

EL PAPEL DEL CAPITÁN DE CORBETA RAMÓN BULLÓN FERNÁNDEZ EN LA CREACIÓN DEL INSTITUTO NÁUTICO DEL MEDITERRÁNEO

F. Javier MORENO RICO
Doctor en Ciencia e Ingeniería Náuticas

LA Escuela de Náutica de Barcelona, hoy Facultat de Nàutica, fue la primera escuela profesional creada por la Junta de Comercio (1769) y constituye uno de los hitos de la historia educativa de la ciudad. Asimismo, dada la importancia de su labor — formar oficiales de la marina mercante — y su pervivencia durante casi 250 años, es sin duda el elemento más importante de la cultura marítima de Cataluña. Sin embargo, llama poderosamente la atención el hecho de que no dispusiese de unas instalaciones propias hasta 1932.

El artífice de que la Escuela/Facultad de Náutica dispusiera de una sede adecuada para el desempeño de su labor con eficacia y dignidad fue el capitán de corbeta Ramón Bullón Fernández (Salamanca, 1874-Madrid, 1958). Por desgracia, y poniendo en evidencia los efectos destructivos en el ámbito cultural de la crisis económica en la que nos hallamos inmersos, el viejo edificio de la Escuela/Facultad ha sido puesto a la venta por el rectorado de la Universitat Politècnica de Catalunya con el fin de paliar un déficit acumulado de 110 millones de euros.

Apunte biográfico de Ramón Bullón Fernández

Ramón Bullón fue el decimotercer director de la Escuela de Náutica y el único marino militar que ocupó dicho puesto. Nació en Salamanca el 31 de enero de 1874, en el seno de una familia muy acomodada. Su padre, Agustín Bullón de la Torre, fue diputado, gobernador civil y senador del Reino. Su hermano menor, Eloy, también ocupó cargos de relevancia (1).

(1) Ramón Bullón (Salamanca, 1874-Madrid, 1958). En 1906 ingresó en el Cuerpo de Catedráticos de Universidad, al ganar por oposición la Cátedra de Historia de España de la Universidad de Santiago de Compostela, de la que pasó a la de Valladolid. En enero de 1907 obtuvo la Cátedra de Geografía Política y Descriptiva de la Universidad Central, en Madrid (también ocupó la presidencia de la Real Sociedad Geográfica madrileña). Diputado en Cortes por el

Ramón Bullón ingresó en la carrera militar a los diecisiete años y alcanzó el grado de alférez de navío en agosto de 1896. Ocupó diferentes destinos en tierra y embarcado y, tras ascender a teniente de navío en 1905, fue destinado a la Comisión Oceanográfica de Barcelona, instalada a bordo del pontón *Cocodrilo*, fondeado en el puerto (2).

El gobierno de Alfonso XIII promulgó en 1908 la Ley de Emigración, con la intención de regular lo que ya se había convertido en un importante fenómeno social. En el capítulo v de aquella norma se creaba la figura del inspector de emigración, que había de estar presente en todos los puertos de embarque. Dichos funcionarios deberían supervisar el cumplimiento de lo establecido en cuanto a seguridad y habitabilidad de todas las embarcaciones dedicadas al traslado de emigrantes. Declarado excedente forzoso de la Armada, Ramón Bullón fue nombrado inspector de emigración del Puerto de Barcelona en diciembre de 1908, cargo que ocupó, con algunos paréntesis por razones personales, hasta su nombramiento, en 1928, como director de la Escuela de Náutica. Es probable que algunas de aquellas ausencias fueran provocadas por los estudios de ciencias que el marino siguió hasta graduarse, mientras que otras respondieron a diferentes provisiones temporales de destino que hubo de cubrir, como la comandancia de Marina de Ceuta, a cuyo frente estuvo durante los meses de julio y agosto de 1922, o la de Barcelona a finales del mismo año.

Bullón se incorporó al claustro docente de la Escuela de Náutica como profesor de física a raíz de la implantación del plan de estudios de 1915. Muy interesado por las cuestiones meteorológicas, de cuya enseñanza se ocupó en la Escuela durante algunos cursos, publicó sobre la materia dos trabajos divulgativos (3).

La integración de Ramón Bullón en la vida cultural de Barcelona fue total. Buena prueba de ello fue su activa participación en el II Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil, organizado por la Sociedad de Geografía Colonial de Barcelona entre el 10 y el 15 de noviembre de 1913, en el que presentó una comunicación titulada «Corrientes migratorias naturales y su aprovechamiento». Posteriormente editó aquel trabajo, complementado con diversos artículos publicados en la prensa, bajo el título de *El problema de la*

distrito de Sequeros, en las filas liberal-conservadoras, durante la dictadura de Primo de Rivera fue director general de Primera Enseñanza, subsecretario de Instrucción Pública y gobernador civil de Madrid. En 1939, inmediatamente después de la guerra civil, fue nombrado decano de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Madrid.

(2) Sobre esta singular institución científica pueden consultarse los siguientes artículos: LLABRÉS, Juan: «El cañonero *Cocodrilo*, después laboratorio-escuela de zoología marina», en *Revista General de Marina*, junio 1963, pp. 907-922; PÉREZ-RUBÍN FEIGL, Juan: «Las investigaciones biológico-pesqueras de Joaquín de Borja en el mar catalán (1891-1924) y el pontón oceanográfico *Cocodrilo*», en *Drassana*, núm. 16, diciembre 2008, pp. 99-117.

(3) *Meteorología y dinámicas marítimas*, Talleres La Publicidad, Barcelona, 1919; *Ciclones huracanados: descripción del de 20 de octubre de 1926 sobre La Habana*, Sobrinos de López Robert y Cía., Barcelona, 1927.

emigración y los crímenes de ella (4), los beneficios de cuya venta destinó a la Casa de Caridad. Es muy interesante la denuncia en ese trabajo de las denominadas «emigraciones de recluta», es decir, aquellas que realizaban determinadas compañías fraudulentamente. Según él, entre 12.000 y 15.000 españoles eran víctimas al año de aquel grave engaño (5). Su hermano Eloy, que alcanzaría un alto prestigio como geógrafo, también asistió al congreso, en representación de la Real Sociedad Geográfica (6).

