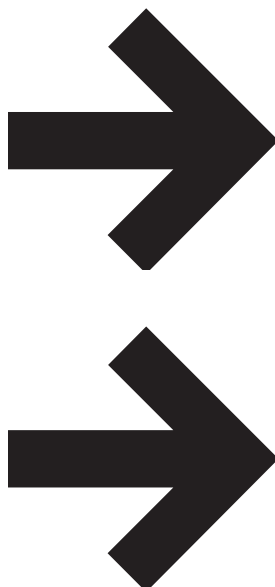


José Ricart y Giralt (1847-1930) Una vida dedicada a la cultura marítima

Javier Moreno Rico



José Ricart y Giralt nació en Barcelona 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. La población de la ciudad condal no superaba los 200.000 habitantes en aquellos años. La urbe rodeada todavía por las murallas era un hervidero industrial y comercial cuyo centro neurálgico estaba situado en la plaza Palacio. Fuera de las murallas se encontraba el barrio de la Barceloneta, construido cien años antes. En él vivían las gentes de mar: pescadores, marinos, estibadores y componentes de los distintos gremios relacionados con el tráfico marítimo. El puerto como tal no existía, y el escaso resguardo formado por la lengua de arena sobre la que reposaba la Barceloneta, un espigón en el que se hallaba la linterna y una pequeña prolongación denominada «muelle nuevo», estaba repleto por una mayoría de barcos de vela y unos pocos buques de vapor.

Los estudios de náutica, dado el fuerte arraigo del negocio marítimo, constituían una de las salidas profesionales más viables para los jóvenes de la clase media. Ese debió de ser el caso de Ricart, que ingresó en la Escuela Profesional de Náutica, ubicada en el convento de San Sebastián, a la edad de catorce años. Su expediente académico es el de un estudiante aplicado sin llegar a brillante: obtuvo «Notable» en dos asignaturas (Geografía y Geometría), «Bueno» en tres (Cosmografía, Física y Dibujo Hidrográfico) y «Mediano» en otras tres (Aritmética y Álgebra, Dibujo Lineal y Dibujo Geográfico).¹

Las prácticas de mar reglamentarias las realizó a bordo de la corbeta *Avelina*, cubriendo dos viajes redondos a La Habana, Matanzas y Nuevita.² Se graduó de piloto en Cartagena en diciembre de 1865. No conocemos con exactitud la carrera como marino profesional de Ricart y sólo poseemos algunos datos dispersos. En julio de 1866 estaba enrolado de primer oficial en el *clipper Bella Juana*, que en aquel momento se encontraba en Nueva York. El *Bella Juana* era el antiguo *clipper* norteamericano *Wild Pigeon*, que había sido comprado por el armador de Barcelona D. Ramón Ribas.³ En febrero de 1867, Ricart zarpó de Génova a bordo del mismo barco bajo el mando del Capitán D. Francisco Subirachs, natural de Arenys de Mar



Ricart murió casi ciego, como se puede apreciar en esta foto, probablemente su último retrato «oficial».

y que era pariente suyo. En 1870 se encontraba en Cuba enrolado de nuevo en la corbeta *Avelina*.⁴

Un año antes, en 1869, Ricart había publicado su primer trabajo bajo el 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 globo, estando calculadas en relación con el sistemado de vientos y corrientes del ex Director del Observatorio de Washington*

M. F. Maury L.L.D. y una reseña sobre los huracanes.⁵ Matthew Fontaine Maury (1806-1873) fue un capitán de fragata norteamericano que participó de forma activa en la fundación del Observatorio y Servicio Hidrográfico de los EEUU. Con la colaboración de numerosos marinos, recopiló miles de observaciones de vientos y corrientes de todos los océanos del mundo y las publicó en forma de cartas marinas y de instrucciones. Aquella información fue de gran utilidad para poder acortar las travesías de los barcos de vela. La intención fundamental de Ricart con su libro era la de facilitar el trabajo de los pilotos, ofreciéndoles un conjunto de derrotas ya calculadas. En concreto presentaba 35 derrotas en el Atlántico, 22 en el Pacífico y 9 en

el mar de la India. En el apartado titulado «Huracanes» explicaba dicho fenómeno de forma sencilla y exponía la forma más conveniente de maniobrarlos.

Los acontecimientos de 1868 acarrearón graves perjuicios para las escuelas de náutica, porque el Gobierno optó por desentenderse de las mismas. Sin control del Estado, la formación de los marinos mercantes pasó a ser responsabilidad de los ayuntamientos, como ocurrió en los casos de Arenys de Mar, el Masnou o Mataró, o de las

