
El capitán de corbeta Ramón Bullón y la creación del Instituto Náutico del Mediterráneo, 1927-1931

Javier Moreno Rico

La Escuela de Náutica de Barcelona, hoy Facultad de Náutica, fue la primera escuela profesional creada por la Junta de Comercio en 1769 y constituye uno de los hitos más destacados de la historia educativa de la ciudad. Así mismo, dada la importancia de su labor –formar oficiales de la marina mercante– y su pervivencia durante casi 250 años, es, sin duda, el elemento más importante de la cultura marítima de Cataluña. Sin embargo, llama poderosamente la atención el hecho de que no dispuso de unas instalaciones propias hasta 1932. La Escuela de Náutica logró contar con una sede adecuada para el desempeño de su labor con eficacia y dignidad gracias a las gestiones realizadas por el capitán de corbeta Ramón Bullón Fernández. Por desgracia, y poniendo en evidencia los efectos destructivos, en el ámbito cultural, de la crisis económica en la que nos hallamos inmersos, el viejo edificio de la Escuela de Náutica ha sido puesto a la venta por el Rectorado de la Universidad Politécnica de Catalunya con el fin de paliar un déficit acumulado de 110 millones de euros.

Apunte biográfico de Ramón Bullón Fernández

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

Ramón Bullón ingresó en la carrera militar a los diecisiete años y alcanzó el grado de alférez de navío en agosto de 1896. Ocupó diversos destinos en tierra y embarcado y, tras ascender a teniente de navío en 1905, fue destinado a la

1. Eloy Bullón Fernández (Salamanca, 1879-Madrid,1957), en 1906 ingresó en el Cuerpo de catedráticos de Universidad, al ganar por oposición la cátedra de Historia de España de la Universidad de Santiago de Compostela, desde la que pasó a la de Valladolid. En enero de 1907, obtuvo la cátedra de Geografía Política y Descriptiva de la Universidad Central en Madrid. Ocupó la presidencia de la Real Sociedad Geográfica de Madrid. Diputado en Cortes por el distrito de Sequeros en las filas liberal-conservadoras. Durante la dictadura de Primo de Rivera fue director general de Primera Enseñanza, subsecretario de Instrucción Pública y Gobernador Civil de Madrid. En 1939, inmediatamente después de la Guerra Civil, fue nombrado decano de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Madrid.

Comisión Oceanográfica de Barcelona instalada a bordo del pontón *Cocodrilo*, fondeado en el puerto.²

El gobierno de Alfonso XIII promulgó la Ley de Emigración en 1908, con la intención de regular lo que ya se había convertido en un importante fenómeno social. En el capítulo V de aquella norma, se establecía la existencia de inspectores de emigración en todos los puertos de embarque. Estos funcionarios tendrían la tarea de supervisar el cumplimiento de lo establecido en cuanto a las condiciones de seguridad y habitabilidad de todas las embarcaciones dedicadas al traslado de emigrantes. Declarado excedente forzoso de la Armada, Ramón Bullón fue nombrado inspector de Emigración del Puerto de Barcelona en diciembre de 1908, desempeñando dicha tarea, con algunos paréntesis por razones de carácter privado, hasta su nombramiento como director de la Escuela de Náutica en 1928. Es probable que algunas de aquellas ausencias fueran provocadas por los estudios de Ciencias que el marino realizó hasta graduarse en esta rama. Otras, se debieron a destinos que tuvo que cubrir de forma provisional, como el de comandante de Marina de Ceuta durante los meses de julio y agosto de 1922, e idéntico cargo en Barcelona, a finales del mismo año.