Ramón Bullón dirigió la Escuela hasta que se le forzó a dimitir pocos días después de proclamada la II República. Meses más tarde, reincorporado no sin dificultades a la Armada con el grado de capitán de navío, ocupó el empleo de comandante interino de Marina en Valencia. Pasó a la reserva en 1933. En 1942 fue nombrado contralmirante honorario, y el 2 de abril de 1943, designado vocal suplente de la Sala 1.^a del Tribunal Nacional de Responsabilidades Políticas.

La travesía vital de Ramón Bullón finalizó en Madrid el 5 de julio de 1958 (7).

Hacia el Instituto Náutico del Mediterráneo (INM)

Antecedentes: la enseñanza náutica en Barcelona entre 1915 y 1927

El fin de la primera guerra mundial provocó una grave crisis en la marina mercante que repercutió de forma directa sobre la ya de por sí inestable situación de Escuela de Náutica de Barcelona.

Tras más de cincuenta años de inmovilismo, en 1915 las enseñanzas náuticas sufrieron una reforma encaminada a actualizarlas. Paradójicamente, aquella ley no fue acompañada de la correspondiente dotación presupuestaria y, por tanto, tan solo sirvió para acrecentar las dificultades de la Escuela, que el claustro docente, bajó la dirección del capitán Leopoldo Benítez —quien había sucedido en el cargo a José Ricart—, afrontó con una admirable responsabilidad profesional.

De acuerdo con la Cámara de Comercio, la Escuela de Náutica, ubicada hasta entonces en la Llotja, se trasladó a fines de 1918 al local que anteriormente ocupaba la biblioteca de aquella institución, un piso del paseo de Isabel II. Si bien en principio el cambio supuso una pequeña mejora, pronto se alzaron algunas voces reclamando unas instalaciones dignas y más cercanas a la orilla del mar (8).

(4) ÍDEM: *El problema de la emigración y los crímenes de ella*, s.e., Barcelona, 1914.

(5) *Ibidem*, pp. 32-34.

(6) VILLANOVA, José Luis: «La Societat de Geografia Comercial de Barcelona (1909-1927)», en *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, núm. 70, 2010, pp. 168-170.

(7) Todos los datos sobre la carrera profesional de Ramón Bullón han sido extraídos de su expediente personal, que se custodia en el Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán (AGMAB), Hojas de Servicio del Cuerpo General 8021/9.

(8) SOLÁ Y BAULÓ, Emilio: «A l'entorn de l'Escola de Nàutica», en *Catalunya Marítima*, núm. 2-3, p. 24.

La dotación presupuestaria llegó por fin al iniciarse el curso 1920-1921, tras más de ocho años de espera, y aunque solo cubrió la mitad de lo fijado en la ley, mejoró notablemente la situación económica de la Escuela y, sobre todo, la del profesorado, que hasta aquel momento, merece la pena recordarlo una vez más, había venido «ejerciendo su apostolado sin otro estímulo que una promesa inserta en la *Gaceta* ni otra recompensa, hasta la hora presente, que la propia satisfacción de haber contribuido al desenvolvimiento de la marina comercial, y en particular de la esta matrícula, cuando más necesitada se encontraba de pilotos y menos se acordaba de procurárselos asegurándose el funcionamiento de esta Escuela» (9). Para dar cumplimiento a las normas curriculares del plan de estudios de 1915, el claustro se aumentó hasta quedar integrado por veinte profesores, lo que significó una gran novedad en un centro acostumbrado a ingeniárselas con no más de cuatro o cinco docentes.

A pesar de haberse resuelto el problema del profesorado, el horizonte de la Escuela no acabó de despejarse. La crisis de la marina mundial repercutió directamente sobre la situación de los alumnos, que se tropezaban con crecientes dificultades para realizar las prácticas de navegación, sin las cuales era del todo imposible acceder al examen para la obtención del título profesional. Durante el curso 1921-1922, 53 buques se encontraban inactivos en el puerto de Barcelona (10). Para paliar aquella situación se reivindicó la creación de un buque escuela, y con esta mira el 18 de noviembre de 1923, en los locales de la Escuela, se organizó una asamblea de alumnos de náutica «en pro del buque-escuela[,] de la cual salieron unas conclusiones que fueron entregadas al Gobierno» (11).

Paralelamente, también fue disminuyendo el número de estudiantes de la especialidad de máquinas, aunque en este caso por una razón bien distinta. Los futuros maquinistas no parecían dispuestos a cursar todas las asignaturas que se señalaban en el nuevo plan y optaban por presentarse por libre a los exámenes de conjunto que se realizaban en la comandancia de Marina (12). A falta de un taller en la Escuela, los alumnos de esta especialidad recibían las clases prácticas en el vapor-remolcador *Montserrat*, bajo la dirección del profesor ayudante y maquinista de dicho buque don Abilio Santaolaría Figueras (13).

(9) ÍDEM: *Escuela Especial de Náutica de Barcelona. Memoria correspondiente al año académico 1920-1921*. Juan Ruiz Romero-Sucesor de J. Bastinos, Barcelona, 1922, p. 4.

(10) ÍDEM: *Escuela Especial de Náutica de Barcelona. Memoria correspondiente al año académico 1921-1922*. J. Ruiz Romero-Librero Editor, Barcelona, 1923, p. 3.

(11) ÍDEM: *Escuela Especial de Náutica de Barcelona. Memoria correspondiente al año académico 1923-1924*. J. Ruiz Romero-Librero Editor, Barcelona, 1925, p. 6.