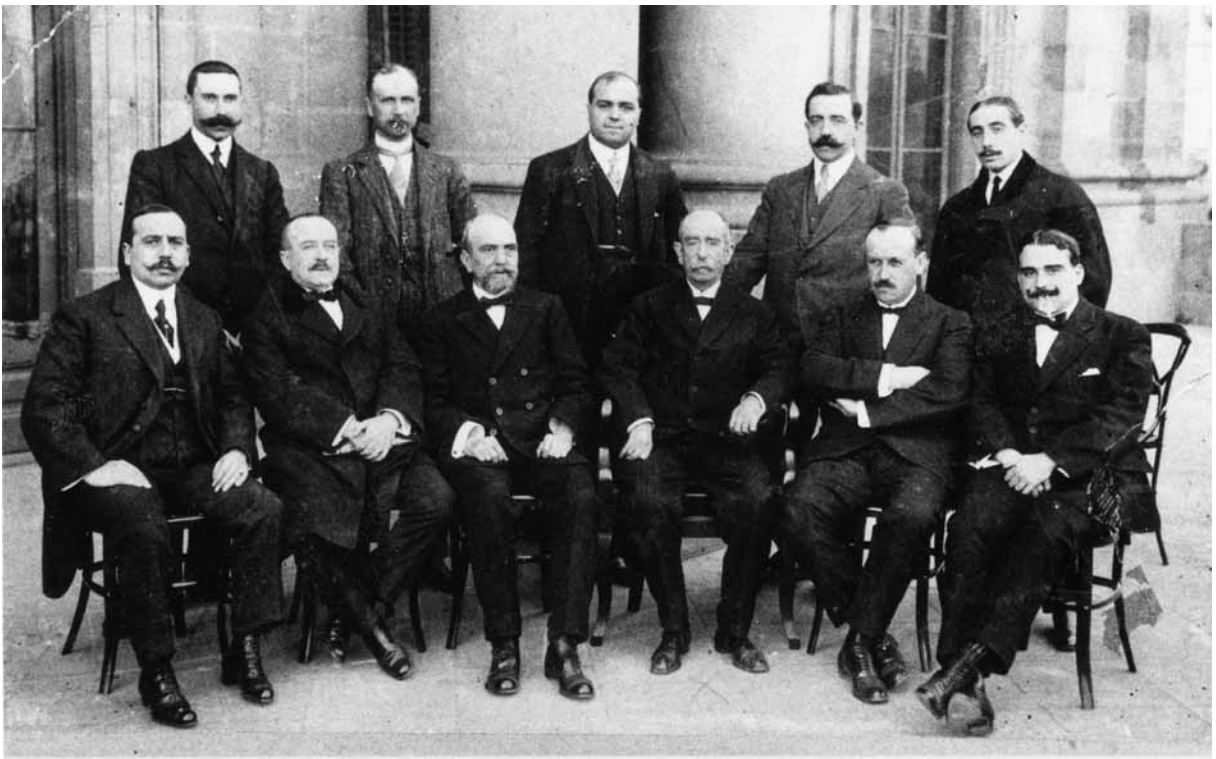


diputaciones, tal como aconteció con la Escuela de Náutica de Barcelona. En tanto que «estudios libres», la formación náutica fue incluida en la Escuela Politécnica creada por la Diputación de Barcelona en agosto de 1869. En la nueva escuela quedaron integrados dos catedráticos, Joaquín Bonet y Federico Gómez Arias, y un profesor auxiliar, Julio del Pino, pero no se admitió al catedrático José Bonet por «hallarse físicamente imposibilitado para el servicio». ⁶ Mediante una instancia dirigida al director de la Escuela Politécnica, fechada el 22 de febrero de 1870, José Ricart y Giral se presentó al concurso convocado para cubrir interinamente aquella vacante. ⁷ La plaza, sin embargo, fue ocupada por Pablo Ramón Fornells, que ya había ejercido como catedrático auxiliar. Un año más tarde, el 4 de febrero de 1871, Ricart pasó a desempeñar la función de profesor sustituto de la Escuela. Tal situación, muy corriente en aquellos tiempos, suponía no percibir salario, y era la forma más sencilla de acumular méritos. Ese fue el estatus de Ricart en la Escuela durante quince años.

Para ganarse la vida, Ricart abrió un taller denominado «Observatorio cronométrico» que se anunciaba en la *Revista Marítima* de la forma siguiente: «Se observan los cronómetros según los modernos adelantos científicos, dándose el movimiento diario, gráfica y numéricamente según temperatura. Se cambian los aceites y componen y se proporcionan nuevos y de lance de los mejores autores extranjeros. # Pza. Palacio 13 y Castaños, 6, 3º». ⁸

En esta época, dado el planteamiento que se realiza del asunto, debió de publicar el joven marino un folleto de catorce páginas escasas titulado *Determinación de los*

Ricart fue uno de los personajes fundamentales en el desarrollo de la Escuela de Náutica de Barcelona.



*desvíos sin marcaciones terrestres o astronómicas y sin instrumento especial.*⁹ En él se exponía un método práctico para hallar la tabla de desvíos de la aguja magnética. Se trataba de una cuestión candente, ya que la aparición de los buques de construcción metálica había complicado el tratamiento del magnetismo a bordo.

A mediados de 1877, José Ricart y Esteban Amengual fundaron la *Revista Marítima* con la finalidad de defender los intereses de la marina, tanto de guerra como mercante. Para mejorar la eficacia de aquella iniciativa, decidieron, pocas semanas más tarde, «[...] 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 trabajen 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.»¹⁰

Unos meses después, el 21 de octubre de 1877, un grupo de marinos mercantes se reunió en el domicilio particular de José Ricart y eligieron la primera junta del Centro Naval Español (CEN), en la que él ocupó el cargo de presidente.¹¹ El CEN fue, en primer lugar, un instrumento más al servicio de la defensa de los principios proteccionistas que Ricart siempre defendió. Según su opinión, ninguna marina del mundo podía subsistir sino era bajo la tutela del Estado.

Al socaire del CEN, nació el Asilo Naval con el objetivo de dar una formación marinera a los huérfanos de las gentes de mar. José Ricart, en tanto que presidente del CEN y del Asilo Naval, tuvo que hacer frente a un par de conflictos importantes que concluirían con su dimisión. El primer problema surgió cuando una de las juntas de damas que auxiliaban a la directiva del Asilo –se crearon varias con funciones distintas: ropero, captación de recursos, etc.–, se empeñó 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 el principal objetivo del Asilo, que consistía en preparar a jóvenes como marineros. Por suerte, la Junta de Damas pudo imponer su criterio frente al del

presidente del Asilo. El segundo conflicto surgió cuando Ricart gestionó con la institución religiosa Padres de la Doctrina Cristiana que éstos se encargaran de la educación moral de los huérfanos. La mayor parte de la junta se mostró disconforme con dicha iniciativa. Con el objetivo de 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 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.»¹²

Con fecha del 12 de septiembre de 1879, Ricart dirigió una carta al presidente de la Diputación, solicitando ser nombrado profesor auxiliar de la Escuela Provincial de Náutica, y que no obtuvo ninguna respuesta.¹³

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 como representante de la Diputación Provincial de Barcelona¹⁴ y director de la *Revista Marítima*. En el congreso Ricart presidió la V sesión del Grupo II que tuvo lugar el día 16 a las diez de la mañana. En ella se adoptó una resolución que instaba a los gobiernos de los diferentes países de las riberas del Mediterráneo a esforzarse para mejorar la información cartográfica de dicho mar.¹⁵

En 1876 se fundó la Sociedad Geográfica de Madrid con el objetivo de reavivar la política colonial española. José Ricart fue nombrado su representante en Barcelona. Bajo la tutela de dicha sociedad, se organizó, siete años más tarde, el I Congreso Español de Geografía Comercial, con el fin de analizar las estrategias concretas de exteriorización de España. Desde el primer momento, se delimitaron dos posiciones antagónicas. Los denominados «espíritus pesimistas» defendían que el país no contaba con los recursos humanos y económicos necesarios para establecer nuevas posesiones coloniales. Tal punto de vista fue puesto en duda por los organizadores del congreso, tam-

Los estudios de náutica constituían una salida profesional para los jóvenes de la clase media. Ese fue el caso de Ricart.



bién calificados de «espíritus optimistas». Joaquín Costa fue uno de los «optimistas» más beligerantes.¹⁶ José Ricart mostró grandes discrepancias con las opiniones manifestadas por Joaquín Costa.¹⁷ Ambas posiciones, no obstante, coincidieron en la necesidad de potenciar la marina mercante por todos los medios disponibles.

