

## El Capitán Fernando Arranz (1895-1972)

F. Javier Moreno Rico



El capitán de la Marina Mercante Fernando Arranz es una de las figuras más destacadas de la historia de la Marina Mercante catalana del siglo XX. Este trabajo es una primera, y esquemática, aproximación a su biografía en la que pueden distinguirse cuatro etapas: marino en activo, sindicalista destacado en tiempos convulsos, funcionario eficiente y leal de la Generalitat republicana y, por último, víctima de la barbarie franquista.<sup>1</sup>

Fernando Arranz nació en Zaragoza el 22 de abril de 1895. Tras cursar los estudios primarios, ingresó en el Instituto General y Técnico de Zaragoza en octubre de 1906, donde siguió los estudios precisos para ingresar en la Escuela Especial Provincial de Náutica de Barcelona el 27 de septiembre de 1911, una vez cumplidos los 16 años.

### ■ LA PROFESIÓN DE MARINO

Fernando Arranz realizó los cursos de náutica con normalidad. El 11 de noviembre de 1914 se enroló como agregado en el vapor *C. López y López*<sup>2</sup> de la Compañía Trasatlántica que cubría la línea Liverpool-Península-Manila. A bordo de dicho buque, realizó dos viajes a las Filipinas. Diez meses después, el 10 de septiembre de 1915, desembarcó en Barcelona.<sup>3</sup>

Pasadas las fiestas navideñas, el 30 de enero de 1916 embarcó en la corbeta uruguaya *Port Sonachan*.<sup>4</sup> Por los registros de los diarios de navegación, podemos conocer la duración de distintas travesías que realizó a bordo de este velero: Barcelona-Pensacola:<sup>5</sup> 50 días, Pensacola-Barcelona: 58 días, Barcelona-La Habana: 60 días y Pensacola-Valencia: 70 días. La duración de estos viajes, en torno a los dos meses, evidencia la dureza de la navegación transoceánica a vela. Arranz desembarcó de aquella corbeta en Valencia el 11 de marzo de 1917.

El 6 de mayo se enroló en el vapor *Atlante*<sup>6</sup> de la Cía. Transmediterránea.

Finalizadas las prácticas reglamentarias, Fernando Arranz obtuvo el título de piloto el 17 de enero de 1918.

En mayo de aquel mismo año, embarcó como segundo oficial en la corbeta *Rosendo Masia*.<sup>7</sup> El destino de la corbeta era Montevideo y tardó 75 días en realizar la travesía entre Barcelona y la capital de Uruguay. El día 19 de

A la izquierda, retrato de Fernando Arranz cuando, represaliado, solo podía ejercer de profesor particular en su casa.

Abajo, en la Escuela de Náutica de Barcelona con un grupo de alumnos.

octubre desembarcó en Montevideo y volvió a embarcar, el 16 de diciembre, como primer oficial en el pailebote uruguayo *Río Negro*<sup>8</sup> dedicado al tráfico entre el sur y el norte del continente americano pasando por el centro de África. Desembarcó el 29 de enero de 1921, en un puerto americano.<sup>9</sup> Sobre esta parte de la vida de Arranz comprendida entre el mes de mayo de 1918 y el mes de enero de 1921 apenas existe información. Posiblemente intentó una «aventura americana» que, como fue tan corriente, no resultó exitosa y concluyó con el retorno al país de origen.

No hay más noticias de la trayectoria biográfica de Arranz hasta casi cuatro años más tarde. Entre el 27 de noviembre de 1924 y el 6 de septiembre de 1925 estuvo enrolado como guardián en el *Infanta Isabel*, que estaba amarrado en el puerto de Barcelona a consecuencia de la crisis del sector naviero.

## ■ MARINERO EN TIERRA

Ante la imposibilidad de encontrar trabajo como marino, Arranz se empleó como encargado de almacén en los depósitos que la empresa Asland poseía en el puerto de Barcelona desde el 15 de abril de 1926 hasta el 15 de diciembre de 1928.

El 20 de diciembre de 1929 se dio de alta en la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante Española (ACPMME). Entre 1930 y 1931 participó en distintos tribunales de examen para la obtención de los títulos profesionales como representante de la ACPMME.<sup>10</sup> Aprovechando una de sus estancias en Cádiz, Arranz ingresó en la logia masónica Vigor y adoptó el nombre simbólico de Vasco de Gama.<sup>11</sup>

Al iniciarse la Segunda República, el panorama de la Marina Mercante no era nada halagüeño. Casi la mitad de la flota tenía más de veinticinco años y una quinta parte de la misma se hallaba amarrada. El Gobierno entendió

que para remontar aquella situación era necesario revisar varias de las líneas de actuación tradicionales, primar tanto las líneas de navegación como la construcción naval, y realizar una reforma profunda de la administración marítima. Para alcanzar dichos objetivos, se estableció la ley de 12 de enero de 1932. Algunos de los aspectos más destacados de aquella norma legal fueron: separación de la marina civil y la marina de guerra, creación de la Subsecretaría de la Marina Civil y constitución del Cuerpo de Servicios Marítimos.<sup>12</sup> La Subsecretaría de la Marina Civil se dividió en cuatro inspecciones generales: Navegación, Personal y Alistamiento, Pesca y Buques y Construcción Naval.<sup>13</sup> Por un decreto de 21 de agosto de 1934 la Subsecretaría de la Marina Civil pasó a depender del Ministerio de Industria y Comercio<sup>14</sup> zafándose por fin del control del Ministerio de Marina. Las restricciones presupuestarias impuestas por el ministro Chapapietra a partir de 1935 reconvirtieron la Subsecretaría en Dirección General de la Marina Civil, con lo que se produjo una restricción de personal; el nuevo director general fue Nicolás Franco Bahamonde.

El Gobierno de la Segunda República también decretó otras normas trascendentales para la Marina Mercante. En un primer momento, derogó la ley penal de la Marina Mercante promulgada el 7 de noviembre de 1923 por el Gobierno de Primo de Ribera, pero no tardó en reimplantarla con algunas modificaciones el 22 de agosto de 1931.<sup>15</sup> Otras leyes importantes fueron las Bases reguladoras de la contratación del trabajo en el ramo de Transportes Marítimos (D. 26-8-1935) y la Reglamentación del trabajo a bordo (D. 18-9-1935).<sup>16</sup>

El Gobierno del Frente Popular creó el Ministerio de Comunicaciones y Marina Mercante, cuyo primer titular fue don Manuel Blasco Garzón, que fue sustituido por don Bernardo Giner de los Ríos el 13 de mayo de 1936. El



El edifici del Institut Nàutic de la Mediterrània, ara Facultat de Nàutica.



La Marina Mercant espanyola durant el franquisme (1936-1975)

El Capitán Fernando Arranz  
(1895-1972)



régimen del general Franco disolvió el Cuerpo de Servicios Marítimos mediante la ley de 8 de mayo de 1939, reintegrando la marina civil a la administración militar.<sup>17</sup>

A principios de 1931, Fernando Arranz fue elegido presidente de la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante de Barcelona.<sup>18</sup> Parece ser que las relaciones entre la administración marítima republicana y las organizaciones profesionales no fueron muy buenas al principio.

Una muestra de esta falta de entendimiento fue un hecho que tuvo por protagonista a Arranz. En el *Diario Oficial del Ministerio de Marina* correspondiente al día 4 de septiembre de 1931 se publicó la siguiente circular: «Excmo. Sr.: Resultando que en el nombramiento de don Fernando Arranz Casaus, como elegido por los capitanes para formar parte en concepto de Vocal del Tribunal de exámenes para capitanes y Pilotos de la Marina Mercante adolece de un vicio radical de nulidad por no haberse podido efectuar la elección reglamentaria, según se expresa en la Orden del 30 de abril último, y en su consecuencia no ostenta legalmente aquella representación. Resultando que disuelta en 8 de junio pasado la junta Consultiva de la Dirección general de Navegación, no cabe ya efectuar elección alguna, y todas las facultades y atribuciones de la misma quedaron, por consecuencia, asumidas de hecho por el director general de Navegación, a quien incumbe, por lo tanto, designar la persona que debe cubrir la vacante indicada. El Gobierno de la República, a propuesta del director general de navegación, ha dispuesto que don Fernando Arranz Casaus cese en el cargo de Vocal de exámenes para Capitanes y Pilotos para el que fue designado por Orden de 30 de abril próximo pasado; y nombra

para desempeñar tal cargo al Capitán de la marina Mercante don Manuel Ferreiro Gámez».<sup>19</sup> La ACPMMB consideró inaceptable aquella decisión ministerial tal como podemos comprobar en su nota de respuesta: «El texto demuestra bien a las claras cuál es el estado de animadversión desencadenado en el Ministerio de Marina contra todo cuanto represente un derecho de nuestra colectividad, ya que si bien se dice que con fecha 8 del pasado mes de junio fue disuelta la junta Consultiva de Navegación y todos los asuntos de su incumbencia pasaban a conocimiento y resolución directa del Director General de Navegación, no es menos cierto que el Reglamento

orgánico para el funcionamiento de los Tribunales de exámenes para Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante, velando por los intereses de nuestra colectividad, establece que uno de los vocales que lo integran será en representación de las Asociaciones del Personal y nombrado por los vocales de la clase en el seno de la Junta Consultiva de Navegación, hoy disuelta, debiendo, por tanto, si algún resto de respeto a la Ley queda en el Ministerio de Marina,

continuar en el desempeño de tal cargo, el que por mandato de la última Junta Consultiva de Navegación lo ejercía con el beneplácito y las máximas garantías exigidas por la totalidad del personal náutico profesional adscrito a las Asociaciones técnicas que lo representan, ya que en modo alguno podemos tolerar desafuero de la magnitud del que nos ocupa, al nombrar arbitrariamente para tal desempeño a un Capitán sin el necesario control de las Asociaciones de Capitanes y Pilotos, que bien pudiera resultar un Vocal más, afecto a los intereses de los armadores, ya que el nombrado si que no ostenta ni legal ni aparentemente, la representación del personal náutico, y



si únicamente la del Ministerio militar de Marina, cuyo yugo pugnamos constantemente por sacudir».<sup>20</sup>

Como puede constatarse, la desmilitarización de la Marina Mercante era un objetivo prioritario de las asociaciones profesionales.

El malestar de los marinos mercantes de Barcelona adscritos a la ACPMMB culminó en un mitin que se realizó en el local de la asociación el día 7 de noviembre. La desmilitarización de la Marina Mercante y la reposición de Arranz fueron los ejes centrales de aquella reunión. Todas las intervenciones pusieron de manifiesto el profundo malestar de los marinos mercantes agrupados en la ACPMMB, tal como podemos constatar en la crónica de la reunión que se publicó en *Marina Civil*: «hace uso de la palabra en primer lugar el compañero Mesa Mampel, quien historia todas cuantas arbitrariedades han cometido y cometen los rectores militares de la marina mercante... A continuación el compañero Pérez García, en tonos vigorosos y elocuentes, narra los cien mil fracasos de los marinos de guerra, y glosa los méritos y sacrificios de los marinos civiles, postergados en el desconcierto social de nuestra nación... El compañero Marina Malats se lamenta de la poca consideración que los Poderes tienen a los marinos civiles... El compañero Saleté Ruiz, en enérgicos tonos, dice que los marinos de la Armada que han venido regentando la actividad mercante, son los causantes de todas nuestras desdichas, pues solo han sabido vejarnos en todo instante y ocasión; propugna para que sacudamos ese yugo, y los acusa de ser responsables de la suerte de muchos compañeros que perecieron en el mar a causa de la actuación incapaz de las Comandancias de Marina, que despachaban los barcos a la mar a sabiendas de que eran cestos flotantes... El compañero Ramón Casalis resume el acto y califica a los marinos de guerra de hermanastros. Trata de la actuación del Director general de Navegación, que actúa como un arbitrario dictador, como lo prueba el atropello de que ha sido víctima el compañero Arranz». La reunión finalizó aprobando por unanimidad las conclusiones siguientes:

«Primera. Inmediata DESMILITARIZACIÓN de la marina mercante.

Segunda. Inmediata DESTITUCIÓN del actual Director general de Navegación, señor Roldán.

Tercera. DEROGACIÓN del Decreto de 30 del pasado mes, convocando concurso para la provisión, entre capitanes mercantes, de 15 plazas de oficiales segundos afectados a la Dirección general de Navegación.

