismo dia voy a la plicia (Distrito de la Concepción), donde me presenaba y hacen las anotacioes que lleva, diciéndome que estoy libre de presentaciones.

En lugar de 6 años y 1 dia, Cumplí: 6 años 10 meses 17 dias.

(Fuente: CDM. Fons personal Arranz, R.2435)