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 socioeconómico. Ante la dificultad de establecer un sistema eléctrico o neumático, que serían los más idóneos, proponía un sistema visual que 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 la propuesta de José Ricart.

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.¹⁸

El 1 de marzo de 1886, José Ricart y Giralt intentó lograr de nuevo 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 Internacional.¹⁹ Su tentativa fracasó.

Bajo el título de *Memoria sobre el porvenir marítimo de la costa ampurdanesa*,²⁰ publicó José Ricart, en 1887, un ensayo que el verano del año anterior había presentado en el Certamen Científico-Literario de La Bisbal. El estudio estaba estructurado en cuatro partes, unas conclusio-

nes y un breve apéndice, e incluía, asimismo, un mapa grande del Empordà y cuatro pequeñas cartas de los fondeaderos de Roses, Palamós, Sant Feliu de Guíxols y Blanes. La segunda parte contenía un estudio técnico-marítimo de la costa, con unas interesantes descripciones de la situación marítima en Blanes, Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Roses y Cadaqués, así como una descripción de los faros existentes y de los que sería necesario añadir. La pesca era el tema sobre el que versaba la tercera parte, destacando la pesca abusiva que se realizaba. También mencionaba la conveniencia de reforzar 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 había desaparecido en toda la costa por falta de control en las capturas. Por último, 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 finalizar, exponía las nueve medidas que debían adoptarse para despejar el horizonte de las actividades marítimas en la costa norte de Cataluña:

1. Construcción de un puerto comercial regional en Palamós.
2. Construcción de un puerto militar en Roses.
3. Construir puertos en Blanes y Sant 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: Sant Miquel de Fluvià-Olot-Ripoll-Berga, Olot-Gerona-Palamós, y Blanes-Tossa-Sant Feliu-Palamós.

8. Fomentar el renacimiento de gremios de mareantes.

9. Que la Diputación Provincial fundara y sostuviera una Escuela de Náutica en Roses o Palamós en la que se impartieran las especialidades de piloto, maquinista naval y constructor naval.

Al finalizar el año 1884 el tonelaje español de buques de vapor superó por vez primera al de los buques de vela. Era un buen momento para reflexionar sobre el porvenir de la marina mercante, y eso es lo que parece que hizo Ricart. Como consecuencia, publicó, en 1887, *Nuestra Marina Mercante*.²¹ Ricart apoyaba el proteccionismo defendido por los armadores catalanes. Reflexionaba sobre la introducción de las nuevas tecnologías en los buques y sobre las repercusiones de las nuevas vías de comunicación ya existentes, como el canal de Suez, o de inminente entrada en funcionamiento, como el canal de Panamá. Apostaba por los buques mixtos vela-máquina de vapor auxiliar y por los *clippers*. Rememoraba la polémica sostenida con Joaquín Costa en el congreso de 1883 y reiteraba su discrepancia. Se mostraba partidario de aumentar la autonomía de la marina mercante en el seno del Ministerio de Marina y discrepa de Federico Nicolau, que defendía una postura más conservadora y rechazaba de plano la integración en el Ministerio de Fomento. También apoyaba la reintroducción de la matrícula de mar con la intención de garantizar la existencia de gentes de mar preparadas y así se comprendía la fundación del Asilo Naval. Respecto a la formación de los pilotos, abogaba por una mayor tecnificación y rigor en dichos estudios. Defendía la supresión de las juntas de obras del puerto y proclamaba que la gestión del puerto se realizara a través de las cámaras de comercio. Se-

gún él, debían mejorarse y ampliarse las primas a la navegación y a la construcción naval.

Jaime Carrera Pujal mostró una opinión desfavorable sobre aquel trabajo de Ricart: «Mejor hubiera sido para Ricart que dedicara sus ocios a pasear o leer, por ser hombre que, como Pedro Estasén y Ricardo Torres Munner, escribía mucho, mas siempre con ideas confusas y en una forma deficiente».²²

El 19 de diciembre de 1887 falleció el catedrático de la Escuela de Náutica 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 a lo largo de todos aquellos años. La retribución de Ricart sería de 1.500 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. Tras ser nombrado «Catedrático interino de Aritmética, Álgebra, Geometría y Trigonometría, Dibujo Lineal y Topográfico», José Ricart fue designado 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 desempeñándolo.²³

La Sección Marítima de la Exposición Universal de Barcelona de 1888 fue la más pobre de todas las presentadas en aquel certamen, según la opinión que José Ricart expuso en una conferencia impartida en el Ateneo Barcelonés. Para él, fue una representación inferior a la Exposición Marítima de 1872. Sólo estuvieron a la altura conveniente el pabellón de la Compañía Trasatlántica, el pabellón de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos y la exposición del proyecto del cañonero *Cóndor* de la factoría barcelonesa de Alejandro Wolghemut, cuya pequeña máquina de triple expansión iba a ser la primera construida en España. Las causas de aquel fiasco había que buscarlas, un vez más, en la falta de tradición marítima, que llevaba a designar a personas ajenas al mundo de la mar para dirigir los asuntos del mismo.²⁴

Bajo el título de *Las grandes trasatlánticas y los grandes trasatlánticos*,²⁵ 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 de 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. Por último, se trataban las compañías españolas y se prestaba una atención especial a la Cía. 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 servicio. También se analizaba con cierto detalle la situación de la naviera Pinillos, Sáenz y Cía., 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 Cía., Serra, La Fletcha y Larrinaga y Cía., 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.

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. Los pilotos de primera y de segunda, podrían canjear sus títulos por el de capitán. Así lo hizo Ricart en tanto que piloto de segunda clase.

