

TEMES

Josep Ricart i Giralt: velers i vapors en els debats del primer regeneracionisme

Òscar Costa Ruibal

Jules Verne, el gran divulgador científic del segle XIX, del qualenguany es commemora l'efemèride de la seva desaparició, va escriure el 1872, per encàrrec del seu editor, *La volta al món en vuitanta dies*. Aquell clàssic de la literatura juvenil volia celebrar l'escurçament material de les distàncies a escala mundial a partir de la inauguració de les grans línies de ferrocarril transcontinentals, com ara la Union Pacific, o la línia, encara inacabada a l'hora de publicar-se l'obra, que uneix Bombai a l'oest del subcontinent indi, amb Calcuta, centre oriental del domini britànic. El popular escriptor gal volia destacar de manera especial l'efecte de la colossal obra d'enginyeria que va representar l'obertura del Canal de Suez, per cert, a partir d'una iniciativa francesa. El tercer element

vital per a l'acompliment del termini atorgat als personatges va ser la rapidesa i la seguretat que les transformacions tècniques produïdes per la utilització dels motors de vapor, proporcionaven a la navegació. L'èxit de la novel·la de Verne suggereix que en el públic hi havia un gran interès per aquells elements tecnològics que abonaven la idea de progrés, i en tenia una vasta informació, i en els quals els canvis en les seculars tècniques nàutiques constituïen un dels fenòmens més rellevants.

Davant la vista dels contemporanis es desplegava una cursa vertiginosa entre les formes tradicionals de la navegació de vela i els canvis revolucionaris que havia produït el vapor, que no es limitaven a la utilització de la nova energia motriu sinó que innovaven tota l'enginyeria de la navegació amb la introducció d'aplicacions tecnològiques revolucionàries com el casc de ferro o l'hèlix. Per altra banda, aquests canvis, que es van produir gairebé durant tot el segle XIX, fins que el primer terç del segle XX va veure arraconar definitivament la navegació de vela i molt poc temps després la mateixa navegació de vapor, no es poden separar de les transformacions que a escala mundial va produir l'expansió europea. Daniel R. Headrick assenyalava, en un important llibre, com els canvis tecnològics, no sols compassaven l'última gran onada de la penetració europea a l'Àfrica i a l'Àsia, sinó que les diverses etapes d'aquella expansió tenien com a condició necessària l'existència dels avenços tecnològics.¹ Per l'autor britànic, els canvis en la navegació eren un instrument principal en una primera etapa de penetració, del mateix rang que ho van ser les innovacions en l'armament, com el rifle o les metralladores, o la utilització d'innovacions farmacològiques, com ara la quinina. La nova tecnologia, tal com és presentada per Headrick, no va ser sols essencial per a l'èxit de la comesa imperialista europea al segle XIX, sinó que va permetre consolidar l'explotació comercial i la relació estable de les metròpolis amb els extensos sistemes colonials. Així, les noves tècniques de navegació, associades a la màquina de vapor, van ser capitals per permetre les comunicacions i el transport de mercaderies i persones a gran escala, en la fase més llarga i d'impacte més durador durant l'extens període de dominació colonial europea.

¹ Daniel R. HEADRICK, *Los instrumentos del imperio*, Madrid, Alianza Universidad, 1989.

El llibre de Headrick posa de manifest, amb nombrosos exemples, la imbricació entre el desplegament tecnològic i el conjunt del marc històric on es produeix l'expansionisme europeu. Tot i que com assenyala l'historiador anglès, l'atenció que van prestar les grans aproximacions historiogràfiques als aspectes científics i tecnològics de l'imperialisme havia estat marginal i, fins i tot, en alguns casos, de negació explícita de la seva importància en el conjunt del procés, cada vegada amb més insistència els autors assenyalen la relació entre el desenvolupament tecnològic i les diferents etapes de la penetració europea als altres continents. La presència europea a l'Àsia i a l'Àfrica es feia impossible, en el grau i amb la intensitat i la rapidesa amb què es va produir, sense el desenvolupament d'uns instruments que la possibilitessin. Les etapes d'aquest procés poden marcar-se per les tecnologies específiques que van condicionar la creació d'espais de dominació política i d'explotació econòmica.