Cuarta. Que antes de ser presentada a las Cortes la estructuración que prepara para la marina mercante, una Comisión parlamentaria sea oída por la misma la Federación Nacional de oficiales de la Marina mercante; y

Quinta. REPOSICIÓN del vocal profesional en el Tribunal de Exámenes para capitanes y Pilotos de la marina mercante, señor Arranz, arbitrariamente destituido, con la protesta unánime de todas las Asociaciones náuticas».<sup>21</sup>

El 30 de noviembre fue el propio Arranz quien se dirigió al director general de Navegación a través de una carta al director del diario *La Voz* de Madrid, que cuatro días antes había publicado una entrevista a aquella autoridad gubernamental. La carta de Arranz constata el alto nivel de deterioro en que se hallaban las relaciones entre la administración marítima y las organizaciones profesionales de marinos: «En la precipitada interví, afirma el señor Roldán que solamente un pequeño sector de los náuticos le es hostil; a ellos sólo debo hacer público que si el traduce por “pequeño sector” la totalidad absoluta de las Asociaciones profesionales, es, indudablemente, que la lógica ha huido ya de este mundo. En todo el resto de sus declaraciones no ven nuestros ojos más que un cúmulo de lugares comunes sobados y manoseados, siempre que de marina mercante se habla, sin que de ellos pueda desprenderse nada que huelva a la tan deseada estructuración civil de la Marina mercante “sin ingerencia alguna de la Marina militar”, como repetidamente tienen demandado todas las asociaciones profesionales... Que esta Asociación de capitanes y Pilotos de la marina mercante española, corporación oficial de Barcelona, cuya presidencia ostento, insiste una vez más y públicamente en que la actuación de dicho señor Roldán al frente de la Dirección general ha suscitado, aunque dicho

señor afirme lo contrario, hondo malestar en nuestra clase, y que, a pesar de que no quisiéramos producir ningún conflicto de gravedad para nuestra querida y joven República, la persistencia en pisotear, a sabiendas, nuestros derechos, pudiera obligarnos a extremos que seríamos los primeros en lamentar, pero a los que iríamos sin titubeos de ninguna clase, pues la paciencia, señor director, tiene un límite y la Marina mercante nacional está ya próxima a llegar a él».<sup>22</sup>

Las amenazas de Arranz no surtieron efecto y el Gobierno se ratificó en su destitución el 17 de diciembre de 1931.

La Federación de Oficiales de la Marina Mercante celebró su quinta asamblea en Madrid a mediados de mayo de 1932. Acudieron representantes de las asociaciones de Náuticos de Santander, Maquinistas de Gijón, Náuticos de Gijón, Náuticos de Barcelona –representada por su presidente Fernando Arranz–, Náuticos de Alicante, Náuticos de Cádiz, Náuticos de Valencia y de la URE (Unión de Radiotelegrafistas Españoles). También estuvo presente el secretario de la Federación Rafael Moreno. Arranz también ostentó, por delegación, la representación de la Asociación de Médicos de la Marina Civil. A lo largo de aquellas jornadas se adoptaron distintas resoluciones entre las que hay que destacar una, propuesta por Arranz, que abogaba por no cejar en el empeño en pro de la desmilitarización de la Marina Mercante. También es significativo que sólo Arranz se opusiera a la integración de la URE en la federación. La URE también estaba integrada en la UGT y esa doble afiliación era inaceptable en opinión del presidente de la ACPMMB; el resto de representantes, por el contrario, no lo consideró de la misma manera. La asamblea también apoyó el punto de vista de Arranz sobre la representación en los tribunales de examen. También se acordó cambiar la denominación de la federación, que pasaría a llamarse Federación Española de Oficiales del Marina Civil.<sup>23</sup>

Un mes más tarde, José María Roldán fue sustituido por Leonardo Martín Echeverría al frente de la Dirección General de Navegación. El nuevo responsable convocó inmediatamente una reunión con la cúpula de la FEOMC, entre los que se encontraba Arranz, que valoró la reu-

nión de forma muy positiva.<sup>24</sup> Por otro lado, y con la intención de tender vías de aproximación, Arranz fue aceptado como miembro del tribunal de oposición a las plazas de funcionarios para la nueva subsecretaría.

A mediados de 1932, Ramón Casalis sustituyó a Arranz en la presidencia de la ACPMMB. En el mes de octubre, Arranz presentó a la Junta del Patronato su solicitud para formar parte de la expedición al Amazonas.<sup>25</sup> La ACPMMB eligió como presidente a Pedro Llorca en la Junta General Extraordinaria celebrada el 11 de diciembre de 1932.<sup>26</sup>

## ■ INSTITUT NÀUTIC DE LA MEDITERRÀNIA (INM)

El 3 de enero de 1932, Fernando Arranz fue designado representante de la ACPMMB en la Junta del Patronato del Institut Nàutic de la Mediterrània y la junta le nombró miembro de la Comisión de Cultura el día 28 del mismo mes y año.<sup>27</sup> La participación de Arranz en estos organismos determinaría su trayectoria personal.

En la sesión del día 14 de enero de 1932 se decidió convertir la «Ponencia de Cultura» en «Comisión de Cultura», aumentando la relevancia de esta faceta del INM. La primera Comisión de Cultura estuvo formada por Gassol, Comas, Garcías, Bono, Gómez, Condeminas y Arranz.<sup>28</sup> En cuanto a su composición, la diferencia entre la «ponencia» y la «comisión» radicaba en que la primera no contaba con representantes de los oficiales de la Marina Mercante. La diferencia no es irrelevante pues en ella radica la razón de algunos de los conflictos que se produjeron en el seno del INM.

Es importante señalar que fue la «ponencia», con Francesc Condeminas como cabeza pensante, quien redactó el Plan Cultural del INM que se dio a conocer el 14 de noviembre de 1931. En los primeros párrafos del plan se dejaba muy claro que el objetivo principal del mismo era elaborar un plan de enseñanzas maritimocomerciales. En él debían tener cabida cursos de cultura general marítima, cursos de patrón de cabotaje, de mecánicos y fogoneros navales y una escuela de pesca. El INM también debía preocuparse de la divulgación de la cultura marítima mediante la creación de un museo marítimo y

de una biblioteca marítima.<sup>29</sup> El Plan cultural dejaba muy claro cuál era la función de la Junta del Patronato al afirmar que «*fou creada no tan sols per cuidar de donar vida material a l'INSTITUT NÀUTIC vestint un monumental edifici on acollir l'Escola Oficial de Nàutica de Barcelona, la missió de la qual és formar alumnes de nàutica i maquinistes navals, sinó que la finalitat primordial per què fou creat, és la de què curés de què l'INSTITUT NÀUTIC tingués vida espiritual, organitzant, regint i governant les ensenyances marítimes que cregués convenient implantar, tal com diu el R.D. de creació*».<sup>30</sup> Esta visión del INM no sería compartida por la mayoría de los marinos mercantes profesionales, que verían en la misma una ingenerancia de personas ajenas al mundo marítimo.

La Comisión de Cultura redactó el Reglamento para la organización y funcionamiento del Museo y Biblioteca a lo largo de su primer año de existencia, mientras se realizaban las obras de construcción del edificio de la plaza Palau. El 24 de noviembre de 1932 el reglamento fue aprobado en una reunión conjunta de la Comisión de Obras y de la Comisión de Cultura a la que asistieron Oliva, Bono, Ramos, Condeminas, Arranz, Batlle, Jaén y el secretario general Colldeforns. Francisco Condeminas fue nombrado director del museo y de la biblioteca.<sup>31</sup>

La Escuela de Náutica se trasladó al nuevo edificio durante las vacaciones de Navidad del año 1932. Las primeras clases se impartieron en enero de 1933.

El concurso para proveer de profesores las cátedras del INM se convocó el 27 de julio de 1934.<sup>32</sup> La designación de tribunales se realizó el 16 de septiembre.<sup>33</sup> Todos ellos estaban presididos por el *conseller* de Cultura Ventura Gassol, y entre sus componentes podemos encontrar personalidades como Pau Vila o Eduard Fontserè.

A raíz de los acontecimientos de aquel fatídico mes de 1934, quedaron suspendidos todos los concursos anunciados por la Generalitat. La Junta del Patronato —o mejor dicho una parte de ella, según puede comprobarse por la lista de los asistentes a la sesión—<sup>34</sup> decidió, en una reunión celebrada el 24 de octubre, resolver el concurso con carácter provisional utilizando la autonomía de que gozaba por Real Decreto. De hecho, lo que hizo aquella fracción de la junta fue desmarcarse del Gobierno de la

Generalitat presidido por Companys y que, en aquellos momentos, se hallaba preso en el vapor *Uruguay*. Para justificar su actitud también se adujo la voluntad de no perjudicar los intereses de los alumnos matriculados en los nuevos cursos. La asignación provisional de cátedras fue la siguiente:

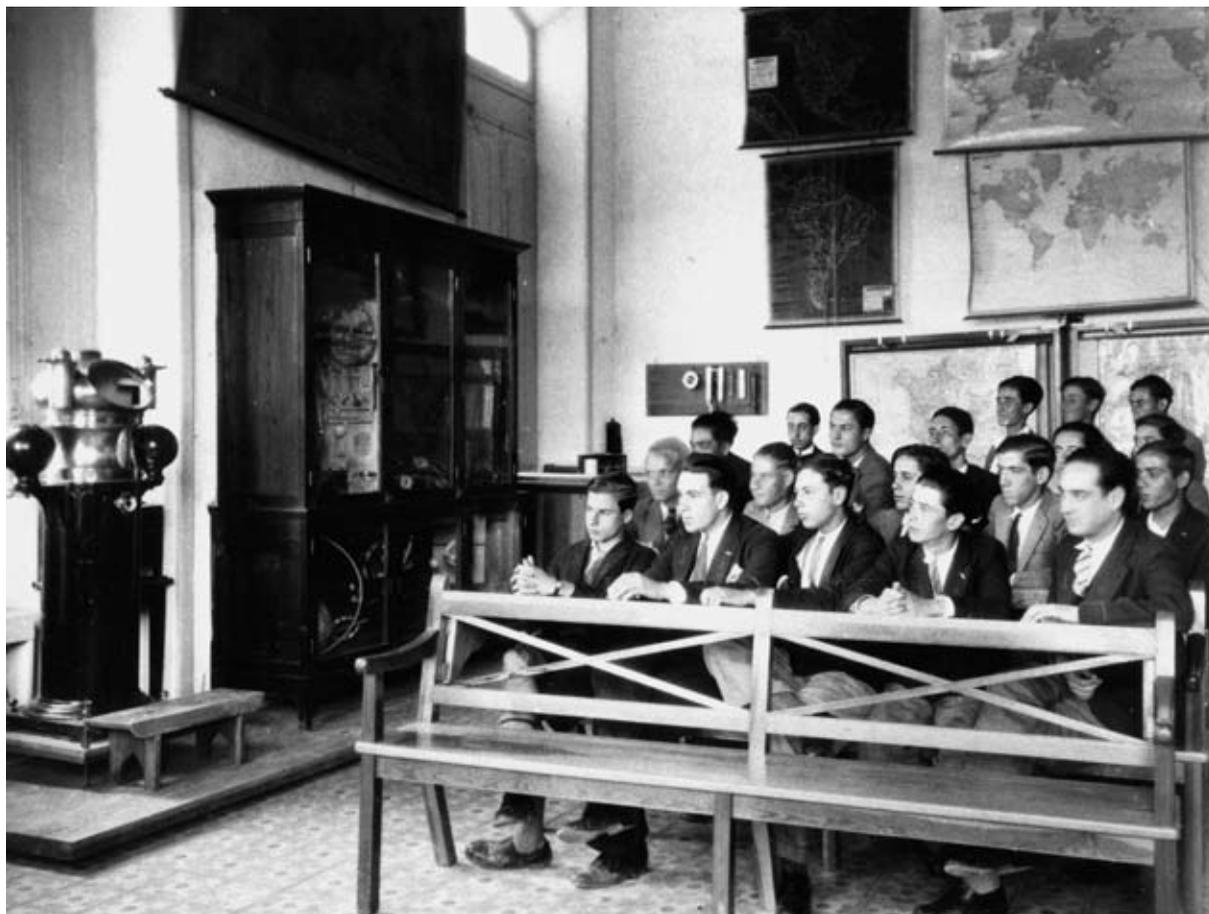
- Legislación y Seguros Marítimos: Ricardo Sans Castaños
- Legislación de Aduanas y Economía Marítima: Manuel Mallén Gazón
- Motores, Turbinas y Prácticas de Taller: Luis Puig Roca
- Calderas y Máquinas: Juan Vich Company
- Dibujo: Fernando Sánchez Argüelles
- Higiene Naval: Enrique Baldocchi
- Inglés Técnico y Marítimo: Esteban Hostench
- Geografía Natural, Física y Maritimocomercial: Francisco Condeminas
- Ciencias Naturales: Salvador Maluquer
- Física, Química, Electricidad y Radio: Alfredo Guijarro
- Lengua Catalana: Eladio Homs Oller
- Historia de Cataluña: Gonzalo de Reparaz
- Aritmética y Geometría: Eduardo Condeminas
- Pilotaje y Maniobras: Ramón Casalis Nadal
- Astronomía y Navegación: Alfredo Jaén

Respecto a esta última cátedra se hacía constar lo siguiente: «El propio Sr. Delegado de Marina, añade que no obstante haber adjudicado la Cátedra de Astronomía y Navegación a D. Alfredo Jaén el cual reúne cumplidamente las condiciones del concurso, sería conveniente para la mayor eficacia de la enseñanza habida cuenta de la vasta materia asignada a dicho grupo, dividir la citada cátedra diaria, en dos asignaturas alternas, proponiendo al efecto en tal caso al concursante D. Fernando Arranz para la cátedra de Navegación, siempre que accediera a ellos el profesor designado D. Alfredo Jaén».<sup>35</sup>

La constitución del claustro del INM se realizó el día 29 de octubre. Francisco Condeminas fue elegido director por unanimidad de los 14 profesores presentes y la secretaría recayó en Juan Vich, con 12 votos. La intención era comenzar las clases lo antes posible.