El ingreso de José Ricart y Giralte en la Real Academia de Ciencias Naturales y Artes de Barcelona (RACAB), la institución científica más importante de Cataluña en aquellos años, se produjo en enero de 1892. Su discurso de ingreso se tituló *La previsión científica del tiempo*.²⁶

El catedrático de «Cosmografía, Pilotaje 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, Geometría y Trigonometría y Dibujo Lineal» por la que había quedado vacante, concediéndosele dicho cambio el 14 de junio.²⁷

Al socaire de las celebraciones del cuarto centenario del descubrimiento de América, Ricart y Giralte publicó, en 1893, un trabajo titulado *Cristóbal Colón, cosmógrafo*,²⁸ que puede considerarse un buen estudio de historia de la ciencia. Son destacables sus alusiones a la contribución catalana al desarrollo de las ciencias náuticas.

Aquel mismo año, Ricart solicitó a la Cámara de Comercio y al Ayuntamiento que se instalara en Barcelona una «Casa del marino» al estilo de las «Sailors-home» 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».²⁹

A pesar de su manifiesta preocupación por el bienestar de la gente de mar, Ricart siempre guardó 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 Barcelona.³⁰ Pero José Ricart no dudó en desmarcarse de las iniciativas de aquella asociación en la primera oportunidad que tuvo. 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 el puerto con motivo de la carga y descarga alegando 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 estibadores.»³¹ 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...».³² Ricart no aclaraba en su artículo cuál era el contenido de aquella «acta». Entre el profesor de la Escuela de Náutica y sus compañeros de profesión embarcados comenzaba a abrirse una grieta que se iría agrandando con el paso de los años.

Con 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, amén de contener las instrucciones náuticas propias de un derrotero, tenía la intención, según el propio autor, de servir «...de cicerone al capitán para que no cometa ninguna equivocación con los centros oficiales, le dirige para efectuar sus operacio-



nes 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 *GUÍA 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 a prestar sus servicios a los marinos, no tan sólo extranjeros, sino también a los de otras regiones de España, pues tan extranjero hay que considerar en cuanto a idioma y costumbres a un catalán en Vizcaya y a un vasco en Cataluña, como a un ruso en cualquier puerto de nuestra Península.»³³ La *Guía Marítimo Comercial* hacía referencia a quince puertos o fondeaderos de la costa

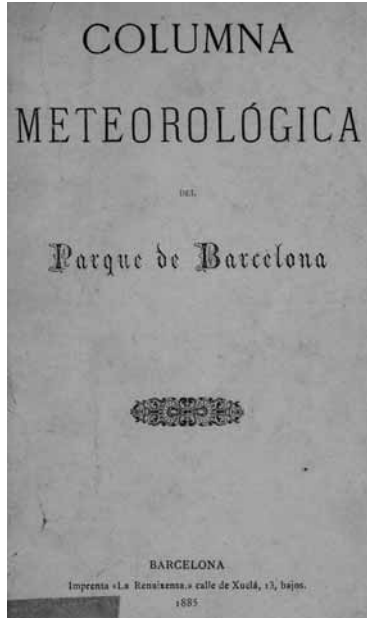
de Cataluña: Santa Creu de la Selva (Port de la Selva), Cadaqués, Roses, Palamós, Sant Feliu de Guíxols, Tossa, Lloret, Blanes, Mataró, Barcelona, Vilanova i la Geltrú, Tarragona, Salou, el Fangar y els Alfacs. Junto a las informaciones de carácter técnico-marítimo –descripción del puerto o fondeadero, maniobras más convenientes para recalar en ellos, sondas y tipo de fondo, así como sistemas de ayuda a la navegación en su caso–, se pueden hallar, bajo el epígrafe «La población», unas descripciones que hoy, desde la óptica de la historia marítima, poseen gran interés.

Bajo la denominación de *Nueva Navegación Astronómica de los buques rápidos*,³⁴ José Ricart publicó en 1895 un breve tratado de navegación de altura. En la introducción, dedicaba la obra a la Diputación Provincial de Barcelona y establecía un paralelismo entre su gesto y el que 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. No cabe

ninguna duda de la admiración, y casi 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.

Tras la presentación, Ricart desarrollaba 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 marinos de los veleros no poseían una gran formación y se conformaban con navegar por estima, ya 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 marinos de los grandes trasatlánticos, dado el tamaño y la velocidad que alcanzan éstos, 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. El primer capítulo finalizaba abogando por aquellos procedimientos que únicamente requirieran la utilización de las razones –«líneas», las denomina Ricart– trigonométricas seno y tangente, tal como ya preconizó Gabriel Ciscar en su *Tratado de Cosmografía y Pilotaje*.

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 horario permitía 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 temperatura.

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. 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 manifestaba su admiración por la obra didáctica de D. Gabriel Ciscar.

La ciencia meteorológica se encontraba en sus inicios a finales del s. XIX. 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 aquella demanda. 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 Cataluña. El académico Eduardo Lozano y Ponce de León 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 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, dado su interés por el tema. En la sesión de la Academia que tuvo lugar el 20 de febrero de 1896 presentó una memoria titulada *Las tempestades en Barcelona*,³⁵ que fue publicada poco después. Las veintidós páginas de aquel folleto estaban estructuradas en dos partes. En la primera 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, y se insistía en la idea planteada por Lozano de crear una red de observatorios meteorológicos en Cataluña.

José Ricart y Giralte mantuvo un vivo interés por la geografía durante toda su vida y llevó a cabo distintas iniciativas encaminadas a fomentar su desarrollo. Así, a principios de 1896, desempeñó un papel protagonista, junto con Miguel Gummà y Damián Frau, en la fundación de la Sociedad Geográfica de Barcelona (SGB).³⁶ Aquella sociedad, a imitación de las existentes en numerosas capitales del mundo en aquellos años, tenía por objetivo «...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». ³⁷ Todo quedó en papel mojado tras el desastre colonial de 1898.

La tercera memoria que José Ricart leyó en la RACAB, el 6 de marzo de 1897, trataba sobre los problemas que



padecía el puerto de Barcelona. En su opinión, 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. Aquel trabajo, titulado *Pasado, presente y futuro del puerto de Barcelona*,³⁸ estaba dividido en tres partes. En la primera 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. La memoria finalizaba con la exposición de un proyecto portuario ideado por Ricart consistente en construir una escollera de protección, de unos tres kilómetros de longitud, siguiendo el veril

de los diez metros a lo largo de la costa frente al barrio de la Barceloneta, desde la farola nueva hasta la desembocadura del Bogatell.