Dels velers als vapors: les transformacions de la navegació durant el segle XIX a Catalunya

La manera en què Catalunya s'insereix en aquest procés mundial és un dels aspectes més singularment rellevants del llibre de Santiago Riera i Tuèbols, *Dels velers als vapors*.² Es tracta d'una aproximació rigorosa a l'impacte dels canvis tecnològics provocats per la irrupció de la màquina de vapor en la navegació, que parteix d'una investigació de base principalment centrada en els arxius de les empreses catalanes de construcció de maquinària pesada, però que no s'atura en els aspectes tècnics, sinó que els relaciona amb els condicionaments econòmics i polítics. Aquest afany de superar una anàlisi cenyida a un sol aspecte de la historiografia condiona l'estructura del llibre, dividida en cinc apartats que constitueixen unitats temàtiques que poden ser abordades de manera independent, però que mantenen una unitat necessària per a l'argumentació de fons.

² Santiago RIERA I TUÈBOLS, *Dels Velers als vapors*, Col·lecció Cultura, Tècnica i Societat 7, Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya, Catalunya, 1993.

En un primer apartat l'autor fonamenta, seguint l'historiador francès de la tècnica Bernat Gille, el complex concepte de sistema tècnic, que entenem que apunta a mostrar el desenvolupament de la tecnologia d'acord amb l'ordenament intern d'unes estructures i uns principis propis. Als nostres efectes cal dir que allò permet explicar alhora el desenvolupament de qualsevol sistema tècnic per principis interns, però també les connexions que, d'una manera o altra, mantenen amb altres sistemes (socials, econòmics, científics). Aquesta noció complexa serveix per a la revisió d'algunes interpretacions tradicionals sobre els processos d'industrialització, com la revisió de la posició de Benjamin Farrington, que citava l'existència de mà d'obra esclava com la principal causa perquè els coneixements teòrics dels grecs sobre el vapor no s'haguessin traduït en el desenvolupament de màquines. Per a Gille, senzillament els grecs mancaven de la capacitat tècnica per fer-ho. La noció de sistema tècnic serveix com a fonament teòric a Riera i Tuèbols per abordar una revisió de la primera industrialització a Catalunya. D'aquest recorregut inicial, que es fa en bona part tenint present la historiografia econòmica, extreu la idea d'un impuls industrialitzador primerenc, que es produeix, tot i els daltabaixos de les guerres napoleòniques i de la independència de les colònies, amb prou força per no distanciar-se excessivament dels grans centres industrials europeus. L'anàlisi dels índexs de producció i consum d'energia aporten una visió que reafirma el marc industrialitzador descrit, i mostra com a mitjan del vuit-cents el vapor havia superat l'obtenció d'energia hidràulica, tot i que com assenyalava el mateix historiador, aquest índex no pot substituir una explicació global del procés industrialitzador.

Un segon apartat d'estricta història de la tècnica estudia la màquina de vapor des dels seus fonaments científics al desenvolupament al segle XVIII de les màquines de Newcomen i Watt, i fa esment de les primeres experiències efectuades per precursors com Papin i Savery. Cal ressaltar la insistència, al llarg de tota l'exposició, a explicar l'avenç basant-se en la resolució de problemes tecnològics, que havien de salvar dificultats concretes de l'aplicació. De fet, el capítol possibilita, mitjançant l'allau de coneixements tècnics, la lectura dels apartats posteriors, però també aporta una noció que crec essencial per a la comprensió del llibre: el fet que la capacitat tecnològica es desenvolupa responent no sols a un patró

de laboratori, sinó a les exigències i els desafiaments constants del mercat. El rendiment comparatiu de les màquines fabricades a Barcelona i les màquines angleses o franceses estarà en funció d'una demanda industrial quantitativament i qualitativament molt diferent.

En el mateix capítol es consideren els canvis revolucionaris que aporta l'aplicació de la màquina de vapor de Boulton -Watt a la navegació per pioners com l'americà Robert Fulton. Aquells canvis van trastocar tota la concepció de la navegació tradicional. No només en tot allò que podia assegurar una propulsió que no depenia ja del caprici dels vents, sinó en el fet de modificar la tècnica naval amb la introducció del casc de ferro i per tant amb l'ampliació de la capacitat de càrrega dels vaixells. L'historiador de la ciència dedica pàgines a explicar amb deteniment aquest procés mostrant els primers avenços en la navegació fluvial, les subsegüents temptatives, cada vegada més agosarades, de traslladar de manera útil i profitosa la nova tecnologia a la navegació oceànica. Tot seguint el ja esmentat historiador britànic Daniel R. Headrick, mostra, pas a pas, la conquesta de la navegació de vapor de les grans rutes oceàniques, en les dècades de 1830 i 1840. Cal recordar, de passada, la importància d'aquesta tecnologia en l'expansió de l'Imperi Britànic. Per a la cloenda d'aquesta fase cal destacar la conquesta de la ruta que unia Amèrica amb Europa, amb noms mítics com el de l'enginyer Isambard Kingdom Brunel i el vapor *Great Western*.