Las clases no pudieron impartirse con normalidad a

Aula de una escuela de náutica, probablemente la de Santa Cruz de Tenerife.



Asamblea de la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante en Barcelona, c. 1934.



causa de la sorpresiva disolució de la Junta del Patronato ordenada a finales de noviembre.

Las razones que se esgrimieron para justificar la disolución fueron cinco: que era un proyecto antieconómico, que siendo un organismo que abarcaba todo el Mediterráneo solo contaba con representación de Barcelona, que se había producido una extralimitación en las competencias establecidas en el decreto de constitución, que a causa de una apropiación indebida de fondos correspondientes a la Escuela de Náutica se habían provocado conflictos entre los profesores y, por último, que las instituciones que se habían comprometido a aportar fondos al proyecto no lo estaban haciendo.<sup>36</sup>

La junta permaneció disuelta hasta el 3 de diciembre de 1935. En la primera reunión celebrada tras su reposición, realizada cuatro días más tarde, acordó solicitar los expedientes que se habían incoado por parte del negociado de escuelas de náutica del Ministerio y que hasta aquel momento le habían sido escamoteados. Ante las acusaciones contenidas en los mismos, entre las que destacaba la de mala administración, la junta elaboró un informe económico muy detallado que se dio a conocer el 27 de abril de 1936. Según los datos, el gasto realizado en la construcción del edificio se elevaba a 1.039.995,34 pesetas en fecha 27 de noviembre de 1934.<sup>37</sup>

En la misma reunión, se decidió aprobar el desdoblamiento de la cátedra de Astronomía y Navegación en las personas de Alfredo Jaén (Astronomía) y Fernando Arranz (Navegación). Un par de semanas más tarde se convocó a los tribunales para proceder a la adjudicación de las cátedras.

La última reunión de la Junta del Patronato del INM se celebró el día 17 de julio de 1936 a las seis de la tarde. El orden del día, trascendental para la institución, constaba de los puntos siguientes:

- «1. Lectura de l'Acta de la sessió anterior.
2. Nomenament definitiu del professorat.
3. Cursates d'Ensenyaments que s'han efectuat.
4. Entrega per l'Escola Nàutica de la biblioteca i Museu.
5. Subvencions concedides i pagaments efectuats.
6. Liquidació de comptes amb l'Escola de Nàutica.

7. Aplicació del pressupost per a Ensenyaments i Museu.

8. Petició de les Dressanes per a Museu Marítim».<sup>38</sup>

Fernando Arranz había sido nombrado profesor auxiliar interino de navegación de la Escuela de Náutica de Barcelona el 14 de septiembre de 1934. Antes había estado en la Escuela de Cádiz (6 de enero de 1933) y en la de Santa Cruz de Tenerife (14 de octubre de 1933), realizando breves interinajes.

Entre 1930 y 1934, Arranz escribió cuatro artículos muy breves, de entre una y tres páginas, de carácter técnico en la revista *Marina Civil*: «Navegación costera: situación por tres marcaciones al mismo punto»<sup>39</sup>, «Logaritmos de Gauss: sustitución y adición»<sup>40</sup>, «Situación por meridiana y tangente, punto aproximado»<sup>41</sup> y «Cálculo del Pajel por azimut».<sup>42</sup>

## ■ LAS NUEVAS ENSEÑANZAS NÁUTICAS

Una vez abortada en Cataluña la rebelión militar de julio de 1936, el Gobierno de la Generalitat, presionado por las milicias anarquistas, adoptó un par de medidas innovadoras: la creación del Consell de l'Escola Nova Unificada (CENU) y del Consell d'Economia de Catalunya (CEC).

El decreto de constitución del CENU se publicó el día 29 de julio en el *Boletín Oficial de la Generalitat de Cataluña*. El objetivo fundamental de aquella disposición era adecuar el conjunto del sistema educativo a la nueva situación, según se exponía en el preámbulo: «*La voluntat revolucionaria del poble ha suprimit l'escola de tendència confesional. Es l'hora d'una nova escola, inspirada en els principis racionalistes del treball i de la fraternitat humana. Cal estructurar aquesta Escola Nova Unificada, que no solament substitueixi el règim escolar que acaba d'enderrocar el poble, sinó que creï una vida escolar inspirada en el sentiment universal de solidaritat i d'acord amb totes les inquietuts de la societat humana i a base de la supressió de tota mena de privilegis*».<sup>43</sup> Parece evidente que el CENU se inspiraba en los principios pedagógicos anarquistas según los cuales el objetivo prioritario del sistema educativo era el de arraigar en los escolares la

conciencia de clase para crear «agentes activos» en la lucha contra la opresión.<sup>44</sup> El CENU estuvo presidido por el cenetista Puig Elies.<sup>45</sup>

La nueva ordenación educativa otorgaba el rango universitario a las enseñanzas náuticas y, a partir de aquel momento, fue necesario poseer el bachillerato para acceder a las mismas.

En la Escuela de Náutica se sucedieron los cambios de forma vertiginosa. El 27 de julio, Alfredo Jaén fue designado delegado del rector de la Universidad en el INM. El 8 de agosto se ordenó suspender las clases de forma temporal.

En unas notas que llevan el encabezamiento de *Revolución*, Arranz nos dejó su versión de lo ocurrido aquellos días en el INM:

«Uno de los primeros días, llego a la Escuela un profesor de la Universidad, estábamos en ella el Sr. Vich (que era el Secretario) y no recuerdo si también el Sr. Casalis, traía una Orden del Rector de la Universidad y Comisario de la Generalitat de todos los centros de Enseñanza de Cataluña, nombrándole su Delegado en la escuela de Náutica, y pretendía que firmáramos como testigos de su toma de posesión, yo le repuse que no tenía inconveniente, pero que haría constar mi protesta, ya que aun cuando merecía todos mis respetos, como marino, no podía aceptar sin reservas que un Sr. Ajeno a nuestro centro docente y a la marina, viniera a controlarnos, que si viera que a un marino se le mandaba a otros centros con el mismo objeto, no tendría nada que decir, pero que daba siempre la coincidencia de que siempre teníamos que estar supeditados a los terrestres. Dijo que consultaría con el Sr. Bosch Gimpera (Comisario en los Centros de Enseñanza) y se fue sin tomar posesión. Al día siguiente volvió con la mis(ma) pretensión, y yo le repliqué lo mismo. Entonces me dijo, que el Sr. Bosch Gimpera deseaba hablar conmigo, enseguida fui a la Universidad, y me entrevisté con este Sr., al cual le hice ver, que el nombrar a una persona ajena a nosotros y que no conociera bien al personal podía acarrear peligros en aquellos momentos, a lo que me repuso que no tenía interés en

persona determinada, y que si había nombrado a un compañero de la Universidad y aun intervenido en la Escuela, era porque le habían visitado profesores de la Escuela de Náutica, pidiéndoselo (los del grupo que querían pasar a Instrucción Pública) que le habían sugerido tal idea. Me dijo que, que le aconsejaba yo, le repuse que porque no nombra al actual Director Sr. Jaén quien tenía todos nuestros respetos y era marino, así lo hizo... (Orden 27-7-1936).

Habla(e) sobre todo esto en la Asociación de capitanes y Pilotos, y entonces, siguiendo la corriente del momento, me nombraron Delegado de la Asociación en la Escuela de Náutica, lo que me colocaba en una situación no tan falsa como hasta entonces, para defender la Escuela.

...

Como mi nombramiento de la Asociación, me daba una cierta personalidad para defender y representar la Escuela, fui a pedir apoyo contra la intromisión de elementos ajenos a la Escuela en la toma del edificio, la Delegación de Marina que estaba bajo el mando de un Sr. de Aviación y no lo logré ver, pero se me indicó que ellos no podían hacer nada. Escribí a Madrid dándole cuenta a la Subsecretaría de mi toma de posesión por la Asociación y poniéndome a su disposición en lo concerniente a la Escuela, explicando lo que ocurría, dieron la llamada por respuesta y tampoco el Director Sr. Jaén recibió ninguna norma a seguir, es decir, que parecían decir "arreglároslos como podais si estais comprometidos y en peligro, bastante tenemos con nuestros asuntos". Uno de estos días vi a D. Francisco Condeminas que estaba en la Escuela y me dijo que uno de sus hermanos había desaparecido por asunto del puerto, según suponía; estaba allí para ver si se podía enterar de algo en el Comité. Algo sensible pero en lo que no podía hacer nada sintiéndolo.

Nosotros teníamos que buscar algo que nos respaldara, y no nos quedo más que la Generalidad».<sup>46</sup>

Es importante señalar que la ACPMMB se integró en la CNT a los pocos días de iniciarse la guerra civil. Arranz nos dejó su versión de dicha incorporación: «Durante el movi-

miento se nos convocó a los socios, para decirnos que había detenidos varios compañeros y que si se pasaba la Asociación a la C.N.T., habría posibilidad de favorecerlos a pesar de haber socios de la U.G.T., votamos por unanimidad el paso a la C.N.T. Al salir yo lo hice con Satatornill (que se paso luego a los Nacionales) y le dije: “Hoy hemos entrado en la C.N.T., como podíamos haber ido a los Niños de la Doctrina Cristiana, si así hubiera convenido”».47

Arranz también aprovechó su situación de fuerza –ser el representante de la CNT en la Escuela en aquellos momentos era importante– para forzar a que se nombrara a Eduardo Azpilicueta y a Luis Lopategui, secretarios de la Asociación de Capitanes y Pilotos y de Maquinistas Navales, respectivamente, como profesores del INM.48

El 19 de agosto de 1936, el Gobierno de la Generalitat publicó un decreto que ordenaba:

*«Art. 1r. Queda dissolta la Junta de Patronat de l'Institut Nàutic de la Mediterrània i adscrites a la Conselleria de Cultura les Institucions d'Ensenyaments tècnico-marítims, el Museu Marítim i la Biblioteca marítima, creada per la dissolta Junta de Patronat.*

*Art. 2n. Interinament, les funcions rectores de les empresades institucions culturals seran exercides pel Conseller de Cultura o per la persona que delegui.*

*Art. 3r. El personal docent administratiu i tècnic de la dissolta Junta passa a formar part de la Generalitat.»*49

La Escuela de Náutica pasó a ser «Institució Cultural de la Generalitat» por un decreto del 24 de agosto.50

El 26 de agosto Fernando Arranz fue nombrado delegado de la Generalitat en la Escuela, que pasó a denominarse «Escola de la Marina Mercant de la Mediterrània».51

Las notas biográficas de Arranz contienen una descripción del proceso que siguió dicho nombramiento:

«Hablé con el Conseller de Cultura Sr. Gassol, y también le expuse que la Escuela estuviera donde se encontraran las demás entidades marítimas, siendo conveniente desvincularla de los centros Universitarios, teniendo así cierta autonomía. Recuerdo que en esta conversación le dije que al hablar de los marinos se de-

cía “la sufrida clase”, pero en la hora de la verdad siempre se nos supeditaba a los terrestres, si estos tenían ocasión de meter entre nosotros una cuña. Creo que esto influyó sobre Gassol que era un sentimental. Quiero decir de buenos sentimientos. Sobre él debo decir: No lo había tratado antes del movimiento pues acudí (¿) yo a las Juntas del Patronato y nunca había tenido conversación particular con él (como Escalas y otros de mas categoría). Durante el movimiento nos recibía en “coro” e iba despachando o conversando uno a uno, dando la vuelta. Alguna vez me decía, ve aquellos que van de paisano, son curas o frailes. Luego al salir su Secretario me manifestaba: Un día los de la FAI nos haran una mala jugada, pues tengo que llevar en el coche del Concheller unos curas o frailes al barco italiano, para que salgan de España y salvarlos (Todavía recalaban en Barcelona estos barcos). Llego a que no podía salir del edificio de la Generalitat, para salvaguardar su vida. Para mi era por sus zetos (¿gestos?) una buena persona.