(12) ÍDEM: *Escuela Especial de Náutica de Barcelona. Memoria correspondiente al año académico 1922-1923*. J. Ruiz Romero-Librero Editor, Barcelona, 1924 p. 4.

(13) *Ibidem*.

Entre 1920 y 1924, la estadística de los alumnos matriculados en la Escuela fue la siguiente:

Cuadro 1. ALUMNOS MATRICULADOS EN LA ESCUELA DE NÁUTICA ENTRE 1920 Y 1924

<i>Curso</i>	<i>Alumnos de náutica</i>	<i>Alumnos de máquinas</i>
1920-1921	125	42
1921-1922	83	40
1922-1923	61	22
1923-1924	35	26

FUENTE: Memorias elaboradas por Emilio Solá para los cursos correspondientes.

El empleo en los buques de los sistemas de radiocomunicación, cada vez más generalizado, hizo necesario introducir esta disciplina en la Escuela de Náutica «para los aspirantes a Pilotos y a cuantos otros con carácter libre quieran prepararse para ingresar en la Escuela oficial de Telégrafos al objeto de obtener el certificado de operador radiotelegrafista. La enseñanza no se limita a la parte teórica, sino que comprende las prácticas de telegrafía y telefonía con los correspondientes ejercicios para la educación del oído al alfabeto Morse, a cuyo efecto se han instalado los aparatos necesarios para manipular y obtener la recepción en alta voz. Con esta instrucción los Pilotos podrán volver a ser lo que era antes, los telegrafistas marítimos, y no precisaran requerir el concurso ajeno para interpretar o transmitir las frases del Código internacional de Señales por medio de las hondas hertzianas» (14).

El golpe de estado del general Primo de Rivera (13 de septiembre de 1923) tuvo repercusiones inmediatas en las enseñanzas náuticas en España. Leopoldo Boado, exdirector de la Escuela de Náutica de Bilbao, fue designado por el directorio militar comisario extraordinario para inspeccionar el funcionamiento de las escuelas del ramo. Boado visitó el centro docente de Barcelona entre el 7 y el 9 de noviembre y, tras el reconocimiento, las reformas no se hicieron esperar. Un real decreto de 1 de febrero de 1924 ordenó transferir todas las competencias relativas a la marina mercante a una nueva Dirección General de Navegación, dependiente del Ministerio de Marina, militarizándose así la marina civil. Más adelante, otro decreto, este de 6 de junio, clausuró todas las escuelas de náutica existentes y las refundió en cuatro centros —uno para cada zona marítima—, que pasarían a denominarse «Escuelas Oficiales de Náutica». Las cuatro nuevas escuelas quedaron ubica-

(14) *Ibidem*, pp. 3-4.

das en Bilbao, Cádiz, Barcelona y Santa Cruz de Tenerife. En la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona quedaron incluidas las de Alicante, Valencia, Mallorca y Cartagena.

Los planes de estudio no sufrieron ninguna variación. Sin embargo, y de acuerdo con lo establecido en la nueva normativa, los exámenes de junio de 1925 se realizaron por escrito, considerando que así se aquilatava mejor la suficiencia de los alumnos. También se establecieron los ejercicios prácticos en el taller. En el caso de Barcelona, al carecer la escuela de los medios necesarios, las evaluaciones se llevarían a cabo en la factoría Nuevo Vulcano.

También se produjeron importantes cambios en el claustro de profesores. La incorporación de titulares de asignatura procedentes de las escuelas clausuradas provocó la salida de los profesores interinos. Leopoldo Benítez, hombre con antecedentes políticos netamente progresistas, cesó por la incorporación de Alfredo Jaén, y lo mismo ocurrió con Manuel Valls para dar entrada a Joaquín Aliaga. En términos generales, la plantilla se redujo. El 13 de febrero de 1925, Emilio Solá, capitán de la marina mercante, perito mecánico que ejercía como profesor de aritmética, álgebra y geometría, fue nombrado director (15). A partir de ese momento se reanudaron las clases pero, dado lo avanzado del curso, apenas se matricularon alumnos.

La crisis de la marina mercante continuó agudizándose de año en año, dejando a miles de profesionales en el paro. La matriculación en las escuelas de náutica de todo el Estado disminuyó de forma ostensible, tal como puede constatarse en la estadística siguiente, publicada en *Marina Civil*, órgano de la Federación Nacional de Oficiales de la Marina Mercante:

Cuadro 2. MATRICULACIÓN EN LAS ESCUELAS DE NÁUTICA DE ESPAÑA ENTRE 1926 Y 1929

Año	Barcelona	Bilbao	Cádiz	Tenerife	TOTAL
1926	15	73	22	8	118
1927	12	40	22	1	75
1928	18	36	11	4	69
1929	15	9	11	2	47

FUENTE: *Marina Civil* (órgano de la Federación Nacional de Oficiales de la Marina Mercante), año II (1930), núm. 14.

(15) ÍDEM: *Escuela Especial de Náutica de Barcelona. Memoria correspondiente al año académico 1924-1925*. Imprenta Miret, Barcelona, 1926, p. 113

Ramón Bullón, promotor del Instituto Náutico del Mediterráneo (INM)

En diciembre de 1925, Primo de Rivera reemplazó el directorio militar por uno civil que recuperó una estructura ministerial de corte tradicional. Rafael Benjumea, conde de Guadalhorce, fue nombrado ministro de Fomento, y el vicealmirante Cornejo asumió la cartera de Marina. Uno de los objetivos del nuevo diseño gubernamental era reorganizar las enseñanzas náuticas, con el fin de hacer efectivo lo establecido en la ley de 1924.