Entre les innovacions produïdes per la introducció del vapor, a les quals el llibre dedica un apassionant apartat descriptiu, es té en compte la gestació i el desenvolupament de la propulsió per hèlix, que va superar els límits de la velocitat que inicialment plantejava la tradicional pala, que havia caracteritzat l'origen de la marina de vapor. En conjunt, les diverses innovacions van anar consolidant una alternativa real de la històrica marina de vela. Entre ambdues formes de navegació es va lliurar una cursa on a vegades la competència va donar pas a formes de col·laboració que van permetre la coexistència dels dos sistemes fins a les acaballes del vuit-cents. La vela va coexistir amb el vapor servint d'auxiliar quan s'havia de garantir la velocitat o quan s'acabava el combustible. Moltes de les innovacions van ser utilitzades per obtenir millores en la navegabilitat i velocitat dels vaixells de vela, és el cas

dels famosos *clippers* que van protagonitzar el comerç del te oriental dins de l'Imperi Britànic i que tan sovint apareixen a les obres de Verne. Però la combinació de factors que van acompanyar l'expansionisme de la darrera meitat del vuit-cents va possibilitar que el plat s'inclinés definitivament a favor del vapor. La inicialment lenta adopció del vapor per les marines de guerra va llançar les grans potències a una cursa en la construcció de cuirassats estretament lligada al desenvolupament de la potència de l'armament que feia molt vulnerables els vaixells d'estructura de fusta de la marina tradicional. Per altra banda, l'obertura dels grans canals va possibilitar la consolidació de rutes molt més ràpides per al transport de mercaderies i de persones, que van acabar imposant els grans vapors.

Riera i Tuèbols aporta un model explicatiu dels mecanismes de difusió d'una tecnologia nova que resumeix en tres etapes: invenció, innovació o aplicació de la novetat a la producció i difusió. Ara bé, hi ha una llarga etapa inicial en què el sistema antic es perfecciona, i adopta elements del sistema nou. Aquest és el cas de la navegació de vela respecte del procés que hem ressenyat de difusió de la navegació de vapor. En el cas concret de Catalunya, la consolidació de la navegació a vapor es produeix de forma definitiva, segons explica l'historiador barceloní, durant la dècada de 1880, però va precedida d'un segle d'auge excepcional de la marina de vela. El comerç amb Amèrica, però també el d'Europa, va estar a la base d'aquell veritable segle d'or de la marina catalana. La bibliografia econòmica que l'autor segueix estableix uns períodes que cal ressenyar breument per tenir una idea global del procés.³

³ Entre la bibliografia contemporània destacada per Riera i Tuèbols cal ressenyar: J.M. DELGADO RIBAS, «La construcció i la indústria navals a Catalunya (1750-1820)» a *Recerques*, núm. 13, Curial, 1983, pp. 45-64.; P. PASCUAL I DOMENECH, «La modernització dels mitjans de transport a la Catalunya del segle XIX» a *Història econòmica de la Catalunya Contemporània*, vol. 3, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1989, 302. De la bibliografia històrica que serveix de referència cal destacar la utilització de dades de J. RICART I GIRALT, «El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana, 1790-1870» a *Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona*, XVIII, Barcelona, López Robert y Cia., 1924, pp.10-24.

Els inicis cal fixar-los a mitjan segle XVIII, però al començament del vuit-cents la construcció naval es va veure afectada per les successives guerres amb Anglaterra, la Guerra del Francès i la crisi que va representar la pèrdua de la major part de les colònies americanes. Aquest període es tanca cap a 1830, moment en què es va iniciar una expansió de l'activitat comercial, veritable «boom», diu l'autor, que es pot atribuir a l'eficaç política proteccionista de la construcció naval i per la plena vigència del dret diferencial de bandera que afavoreix el transport amb pavelló espanyol. La dècada de 1860 marca un altre període, que es caracteritza per la crisi que afecta la construcció naval, aquesta vegada com a conseqüència de la caiguda de la producció del tèxtil, que va provocar la manca de floca de cotó derivada de la guerra civil a l'Amèrica del Nord. El període que va de 1870 a 1889 va caracteritzar-se pels efectes de la legislació lliurecanvista, que va suprimir el dret diferencial de bandera i l'augment de la competència internacional, fonamentalment la de la flota britànica, que va incrementar considerablement el tonatge dels vapors, amb l'efecte d'abaratir el preu dels nolis. Aquest fet va suposar un cop que, a la llarga, es mostrarà com a definitiu per a la marina de vela. No es va produir un increment de la inversió per modernitzar la producció de naus, ans al contrari, es va contestar la creixent competència mantenint els mètodes, els procediments tradicionals i en tot cas construint naus més petites, la qual cosa encara encaria més els preus.