La relación que debería existir entre la marina de guerra y la marina civil ha sido una cuestión candente en el ámbito marítimo durante muchísimos años. José Ricart siempre fue partidario de la tutela militar, y así lo manifestó siempre que tuvo ocasión. Una de las exposiciones más claras de su punto de vista la realizó en un folleto de dieciséis páginas publicado en 1899 titulado *Relaciones entre las marinas militar y mercante*.³⁹ 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. Mozo le planteaba dos preguntas clave a Ricart. 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 sí a la primera pregunta y no a la segunda.

Los últimos años del siglo XIX y primeros del siglo XX fueron tiempos difíciles para la Escuela de Náutica. Se acusaba la crisis del sector marítimo, que impedía el normal desarrollo de los estudios náuticos al carecer los agregados de buques en los que realizar las prácticas. El centro docente no contaba con los recursos financieros necesarios y carecía de unas infraestructuras adecuadas. Y el plan de estudios que se impartía se había quedado obsoleto ante el rápido desarrollo tecnológico de los buques. En medio de aquel panorama tan poco alentador, el 19 de febrero de 1900 falleció el director de la escuela, Federico Gómez Arias, y José Ricart fue designado para sustituirle en tanto que profesor más antiguo del centro, estableciéndose que el nuevo cargo no acarrearía ningún emolumento ni se le podía poner.⁴⁰

Una de las primeras actuaciones de Ricart como nuevo director consistió en desplazarse a Madrid para entrevistarse con las autoridades del Ministerio de Instrucción Pública con la finalidad de demandar medidas encaminadas a mejorar la formación de los marinos mercantes. Los resultados no fueron satisfactorios y, cinco meses más tarde, Ricart publicó un artículo titulado «Las enseñanzas náuticas en España»,⁴¹ en el que mostraba su desencanto.

La Sociedad Española de Salvamento de Náufragos 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 SESN y desempeñó un papel protagonista en muchas de las actuaciones que llevó a cabo aquella entidad, tanto en Barcelona como en otros lugares de Cataluña.

El 29 de marzo de 1900, José Ricart impartió una conferencia en la sala de actos de la Real Academia de Ciencias y Artes titulada «El salvamento de náufragos bajo su aspecto científico»,⁴² que constituye uno de sus trabajos más clarividentes. La exposición se iniciaba denunciando la dureza de la vida en la mar y con una breve reseña histórica de la SESN. En segundo lugar, analizaba las consecuencias que podían acarrear las colisiones entre 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, y proponía una serie de medidas para conjurar aquellos peligros. En el tercer apartado, denunciaba la poca fiabilidad de los medios de salvamento en los buques de pasaje e inmigrantes, calificándolos de «comedia». En cuarto lugar, trataba de las maniobras de los botes salvavidas y del manejo del aparato lanzacabos. A continuación, presentaba un proyecto para mejorar el servicio de salvamento en la costa catalana. Para finalizar, exponía cual era la situación de la Junta de Barcelona de la SESN.

Las responsabilidades como director de la escuela no supusieron una merma de la producción intelectual de Ricart, más bien al contrario.

En 1901 publicó un folleto de neta intención pedagógica titulado *Las mareas oceánicas. Estudio elemental para la práctica de la marina mercante*,⁴³ en el que exponía la teoría de las mareas de Newton.

La memoria, titulada sencillamente *La hora*,⁴⁴ correspondía al tema tratado en su discurso reglamentario en la RACAB del 14 de octubre de 1901. Al principio, hacía referencia al estado de aflicción en que se encontraba por la pérdida reciente de seres queridos. A continuación, 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. Más adelante, 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 exacta 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 las naciones y de cómo en Es-



paña se ordenó 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 cosmopolitas, iniciándose el día y la fecha en el antemeridiano de Greenwich y contándose el día de cero á 24 horas».⁴⁵ 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: $H=L+G$, siendo H la hora cosmopolita; L, la hora local, y G la longitud en tiempo, positiva al este y negativa al oeste. Las veinticuatro páginas de la memoria finalizaban con unas reflexiones genéricas entre las que destacaba la relatividad del tiempo.

José Ricart y Giralt 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*.⁴⁶ 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 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.»⁴⁷ 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. El método propuesto por Ricart era el denominado «trigonométrico», que ya había sido enseñado por Fray Agustín Canellas en la Escuela de Náutica. José Ricart terminaba su trabajo exponiendo su intuición de que las radiocomunicaciones podían aportar nuevas ayudas a la navegación.