Un día el Sr. Colldeforns, me dijo que de parte del Sr. Gassol, me pidió una terna para nombrar Delegado suyo en la Escuela, como yo sabía que se había insistido en que nombrara una persona ajena a la marina, y por otra parte sabía la actitud de Vich, que influía para que se le nombrara a él, le conteste para sacármelo de delante, que la terna era Arranz, Arranz y Arranz, Colldeforns me repuso que esto era impropio, le conteste que me era igual y que estaba dispuesto a retirarme.

Fui a ver a Gassol para ver lo que había, y le dije lo había contestado a Colldeforns, ya que no creía prudente decirle mis pensamientos, pero que por mi podía nombrar a quien le pareciera, y me repuso en que estaba conforme en que siguiera yo, ya que no había ningún inconveniente en que así fuera. Yo saque la impresión de que no haber sido el nombrado yo, lo hubiera sido Vich, y esto mas que nada me indujo a aceptar.

...

Convoque al claustro y les dije lo que había, pero sin la unanimidad del claustro no aceptaría el cargo. El claustro por unanimidad me dijo que aceptara. A pesar de todo Vich no opuso la menor objeción.»52

Mediante la Orden del 29 de septiembre de 1936, se convocaron exámenes de capitanes, pilotos, patrones de cabotaje, mecánicos, fogoneros y motoristas.

Otra orden del día 16 de octubre de 1936 estableció el acoplamiento del INM y de la Escuela de Náutica con la finalidad de adoptar las enseñanzas marítimas a las nuevas directrices establecidas por el Consejo de la Escola Nova Unificada. La institución resultante se denominaría Escola de la Marina Mercant de la Mediterrània (EMMM) y en ella se realizarían las siguientes enseñanzas:

- Aprendices de marinerio
- Carpinteros de ribera
- Capitanes de yate de regatas
- Patrones de cabotaje
- Patrones de pesca o peritos en pesquerías
- Practicantes de la Marina Mercante
- Motoristas y fogoneros habilitados
- Alumnos de máquinas y alumnos de náutica
- Pilotos de la Marina Mercante y peritos en propulsión naval
- Capitanes de la Marina Mercante y técnicos en propulsión naval
- Peritos de arqueo
- Médicos de la Marina Mercante
- Capitanes de pesca o inspectores de pesquería
- Sobrecargos o técnicos en empresas marítimas
- Servicios administrativos de la Marina Mercante

Es evidente que la pretensión de la Administración era la de establecer una universidad de la marina civil. Una hermosa utopía que no pudo realizarse.

Las relaciones de Arranz con sus compañeros fueron muy complicadas dadas las circunstancias. En sus notas nos narra algunas anécdotas, más o menos fiables, al respecto. Entre ellas destacan, a pesar de sus incoherencias, las referentes a Rodríguez-Marvan: «Se le nombró para oficinas y era el chofer... Un día desapareció. Al cabo de bastante tiempo me dijeron que había caído prisionero y estaba en Barcelona, pues se había pasado a los Nacionales. Le mande preguntar si quería que fuera a verle. Me mando decir que no dijera nada, que me rogaba

no fuera a verle, pues si se descubría que se había pasado le podía costar caro. Así lo hice. Luego se portó conmigo como un caballero. Pues fue a casa cuando estaba yo en la carecel y se ofreció a mi Sra., y me hizo unos avales».<sup>53</sup> En otro lugar, Arranz nos cuenta lo siguiente: «Una de las cosas que se me acusaba era que iba con mono y postala (pistola), lo del mono el primero que se lo puso fue Jose M<sup>a</sup> Colldeforns, y al verlo con el vi que no estaba mal, pues en aquellos momentos era practico. Lo de la pistola fue asunto con Rodríguez Marvan, este llevaba una pistola grande y una vez me dijo que al ir salvando objetos marítimos por las Ermitas quemadas nos esponiamos a tener un fracaso, que era conveniente que fuera yo con otra pistola, le repuse que de donde la iba a sacar yo, me contesto que no me preocupara, y me trajo una pistola (como le había pedido yo) muy pequeña, la verdad es que desde entonces parece que nos atendían mejor. Esto lo menciono porque Marvan no ha tenido inconveniente en declararlo así en varios avales, diciendo también que el pertenecía a la quinta Columna, grupo Francisco Hologado. El sabia mejor que nadie mi manera de ser, pues me acompañaba a todos los sitios, y como marino teniamos mas confianza pues me unía a él, el compañerismo.»<sup>54</sup>

La imagen de Fernando Arranz vestido con mono, pistola al cinto y desplazándose en automóvil con chofer evidencia el alto rango que alcanzó en aquellos momentos y su compromiso con los poderes revolucionarios.

## ■ EL MUSEO MARÍTIMO DE CATALUÑA

Una vez derrotados los militares fascistas, el cuartel de Atarazanas quedó en manos de los milicianos de la CNT. Arranz fue el encargado de negociar la retirada de las fuerzas anarquistas para que el histórico edificio pudiera iniciar su andadura como museo y nos dejó la siguiente crónica (hablando en tercera persona) de lo sucedido: «El día 3 de septiembre de 1936, como creyo el momento propicio Arranz, para llevar el Museo a Atarazanas, y sin ningún apoyo se fue a las mismas que estaban tomadas por elementos de la F.A.I. y en un automóvil acompañado de Colldeforns, Companys el que fue después conserva-

Arranz (a la izquierda) con otros miembros de la plantilla del Museu Marítim de Barcelona, c. 1938.



dor del mismo y de chofer Jaen y con un oficio que tenía a prevención, lo clavo con una piedra en la puerta que daba a la parte de donde esta el mercado de libros, entonces se le acerco un guardia, al que le dijo que mirara que no se quitara el tal oficio. El cual continuo bastante tiempo allí. El oficio llevaba el sello de la Escuela de nautica. Después se marchó a la conselleria de Cultura de la generalidad, dando cuenta de lo que había hecho bajo su responsabilidad al Consejero. Este que era Gassol lo encontro bien, y como tambien tenia parte en Atarazanas por las disposiciones de acuartelamiento, el Ayuntamiento, telefono al que era Alcalde, Carlos Pi y Sunyer, al cual le dijo que allí había una Comisión de elementos de la C.N.T. (allí no había más que Arranz, sin nombre de C.N.T.), y que había tomado Atarazanas, pero que si estaban dispuestos a dejar que se estableciera un Museo Marítimo, no habría problema, a lo que debió contestar el Alcalde que bien, pues le dijo a Arranz, Gassol que todo estaba arreglado, pero no le dio ninguna fuerza. Luego se puso al habla Arranz con el que parecía jefe de los que estaban en Atarazanas y les pidió le dejaran un pequeño lugar para –useo marítimo, a lo que accedieron, pues dada la simpatía que siempre han sabido despertar los marinos, no le negaban lo que les pedía. Siguiendo explotando esa simpatía hacia las clases marítimas fue ampliando los locales que le concedían hasta lograr que fuera desahogado todas las Atarazanas. El día que tomó posesión Arranz oficialmente de Atarazanas para Museo fue ya el 27 de octubre por disposiciones salidas de la generalidad, pero el Museo ya iba adelante antes.»<sup>55</sup>

Tras la marcha de Ventura Gassol a Saint-Martin-le-Beau en octubre de 1936, fue el subsecretario de Cultura de la Generalitat, Josep Irla quien firmó, el 27 de octubre, dos órdenes<sup>56</sup> trascendentales para garantizar la buena marcha del Museo Marítimo de Cataluña. La primera decretaba el inicio de las obras de reconstrucción del edificio de las Atarazanas bajo la dirección de los arquitectos municipales y con materiales proporcionados por el Ayuntamiento. La segunda establecía la plantilla del nuevo museo, en parte traspasada desde el INM, y autorizaba a Arranz para que realizara nuevos nombramientos con la finalidad de completar el personal necesari-

o. El cargo de director quedó en manos de Francisco Condeminas; Francisco Colldeforns sería el secretario y administrador, Xavier Soler desempeñaría las funciones de oficial de dirección, José Vieta ocuparía la plaza de carpintero de ribera, José Giral cubriría el puesto de maestro aparejador y Francisco Jaén realizaría las tareas de dibujante-delineante.

La creación del Museo Marítimo de Cataluña no fue una simple continuación del museo que había empezado a constituirse en el INM. Fue un proyecto nuevo mucho más ambicioso.

La voluntad de impulsar el Museo Marítimo de Catalunya (MMC) quedó patente en un decreto de la Conselleria de Cultura según el cual, en primer lugar, los museos de arte debían traspasar al MMC todos los objetos que se consideraran convenientes por su carácter marítimo; en segundo lugar, lo mismo debía hacerse desde el Servicio del Patrimonio Histórico, Artístico y Científico de Cataluña; por último, el MMC quedaba facultado para solicitar al *conseller* de Cultura la incorporación de todos aquellos objetos que estimara de interés.<sup>57</sup>

Para poder llevar a cabo las labores que se habían adjudicado al MMC, el 22 de mayo de 1937 se convocaron tres concursos-oposición con la finalidad de cubrir las plazas de conservador, auxiliar mecánico y de pintor-decorador y pintor-barnizador.<sup>58</sup> Dichas plazas fueron adjudicadas, por los respectivos tribunales presididos por Fernando Arranz, a Miguel Company i Company (Conservador), Montserrat Wangüemert y Blanch (mecnógrafa) y Sebastián Roselló y Brotat (pintor-barnizador). La plaza de pintor-decorador quedó vacante.<sup>59</sup>

## ■ CONTRA VIENTO Y MAREA

El esfuerzo de las autoridades republicanas por mantener la normalidad de la vida académica fue notable. El 14 de enero de 1937 se publicó una orden, firmada por el *conseller* de Cultura Sbert, mediante la que se convocaban exámenes de capitanes, pilotos y maquinistas:

*«Donades les actuals circumstancies, és indispensable que la tripulació dels vaixells mercants uneixi a una*

*indiscutible competència tècnica, un entusiasme ferm pels ideals antifeixistes que hem de sentir tots.*

*Per tant, han d'ésser habilitats per als carracs de bord, únicament aquells que –poseïdors de totes les garanties tècniques imprescindibles per al compliment de la feina que els és encomanada– estiguin garantits per l'organització sindical marítima de l'especialitat que els correspongui, entre les diverses que controlen l'esmentada tripulació.*

*Per totes aquestes raons i d'acord amb el Decret de 24 d'agost darrer,*

**HE RESOLT:**

*Primer.- Transitòriament i mentre durin les actuals circumstàncies, els alumnes de Nàutica i de màquines que hagin realitzat més del 75% de les practiques reglamentàries, seran admesos a examen sempre que estiguin garantits per una de les dues sindicals següents: "Sindicato de Transportes marítimos - Seccions de Nàutica o Màquines" (C.N.T.) o "Federación de Transportes - Pesca e Industrias Marítimas" (U.G.T.)*

*Segon.- Aquests examens es verificaran a l'"Escola de la Marina Mercant", en la qual s'admetran, des d'aquesta data, les corresponents sol·licituts.*

*Terçer.- Els exàmens tindran lloc després del 20 de gener per als capitans i Pilots, i després del primer de febrer per als Maquinistes, i seran regits per les mateixes normes estipulades en l'anterior convocatòria.*

*Quart.- Es lliurà als que siguin admesos en aquests examens, un certificat provisional, cambiable pel definitiu, sempre que provin haver realitzat les practiques complementaries i de reglament.*

*Cinquè.- El Delegat de la Generalitat a l'"Escola de la Marina Mercant de la Mediterrània", Ferran Arranz casaus, queda facultat per a dictar les disposicions complementàries que calguin.»<sup>60</sup>*

La escuela fue bombardeada un par de días más tarde y se decidió continuar la actividad docente en las aulas de la Escuela Industrial.