A tal efecto, el Ministerio de Marina nombró al capitán de corbeta Ramón Bullón director de la Escuela de Náutica el 7 enero de 1927. Según confesión propia, Bullón acogió el nombramiento con reticencia. Sus prevenciones fueron vencidas por una carta que le dirigió del director general de Navegación en que, casi como un favor personal, le rogaba que asumiera aquel cargo con el fin de que no se demorara más la aplicación de las directrices de la ley de 1924 (16), según las cuales debía fundarse en Barcelona un instituto náutico que cubriera el ámbito de la costa mediterránea peninsular.

La consecución del solar

El antecesor de Ramón Bullón, Emilio Solá, se preocupó de conseguir una ubicación digna para el centro docente, dadas la muchas deficiencias que presentaba el piso principal del número 18 del paseo de Isabel II en que se impartían las clases, y que con anterioridad, como señalamos, había albergado la biblioteca de la Cámara de Comercio. Con este fin, Solá pidió que se le cediese una parcela en el andén llamado de Antonio López, al final del muelle de Bosch y Alsina, pero el Puerto no accedió a tal cesión y ofreció como alternativa un solar situado en el muelle del Rebaix.

Seis meses después de haber asumido la dirección de la Escuela, Bullón manifestó su disconformidad con la ubicación ofrecida por la Junta de Obras del Puerto y consideró, con razón, mucho más adecuada la parcela número 3 de la explanada del muelle del Depósito, la más cercana a la plaza de Palacio. En su opinión, avalada por los urbanistas municipales, que veían la oportunidad de adecentar aquel espacio de la ciudad, el emplazamiento que el recomendaba, siempre dentro de los terrenos portuarios, era mejor por ser más amplio y gozar de mejor ubicación. La Junta, dependiente del Ministerio de Fomento, no acogió de buen grado esta alternativa, que contaba con la aprobación tácita del Ayuntamiento. Quien se mostró más disconforme fue el ingeniero director del puerto, José Ayxelá, el cual, aun reconociendo correcta la cesión de terrenos entre distintos organismos del Estado, como ya había sucedido en la donación del espacio para construir la Aduana en 1895, consideraba que se menoscababan los intereses del puerto. Al final se impusieron

(16) Según consta en un escrito redactado el 12 de agosto de 1931 por él mismo. AGMAB, Hojas de servicio...

los criterios del Ministerio de Marina, del que dependía la Escuela, y la Junta del Puerto, el 11 de noviembre de 1927, cedió los terrenos del muelle del Depósito, aunque lo hizo con una reticencia suma que se traslucía en ciertas condiciones establecidas en la real orden de cesión. Pese a ellas, el disgusto de la Junta de Obras del Puerto no decayó durante los meses siguientes, en los que no desaprovechó oportunidad de manifestarlo, por ejemplo, cuando la Escuela pasó a denominarse Instituto Náutico del Mediterráneo. Las aguas no retornaron a su cauce con la real orden de 11 de noviembre de 1929 que confirmaba la cesión del Ministerio de Fomento al de Marina de una parcela de 3.500 metros cuadrados lindantes con la plaza de Palacio (17). El ingeniero director del Puerto siguió poniendo pegas de forma sistemática —carencia de proyecto, ocupación de una franja de terreno municipal, cesión en precario o a perpetuidad...— hasta el 17 de julio de 1930, en que se verificó oficialmente la entrega de los terrenos en virtud de un documento lleno de matizaciones (18).

Elaboración del proyecto arquitectónico

Bullón, el 23 de noviembre de 1928, redactó un memorando (19) dirigido a distintas instituciones en el que exponía su concepción de lo que debía ser el nuevo Instituto Náutico del Mediterráneo (INM) para ajustarse a la normativa. Ante todo, remarcaba la necesidad de contar con una sede a la altura de las tareas atribuidas al Instituto. El INM debía albergar la Escuela de Náutica y ofrecer un marco digno para la celebración de los exámenes de piloto, capitán y maquinista. También precisaba de un salón de actos donde dictar conferencias y celebrar exposiciones temporales. Un componente destacable de la futura «Universidad del Mar» era la biblioteca, cuyo papel no tenía que reducirse a dar soporte a los estudiantes de la Escuela, sino que debía ser el centro de referencia para cuantos buscaran información sobre el mundo marítimo. También necesitaba disponer de un taller de máquinas y de otro instrumental en que reparar los distintos aparatos de navegación de los buques. Otro elemento destacado era el Museo Marítimo Regional, abierto al público, cuyo objetivo sería recoger y proteger todos aquellos elementos materiales de la tradición marítima de Cataluña hasta entonces dispersos y que corrían un serio peligro de malbaratarse. La labor de soporte a la navegación requería crear asimismo un observatorio astronómico y otro meteorológico. El INM también debería asumir la formación de los radiotelegrafistas de Marina, pues resultaba paradójico que estos se formaran en Madrid. Por último, entendía que el

(17) JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA: *Memoria acerca del estado de progreso de las obras y la marcha de los servicios comerciales de dicho puerto durante el segundo semestre de 1926 y los años 1927, 1928 y 1929*. Imprenta Casanovas, Barcelona, 1930, pp. 255-258.

(18) Museu Marítim de Barcelona-, Fons del Port de Barcelona, Escuela de Náutica, caja 61, carpeta 11.

(19) Arxiu Històric de la Cambra de Comerç de Barcelona (AHCCB), 627/12.

recinto del Instituto tenía que acoger una residencia para los estudiantes de náutica y máquinas, el Asilo Naval y una escuela para los hijos de los vecinos de la Barceloneta. Es evidente que el proyecto diseñado por aquel buen marino militar aspiraba a dotar a Barcelona del mejor centro español de marina civil. A la postre, la financiación efectivamente alcanzada obligaría a rebajar estas aspiraciones.

Como vemos, Ramón Bullón evidenció desde el primer momento una gran ambición en la plasmación del proyecto que se le había encomendado. Así, en agosto de 1927 difundió entre diversas instituciones y organismos una fotografía del denominado Colegio Viejo de Salamanca —un monumental edificio de estilo neoclásico— como ejemplo de lo que debía ser el futuro centro náutico barcelonés (20).