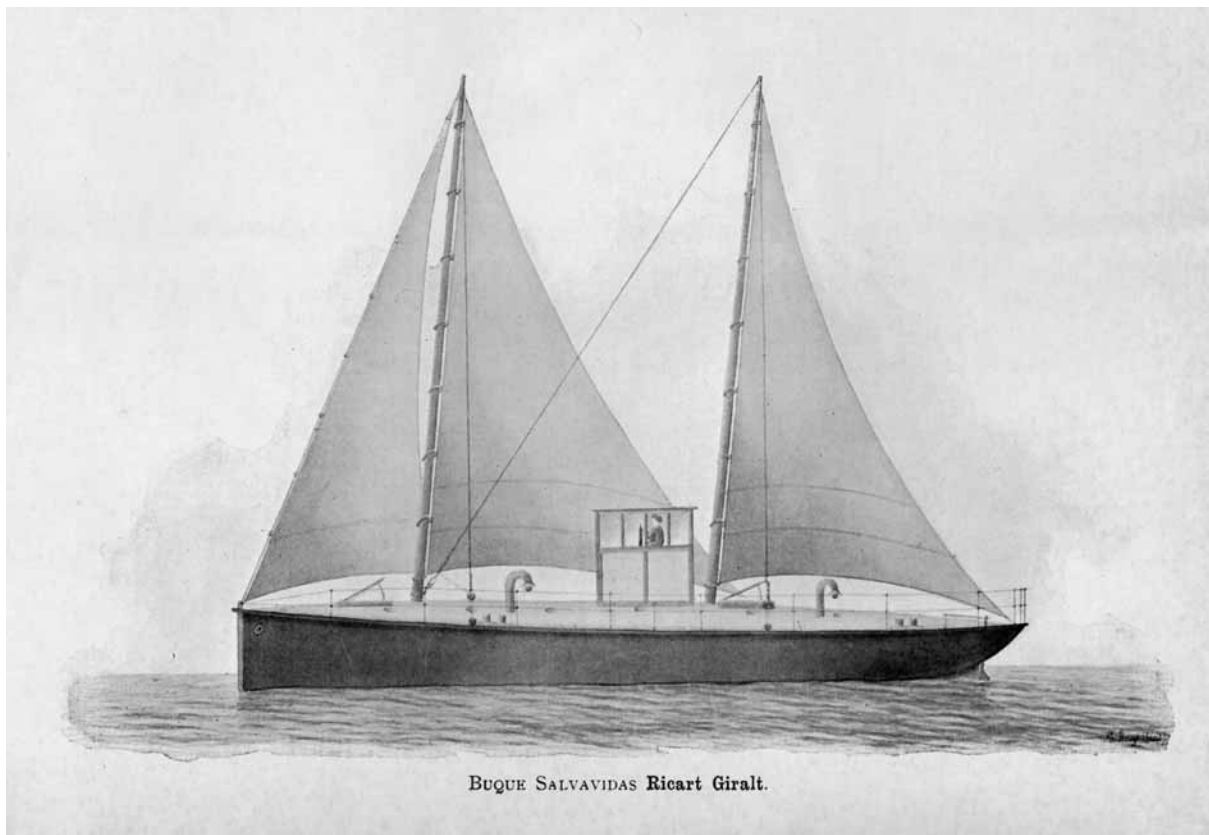
Cinco años más tarde, en 1909, la RACAB publicó una nueva memoria de Ricart titulada *La astronomía aplicada á la navegación de los buques rápidos*,⁴⁸ cuyo contenido guarda, en cierta medida, relación con la anterior. Ricart se lamentaba del atraso en que se hallaban las escuelas de náutica ante los profundos cambios y 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.

Pocos meses más tarde, bajo el título de *Meteorología Práctica*,⁴⁹ Ricart sacó a la luz una nueva memoria de la RACAB, en la que defendía la necesidad de dotar a nuestro país de un servicio de avisos meteorológicos similar al que ya existía en otros países.

Muy probablemente, una de las memorias más relevantes que José Ricart presentó 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*,⁵⁰ que fue redactada con la clara intención de apoyar las tesis sostenidas por el catedrático de Ciencias Naturales Odón de Buen en el discurso inaugural del curso 1909-1910 de la Universidad de Barcelona. En aquel famoso discurso, Odón de Buen hizo una encendida defensa de la necesidad de mejorar la enseñanza de la geografía tanto en sus contenidos como en su metodología, y defendió la oceanografía como una faceta de la geografía del momento.

Entre octubre de 1912 y septiembre de 1913, Ricart publicó en la *Revista General de Marina* un ensayo titulado *Un proyecto marítimo muy bueno o muy malo*.⁵¹ El ensayo partía de la concepción de que existía una única marina nacional, compuesta de dos ramas, la marina de guerra y la marina mercante. Ricart aprovechaba 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. El proyecto constaba de dos partes, denominadas «tomos». La primera estaba dedicada a la marina de guerra y la segunda a la marina mercante. En esta última se prestaba una atención especial a la seguridad marítima, a la organización de la administración marítima estatal, a la

Ricart se atrevió incluso a diseñar una embarcación de salvamento que resulta muy cercana a las actualmente en servicio.

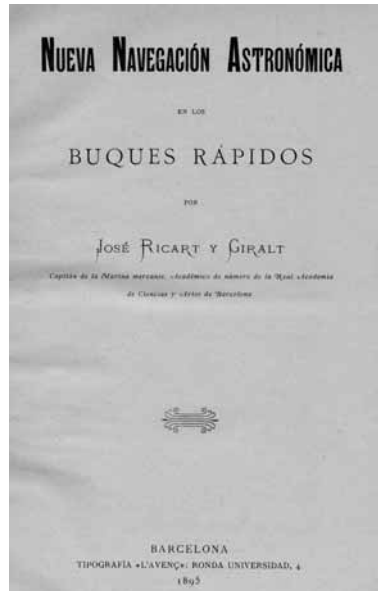


inscripción marítima –de la que se defendía su completa militarización– y a las normas higiénicas que habían de imperar a bordo de los buques, y sobre todo en aquellos que se dedicaban al transporte de emigrantes. También se abordaba la cuestión de la formación de los pilotos y maquinistas y, sin plantear alternativas concretas, se denunciaba la falta de medidas por parte de la Administración encaminadas a salvar el abismo existente entre la formación que se impartía en las escuelas de náutica y la práctica concreta a bordo de los buques.

Con el telón de fondo de unas importantes luchas laborales en la marina mercante, se realizó, entre 1913 y 1915, una profunda reforma de las enseñanzas náuticas que supuso un enfrentamiento entre el Ministerio de Instrucción Pública, que defendía la desmilitarización de la marina civil, y el Ministerio de Marina, que opinaba lo contrario y acabó imponiendo el mantenimiento de su control. Al socaire de aquellas reformas, José Ricart consiguió ser nombrado director y catedrático de Cosmografía y Navegación de la Escuela de Náutica de Barcelona. Tenía 66 años.⁵²

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*.⁵³ 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 1915-1916 de la Sociedad de Geografía Comercial. La exposición se tituló «Importancia de la Geografía marítimo-comercial»⁵⁴



y versó, de nuevo, sobre la necesidad de dominar la geografía si se quiere tener éxito en el comercio.

El otro trabajo relevante que Ricart publicó en el año 1915, trató sobre la lluvia. En su turno reglamentario como académico numerario de la RACAB, y bajo el título de *Algo sobre pluviometría*,⁵⁵ realizó, el 27 de abril de 1915, una reflexión sobre esta faceta estadística de la meteorología. Ricart insistió, ante la iniciativa llevada a cabo por la Sociedad Astronómica de Barcelona de instalar 150 pluviómetros a lo largo y ancho de Cataluña, en 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 finalizar el curso 1917-1918, 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 jubilación⁵⁶ contiene elementos suficientes para deducir que Ricart no aceptó de buen grado la situación y que, al final, se llegó a una solución de compromiso. 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 Benítez Rodríguez, personaje muy conocido en los medios marítimos de Barcelona por haber unido un papel muy destacado en la huelga de 1914.