El 27 de octubre Alfredo Jaén fue nombrado director de la EMMM y Ramón Casals fue designado para ocupar la secretaría.<sup>61</sup> El 11 de febrero de 1937, Alfredo Jaén pidió

un permiso particular por motivos de salud y Arranz fue designado director interino de la EMMM<sup>62</sup> en tanto que subdirector según un nombramiento del día anterior en el que también constaba el de Cesar Capdevila como subsecretario.<sup>63</sup>

Ante la gravedad de los sucesos ocurridos en Barcelona a partir del 3 de mayo de 1937, el Gobierno de la República asumió el control del orden público en toda Cataluña el día 5. Dos días más tarde, envió 5.000 guardias de asalto para restablecer la normalidad.<sup>64</sup> Una buena parte de este contingente se acuarteló en la EMMM, tal como deja constancia una nota remitida por Arranz, en tanto que delegado de la Generalitat, al «Ciutadà Conseller de Cultura»:

*«Habent-se pres per la força pública l'Escola i pernottant en la mateixa mes de 1.000 guardias d'assalt, amb data 7 de maig, vaig posat el següent avis en l'esmentada Escola de la Marina mercant de la Mediterrània:*

*"Aquesta Delegació de la Generalitat, posa en conociment de Professors, Alumnes i tot el personal d'aquesta Escola, que fins nova Ordre, queda suspesa la vida acadèmica en la mateixa".*

*Habent segut desallotjat casi completament aqueste Centre, reanudarent (reanudarem) les classes el dilluns 17, encar que dita guardia te una Oficina en la nostra Secretaria, puig això no portara cap complicacio.»<sup>65</sup>*

En un informe firmado por Fernando Arranz cuyo destino ignoramos pero que muy bien, por su fecha del 21 de mayo de 1937, pudiera estar dirigido a los responsables marítimos del nuevo gobierno Negrín, se exponía de forma detallada la actividad realizada en la EMMM. Sobre la función del Yate *Rosa V.V.*, se explicita que en él se han venido realizando los exámenes prácticos de pilotos y capitanes y que, gracias a esa práctica, se pudo comprobar la idoneidad de dicha embarcación como buque-escuela.<sup>66</sup> En el informe también se expone cuál era la situación de la EMMM en su aspecto docente en aquellos momentos:

«Alumnos de Nàutica 53

Alumnos de Màquina 89

Preparación para Pilotos 15  
Preparación para Capitan 12  
Preparación para 2º Maquinista 18  
Preparación para 1º Maquinista 14  
Patrones 39  
Fogoneros etc. 42  
TOTAL = 282  
El presupuesto actual es: Estado 119.150 pesetas (material 49.000)  
Generalidad 85.250  
...  
hasta la fecha, en esta Escuela, todos los alumnos han sido varones.»<sup>67</sup>

### ■ EL BUQUE-ESCUELA *PRESIDENT MACIÀ*

Un decreto firmado por Lluís Companys determinó que el yate *Rosa V.V.* pasara a denominarse *President Macià* del 8 de junio de 1937.<sup>68</sup>

La dotación del *President Macià* estaría compuesta por un capitán, un maquinista, un contraaestrate, un mayordomo-cocinero, un engrasador, dos marineros y un camarero. El sueldo más alto sería de 7.500 pesetas y el más bajo, de 3.000, arrojando un coste total de personal de 34.000 pesetas. El presupuesto para la conservación del buque-escuela se estableció en 15.000 pesetas y el de funcionamiento, en 36.000. Todo sumado, daba un montante de gasto de 85.000 pesetas.<sup>69</sup>

La situación de guerra no permitía a la Administración ningún tipo de demoras en la toma de decisiones y pocos días después de realizada la convocatoria –de hecho convocatoria y resolución se publicaron en el mismo DOGC– se hizo pública la composición de la tripulación del buque-escuela. Capitán: Ricardo Aguirre Ibarra; maquinista: Antonio Fuxà Gelabert; contraaestrate: Antonio Marí Torres; mayordomo-cocinero: Eduardo Areizaga Arrojo; engrasador: Manuel Gonzalo Trasanco; marinero: Miguel Navarro Marí; marinero: Manuel Romero Pérez, y camarero: José Carrillo Martínez.<sup>70</sup>

Una vez el *President Macià* estuvo en condiciones de navegar, el Servicio Meteorológico de Cataluña reclamó que se utilizara, a la vez que como buque-escuela, como

nave de investigaciones oceanográficas. Se argumentaba que los importantes estudios que se venían realizando para estudiar los cambios de temperatura en el mar y su influencia sobre las condiciones meteorológicas se habían visto interrumpidos por causa del hundimiento del buque *Xauen* al inicio de la contienda. La Conselleria de Cultura aceptó la propuesta siempre y cuando dichos trabajos no fueran en menoscabo de la función principal del buque.<sup>71</sup>

Las notas de Fernando Arranz contienen una descripción detallada y personal de la transformación del yate *Rosa V.V.* en buque-escuela: «Yate “Rosa V.V.” - Este lo tomo el sindicato, pero un día se me dijo que lo dejaba, entonces pense en agregarlo a la Escuela, pues siempre se habia luchado para que tuviera uno, ademas en ultima instancia nada se perdis con ello, ya que si nosotros no nos haciamos cargo de él, lo tomaria alguna organización, y no sabiamos lo que ocurría con sus pertenencias. Asi se lo expuse a Gassol y me entreviste con el Sindicato marítimo, este no ponía objeciones a que pasara a la Generalitat, siempre que fuera para pertenecer a la Escuela. Ya estaba todo avanzado, cuando Gassol ceso en la Generalitat y se hizo cargo transitoriamente el Sr. Marti Feced, y publico las disposiciones pertinentes para traspasárnoslo a nosotros. Con este Sr., creo que solo hable una vez».<sup>72</sup>

### ■ SENTIDO DEL DEBER

Francisco Condeminas Mascaró presentó su dimisión como director del Museo Marítimo de Cataluña alegando motivos de salud el 29 de julio de 1937.<sup>73</sup>

El *conseller* de Cultura, Carles Pi i Sunyer, firmó una orden fechada el 23 de septiembre de 1937, encaminada a aclarar y unificar las distintas delegaciones que ostentaba Fernando Arranz:

«Primer.- És ratificat en el càrrec de Delegat de la Generalitat a les Institucions d'ensenyament marítim i annexes, del Departament de Cultura, el senyor Ferran Arranz i Casaus. Aquesta Delegació és feta extensiva, igualent, al Vaixell-Escola *PRESIDENT MACIÀ*.

El bergantín goleta  
*Sant Mus*, que podría  
haber sido el primer  
barco del Museu Ma-  
ritim de Catalunya.



*Segon.- El Delegat de la Generalitat a les Institucions d'ensenyament marítim i annexes, tindrà com a funcions:*

*a) Ésser el representant del Departament de Cultura en les esmentades Institucions, i controlar-ne el bon funcionament.*

*b) Exercir l'alta direcció de les Institucions de les quals és delegat, d'acord amb les directrius traçades pel Conseller de Cultura.*

*c) Fer complir la legislació vigent a Catalunya que directament o indirectament es relacioni amb els susdits organismes.*

*d) Estudiar i proposar en cada cas les normes de possible coordinació de la legislació de l'Estat i la del Govern de la Generalitat en matèria marítima relacionada amb l'ensenyament.*

*e) Elevar al Conseller de Cultura totes aquelles iniciatives o propostes que contribueixin a la major eficàcia i prestigi de les institucions marítimes catalanes.*

*f) Aquelles altres funcions que cregui que puguin augmentar l'eficàcia de la Delegació que exerceix i siguin aprovades, a proposta seva, pel Conseller de Cultura.*

*Terçer.- És confirmat el senyor Ferran Arranz i Casaus en el càrrec de Director de l'Escola de la Marina Mercant de la Mediterrània, amb els drets i deures que usualment corresponen a la Direcció.»<sup>74</sup>*

Arranz, haciendo uso de sus nuevas atribuciones, convocó doce becas, cuya cuantía oscilaba entre las 208,33 y las 66,33 pesetas, para estudiar en la escuela.<sup>75</sup>

A finales de octubre, se aceptó la dimisión del carpintero de ribera adscrito a la plantilla del MMC José Vieta.<sup>76</sup> A principios de noviembre, también fue aceptada la dimisión que presentó el pintor-decorador Enric Imbert.<sup>77</sup> Antes de acabar el año, se dio el cese al profesor de la EMMM Ricardo Sans Condeminas, desaparecido de su lugar de trabajo desde hacía más de un mes.<sup>78</sup>

En la localidad de Seva, lejos del alcance de las bombas que caían sobre Barcelona, se almacenan los fondos del MMC y, en el mes de diciembre de 1937, Arranz ordenó que también se trasladaran a dicha localidad los materia-

les científicos de la escuela. Se calculaba que serían necesarios unos diez camiones y se le asignó un presupuesto de 4.500 pesetas.<sup>79</sup>

El 2 de mayo se supo que el auxiliar de oficinas de la EMMM Pere Rodríguez-Marvan Blanco había desertado en el puerto de Marsella del buque *Río Segre* de la Cía. Trasmediterránea, donde ocupaba plaza de primer oficial.<sup>80</sup>

Fernando Arranz fue nombrado director provisional del MMC dado que no se estaba en situación de nombrar a uno en propiedad. Era el 16 de mayo de 1938.<sup>81</sup>

La conquista de Vinaroz por las tropas de Franco el 15 de abril de 1938, que supuso la partición de la zona republicana en dos, significó un duro golpe para las aspiraciones de victoria del bando demócrata. La moral comenzó a decaer y las instituciones hicieron un sobreesfuerzo para mantener el ánimo entre todos aquellos que resistían en defensa de la legalidad. El director de l'Escola de la Marina Mercant de la Mediterrània recibió del director general de Enseñanzas una circular, fechada el 24 de mayo de 1938, en la que se le comunicaba lo siguiente:

*«Les hores presents, tan plenes de responsabilitat, endinsant-se en els centres docents i culturals, han pertorbat el ritme normal dels estudis respectius, degut al gran nombre de mobilitzats.*

*Concient, doncs, el Departament de Cultura del deure que li escau en aquesta hora, s'adreça a la Institució que dirigiu en el sentit que és de necessitat ineludible mantenir en tot moment la moral entre els alumnes i de no permetre, sota cap concepte, el crebantament del prestigi de la Institució.*

*Als efectes, per tal que l'alumne mobilitzat no perdi el curs, es procedirà a la franca qualificació dels que hi hagin assistit i als absents, complidors dels seus deures militars, se'ls adaptarà, quan tornin, al curs que calgui.*

*Visqueu molts anys.»<sup>82</sup>*

Fernando Arranz asumió sin vacilar la tarea de mantener la actividad de la escuela al máximo rendimiento posible y, el 9 de julio de 1938, planteó dos propuestas al director general de Enseñanzas:

«1er. Obrir un curset de Cultura general marítima per a mestres de la generalitat que tinguin al seu càrrec Escoles en els pobles de la nostra costa, tinguent en compta el que en elles abunden els alumnes fills de mariners i pescadors, que mes tard han de dedicar les seves activitats a la mar.