En el primer número de 1929 del *Boletín de la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante de Barcelona*, Bullón publicó un artículo en el que exponía la situación del proyecto de INM y los objetivos del mismo (21). En primer lugar señalaba que el coste de la construcción de un edificio susceptible de albergar con dignidad la Escuela de Náutica se cifraba en 700.000 pesetas. Como hasta ese momento solo se disponía de 450.000, lo procedente, a su entender, era que el resto lo cubriese la Diputación, dados sus vínculos históricos con el centro de formación de los marinos. A continuación, el director de la escuela describía los elementos que debían tener cabida en el edificio, apartado donde destacaba la conveniencia de añadir una escuela para los niños y niñas de la Barceloneta, habida cuenta la vinculación de este barrio con la mar, así como un edificio para los huérfanos, que vivían en pésimas condiciones en el buque destinado a asilo naval, fondeado en el puerto.

El 27 de marzo, la Dirección General de Navegación asignó 35.000 pesetas para sufragar el proyecto arquitectónico. Durante el mes de abril, tanto la Asociación de Armadores como la de Capitanes y Pilotos manifestaron su firme apoyo al proyecto. La Cámara de Industria y Navegación se sumó a las adhesiones en julio. La comisión municipal permanente del Ayuntamiento de Barcelona, el 31 de julio de 1929, tomó el siguiente acuerdo: «Que en vista de la R.O. por la que el Ministerio de Fomento cede al de Marina una parcela situada en el fondo abierto de la Plaza Palacio junto al muelle del Depósito, para construir sobre ella el nuevo edificio destinado a la escuela Oficial de Náutica de Barcelona, única de esta clase que se establecerá en el litoral del mediterráneo y en atención a que con ello se facilitará la urbanización y embellecimiento de la Plaza de Palacio, al construirse un edificio de carácter monumental que encuadre la misma impidiendo que desde ella se vean depósitos comerciales, se subvenciona la construcción de dicha escuela con la cantidad de doscientas mil pesetas, mediante la estricta condición que los

(20) Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona (AMCB), caja 66047.

(21) BULLÓN, Ramón: «El Instituto Náutico del Mediterráneo. En qué debe consistir y elementos que deben integrarlo», en *Vida Náutica*, núm. 103. Enero 1929.

facultativos municipales tengan intervención en la construcción de la fachada del repetido edificio, al objeto de lograr que armonice toda ella con el conjunto de la Plaza de Palacio» (22).

En el discurso inaugural del curso 1929-1930, Ramón Bullón expuso el proyecto arquitectónico del INM y mostró algunas fotografías ante un numeroso público representativo de todos los ámbitos marítimos barceloneses (23). En agosto de 1929, los arquitectos municipales Vilaseca y Florensa tenían listo el proyecto arquitectónico, en el que recogían tanto las recomendaciones de Bullón como las premisas urbanísticas municipales. La fachada del edificio proyectado, de traza neoclásica, armonizaba con los porches de Xifré y la Lonja de Comercio, principales edificios de la plaza de Palacio. Las tres plantas diseñadas daban cabida a todas las dependencias planeadas por el director de la Escuela. En la planta baja se situaban las oficinas de secretaría, el despacho del presidente del patronato, el taller de máquinas, la sala de dibujo, la de estudio y la biblioteca. En el primer piso se emplazarían cuatro aulas, el despacho del director, la sala de profesores, el salón de actos y la sala para los exámenes de capitán, piloto y maquinista, y en el segundo estarían las viviendas de los conserjes, el museo y la sala para la formación de los radiotelegrafistas.

El presupuesto para levantar el edificio proyectado se cifraba en 700.000 pesetas, pero por el momento únicamente se contaba con las 275.000 aportadas mancomunadamente por el Ministerio de Marina y el de Fomento, y con los «50.000 duros» que estaba dispuesto a destinar al proyecto el Ayuntamiento. Como indicamos antes, Bullón entendía que la Diputación debía aportar el resto del capital necesario, por tradición y responsabilidad:

«La antigua Escuela Especial de Náutica de esta capital, estuvo durante muchísimos años siendo una hijuela de la Diputación provincial de Barcelona, por ésta sostenida y tutelada; y sí así la Diputación de Barcelona hizo mientras se trató simplemente de una modesta Escuela de Náutica de utilización y carácter meramente local, de suponer y hasta de confiar es que ahora al ya no solo tratarse del centro de enseñanzas marítimas de esta ciudad, sino además de un moderno Instituto Náutico o verdadera universidad marítima para todo el litoral hispano del Mediterráneo, la actual diputación de Barcelona no habrá de dejar de mirar con franca y decidida simpatía la creación de dicho importante Centro y cuanto se refiera a la mayor eficacia e instalación más cumplida del mismo, dignándose por tanto prestar su valiosa y necesaria cooperación, material y moral, para el mejor logro del propósito» (24).

(22) Arxiu Històric Diputació de Barcelona (AHDB), leg. 1000.

(23) Centre de Documentació Marítima, Museu Marítim de Barcelona, R. 2430. Página fotocopiada del *Boletín Náutico*, s/n, s/f.

(24) AHCCB 627/12, p. 4.

Puesta en marcha de la Junta del Patronato del Instituto Náutico del Mediterráneo

El 16 de noviembre de 1929, el *Diario Oficial del Ministerio de Marina* publicaba un real decreto por el que se creaba la «Junta de Patronato del Instituto Náutico del Mediterráneo». En la exposición de motivos se aducía lo siguiente:

«Al disponer el R.D de 6 de junio de 1924 que no hubiese en nuestro litoral mediterráneo más que un solo centro oficial de enseñanzas náuticas establecido en Barcelona, quedó patente la necesidad de construir en las cercanías del puerto un edificio adecuado a su instalación.