En la memoria titulada *La navegación geodésica a través de los siglos y su importancia en los actuales buques rápidos*, publicada por Ricart en 1918, hay que destacar una referencia a Ramon Llull en los términos siguientes: «...el famoso filósofo Raimundo Lullio, 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». ⁵⁷ En el contexto del trabajo, nada interesante por cierto, no queda claro el sentido de tal andanada. Ricart hubiera hecho mejor ahorrándosela.

La actividad intelectual de José Ricart disminuyó durante la última década de su vida por motivos de salud. En los años 1922 y 1923 todavía presentó las memorias preceptivas en la RACAB y publicó varios artículos en la *Revista General de Marina*.

La memoria presentada en la RACAB en 1922 se tituló *Oceanografía Práctica*, ⁵⁸ y es una de las más extensas que presentó Ricart en aquella institución. 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, repasaba la situación de la oceanografía en España, destacando los trabajos realizados por Odón de Buen y sus hijos Rafael y Fernando.

José Ricart y Giralte 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 estudio de Ricart tiene el valor indiscutible de ser una investigación pionera. No obstante, hay que señalar que, en lo que respecta a la historia marítima catalana contemporánea, apuntó unas orientaciones de carácter romántico 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 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 *Caupolicán*, 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, navegando en grandiosos trasatlánticos, con lujosas cámaras, vistiendo en las guardias camisa planchada y lujoso uniforme». ⁵⁹ Es evidente la parcialidad de la valoración de Ricart. Los buques propulsados mecánicamente con casco de hierro no solo supusieron un paso de gigante en la mejora del comercio marítimo sino que también acarrearón una importante mejora de las condiciones de vida a bordo de los tripulantes.

En un trabajo titulado *Apuntes sobre la marina mercante española*, ⁶⁰ 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*, ⁶¹ en el que rememoraba alguna de sus andanzas en el *Bella Juanita* por el Mediterráneo oriental en 1867.

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*, ⁶² publicado en 1927. En él, tras exponer con claridad las nociones fundamentales de los campos electromagnéticos, exponía las ventajas de los radiogoniómetros, así como de los radiofaros, y abogaba por la extensión de dichas ayudas a la navegación. También exponía las ventajas de los hidrófonos o sondadores acústicos.

Bajo el título de *Figuras marítimas que desaparecen*, ⁶³ Ricart se refirió, en un trabajo de 1928, a tres contemporáneos suyos que habían fallecido recientemente. El vicealmirante Ramón Estrada es el rememorado en primer lugar, realizándose un repaso de su historial. A continuación, se recuerda al primer piloto de Vilassar 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 Cía. 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 postrer trabajo que publicó Ricart se tituló *Las escuelas de Náutica y su profesorado. Reseña histórica de la de Barcelona en particular*. Sinibaldo de Mas, Fray Agustí Canellas, Onofre Jaime Novellas, Ezequiel Calbet, José Bonet, Joaquín Bonet y Federico Gómez Arias son los principales personajes que Ricart recordaba con afecto y respeto. Y aprovecha la ocasión para insistir en que la salvación de la enseñanza náutica se hallaba 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 material!»⁶⁴

José Ricart y Giralte falleció en Cardedeu el 18 de noviembre de 1930.

La *Revista General de Marina* utilizó 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 bati-do de ese utilísimo instrumento del que tanto se ocupó en su cátedra de Náutica y que a diario auscultaba.»⁶⁵

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 Gavaldà, 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 la calificaba de única en España.⁶⁶

NOTAS

- 1 Archivo administrativo de la Facultad de Náutica de Barcelona (AAFNB). Escuela profesional de Náutica de Barcelona. Carrera de Piloto. Libro de Matrículas. Tomo I: Curso 1861-1862.
- 2 RICART. «El calvario de los alumnos de Náutica», *Vida Marítima*, Nº 91. 1904, p. 371.
- 3 RICART. *El Siglo de oro de la marina velera de construcción catalana 1790-1870*. Subs. De López Robert Imp., Barcelona, 1923, p. 8.
- 4 RICART (1927). «Recuerdos de un tiempo viejo», *Vida Marítima*, Año XXVI, Nº 827. P.27-29.
- 5 RICART (1869).
- 6 Arxiu de la Diputació Provincial de Barcelona (ADPB). Legajo 2281, Sección: Fomento. Negociado: Instrucción Pública. P.7.
- 7 AAFNB. Escuela Especial y Provincial de Náutica de Barcelona. Expediente personal del catedrático de esta Escuela, Excmo. Sr. D. José Ricart y Giralte. Documento nº 1.
- 8 *Revista Marítima* (1878), Año II, Nº 2. Contraportada.
- 9 RICART (S/F). Ejemplar consultado en la Biblioteca del Ateneu Barcelonès.
- 10 «El Centro Naval Español» (1877), *Revista Marítima*, Nº IX. P.130.
- 11 ÀLBUM DEDICAT AL ASILO NAVAL ESPAÑOL, FUNDAT A BARCELONA L'ANY 1877 (1936). P.49.
- 12 RICART (1907 b). «Los asilos navales II», *Vida Marítima*, Nº 209. P. 455-456.
- 13 ADPB, Legajo 2281. Pp. s/n.
- 14 ADPB, Legajo 1380.
- 15 TERZO CONGRESSO GEOGRAFICO INTERNAZIONALE. Tenuto a Venecia dal 15 al 22 de settembre 1881. Vol. II: Comunicazione e Memorie (1884). Roma alla sede della Societa. Pp. 253-254.
- 16 RODRÍGUEZ ESTEBAN, José A. (1996). *Geografía y Colonialismo. La Sociedad Geográfica de Madrid (1876-1936)*. UAM Ediciones, Madrid. Pp. 59-85.
- 17 RICART (1887 a). *Nuestra marina Mercante*. Imprenta de Luis Tasso Serra, Barcelona. Pp. 41-47.
- 18 MORENO RICO, Javier (1990). «La columna meteorológica del Parque de la Ciudadela», *Butlletí d'Arqueologia Industrial i Museus de la Ciència i Tècnica*, Nº 6. P. s/n.
- 19 ADPB. Legajo 2281. P. 178.
- 20 RICART (1887 b). *Memoria sobre el Porvenir Marítimo de la Costa Ampurdanesa.*, Imp. Fontanet, Madrid.