Va ser doncs durant aquest període que es produeix el triomf definitiu del vapor. S'ha de dir que la navegació a vapor a Catalunya s'inicia durant la dècada de 1840, tot coincidint amb el moment d'auge de la navegació de vela. L'historiador barceloní realitza un detallat estudi de l'evolució i les característiques tècniques i empresarials en què es va verificar la progressiva utilització del vapor. D'aquesta exposició, que seria llarg de reproduir, caldria destacar, als nostres efectes, el potencial tecnològic per al manteniment i eventual construcció de màquines vapor de les grans empreses taller catalanes, que tenen la seva arrencada i desenvolupen la seva activitat en aquest període, com ara Nuevo Vulcano i la Maquinista Terrestre y Marítima. Recordem, de pas, que l'anàlisi dels fons d'aquesta darrera constitueixen el material de base de la investigació que podria delimitar un cinquè període, ja fora de l'àmbit temporal d'aquest article, que aniria del 1887 al 1914. En

efecte, l'anomenat «viratge proteccionista» de la Restauració va generar les condicions necessàries per a la construcció de màquines de vapor als tallers de l'empresa barcelonina, per encàrrec del Ministeri de Marina. L'autor del llibre arriba a mostrar com, malgrat la bona preparació dels tècnics formats a Barcelona, l'endarreriment experimentat durant el segle va obligar a la importació de tecnologia.

Una conjuntura transcendent: la dècada de 1880

D'una manera molt matisada i a partir d'un extens i detallat estudi, el llibre de Riera i Tuèbols aporta prou dades per considerar que els canvis en la política aranzelària van contribuir a l'endarreriment relatiu de la capacitat productiva de les fàbriques i els tallers espanyols respecte a l'estranger. Cal dir que la documentació aportada posa de manifest la transcendència de les mesures governamentals per poder garantir una producció de tecnologia pròpia que es tornava decisiva quan, per les raons apuntades més amunt, la cursa entre la vela i el vapor s'inclinava cap al triomf incontestable d'aquest darrer.

Amb l'inici de la Restauració, les mesures lliurecanvistes iniciades amb l'aranzel Figuerola el 1869, entre les quals destacava la supressió del dret diferencial de bandera, van ser parcialment atenuades.⁴ Però el 1881 amb l'arribada al poder del Partit Liberal es va reorientar clarament la política econòmica en un sentit lliurecanvista. El 1882 es va tornar a posar novament en vigència la base cinquena de l'aranzel Figuerola, que permetia rebaixes aranzelàries sense contrapartides, tot i que en opinió d'alguns historiadors econòmics, la política aranzelària lliurecanvista, durant aquest període, s'orientava més a potenciar dos mecanismes bàsics: l'aranzel de

⁴ Pel conjunt de l'evolució dels debats sobre el proteccionisme: Francesc ARTAL *Pensament econòmic català, 1840-1898 del proteccionisme al regionalisme econòmic*, tesi doctoral, Universitat de Barcelona, Departament d'Història i Institucions Econòmiques, 1992; del mateix autor, «Pere Estasen i el regionalisme econòmic», a A. BALCELLS, ed. *El pensament polític català del segle XVIII a mitjan segle XX*, Barcelona, 1988, p. 143-158.

doble columna i els tractats de comerç amb altres països, complementat amb la figura de la «nació més afavorida».⁵

El proteccionisme es mobilitzarà en aquest sentit demanant la restitució del dret diferencial de bandera i denunciant la nova signatura dels tractats amb França i amb Anglaterra. No és aquest el lloc per analitzar els diferents matisos dins dels sectors i les personalitats que encapçalen les manifestacions proteccionistes. S'ha d'assenyalar, però, la importància que en conjunt prenen aquestes manifestacions per reivindicar el paper de Barcelona, la indústria local i el seu port, com un pol de dinàmica social i econòmica pròpia, perfectament diferenciable pels seus interessos de la política general de l'Estat, sobretot per la seva capacitat per buscar d'inserir-se des de la seva posició mediterrània en la dinàmica expansionista que s'estava produint a escala mundial. Per això, el proteccionisme conflueix amb les creixents demandes regionalistes i amb les primeres manifestacions catalanistes que se succeeixen.