»A tal fin, comenzó el ramo de Marina por solicitar del de Fomento la cesión de determinada parcela de terreno situada en la zona del puerto de Barcelona; y como quiera que durante la tramitación del expediente para obtener la concesión de referencia, otorgada ya por R.O. de 27 de abril de 1929, la Asociación de capitanes y Pilotos, la prensa barcelonesa y algunas importantes Corporaciones locales, han venido abogando para que al construir el aludido edificio no se limite su capacidad a la meramente indispensable para las necesidades y servicios de la escuela Oficial de Náutica, sino que el proyecto de construcción se amplíe, de modo acertado, para que en consonancia con los naturales deseos y legítimas aspiraciones del personal de la Marina Mercante y lo manifestado en diversas ocasiones por la Diputación Provincial y la Cámara de Comercio y Navegación de barcelonesa, se crease en dicha capital, altamente marítima comercial un Centro de enseñanzas náuticas digno de ella; en atención no solamente a lo anteriormente indicado, sino a ser ya un hecho que importantes Corporaciones barcelonesas han acordado contribuir con considerables sumas para que la construcción del aludido inmueble pueda ser ampliada y mejorada...» (25).

El real decreto en cuestión constaba de cuatro artículos que, en resumen, establecían la autoridad prevalente del Ministerio de Marina en lo referente a elección del solar, construcción del edificio y destino que dar a este, que ante todo debía servir como sede de la Escuela Oficial de Náutica. En el artículo 4 se aclaraba al respecto que

«las demás dependencias accesorias afines a enseñanzas marítimas que lleguen a instalarse en parte del edificio o en pabellones edificadas sobre el solar antedicho de la zona del puerto, deberán ser administradas, organizadas, sostenidas y regidas por una Junta de Patronato local para el fomento de las enseñanzas marítimas que se crea por el presente Decreto y se titulará “Junta de patronato del Instituto Náutico del Mediterráneo”, formada por los siguientes miembros:

(25) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 255, pp. 2185-2186.

- Presidentes natos: El Ministro de Marina, el Capitán General de la Armada y el Capitán General del Departamento de Cartagena.
- Inspector Delegado del Ministerio de Marina: El Director General de Navegación, pudiendo actuar por delegación, en representación suya, el Comandante de Marina de Barcelona
- Presidente: El Presidente de la Diputación Provincial de Barcelona.
- Vicepresidentes (primero y segundo): Presidente de la Cámara de Comercio y Navegación de Barcelona y el que nombre por votación el pleno de la Junta.
- Vocales: El Presidente de la Comisión de Cultura de la Diputación de Barcelona, el Teniente Alcalde, el Delegado de Cultura del Ayuntamiento de Barcelona, un Vocal de la Junta de Obras del Puerto, un Delegado de la Asociación de Navieros del Mediterráneo, otro de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona, otro de la Federación de Armadores Navegación Libre Española, un capitán de la marina mercante y un primer maquinista naval pertenecientes a las Asociaciones respectivas de los mismos domiciliadas en Barcelona. Otro de la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Reserva Naval, el Presidente del Pósito marítimo de Barcelona, un delegado del Colegio de Agentes de Aduanas otro de la Cámara de la Industria, otro de la Junta del Asilo Naval, el Director de la Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros (delegado en Cataluña y Baleares por la Caja central de Crédito Marítimo) y el Inspector costero en Cataluña de la caja central de Crédito Marítimo.
- Director de la parte técnica: El Director de la Escuela Oficial de Náutica».

Es evidente que con un patronato de espectro tan amplio, dotado de autonomía reglamentaria, como era lógico, se pretendía conseguir el máximo apoyo para el INM.

Los retos de la Junta del Patronato del Instituto Náutico del Mediterráneo

La puesta en marcha del INM no fue fácil debido a la agitada situación política de aquellos años. El 28 de enero de 1930 dimitió Primo de Rivera. Luego vinieron las «dictablandas» del general Berenguer y el almirante Aznar. Y el 14 de abril de 1931 se proclamó la II República.

El 2 de diciembre de 1929 se constituyó la Junta del Patronato, en un acto celebrado en la sala de sesiones de la Diputación Provincial bajo la presidencia del director general de Navegación. Cuatro días más tarde la Junta se reunió por primera vez, bajo la presidencia de la primera autoridad de la Diputación, el conde de Montseny. En dicha reunión, los arquitectos autores del proyecto informaron, a preguntas del presidente, de que el coste del edificio

central (26) del complejo proyectado ascendía a 1.178.000 pesetas. Ante lo exorbitante del presupuesto, el presidente manifestó carecer de un conocimiento preciso de las aportaciones que corresponderían a cada institución, por lo que aprovecharía un viaje que iba a realizar a Madrid para aclarar ante el Ministerio de Marina la circunstancia (27).

La segunda reunión de la Junta se celebró el 25 de enero de 1930. La tercera se convocó para el 28 de abril de 1930, bajo la presidencia de don Juan Maluquer y Viladot, quien había sustituido a José Milá y Camps al frente de la Diputación el 25 de febrero de aquel año. El presidente presentó a los nuevos representantes institucionales tras el cambio de régimen. Entre ellos se encontraba Lluís Massot, teniente de alcalde delegado de cultura del Ayuntamiento, quien se mostró muy participativo. Primero quiso saber cómo se dividía la aportación institucional al proyecto, y después advirtió de que en el Ayuntamiento «hay una atmósfera un tanto contraria a la construcción del edificio atendiendo a las circunstancias que han concurrido en la determinación del emplazamiento, por cuanto la barriada de la Barceloneta parece ser que la cree contraria a sus conveniencias» (28). Bullón se encargó de contestar a las observaciones de Massot. Sobre las finanzas dijo que se contaba con 500.000 pesetas provenientes del Estado y con 200.000 del Ayuntamiento, y que faltaba por aclarar cuánto aportaría la Diputación. Respecto a la actitud de los vecinos de la Barceloneta, presuntamente opuestos al proyecto, manifestó que no podía «concebir en modo alguno que ahora, tan tardíamente (a no ser que alguien gestione y provoque una protesta infundamentada e ilógica) apareciese dicha barriada a lo último opinando de distinto modo que en un principio en lo tocante a la Escuela Provincial de Náutica» (29). Massot replicó que los compromisos del antiguo consistorio no obligaban al nuevo y que la Escuela podía ubicarse perfectamente en las Atarazanas. La contrarréplica de Bullón fue contundente y Massot se vio forzado a adoptar una actitud conciliadora.