2n. Durant les vacances, desplegar professors de l'Escola, que donguin conferències sobre assumptes marítics i de navegació en les colònies i escoles, especialment en aquells llocs on es troben recollits nens i nenes procedents del interior de la Península, per a lograr despertar en elles l'afició a les coses de la mar, base i fonament del engrament dels pobles.»<sup>83</sup>

Los bombardeos sobre Barcelona fueron muy frecuentes. Los barrios de construcciones sencillas como el Poble Sec, el Raval, el Barri de la Ribera o la Barceloneta fueron los más afectados.<sup>84</sup> Pero, sin ningún género de dudas, el puerto y la Barceloneta fueron las zonas de la ciudad que sufrieron el castigo más duro. La aviación franquista intentaba impedir el normal funcionamiento de la actividad portuaria y destruir algunas instalaciones estratégicas situadas en la zona como eran la Maquinista Terrestre y Marítima, los talleres Vulcano, los depósitos de gas, los depósitos de CAMPSA y las estaciones de ferrocarril. Durante la guerra podemos contar hasta 78 bombardeos, sin ser exhaustivos, en esta zona. La mayor parte de ellos fueron realizados entre mayo de 1938 y enero de 1939.<sup>85</sup>

## ■ EL INSTITUTO MARÍTIMO DEL MEDITERRÁNEO (IMM)

Las negociaciones entabladas a principios de 1938 entre la Dirección General de la Marina Mercante y la Conselleria de Cultura de la Generalitat, con el fin de regularizar, a voluntad del Gobierno del Estado, la situación de las enseñanzas náuticas en Cataluña cristalizaron en la creación de una comisión conjunta que se encargaría de hallar la solución más conveniente. Sus componentes serían: el catedrático don Enrique Jiménez que la presidiría, don Juan Antonio Villegas (jefe de la Sección de Navegación), don

Jaime Font (efe del Negociado de Enseñanzas Náuticas), don Pelegrín de Benito (asesor jurídico de la DGMM), don Juan Gual Teixidor y don Fernando Arranz.<sup>86</sup>

Los trabajos de la comisión concluyeron a las trece horas y veinte minutos del día 22 de diciembre de 1938 con el siguiente acuerdo:

«De común acuerdo el Gobierno de la República y el de la Generalidad de Cataluña, se crea el Instituto Marítimo del Mediterráneo, que sustituirá al antiguo Instituto Náutico del mediterráneo, creado por R.D. de 12 de noviembre de 1929 (Gaceta del 16), como Centro de Cultura Marítima y de incremento y coordinación de las enseñanzas marítimas de todos los órdenes, creadas ya, o que puedan serlo, en la Región autónoma, a la par que el elemento permanente de conexión con las Asociaciones nacionales y extranjeras existentes para el estudio y unificación internacional de los diversos acuerdos sobre materias que se refieran a la navegación y a la pesca, a cuyo fin procurará mantener constantes relaciones con sus similares españolas y extranjeras.»<sup>87</sup>

La creación del IMM no tuvo otra finalidad que restituir al Gobierno del Estado las competencias sobre las enseñanzas que había perdido al iniciarse la guerra civil. Por desgracia, el IMM no pasó de ser un proyecto truncado. Sin embargo, aún hubo tiempo de publicar un decreto de la Conselleria de Cultura por el cual se derogaba el de 24 de agosto de 1936 y todas las medidas que de él se habían derivado.<sup>88</sup>

El 3 de enero se aceptó la solicitud de excedencia solicitada por el profesor Gonzalo de Reparaz y Ruiz.<sup>89</sup>

La última disposición referente a las enseñanzas náuticas adoptada por el gobierno legítimo de Cataluña fue la concesión de un subsidio mensual de sesenta pesetas al alumno de la EMMM Ferrán Martínez y González.<sup>90</sup>

## ■ LAS REFORMAS DE LA DICTADURA

Los aviones fascistas comenzaron a bombardear Barcelona el 15 de enero de 1939. El día 22, Negrín ordenó que

los órganos del Gobierno se trasladaran a Girona y Figueres. Miles de habitantes de Barcelona abandonaron la ciudad y se dirigieron hacia la frontera provocando un gran colapso en las carreteras. El día 26, las tropas moras del general Yagüe se unieron a los «quintacolumnistas» que habían permanecido ocultos y sembraron el pánico entre la población civil. El general Dávila, que comandaba las tropas franquistas que habían conquistado Barcelona, publicó un bando en el que se proclamaba la reintegración de la Ciudad Condal a la soberanía del Estado español y que anulaba todos los nombramientos y disposiciones posteriores al 18 de julio de 1936. Dos días más tarde, las tropas fascistas realizaron el desfile triunfal por la Diagonal. El día 2 de febrero, la frontera con Francia quedaba totalmente ocupada por el ejército franquista.<sup>91</sup>

El comandante militar de Marina designó como nuevo director de la Escuela de Náutica a Francisco Condeminas, encomendándole la reanudación de las enseñanzas y la coordinación de las obras de rehabilitación del edificio de la plaza Palau que había sido muy castigado por los bombardeos.

Desde el punto de vista legislativo, y de conformidad con las leyes marco decretadas por el Gobierno franquista, se retornó a los planes de estudio establecidos por la ley de 6 de junio de 1924. El funcionamiento de la Escuela Oficial de Náutica se regularía por el estatuto del 7 de febrero de 1925. En consecuencia, solo serían válidos los nombramientos de profesores que se hubieran realizado de acuerdo con el mismo.

De conformidad con el plan de estudios de 1924, para poder ingresar se necesitarían tres cursos de bachillerato. En la escuela se cursarían las especialidades de alumno de náutica (tres años) y de alumno de máquinas (dos años), así como los respectivos cursillos de preparación para los exámenes que darían acceso a los títulos de piloto, capitán, segundo maquinista y primer maquinista.

El 8 de abril tuvo lugar el primer acto oficial en la escuela que consistió en la «entronización del Señor y bendición de la escuela». El periódico *La Vanguardia* ofreció, al día siguiente, la descripción de las efemérides:

«Ayer por la mañana tuvo efecto, en la Escuela Oficial de Náutica, un magnífico y emocionante acto con motivo de la bendición y entronización del Señor en la citada Escuela e inauguración solemne y oficial de sus clases.

Asistió a la ceremonia el señor Comandante de marina, don Juan Carré; el Secretario de la Comandancia, Teniente de Navío, don Enrique F. Ribalta; el Director de la Escuela, don Francisco Condeminas, y los profesores de la misma, don Alfredo Jaén, don Luis Puig, don Ricardo Sans, don Eduardo Condeminas, don Enrique Baldocchi, don Esteban Hostench, don Alfredo Guijarro, don Emilio Solá, don Fernando Sánchez y don Federico M. Mora. También asistieron todos los alumnos, numerosos y distinguidos invitados y una brigada marina de los Flechas Navales de Barcelona.

A las once y media, acompañado del Secretario de la Comandancia, llegó a la Escuela el señor Comandante de marina, siendo recibido con los honores debidos, por el Director y el Claustro de profesores en pleno de la misma. En el vestíbulo hallábase correctamente formada una centuria de Flechas Navales, a la cual paso revista el Comandante antes de empezar el acto.

Efectuada la ceremonia de entronización de Jesús, el Dr. Llombart procedió a bendecir la Escuela, recorriendo al efecto todas y cada una de sus aulas.

Terminó la ceremonia religiosa con una sentida plática del señor Ecónomo, quien con vehementes palabras alusivas al acto, recordó los mártires caídos en defensa de la religión de Cristo y de la patria española.

A continuación, el Director de la Escuela, señor Condeminas, se dirigió a los asistentes con palabras llenas de patriotismo y de fe en el porvenir de nuestra Patria.

“Con la entronización del Señor en nuestro centro – dijo el señor Condeminas– queda éste convertido en templo; y si el templo del saber únicamente lo considerábamos antes, es ya ahora superado como lugar, para todos, de respeto, de amor y de recogimiento”. Luego se dirige a los alumnos y les recuerda que su misión es magna, noble y delicada. “La emulación en la empresa de forjar la España Una, Grande y Libre –les dice– ha de ser vuestra característica”. Terminó su brillante dis-

curso con un grito de “sursum corda”, “arriba los corazones” que fue contestado con fervor por todos los asistentes.

Finalmente, hizo uso de la palabra el señor Comandante de Marina, el cual empieza su breve parlamento, exaltando la trilogía de Fe, Patria y Ciencia, que es –dice– algo suficiente para llenar todos los anhelos y todas las esperanzas en los corazones que sean generosos. Ninguno como el del perfecto marino ha de poseer esta cualidad, verdadero exponente humano envidiable en todo momento. El cumplimiento de esta alta misión al amor del balanceo de su nave se identifica con el mar inmenso que, como aquella, considera muy suyo.

Se dirige luego don Juan Carré a los alumnos allí presentes y les dice que en su maridaje con el mar que les llama han de saber en todo momento hacer honor a nuestra secular hidalguía y les estimula para que no echen en olvido, y menos en estos momentos en que el curso académico les abre las puertas de las aulas, el decir de un celebre almirante que yo remedo con estas palabras “España espera que cada cual cumpla con su deber”. “Yo estoy seguro –dice– que vosotros lo cumplireis, por que es obligación que teneis contraída con la Patria inmortal, a cuyo honor alzaremos todos nuestra voz, saludando al caudillo invicto que la representa, gritando ¡Franco, Franco, Franco! ¡Arriba España!».<sup>92</sup>

En mayo se abrió la matrícula del curso 1938-1939.<sup>93</sup> La matrícula volvió a abrirse en agosto y septiembre. En total, en las tres convocatorias se inscribieron 96 aspirantes.

La vida de la escuela fue amoldándose a los nuevos tiempos y a los rituales correspondientes. *La Vanguardia* del día 28 de octubre de 1941 publicaba, bajo el titular de «Inauguración de curso en la Escuela Oficial de Náutica», lo siguiente: «Ha tenido lugar... Asistieron a los actos el comandante de Marina, el director de la Escuela señor Condeminas, el claustro de profesores en pleno y el jefe accidental del distrito Universitario del S.E.U., camarada José Espriu; cuando se acababa de iniciar el acto académico, ha llegado a la escuela el gobernador civil y jefe

provincial, camarada Correa, quien ocupó la presidencia. A las once se rezó una misa en la capilla del Centro, pasando luego la concurrencia al salón de actos donde, después de leída por el secretario señor Puig Roca la memoria del curso anterior, pronunció el discurso inaugural el catedrático señor Sanz Castaño desarrollando en su docta disertación el tema “La libertad de los mares”. Seguidamente pronunciaron discursos alusivos al acto el jefe accidental del S.E.U. y el comandante de Marina. Por último, el camarada Correa pronunció las palabras de ritual declarando abierto el curso en nombre del Jefe del Estado cantándose el “Cara al Sol”...». Toda la información correspondiente a los dos primeros cursos que se realizaron en la Escuela de Náutica de Barcelona tras la guerra ha sido extraída de un documento mecanografiado sin fecha y no clasificado encontrado en un armario existente en el antiguo Archivo Administrativo de la Facultad de Náutica de Barcelona. La fotocopia que obra en mi poder fue realizada en 1990.

## ■ EL MUSEO MARÍTIMO DE BARCELONA

Tras la victoria franquista, Francisco Condeminas se presentó voluntario para ejercer la dirección del museo, obviando la dimisión que había presentado durante la guerra. La inauguración del museo, a partir de aquel momento denominado Museo Marítimo de Barcelona, tuvo lugar el 18 de enero de 1941.

Pocos meses después, Condeminas planteaba la finalidad del Museo Marítimo en los términos siguientes: «Ahora que España busca su grandeza por las rutas del mar, el adecuado aprovechamiento de las Atarazanas para museo Marítimo, tiene la oportunidad de los que, por sus sentido, es valorización de un pasado e inequívoca señal de un avance hacia un futuro lleno de luminosidades».<sup>94</sup>

Condeminas se mantuvo en el cargo de director hasta su jubilación en 1958. Sin embargo, a partir de 1949 Enric Cubas se responsabilizó interinamente de dirigir el museo, debido a que Condeminas se dedicó de forma prioritaria a sus responsabilidades políticas como concejal del Ayuntamiento de Barcelona y como diputado provincial.<sup>95</sup>

## ■ LAS PENALIDADES DE FERNANDO ARRANZ

El 9 de febrero de 1939, antes de que la contienda civil terminara por completo, Franco decretó la ley de Responsabilidades políticas. El propósito de aquella disposición quedaba muy claro en su artículo primero: «Se declara la responsabilidad política de las personas, tanto jurídicas como físicas, que desde el 1º de octubre de 1934 y antes del 18 de julio de 1936 contribuyeron a crear o agravar la subversión de todo orden de que se hizo víctima España y de aquellas otras que a partir de la segunda de dichas fechas se hayan opuesto o se pongan al Movimiento nacional con actos concretos o con pasividad grave». <sup>96</sup> La ley de Depuración de Funcionarios, que se estableció un día después, ordenó la depuración de todos aquellos funcionarios y funcionarias que habían permanecido en sus puestos al servicio de la legítima administración republicana.

Otra ley de carácter represivo fue la denominada ley de Represión de Masonería y Comunismo, que se promulgó el 1 de marzo de 1940.

Franco proclamó el final de la guerra civil el 1 de abril de 1939.

En Barcelona, una de las ciudades que más se había significado por su actitud antifascista, la entrada de las tropas rebeldes supuso un fuerte impacto emocional para la mayoría de la población. Barcelona fue el único territorio en el que imperó un régimen especial de ocupación hasta el 1 de agosto de 1939. <sup>97</sup>

Con la entrada de las tropas llamadas «nacionales», la situación orgánica de la Escuela de Náutica retornó al punto en que se encontraba en 1934. Francisco Condeminas asumió la dirección con el beneplácito de las nuevas autoridades y Arranz pasó a la situación de profesor auxiliar interino.

La versión de Arranz sobre lo acontecido en aquellos momentos se limita a las notas siguientes:

«Al entrar los nacionales era Secretario de la Escuela el Sr. Capdevila (después lo fue el Sr. Puig). Como tal era el encargado de la custodia del libro de actas.

A mí a pesar de que no deje de frecuentar la Escuela.

Nadie me pidió entrega de nada (a pesar de que yo lo indique).

El Sr. Guijarro me contaron que dijo al enterarse de que me había quedado. ¡pero se ha quedado Arranz!. Parece que se hubiera querido que me hubiera marchado, ¿por que?, a mi concepto mi conducta fue clara y ahora no siento no haberme ido.