En el mateix decenni cal considerar la consolidació del grup d'empreses de la família d'Antonio López y López. L'empresa naval del fundador, Antonio López & Cia, canvia el 1881 de nom i de qualificació jurídica i passa a dir-se Cia Transatlàntica alhora que es transforma en societat per accions. Des de la dècada de 1860, havien gaudit d'un progressiu monopoli sobre els transports estatals a les colònies antillanes i a Filipines. En un treball ja clàssic, Elena Hernández Sandoica posava de manifest la consolidació econòmica d'aquest grup naval i financer amb la Restauració, encara que durant el primer decenni restaurador es produeix una important competència comercial pel control de les principals línies. La definitiva consolidació de la companyia no es va produir fins a la renovació del contracte que li assegurava el monopoli sobre els transports oficials de correus, passatgers i tropes el 1886. La concurrència comercial d'aquests anys constitueix un factor important de pressió sobre els governs de la Restauració i va contribuir al clima d'agitació de mitjan anys 1880. Cal tenir present que des de la dècada de 1860 Antonio López havia instal·lat a Barcelona la seu de la seva empresa. Va ser a la mateixa

⁵ José María SERRANO SANZ, *El viraje proteccionista de la Restauración*, Madrid, Siglo XXI, 1987.

ciutat que tindrà la seu la Compañía de Tabacos de Filipinas, peça important en la consolidació definitiva del monopoli dels López sobre els transports estatals, fundada també el 1881. La relació del grup impulsat pel financer santanderí i la ciutat es fa més estreta i els vincles comercials que estableix amb l'elit industrial i financera li donen un protagonisme rellevant en el tram de d'interessos que des de Catalunya sustenten el règim de la Restauració. Cal recordar que moltes de les personalitats que actuen com a representants dels interessos del sector naval local en aquells anys, estan relacionats, en un moment o altre, amb les empreses dels López. En aquest sentit, Josep Ricart i Giral n'és un exemple paradigmàtic.

Durant la dècada de 1880, es produeix també un important debat colonial. Cal recordar que el 1884-1885 se celebra a Berlín la famosa Conferència on s'estableixen les noves pautes de l'imperialisme europeu. Les pràctiques imposades pels grans estats expansionistes exclouïen els criteris de les velles potències colonials, com Espanya i Portugal. Cal dir que, des de mitjan segle XIX, la preocupació per l'ampliació de zones d'influències i la participació en un ritme de creixement general era palesa a Barcelona.

Davant la perspectiva de l'obertura del canal a l'Istme de Suez, el 1857, Manuel Duran i Bas assenyalava, com a objectiu per als sectors dirigents de Barcelona, la intervenció a Orient, atesa la posició estratègica de port mediterrani que tenia la ciutat:

«Si la civilización occidental en su movimiento de expansión ha de penetrar en Oriente, si esta civilización ha de ser importada en alas del comercio, si la abertura del Istmo de Suez ha de posibilitar esta importación, Barcelona que vive en las condiciones de la civilización occidental y que orgullosa de sus conquistas, abriga también tendencias a la propaganda, ha de participar con el resto de Europa, de las incalculables ventajas del triunfo de la civilización.»⁶

⁶ Manuel DURAN I BAS, «La apertura del istmo de Suez y el puerto de Barcelona. Memoria premiada por la Sociedad Económica Barcelonesa de Amigos del País en sesión pública celebrada el 19 de noviembre de 1857», *Escritos del Excmo. Señor D... Estudios morales, sociales y económicos. Prólogo de Federico Rahola*, Barcelona, Imprenta Barcelonesa, 1895, p. 533.

La tensió que despertava la competència colonial es deixava sentir a Barcelona el 1885. Al final de l'agost, la mobilització de tot el tramtat associatiu de la ciutat arran de l'intent alemany d'apoderar-se de l'arxipèlag de les Carolines va ser paral·lela a les diverses manifestacions de protesta impulsades bàsicament per l'entorn liberal a Madrid i altres indrets de l'Estat. El Centre Català havia estat un dels principals impulsors de la manifestació ciutadana celebrada el 26 d'agost a la Ciutat Comtal. Aquest escalfament colonialista va quedar ben reflectit en la conferència d'inauguració de l'any acadèmic a l'Ateneu Barcelonès del mateix any pronunciada pel financer Manuel Girona, en què diagnosticava com a causa dels mals presents la pèrdua de les colònies a començament del vuit-cents i amb aquestes, de l'impuls com a Estat.