Hoy por hoy, ignoramos quién impulsó la campaña en contra de la construcción del edificio del INM. Por el contrario, sí conocemos quiénes fueron los más firmes defensores del proyecto: Francisco de P. Colldeforns, secretario del INM a partir de 1932, que publicó varios artículos en pro del emplazamiento original propuesto para el INM y, sobre todo, Ramón Bullón, quien no escatimó esfuerzos en ese sentido, tal como puede comprobarse por la carta escrita al presidente de la Diputación el 13 de mayo de 1930, en la que hacía patente su indignación:

(26) El proyecto completo de las instalaciones del INM constaba de cuatro edificios. El cuerpo central se destinaría a la Escuela de Náutica, en los edificios laterales se instalarían el Asilo Naval y el internado, y en la parte posterior se ubicarían las escuelas primarias del Pósito Marítimo.

(27) AHDB, leg. 2748. Borrador de Acta.

(28) AHDB, leg. 2893. Acta de la Tercera..., p. 1.

(29) *Ibidem*, p. 2.

«... resulta ahora, sin embargo y tan a lo último (*sic*), que después de tener acordado ya el patronato sacar a concurso las obras del edificio, es cuando parece ser, se ha antojado a alguien, provocar, en la barriada de la Barceloneta, infundadísima campaña encaminada a lograr que el vecindario de ella, aparezca protestando de que se haya decidido levantar el edificio para el Instituto Náutico en un solar que dista, de dicha barriada marítima, unos 400 metros y que venia hasta ahora solamente utilizándose para amontonar sobre el maderas y otras mercancías antiestéticas que no solo obstruían por allí el tránsito, sino que daban de continuo a ese sitio de la Ciudad un aspecto estrafalario, desagradable e impropio, en extremo, en una vía pública de toda capital. No se opusieron Barcelona, ni tampoco la Barceloneta, a que frente a los paseos de “Colón” y el “Nacional” se levantasen extensos tinglados que cegaron y afearon enormemente la visualidad» (30).

Entre los detractores más firmes a ubicar el INM en la plaza de Palacio se contó la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante de Barcelona, que propuso como emplazamiento alternativo el solar que quedaría una vez derribado el viejo edificio de las Atarazanas. Si tal alternativa no fuera viable, «entonces tal vez resultara lo más práctico acogerse a una idea de convertir los palacios de la extinguida Exposición en Ciudad Universitaria, y a este fin adscribir allí la Escuela de Náutica, otorgándole además en el palacio Nacional un área suficiente donde poder emplazar el Museo Marítimo» (31). En señal de protesta, la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante de Barcelona retiró a su representante de la Junta del Patronato.

Sin embargo, los vientos contrarios no lograron frenar el avance del proyecto de INM. En la Junta del Patronato celebrada el 6 de junio de 1930, el Ayuntamiento ratificó su apoyo y confirmó su contribución de 200.000 pesetas. También se adoptó la decisión de crear diversos grupos de trabajo: comisión ejecutiva, comisión de obras, comisión administrativa, ponencia de reglamento y ponencia de cultura.

Se optó por empezar la construcción con el cuerpo central del proyecto de Vilaseca y Florensa, destinado a albergar la Escuela de Náutica y, a petición del Ayuntamiento (32), se aplazó la construcción de los cuerpos laterales, destinados a acoger el Asilo Naval, el internado y las escuelas primarias del Pósito Marítimo. La empresa Material y Obras, S.A. se adjudicó el concurso por un valor de 504.000 pesetas (33). La construcción comenzó el 1 de octubre de 1930. Una vez comenzados los trabajos, se decidió añadir el observatorio meteorológico y el astronómico en dos torres ubicadas en los extremos de la fachada posterior (34).

(30) AHDB, leg. 2893.

(31) «Ante la verdad», en *Marina Civil*, núm. 26. Diciembre 1930, pp. 26-27.

(32) *Diario del Comercio* de 12 de marzo de 1933, p. 5.

(33) AHDB, leg. J1000.

(34) INSTITUT NÀUTIC DE LA MEDITERRANIA-JUNTA DE PATRONAT: *Memoria 1931*. Tipografía La Academia dels Hereus de Serra i Russell, Barcelona, 1932, pp. 27-35.