- 21 RICART (1887 a).
- 22 CARRERA PUJAL, Jaime (1961). *La Economía de Cataluña en el Siglo XIX. Tomo IV: Marina mercante, Puertos, Carreteras y Ferrocarriles*. Bosch casa Editorial, Barcelona. P.123.
- 23 ADPB. Legajo 2281. Pp.187-202.
- 24 RICART (1889). *Las instalaciones marítimas en la Exposición*. Conferencias publicadas referentes a la Exposición Universal de Barcelona. Ateneo Barcelonés, Barcelona.
- 25 RICART (1890). Ejemplar de hojas sueltas que se conserva en el Archivo de la RACAB. Origen: Revista General de Marina.
- 26 RICART (1892 a). *La previsión científica del tiempo*. Discurso de ingreso en la RACAB.
- 27 ADPB. Legajo 2281. Pp.211-212.
- 28 RICART (1893 a). *Cristóbal Colón Cosmógrafo*. Imp. Henrich y Cía., Barcelona.
- 29 RICART (1893 b). «Auxilio a la gente de mar», *Revista de Navegación y Comercio*, Nº 391. P.396.
- 30 *Revista de Navegación y Comercio* (1893), Nº 112. P.473.
- 31 RICART (1894 a). «Unión, ciencia y prudencia», *Revista General de Marina*, Nº 1894 /11. P.474.
- 32 RICART (1894 a). P.471.
- 33 RICART y GIRALT, José (1894 b). *Guía marítimo-comercial de los puertos de la Península Ibérica. Volumen I: Cataluña*. Edición a cargo de la Revista de Navegación y Comercio, Madrid. Pp.7-8.
- 34 RICART (1895). *Nueva navegación astronómica de los buques rápidos*. Tipografía «L'Avenç», Barcelona.
- 35 RICART (1896). *Las tempestades en Barcelona*. Tipografía «L'Avenç», Barcelona.
- 36 MORENO RICO, Javier (1995). *La actividad geográfica en Cataluña a finales del siglo XIX: José Ricart i Giral y la Sociedad geográfica de Barcelona (1895-1898)*. Actes de les III Trobades d'Història de la Ciència i de la Tècnica als Països Catalans (Barcelona, SCHCT, 1995), Pp. 183-1888.
- 37 *Boletín de la Sociedad Geográfica de Barcelona*, Año I (1), Marzo 1896. P.2.
- 38 RICART (1897). *Pasado, presente y futuro del puerto de Barcelona*. Depósito Hidrográfico, Madrid.
- 39 RICART (1899). *Relaciones entre las marinas militar y mercante*. Tipografía «L'Avenç», Barcelona.
- 40 AAFNB. Escuela Especial y Provincial de Náutica de Barcelona. Expediente personal del catedrático de esta escuela Sr. D. José Ricart y Giral. Documento nº 12.
- 41 RICART (1902). «Las enseñanzas náuticas en España», *Vida Marítima*, Nº 27.
- 42 RICART (1900). *El salvamento de naufragos bajo su aspecto científico*. Imp. de la Casa provincial de Caridad, Barcelona.
- 43 RICART (1901). *Las mareas oceánicas. Estudio elemental para la práctica de la marina mercante*. Imp. Subirana Hermanos, Barcelona.
- 44 RICART (1902). *La hora*. A. López Robert Impresor, Barcelona.
- 45 RICART (1902). P.21.
- 46 RICART (1904). *Cálculo de la Longitud geográfica por medio de las distancias lunares; su pasado; su presente y su porvenir*. López Robert Imp., Barcelona.
- 47 RICART (1904). P. 4.
- 48 RICART (1909). *La astronomía aplicada a la navegación de los buques rápidos*. López Robert Imp., Barcelona.
- 49 RICART (1910). *Meteorología práctica*. López Robert Imp., Barcelona.
- 50 RICART (1911). *Influencia de la enseñanza de la geografía en la política exterior de las naciones*. López Robert Imp., Barcelona.
- 51 Recopilatorio existente en la Biblioteca de la Facultad de Náutica de Barcelona. Fondo D. José Pérez del Río. Los artículos pertenecen a los siguientes meses y páginas del la RGM: 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).
- 52 AAFNB. EEPNB. Expediente personal..... Documento nº 15.
- 53 RICART (1914). *Salvamento de naufragos*. Imp. Ministerio de Marina, Madrid.
- 54 RICART (1915 a). «Importancia de la geografía marítimo-comercial», *Publicaciones de la Sociedad de Geografía Marítimo-comercial*, Nº 11. Pp. 13-26.
- 55 RICART (1915 b). *Algo de pluviometría*. Sobs. De López Robert Imp., Barcelona.
- 56 AAFNB.EEPNB. Expediente del catedrático..... Documentos s/n.
- 57 RICART (1918). *La navegación geodésica a través de los tiempos y su importancia en los actuales buques rápidos*. Sobs. De López Robert Imp., Barcelona. P. 17.
- 58 RICART (1922). *Oceanografía práctica*. Sobs. De López Robert Imp., Barcelona.
- 59 RICART (1923). *El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana 1790-1870*. Sobs. De López Robert IMP., Barcelona. P.27.
- 60 RICART (1925). *Apuntes sobre la marina mercante española*. Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid.
- 61 RICART (1927 a). *Recuerdos de un tiempo viejo*. Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid.
- 62 RICART (1927 b). «Nueva navegación Física», *Revista General de Marina*, Nº 1927/07, P. 5-15 y Nº 1927/08, Pp. 173-183.
- 63 RICART (1928). *Figuras marítimas que desaparecen*. Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid.
- 64 RICART (1929). *Las escuelas de náutica en España y su profesorado (Reseña histórica de la de Barcelona en particular)*, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid. P.17.
- 65 «Figura marítima que desaparece», *Revista General de Marina*, Nº 1931/01. Pp. 49-52.
- 66 GAVALDÀ, J. M. (1930). «El excelentísimo señor don José Ricart y Giral», *Ibérica*, Nº 855. Pp. 338-339.