La preocupació per l'expansionisme havia impregnat la polèmica amb els lliurecanvistes madrilenys. El 1883, per iniciativa de Joaquín Costa, es va celebrar el I Congrés de Geografia Colonial i Mercantil. Des de la madrilenya Societat Geogràfica va mobilitzar tot un tramtat d'institucions econòmiques i culturals per tal de debatre la possibilitat d'iniciar una ingent tasca de colonització en el nord africà i en les oblidades possessions assignades a l'Estat espanyol pel Tractat de Wad-Ras. La càrrega d'utopia del colonialisme regeneracionista de Costa no amagava la sintonia amb els plantejaments del lliurecanvisme en la seva particular versió agrarista. Costa propugnava la modernització de les estructures agràries locals a partir d'un esforç colonial que devia afavorir l'emigració dels treballadors agraris a territoris colonials. Aquests nuclis de colonització exterior havien de posar la base per a un comerç exterior efectuat amb vapors que havia d'intercanviar les matèries produïdes amb la metròpolis, on prèviament el desenvolupament d'una xarxa ferroviària adequada garantís la connexió amb els ports. Una altra vegada la navegació era un punt clau del debat.

Va ser justament en aquell congrés que Ricart i Giralt assoleix notorietat com a portaveu dels interessos catalans, enfrontant-se amb el prohom de Graus, en una polèmica que es perllongarà fins al 1887.

Josep Ricart i Giralt i els arguments de «Nuestra marina mercante»

La sèrie d'articles publicats en format de llibre el 1887 amb el títol de «Nuestra marina mercante» constitueix el recull més important del pensament de Josep Ricart i Giralt com a portaveu dels interessos catalans.

Aquests articles apareixen a la revista *La España Regional* a partir de 1886, en un moment en què molts dels factors d'agitació que hem enumerat coincideixen amb l'agitació catalanista de l'any anterior. La mateixa publicació, dirigida per Francesc Romaní Puigdemongols i finançada pel mecenes Eusebi Güell, pretenia recollir els postulats del regionalisme a l'escalf de les polèmiques que es van desenvolupar durant aquells anys.⁷ És important tenir present la confluència momentània en algunes importants mobilitzacions d'aquesta conjuntura entre regionalisme de tendència més conservadora, els interessos econòmics i socials locals i les primeres manifestacions de catalanisme de la mà de Valentí Almirall, per entendre la dimensió que pot assolir l'argumentació de Ricart i Giralt, davant del projecte del primer regeneracionisme de Costa.

Amb tot l'exposat fins ara es pot comprendre la idoneïtat de Ricart per actuar com a portaveu davant l'aleshores prohoms del món intel·lectual del liberalisme madrileny. La formació de marí de Ricart⁸, tantes vegades

⁷ Vegeu sobre *La España Regional*, Giovanni C. CATTINI, '*La España Regional*' i la politització del discurs regeneracionista, tesi doctoral en curs, dirigida pel Dr. Jordi Casassas, Departament d'Història Contemporània, Facultat de Geografia i Història, Universitat de Barcelona. Agraïm a l'autor haver facilitat les dades sobre aquesta important publicació.

⁸ De la informació que ell mateix proporciona en els seus escrits es poden assenyalar els títols següents ressenyats a la publicació: *Conferencia dada en el círculo de la Juventud Mercantil*, Barcelona, 1888: «Piloto de Derrota Graduado de Alférez de Navío, Catedrático de la Escuela de Náutica, Correspondiente de la Real Sociedad de Lisboa y de la Sociedad de Geografía de París, Caballero de las órdenes del mérito naval de España y del Cristo de Portugal, socio honorario de la Cámara de Comercio de Londres». En un opuscle anterior, que recollia la seva conferència: *El porvenir de España en el Sahara*, Barcelona, N. Ramírez y Cía, 1884, Ricart

citada en els seus escrits, va contribuir segurament a la seva inclinació per temes científics relacionats amb la seva professió.⁹

En la seva llarga trajectòria, Ricart arribaria a ser secretari de la Societat de Geografia Comercial, membre corresponent de diverses institucions geogràfiques i científiques estrangeres i catedràtic de l'Escola de Nàutica.

La sèrie d'articles «Nuestra marina mercante» s'inscriu en el gran nombre de polèmiques que enfrontaven lliurecanvistes i proteccionistes des de 1869. Més concretament, contra «la lúcida joventut lliurecanvista sortida de les facultats de Dret», que res no saben de marina i argumenten el creixement constant del tonatge, tant pel que fa als vaixells com a l'augment de la circulació comercial des de l'abolició del dret diferencial de bandera i la signatura del Tractat de Comerç amb França. Cal dir que Ricart fa

feia constar els càrrecs següents: «Secretario de la Sociedad Española de Geografía Comercial, correspondiente de la Exportadora de Vitoria y de la Sociedad de Geografía Comercial de París, presidente de la Sección del tercer Congreso Español de Geografía Mercantil y Colonial».

⁹ Vegeu les obres següents:

José RICART I GIRALT:

- *Navegación Corta u Ortodrómica o sea por Arco de Círculo Máximo y una reseña sobre los huracanes*, Barcelona, Fiol, 1869.