La proclamación de la II República, el 14 de abril de 1931, entrañó, entre otros muchos cambios, la supresión de las cuatro diputaciones provinciales catalanas, cuyas funciones pasó a asumir íntegramente la Generalitat. En consecuencia, la composición de la Junta del Patronato hubo de modificarse. El nuevo organismo adquirió, a partir de enero de 1932, la composición siguiente:

- presidente, Francesc Macià, *president* de la Generalitat de Cataluña;
- vicepresidente primero, Josep Armenteras, presidente de la Cámara de Comercio y Navegación; vicepresidente segundo, Ángel Bono, delegado de la Junta del Puerto de Barcelona.
- inspector delegado del Ministerio de Marina, Lluís Verdugo, comandante de Marina de Barcelona;
- tesorero, Pere Garcías Seguí, presidente de la Asociación de Navieros del Mediterráneo;
- vocales:
 - Ventura Gassol, Conseller de Cultura de la Generalitat;
 - Pere Comas, Tinent d'Alcalde, Delegat de Cultura de l'Ajuntament de Barcelona;
 - Joan Ferrer i Puig, representante de la Asociación de Navieros y Consignatarios;
 - Francesc Condeminas, representante de la Asociación de Consignatarios;
 - Ramón Freixas, representante de la federación de armadores Navegación Libre Española;
 - Ferràn Arranz, representante de la Asociación de Capitanes y Pilotos;
 - Miquel Gómez, representante de la Sociedad Española de Maquinistas Navales;
 - Manuel Cordero, representante del Pósito Marítimo;
 - Miquel Lerín, presidente del Colegio de Agentes de Aduanas;
 - Andreu Oliva, presidente de la Cámara de la Industria;
 - Joaquín Tintoré, representante del Refugio Naval;
 - Francisco Moragas, director de la Caja de Pensiones para la Vejez;
 - Sr. José Macau, inspector de la Caja Central de Crédito Marítimo;
- director técnico, Alfredo Jaén, director de la Escuela Oficial de Náutica;
- secretario general, Francisco de P. Colldeforns;
- cajero-contable, Federico Curt (35).

(35) *Ibidem*, pp. 52-53.



Estado de las obras del Instituto Náutico del Mediterráneo en 1931.

Ramón Bullón dimite

El advenimiento de la II República provocó de inmediato una honda inquietud en Ramón Bullón, quien se dirigió por escrito al teniente de alcalde R. Casanovas para rogarle que realizara las gestiones necesarias a fin de averiguar las intenciones del nuevo régimen respecto de la continuidad del proyecto de INM, sobre cuyo estado de ejecución acompañaba un informe. Respecto de la financiación, señalaba que el Ministerio de Marina había invertido ya 425.000 pesetas del medio millón que se había comprometido a aportar, que el Ayuntamiento había gastado la mitad de las 100.000 anunciadas, y que por el momento ni la Diputación ni la Cámara de Comercio habían adelantado nada de las 200.000 y 70.000 pesetas respectivamente prometidas. En aquel momento estaban contratadas obras por valor de 500.000 pesetas. La inversión en el edificio principal se cifraba en un millón de pesetas, y la de los edificios anejos, en 240.000 (36).

Los cambios resultantes de la instauración de la República dejaron a Bullón sin otra alternativa que presentar su dimisión irrevocable, tal como él mismo expuso en una instancia dirigida al ministro de Marina el 12 de agosto de 1931:

(36) AMCB, caja 60562.

«... al proclamarse la República, entendió el exponente, que, no sólo por razones de delicadeza sino también a causa de las estridentes protestas hechas inmediatamente por la Asociación de Capitanes y Pilotos, en petición de que los Jefes y Oficiales de la Armada dejasen de actuar e intervenir en todo aquello que concerniese a la Marina Civil, la que ansiaban que quedase completamente desligada de la Marina militar y del personal de ésta, resolvió el firmante, aunque apenado por la forma y manifiesta ingratitud de cómo fueron hechas por algunos marinos mercantes tales peticiones, pero interiormente con algún agrado, pues estaba ya deseoso de dejar de seguir consagrado altruistamente, las actividades y servicios al asunto del Instituto Náutico que, ya estaba creado y de cuyo edificio las obras estaban a la altura del último piso, dimitió irrevocablemente el cargo de Director de la Escuela y el de Director técnico del mencionado Instituto Náutico y, de su Junta de Patronato, cargos en los que cesó, en 13 de mayo último y, por los servicios desempeñados a la Marina en los cuales, especialmente en el concerniente a la creación del Instituto Náutico, estuvo recibiendo múltiples felicitaciones y plácemes, no sólo de la Superioridad de Marina, de la Prensa, y de las corporaciones barcelonesas, sino que, por último llegó también a recibirlos del mismo Presidente de la Generalidad de Cataluña el cual se digno comunicarle, que al objeto de perpetuar la memoria del Jefe firmante en el Instituto Náutico del Mediterráneo, había sido acordado en la Junta de Patronato bajo su presidencia, que se diese el nombre suyo a una de las aulas de dicho Centro marítimo-docente» (37).

La Junta del Patronato del INM, en su reunión del 8 de junio de 1931, aceptó la dimisión del director, a quien felicitó por su trabajo, en reconocimiento del cual acordó denominar a una de las aulas del centro «Aula Ramón Bullón». Aquella decisión no consoló en absoluto al ya exdirector, quien solicitó a sus superiores que le destinasen lo antes posible a una plaza lejos de Barcelona.

Conclusión

Lo expuesto hasta aquí demuestra que la construcción del edificio de la Facultad de Náutica en la plaza de Palacio fue posible gracias a los esfuerzos de Ramón Bullón. La crónica histórica también evidencia que la intención de aquel marino militar era dotar a Barcelona de un gran centro cultural marítimo que convirtiera a la ciudad condal en un referente mediterráneo. Gracias a su clarividencia, Barcelona pudo contar con un importante museo marítimo cuya destacable labor de difusión e investigación aún perdura.

Su cese como director, a causa de su pertenencia a la Armada, tras la proclamación de la II República no puede calificarse más que de arbitrario. Este hecho histórico obliga a los historiados marítimos, y a mí mismo, a revi-

(37) AGMAB, Hojas de servicio...

sar la visión que hemos tenido hasta el presente de la relación entre la Armada y la marina civil.

Debería restituirse la denominación de «Ramón Bullón» a alguna de las aulas de la Facultad de Náutica de Barcelona, tal como ordenó en 1931 Francesc Macià, en cuanto presidente de la Junta del Patronato del Instituto Náutico del Mediterráneo. Tal denominación desapareció a mediados de los años noventa del siglo pasado, con motivo de unas obras de reforma.