Al entrar los nacionales, el primer día, tuvieron una reunión los profesores, a la que se me desairo no citándome (los mismos que hasta entonces eran mis compañeros y que como tales debía defenderlos), entonces se pusieron de acuerdo seguramente para su defensa, claro que con la molestia de que yo no me hubiera escapado. Sus acuerdos los supongo.

El libro de actas dijeron que lo destruyeron por orden superior, ya que lo hecho no tenía valor. Creo que esto no era motivo de destrucción y que el Secretario debía haberlos defendido, pues ellos justificaban la actuación de cada cual, aun cuando yo me había hecho sacar copia de los Claustros interesantes, cuya copia firma el Secretario de entonces Sr. Casalis». <sup>98</sup>

El día 20 de febrero Arranz envió una carta a Condeminas en la que exponía la honestidad de su gestión sobre todo en el aspecto económico. Es probable, pero no tenemos ninguna prueba sobre ello, que fuera el propio Condeminas quien le sugiriera el redactado de la misma, dada la importancia penal que el ejército de Franco dio a las apropiaciones realizadas por los republicanos.

El franquismo fomentó el chivatazo como uno de los instrumentos más importantes de su voluntad vengativa contra todos los vencidos sin excepción. Algunos historiadores hablan de «fiebre delatora»: «*El 1939, el que es va conèixer com "Justícia de Franco" tenia com a objectiu assentar les bases d'una sòlida dictadura militar que se sustentaria amb la força de les armes, però sobretot amb la por de la repressió. La realitat de la Catalunya de 1939 era un país arrasat per la guerra i atemorit davant la incertesa del futur que s'obria. La millor manera de suscitar pors i dubtes, d'anul·lar conciències, de frustrar iniciatives i d'adotzenar aquella societat era incentivar la desconfiança entre la gent i augmentar la diferència en-*

*tre guanyadors i perdedors. Havia de quedar ben clar qui manava i qui quedava anul·lat i humiliat. El foment de la delació per part de les pròpies autoritats contribuïa a aquest ambient de diferenciació entre els uns i els altres».*<sup>99</sup>

El día 3 de marzo, Arranz lee en *La Vanguardia* que debe presentarse en la Audiencia ante el juez, capitán Zaragoza, que le comunica que queda arrestado por haber sido denunciado por Juan Rodríguez Ramos, antiguo conserje de la escuela. En los calabozos se encuentra con otros marinos mercantes: Ricardo Aguirre, Barros o Barrios, Berroya, Antonio Alvares, Francisco Bautista, Cardalda, Carrillo y Dionisio Freixenet, que había pertenecido a la policía portuaria. Aquella misma noche fue trasladado a la cárcel Modelo; fue destinado a la celda 408. Pocos días más tarde, es fichado por la policía de la cárcel. El 7 de marzo prestó declaración ante el juez de la cárcel. El 2 de mayo se le trasladó a la celda 348. La celda 14 fue su lugar de encierro los diez días anteriores a su puesta en libertad en régimen de prisión atenuada el 12 de septiembre de 1939. Ha pasado sus primeros seis meses de privación de libertad. No serán los últimos.

El 3 de enero de 1940, Condeminas encargó a Arranz las clases de Cosmografía y Navegación, Estructura, Estiba y Reglamentos en sustitución del profesor titular don Alfredo Jaén.

Un tribunal militar sumarísimo lo absolvió de las acusaciones que pesaban sobre él, el 8 de enero. Aquella causa tuvo el número 2374.

Apenas dos semanas más tarde, Arranz recibió un nuevo mazazo, cuando se le comunica su depuración como profesor de la escuela.

El 5 de marzo se le citó de nuevo. Compareció al día siguiente y se le comunicó, tras tomarle la filiación, que volvía a estar en situación de prisión atenuada al ser declarado nulo el juicio anterior por diversos defectos de forma.

Tras la celebración del segundo juicio, en el que fue condenado a seis años y un día por «auxilio a la rebelión»,<sup>100</sup> ingresó de nuevo en la cárcel el 14 de mayo de 1940.

Durante el tiempo que permaneció en la cárcel estuvo

en las celdas 11 y 16 de políticos. La vida en la prisión seguía la rutina siguiente: a las 7:00 diana, a las 7:05 café o caldo o nada, a las 7:15 recuento, a las 8:00 recuento de relevo, a las 9:00 patio, a las 11:30 subida del patio, a las 12:00 comida, a las 15:00 patio; a las 18:15 subida del patio, a continuación conferencia por la radio interna de la cárcel, cántico del Cara al Sol, Oyamendi, Marcha Real y oración, a las 19:00 recuento, a las 19:30 cena, a las 20:00 retreta y a las 21:00 silencio.

El 27 de agosto de 1941, tras más de quince meses de prisión,<sup>101</sup> se le concedió la libertad condicional interina con la obligación de presentarse en la cárcel cada primero de mes.

Arranz necesitaba trabajar. De él dependía toda su familia compuesta por su esposa, su padre y su suegra. Solicitó poder trabajar en su profesión y el director de la cárcel le concedió una licencia para navegar de tres meses de validez. El 17 de diciembre de 1941, gracias al apoyo de Condeminas, se pudo enrolar de primer oficial en el buque *La Guardia* que se hallaba reparando en los talleres de la Vulcano.

El perro de presa que fue la represión franquista no estaba dispuesto a soltar su botín y el 3 de enero se presentó un policía a bordo del *La Guardia*, obligó a Arranz a desembarcar y prohibió ejercer su profesión hasta nueva orden.

El viejo conocido Ignacio Riera lo contrató para que diera algunas clases en la Academia de Enseñanzas Marítimas desde el día 12 de enero. Aquel trabajo le duró hasta septiembre.

Dos días más tarde, se presentó un policía en su casa, hallándose Arranz ausente, e interrogó a la portera y luego hizo que bajara la esposa de Arranz y le entregó una citación para que se presentara en comisaría al día siguiente sin falta.

Cumpliendo con la requisitoria, Arranz se presentó en la Jefatura Superior de Policía y allí se le remitió a la Sección de Represión de la Masonería y el Comunismo, donde fue sometido a interrogatorio durante varios días consecutivos, si bien se le permitía ir a su casa durante la noche. Visto el cariz que tomaba la situación, Arranz buscó avaladores, a la vez que redactaba una carta de

retracción de la masonería que presentó el 19 o 20 de enero.

A través de diferentes fuentes, entre las que destacaba las informaciones que le facilitaba Gavalda, se enteró de que era imposible que se le permitiera navegar.

Las penurias económicas eran considerables y, a finales de enero de 1942, Condeminas acudió una vez más en su ayuda encargándole que organizara la biblioteca de la escuela. También comenzó a dar clases particulares de náutica en su domicilio. Esta actividad se convertiría en su principal *modus vivendi* hasta poco antes de su fallecimiento.

Durante 1942, Arranz padeció una auténtica persecución política. Cada primero de mes debía presentarse en la cárcel por hallarse en libertad condicional. Cada diez días, debía acudir a la jefatura de policía a causa de la investigación que tenía abierta por haber pertenecido a la masonería. Es importante señalar los nombres de aquellas personas que, de una forma u otra, le prestaron su apoyo en aquellas difíciles circunstancias: Gavalda, Condeminas, Sánchez Argüelles y Pérez del Río. No se ha hallado información sobre las personas que mantuvieron la actitud contraria.

El año 1943 transcurrió con la misma rutina que el anterior, con la única novedad de que en el mes de febrero cesó como bibliotecario de la Escuela de Náutica sin que sepamos el motivo.

A primeros de septiembre de 1944, entró a trabajar en Colegio San Luís Gonzaga para impartir clases de Geometría, Mecánica, Estructura y Astronomía.

El 19 de enero de 1946 se le concedió la libertad definitiva por considerarse cumplida la pena que se le había impuesto por «auxilio a la rebelión».

El 17 de julio de 1947, el Tribunal de Represión de la Masonería y el Comunismo lo condenó a una pena de doce años y un día que le fue conmutada por otra de seis meses de destierro en Ciudad Real que no llegó a cumplirse en consideración al tiempo que había permanecido en libertad condicional.

Por fin, el 6 de septiembre de 1947, se le restituyó el título de capitán de la Marina Mercante y se le revalidó la licencia para navegar. Tenía 52 años.

Arranz realizó varios intentos de encontrar embarque durante los últimos meses de 1947. En primer lugar, lo probó en la Compañía del Estado de Argentina que le comunicó que se hallaba sobresaturada de personal. La Empresa Nacional Elcano, Cofruna y la Compañía Naviera de Transportes de Pesca fueron otras tentativas frustradas.

Durante los siguientes veinte años, 1948-1968, Fernando Arranz vivió del dinero ganado con las clases particulares impartidas en su domicilio.

Los recursos que conseguía con dicha actividad no eran muy elevados y no generaban ningún derecho de jubilación. Es muy probable que la necesidad de solucionar dicha situación sea la explicación del trabajo que realizó durante los seis meses últimos del año 1954. En efecto, entre el 1 de julio de 1954 y el 31 de diciembre de aquel mismo año, consta que Arranz ejerció las funciones de inspector general de la Cía. Naviera Francisco y José Condeminas. Oficialmente cesó por motivos de salud y a continuación solicitó su ingreso, que fue rechazado, en el Montepío Marítimo Nacional, negándosele, además, el reintegro de las cotizaciones que había realizado como inspector de la citada compañía, que es de suponer que fueron altas con la intención de elevar las bases de cotización.

Impartir clases hasta el límite de sus fuerzas era la única alternativa que tenía. El año 1955, ejerció de profesor en la Academia Salleras de la calle Milà i Fontanals número 2, donde también trabajaba el piloto de la Marina Mercante Sr. Alaez.

En 1961, una vez superados los 65 años, consiguió una pensión de 300 pesetas mensuales del Instituto Nacional de Previsión. En 1966, la paga aumentó hasta la cantidad de 500 pesetas. Y siguió impartiendo clases en su domicilio.

La última efeméride destacable de la que tenemos constancia es la de su nombramiento como vocal del jurado clasificador del premio Núñez de Balboa para obras de texto de Maniobras, Estiba, Reglamentos y Señales convocado por la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Fernando Arranz falleció el 5 de diciembre de 1972.

## ■ ARCHIVOS

Archivo Histórico de la Diputación de Barcelona.  
Centro de Historia y Cultura Militar de Barcelona.  
Centro de Documentación del Museo Marítimo de Barcelona.  
Facultad de Náutica-UPC. Archivo Administrativo.  
Archivo Histórico de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona.

## BIBLIOGRAFÍA

ALBERTÍ, S. i ALBERTÍ, E. *Perill de bombardeig. Barcelona sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona, Albertí editor S.L., 2004.  
BEEVOR, A. *La guerra civil española*. Barcelona, Crítica, 2005.  
CANALS, E. *Delators. La justícia de Franco*. Barcelona, L'esfera dels llibres, 2007.  
CERVERA PERY, J. *La marina mercante Española. Historia y circunstancia*. Madrid, Editorial San Martín, S.L., 1990.  
CONDEMINAS MASCARÓ, F. «El Museo Marítimo de Barcelona». *Brújula. Revista gráfica del mar*. Núm. 31 de 15-8-1941. S/P. 1941. «En començar» a *Catalunya Marítima*. Núm. 1. Barcelona. 1919.  
EALHAM, C. *La lucha por Barcelona. Clase, cultura y conflicto. 1898-1937*. Madrid, Alianza Editorial, 2005.  
GÓMEZ SANTOS, M. *Todo avante. Transmediterránea 1917-1992*. Madrid, Compañía Transmediterránea, 1991.  
HERRÁN, R. *La marina Mercante en la II República Española (1931-1939). La administración marítima*. Vitoria, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2000.  
SOBREQUÉS, J. (director). *Història de Barcelona. Vol. 7*. Barcelona, Enciclopèdia Catalana-Ajuntament de Barcelona, 1995.  
SOLÉ I SABATÉ, J. M. *La repressió franquista a Catalunya*. Barcelona, Edicions 62, 2003.  
TERMES, J. *De la revolució de setembre a la fi de la Guerra Civil (1869-1939). Historia de Catalunya Volum VI*. Barcelona, Edicions 62, 1989.  
TERMES, J. *Històries de la Catalunya treballadora*. Barcelona, Editorial Empúries, 2000.

## NOTAS

1 Este trabajo no habría sido posible sin la inestimable ayuda de los investigadores e investigadoras del Centro de Documentación Marítima. Ellos y yo hemos compartido la ilusión de que este trabajo fuera un homenaje a todos los marinos mercantes que permanecieron fieles al Gobierno republicano haciendo gala de honradez, honor, valor y convicción democrática.