- *Fulla d'instrucció geogràfica de Catalunya*. Barcelona, Associació Catalanista d'Excursions Científiques, Imp. Suc. Ramírez, 1881.

- «Cristóbal Colón, cosmógrafo», *Conferencias relativas al descubrimiento de América*. Ateneo Barcelonés, Barcelona, 1893.

- *Importancia de la geografía marítimo-comercial. Catálogo de los mapas, planos y atlas antiguos y modernos existentes en el archivo de la Sociedad de Geografía Comercial*, Barcelona, Joaquín Horta, 1915.

- *La navegación geodésica a través del siglo y su importancia en los actuales buques rápidos. Memoria de la Real Academia de Ciencias y Artes*, Barcelona, López Robert, 1918.

un esforç per presentar el seus arguments amb les seves pròpies taules estadístiques, que contraposa a les sèries oficials. Però, si bé els arguments més de circumstància estan presents constantment i constitueixen un element de referència de la polèmica, existeix un sòlid nucli d'arguments que es recolza en el fet d'oposar a la política doctrinària la realitat d'una tradició naval sotmesa a una crisi que l'afecta a escala mundial.

Existeix una preocupació comuna entre els autors proteccionistes per la crisi de la mateixa tradició naval. Com a constatació d'aquest fet, referida en el llibre de Riera i Tuèbols, pot ressenyar-se una producció diversa en autors com Pere Estasen o Frederic Rahola¹⁰, el mateix Ricart dedicarà alguns estudis al tema¹¹, que s'orientava a l'estudi dels diversos aspectes de la tradició naval catalana, des dels vaixells i les tripulacions als usos i pràctiques de la costa catalana. Una producció no exempta de nostàlgia, però que apuntava també l'argument que una modernització no podia fer-se d'esquena a una realitat ancestral. En aquesta línia el marí barcelonès mirava per l'adaptació de la indústria naval i la marina de vela tradicional a la nova hegemonia de la navegació:

«Si en verdad el hierro o el acero son los materiales modernos para la construcción de nuevos buques, esto no significa que haya de desaparecer la construcción de buques de madera en ventajosas condiciones. La marina siempre tendrá de componerse de buques grandes y pequeños, y de buques caros unos, y económicos otros [...]. Esto quiere decir que la marina de pequeños veleros, es el complemento de la gran marina de vapor, mientras un nuevo agente

¹⁰ Pedro ESTASEN, *Costumbres marítimas de la costa de Cataluña*, Barcelona, 1879.; Frederic RAHOLA, *Algunas noticias acerca de las antiguas comunidades de pescadores en el Cabo de Creus*, Memorias de la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona, s/d.

¹¹ José RICART I GIRALT, *Memoria sobre el porvenir marítimo de la costa ampurdanesa*, Madrid, Fontanet, 1887; *El capitán Juan Mirambell y Bertrán y la marina catalana de su tiempo*. Barcelona, Henrich, 1891; *El siglo de oro de la marina velera catalana, 1790-1870*, Barcelona, 1924.

¹² José RICART I GIRALT, «Nuestra Marina Mercante», *La España Regional*, vol. I, 1886, p. 430.

físico o una modificación no conocida hoy, cambie el modo de ser de la navegación.»¹²

Es difícil valorar el paper que segurament va acomplir la marina de vela fins molt tard en el tràfic de cabotatge a la península, o en l'àmbit del Carib, com assenyalava Ricart. De fet, Riera i Tuèbols no pren en consideració, per la manca d'estadístiques, el paper d'aquesta classe de navegació, tot i que assenyalava que es pot suposar que compleix un paper important en el petit comerç fins al mateix segle xx.

Un segon element que cal destacar és la reivindicació d'un paper ordenador dels problemes del tràfic marítim que Ricart reivindica per a les cambres de comerç. En sintonia amb les formulacions regionalistes, el marí i escriptor barceloní opinava que les institucions locals compten amb una llarga tradició marítima que es traduïa ja en els grans repertoris legislatius de l'edat mitjana, com era el *Llibre del Consolat de Mar*, com per sotmetre's a una legislació homogeneitzadora i que desconeix la realitat vital del tràfic comercial concret. Per tant, reivindicava el paper de les cambres de comerç en l'arbitratge jurisdiccional en els litigis i els conflictes sorgits entre comerciants i industrials. En segon lloc, reclamava per a les cambres de comerç la gestió dels ports i, amb total autonomia, la capacitat per fer obres d'adaptació, conservació i ampliació per tal d'adequar-los a les condicions del comerç o a l'estratègia de defensa militar. Com en el cas d'Estasen, per Ricart els esforços legislatius de la Restauració com a part d'una política centralitzadora que ofegava les dinàmiques locals i impedia, a llarg termini, l'activitat del conjunt.

Del conjunt d'aspectes de què tracta la sèrie d'articles, en bona part orientats a desqualificar la representativitat dels sectors nàutics del congrés impulsat per Costa i la capacitat de donar resposta als autèntics problemes de la marina de les propostes de l'aragonès, hi hauria un tercer gran argument que va apareixent constantment en els articles de Ricart: la necessitat que la marina s'adapti a les condicions que marca l'expansionisme modern. Així, cal interpretar la proposta d'organitzar la marina mercant d'acord amb els criteris de la marina de guerra, convertint naus i tripulacions en marina de reserva. Igualment, tot i que es tracta d'un punt menor en el debat amb Costa, rebutja la idea d'aquest de treure la direcció general

de la marina mercant del Ministeri de Marina. En aquest cas segurament entraven en joc els interessos de la Cia Transatlàntica, que veia un perill per a les subvencions estatals en les propostes de l'escriptor regeneracionista aragonès. Ricart impulsarà paral·lelament als articles de «Nuestra marina mercante», una tasca de difusió de la geografia comercial i insistirà en la necessitat de dotar els oficials, tant mercants com de guerra, de formació i capacitat operativa per actuar com a avançada d'expansió comercial.

Salvats els tres grans arguments de fons que acabem d'assenyalar, protecció de la pròpia indústria naval i formes tradicionals, direcció de les estratègies i control del tràfic comercial i dels ports des de les cambres de comerç i adequació de la marina (tant mercant com militar) a les condicions de l'expansionisme modern, Ricart podia assumir els objectius d'un programa de regeneració econòmica:

«En resumen: entendemos nosotros que para fomentar una marina verdaderamente española, hay que dar más serio impulso a la agricultura, creando una completa red hidráulica que fertilice el país, y completar las líneas férreas que faltan unificando las tarifas bajo tipos que estén en relación con los de los ferrocarriles extranjeros, a fin de que haya facilidad de explotar las riquezas mineras y forestales, llevando a los puertos del litoral nuestros carbones, minerales y maderas, y de retorno llevándose al interior las mercaderías de importación marítima.»¹³

De fet, la resposta de Costa a les mateixes pàgines de *La Espanya Regional*, ja apuntava, amb ironia, el fet que Ricart explicités un programa, quant als objectius, tan semblant al del Congrés de 1883. L'aragonès no s'estava de reproduir tota la bateria d'arguments que podien afavorir un ajornament del lliurecanvisme com a doctrina adient per al seu programa de modernització colonial. És cert, però, que el mateix any en què es tanca la polèmica a les pàgines de *La España Regional*, l'estrella d'ambdós

¹³ *Ibíd.*, p. 430.

polemistes com a portaveus d'un possible programa regeneracionista, basat en la modernització de la marina i l'expansionisme colonial i mercantil, decau quasi definitivament. El publicista de Graus renaixerà després de la crisi colonial de 1898 com a profeta d'un programa que no havia estat escoltat durant els anys vuitanta. És segur que la falta de ressò de la seva activitat de difusió d'un programa colonial va estar segurament a la base del quasi absolut abandó voluntari d'aquests temes a partir de 1887.¹⁴

Josep Ricart i Giralt no va renunciar, com el seu antagonista, al tractament de temes de marina i geografia comercial. Però els anys següents anirà deixant progressivament una primera línia de debat per concentrar-se en temes tècnics relacionats amb la marina. És molt probable que la manera com es va produir el triomf definitiu dels vaixells de vapor contribuís a marginar un polemista que feia servir arguments tècnics per defensar la modernització progressiva que salvés tant com fos possible la tradició industrial i marinera del seu país. És també cert que, des de 1887, la forma com es va verificar l'anomenat «gir proteccionista» de la Restauració, associant definitivament els interessos navals del grup Comillas al sistema ideat per Cánovas, va tancar les possibilitats a tota mena de reformisme en matèria naval o d'expansió comercial. El to crític de la intervenció de Ricart i Giralt al cicle de conferències que des de l'Ateneu Barcelonès es van realitzar arran de l'Exposició Universal de Barcelona de 1888, deixava traslluir el poc interès, segons el marí i científic barceloní, amb què havien estat muntats els espais reservats a la marina. La intervenció traspua un to acre, davant un progrés que, a diferència del que succeïa als protagonistes de les novel·les de Jules Verne, acabava per engolir als seus herois.

¹⁴ Vegeu George CHEYNE, *Joaquín Costa, el gran desconocido. Esbozo biográfico*, Barcelona, Ariel, 1970.