- 2 Vapor *C. Lopez y López*: 122, 53 metros de eslora y 4.170 TRB.
- 3 CDM. Fondo personal ARRANZ. Diarios de navegación.
- 4 Corbeta *Port Sonachan*, construida en Glasgow, 1154,23 TRB.
- 5 Pensacola es un puerto norteamericano situado en la bahía de Florida. Uno de sus tráficos más importantes era el maderero.
- 6 *Atlante*, 82,84 metros de eslora, 1146 TRB, construido en el año 1894 en los astilleros Wigham Richardson & Co. de Newcastle: durante la guerra civil fue buque prisión en el puerto de Mahón. GÓMEZ-SANTOS (1991), P. 278).
- 7 *Rosendo Masia*, 1759 TRB. Construida en Dumbarton en 1891. Armador: Llusa y Cía., S. C.
- 8 *Río Negro*, 1044, 28 TRB. Armador Estoracho, Serra S.C.
- 9 Las informaciones que constan en el Fondo Arranz del MMB sobre este periodo presentan varias discrepancias tanto en las fechas como en los lugares de embarque. La única coincidencia es la fecha de embarque en Barcelona. Hemos optado por dar la versión que nos parecía más lógica dado el funcionamiento del negocio marítimo.
- 10 ARCHIVO HISTÓRICO DE LA DIPUTACIÓN DE BARCELONA (AHDB). Cultura. Lligall Q636. *Escola de la Marina Mercant de la Mediterrànea. Hoja de servicios de Ferran Arranz Casaus, capitán de vapor y vela de la marina mercante y profesor de navegación de la EMMM*.
- 11 MMB. FpA. R. 2435.
- 12 CERVERA (1990). Pp. 115-122, 217-224.
- 13 HERRÁN (2000). Pp. 76-77
- 14 HERRÁN (2000) P. 85.
- 15 HERRÁN (2000) P. 91.
- 16 HERRÁN (2000) P. 111.
- 17 HERRÁN (2000) P. 86.
- 18 «Junta directiva de la Asociación para el bienio 1930 y 1931: *Presidente*, D. Fernando Arranz Casás, desembarcado. *Vicepresidente primero*, D. Víctor R. Gil Gómez, desembarcado. *Vicepresidente segundo*, D. José López Pascual, embarcado. *Secretario*, D. Eduardo Azpilicueta Morales, desembarcado. *Tesorero*, D. Juan Trujolls Rosell, desembarcado. *Vicetesorero*, D. Eugenio Cifuentes Pinilla, desembarcado. *Vocales*: D. Emilio Bayer Brillas, embarcado; D. Federico Condeminas Iglesias, embarcado; D. Antonio Mesa Mampel, desembarcado; D. Guillermo Anasagasti y Goyeneche, embarcado; D. Mariano García Castellà, embarcado; D. Alfonso Cacicedo Pérez, desembarcado; D. Vicente Vives Llorca, desembarcado; D. Enrique F. Peña y G. Buria, desembarcado; D. José Juan Togores, embarcado; D. Laimé Zaragoza Esquembre, desembarcado; D. Juan Lorenzo Noguera, desembarcado; D. Manuel Fernández Pery, embarcado; D. Laurentino Gutierrez Antolinez, desembarcado; D. José Ferrer Albertí, embarcado; D. Pedro Llorca Llorca, desembarcado; y D. Tomás Arañó Rodón, desembarcado». *Marina Civil, órgano de la Federación Nacional de Oficiales de la Marina Mercante*. Núm. 6. 15 de enero de 1930. P. 29.
- 19 *Marina Civil*, Núm. 35 de 1-10-1931. Pp. 19-20.
- 20 *Marina Civil*, Núm. 35 de 1-10-1931. P. 20.
- 21 *Marina Civil*. Núm. 37 de 1-12-1931. Pp. 5 y 6.

22 *Marina Civil*. Núm. 38 de 1-1-1932. Pp. 12-13.  
 23 *Marina Civil*. Núm. 43 de 1-6-1931. Pp. 6-21.  
 24 *Marina Civil*. Núm. 44 de 1-7-1932. Pp. 1-2.  
 25 *Marina Civil*. Núm. 50 de 1-1-1933. P. 14.  
 26 *Marina Civil*. Núm. 50. P. 16.  
 27 CDM-MMB. Dossier INM R. 2748  
 28 INM-J. del P. *Memoria 1931*. P. 53.  
 29 INM-J. del P. *Memoria 1931*. Pp. 47-51.  
 30 INM-J. del P. *Memoria 1931*. P. 47.  
 31 CDM-MMB. R. 2748. D. 104. P. 32.  
 32 B.O. de la Generalitat núm. 208.  
 33 B.O. de la Generalitat núm. 259.  
 34 Los asistentes a aquella reunión fueron: Luis Verdugo (comandante de Marina de Barcelona), Félix Escalas (presidente de la Cámara de Industria y Navegación), Ramón Freixas (Federación de Armadores Navegación Libre Española), Antonio Codina (ACPMMB), Batista (¿?), Andrés Oliva (Cámara de Industria), Lacomá (¿?) y Francisco de P. Coldeforns, secretario de la Junta del Patronato. Félix Escalas, como vicepresidente primero, ejerció las funciones de presidente por delegación del coronel Francisco Jiménez Arenas, gobernador de Cataluña y presidente accidental de la Generalitat.  
 35 CDM-MMB R. 2748.  
 36 «L'Institut Nàutic de la Mediterrània. La dissolució de la Junta del Patronat Local». *La Ciutat* del 5 de diciembre de 1934.  
 37 CDM-MMB. R. 2748.  
 38 AHCCB 489/10.  
 39 *Marina Civil* núm. 14 de 15-5-1930.  
 40 *Marina Civil* núm. 58 de 1-9-1933.  
 41 *Marina Civil* núm. 71 de 1-10-1934.  
 42 *Marina Civil* núm. 72 de 1-11-1934.  
 43 Citado por BRUSCO (2003) Pp. 32-33.  
 44 EALHAM (2005). P. 287.  
 45 TERMES (2000). P. 149.  
 46 CDM- Fondo personal Arranz R. 2715  
 47 CDM- Fondo personal Arranz R. 2438.  
 48 CDM- Fondo personal Arranz R. 2438.  
 49 DOGC núm. 235, de 22 agosto 1936, pág. 1149.  
 50 DOGC núm. 239, de 26 agosto 1936, pág. 1200.  
 51 DOGC núm. 250, de 6 septiembre 1936, pág. 1354.  
 52 CDM- Fondo personal Arranz. R. 2438.  
 53 CDM. Fondo personal Arranz. R. 2438.  
 54 CDM. Fondo personal Arranz. R. 2715.  
 55 CDM- Fondo personal Arranz. R. 2438. Hay otra versión que dice: «El Museo marítimo, o mejor el tema de las Atarazanas para el mismo, partió de la Escuela. Un día estando Companys, Colldeforns y yo en la secretaria del Patronato, me dijeron que Gassol vería con agrado que las Atarazanas pasaran a ser el Edificio destinado al Museo, pero lo tenían los de la CNT y no se veía con ánimos ha enfrentarse con ellos, en aquellos momentos, Companys (pariente del Jefe del Servicio Artístico de Cataluña, Sr. Martorell), me dijo que había hablado con los de la CNT, y que quizá me fuera factible que nos cedieran

algunos locales para Museo. Se había valido de mi representación de la Asociación de Capitanes y Pilotos, que había pasado a al CNT. Al día siguiente fui en coche a Atarazanas, el coche lo llevaba el hijo de Jáen y clave en la puerta un Oficio por el cual pasaba el edificio a las Instituciones de Cultura Marítima...hablo con los de la CNT, y no hubo inconveniente en cedernos habitaciones, luego solo tenían dos y después las desalojaron, como las obras adelantaban». (CDM- Fondo personal Arranz R. 2438).  
 56 DOGC núm. 302 del 28 de octubre de 1936. P. 372.  
 57 DOGC núm. 76 de 17-3-1937. P. 1143  
 58 DOGC núm. 145 de 25-5-1937. P. 642-643.  
 59 DOGC núm. 173 de 22-6-1937. Pp. 1050-1051.  
 60 AHDB LI. 4230.  
 61 DOGC núm. 302 de 28-10-1936. P. 373.  
 62 DOGC núm. 43 de 12-2-1937. P. 707.  
 63 CDM- R. 2748.  
 64 TERMES (1989). P. 408.  
 65 AHDB LI. 4230.  
 66 AHDB LI. 4230.  
 67 AHDB LI. 4230.  
 68 DOGC núm. 163 de 12-6-1937.  
 69 DOGC núm. 176 de 25-6-1937 P. 1101.  
 70 DOGC núm. 176 de 25-6-1937 P. 1102.  
 71 DOGC núm. 190 de 9-7-1936. Pp. 101-102.  
 72 CDM. Fondo personal Arranz. R. 2438.  
 73 DOGC núm. 216 de 4-8-1937 P. 451.  
 74 DOGC núm. 270 de 27-9-1937. Pp. 1313-1314.  
 75 AHDB LI. 4230.  
 76 DOGC núm. 299 de 26-10-1937. P. 395.  
 77 DOGC núm. 308 de 4-11-1937. P. 523.  
 78 DOGC núm. 360 de 26-12-1937. P. 1259.  
 79 AHDB LL. 4230.  
 80 AHDB LI. 4247.  
 81 DOGC núm. 138 de 18-5-1938. P. 611.  
 82 AHDB LI. 4247.  
 83 AHDB LI. 4247.  
 84 SOBREQÜÉS (1995). P. 166.  
 85 Tenemos constancia de los siguientes bombardeos en la zona portuaria y sus alrededores; 1937: 16 de marzo, 29 de mayo, 17 de agosto, 23 de septiembre, 1 de octubre, 7 y 19 de diciembre; 1938: 7, 11 y 30 de enero, 5 de marzo, 30 de abril, 12, 13, 24, 28 y 29 de mayo, 4, 6, 7, 16, 17, 19 y 20 de junio, 5, 12, 13 y 19 de julio, 10, 13, 14, 19 y 28 de agosto, 4, 13, 16 y 24 de septiembre, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 19 y 20 de octubre, 1, 6, 12, 13, 23, 24, 25, 26 y 28 de noviembre, 1, 3, 4, 5, 10, 26, 27 y 29 de diciembre; 1939: 1, 4, 5, 8, 9, 14, 16, 17, 19, 21, 22, 23 y 24 de enero. (ALBERTI 2004). Pp. 362-374.  
 86 AHDB LI. 4247.  
 87 AHDB LI. 4247.  
 88 DOGC núm. 365 de 31-12-1938. P. 1220.  
 89 DOGC núm. 6 de 6-1-1939. P. 75.  
 90 DOGC núm. 20 de 20-1-1939. P. 332.

91 BEEVOR (2005). Pp. 566-576.

92 Recorte de prensa, muy probablemente de *La Vanguardia* con fecha manuscrita 9-4-1939. CDM. Fondo personal Arranz. R. 2436.

93 Toda la información correspondiente a los dos primeros cursos que se realizaron en la Escuela de Náutica de Barcelona tras la guerra ha sido extraída de un documento mecanografiado sin fecha y no clasificado encontrado en un armario existente en el antiguo Archivo Administrativo de la Facultad de Náutica de Barcelona. La fotocopia que obra en mi poder fue realizada en 1990.

94 CONDEMINAS (1941) S/P.

95 *Història del Museu Marítim de Barcelona*. Vol. II. Pp. 15-19.

96 Citado por SOLÉ (2003). P. 55.

97 SOLÉ (2003). P. 57.

98 CDM. Fondo personal Arranz. R. 2715.

99 CANALS (2007) p. 155.

100 SOLÉ I SABATÉ (2003). Nos aclara cómo funcionaba la justicia militar en las páginas 85 y 86: «Segons el Codi de Justícia Militar, per l'article 237, "Rebelión militar"; l'article 283 (paràgraf segon), "Adhesión a la rebelión militar", i l'article 240 "Auxilio a la rebelión militar", els acusats queden subjectes a les penes que els tribunals militars imposin. La tipificació que se'n féu fou sota aquests conceptes:

Auxili a la rebelió militar: de 6 anys i 1 dia a 12 anys

Rebel·lió militar: de 12 anys i 1 dia a 20 anys

Adhesió a la rebel·lió militar: de 20 a 30 anys o pena de mort».

101 Entre 1939 y 1941, se calcula que pasaron en torno a 35.000 personas por la cárcel Modelo de Barcelona. SOLÉ I SABATÉ (2003) P. 95.