Ramón Bullón se incorporó al claustro de la Escuela de Náutica como profesor de Física a raíz de la implantación del plan de estudios de 1915. Estuvo muy interesado en las cuestiones meteorológicas, de cuya enseñanza se ocupó en la Escuela de Náutica durante algunos cursos, y publicó dos trabajos divulgativos dentro de este ámbito científico.³ La integración de Ramón Bullón en la vida cultural de Barcelona fue total. Buena prueba de ello fue su activa participación en el II Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil organizado por la Sociedad de Geografía Colonial de Barcelona entre el 10 y el 15 de noviembre de 1913, donde presentó una comunicación titulada «Corrientes migratorias naturales y su aprovechamiento». Posteriormente, editó este trabajo, complementado con diversos artículos publicados en la prensa, bajo el título general de *El problema de la emigración y los crímenes de ella*,⁴ y dedicó los beneficios de su venta a la Casa de Caridad. Es muy interesante la denuncia que realizaba en este trabajo de las denominadas “emigraciones de recluta”, que eran las que realizaban determinadas compañías mediante el embaucó. Según él, entre 12.000 y 15.000 personas al año eran víctimas de ese grave engaño en España.⁵ Su hermano Eloy, que alcanzaría un alto prestigio como geógrafo, también asistió al Congreso en representación de la Real Sociedad Geográfica.⁶

Ramón Bullón permaneció en el cargo de director de la Escuela hasta que fue forzado a dimitir pocos días después de la proclamación de la II República. Meses más tarde, reincorporado no sin dificultades a la Armada con el grado de

2. Sobre esta singular institución científica pueden consultarse: Juan LLABRÉS, «El cañonero *Cocodrilo*, después laboratorio-escuela de zoología marina», *Revista General de Marina* (junio 1963), pág. 907-922; Juan PÉREZ-RUBÍN FEIGL, «Las investigaciones biológico-pesqueras de Joaquín de Borja en el mar catalán (1891-1924) y el pontón oceanográfico *Cocodrilo*», *Drassana*, 16 (diciembre 2008), pág. 99-117.
3. Ramon BULLÓN, *Meteorología y dinámicas marítimas*, Barcelona, La Publicidad, 1919; y *Ciclones huracanados: descripción del 20 de octubre de 1926 sobre La Habana*, Barcelona, Sobrinos de López Robert y Cia, 1927.
4. Ramon BULLÓN, *El problema de la emigración y los crímenes de ella*, Barcelona, Casa Provincial de Caridad, 1914.
5. BULLÓN, *El problema de la emigración...*, pág. 32-34.
6. José Luis VILLANOVA, «La societat de geografia comercial de Barcelona (1909-1927)», *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 70 (2010), pág. 168-170.

capitán de navío, pasó a ocupar el empleo de comandante interino de Marina en Valencia. Pasó a la reserva en 1933. En 1942 fue nombrado contra-almirante honorario y el 2 de abril de 1943 fue designado vocal suplente de la Sala Primera del Tribunal Nacional de Responsabilidades Políticas.

La travesía vital de Ramón Bullón finalizó en Madrid el día 5 de julio de 1958.⁷

Hacia el Instituto Náutico del Mediterráneo

La finalización de la Primera Guerra Mundial provocó una grave crisis en la marina mercante que repercutió de forma directa sobre la ya de por sí inestable situación de Escuela de Náutica de Barcelona.

En 1915, las enseñanzas náuticas sufrieron una reforma encaminada a actualizarlas, tras más de cincuenta años de inmovilismo. Paradójicamente, aquella ley no estuvo acompañada de la correspondiente dotación presupuestaria, y por tanto, tan sólo sirvió para acrecentar las dificultades, que el claustro de la Escuela, bajo la dirección del capitán Leopoldo Benítez –sucesor de José Ricart–, afrontó con una responsabilidad profesional digna de admiración.

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

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

A pesar de haberse solucionado el problema del profesorado, el horizonte de la Escuela no acabó de despejarse. La crisis de la marina mundial repercutió directamente sobre la situación de los alumnos, que se fueron encontrando cada vez con más dificultades para realizar las prácticas de navegación, sin las

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

8. Emili SOLÀ, «A l'entorn de l'Escola de Nàutica», *Catalunya Marítima*, 2-3 (1920), pág. 24.

9. Emilio SOLÀ Y BAULÓ, *Escuela Especial de Náutica de Barcelona. Memoria correspondiente al año académico 1920-1921*, Barcelona, Juan Ruiz Romero-Sucesor de J. Bastinos, 1922, pág. 4.

cuales era del todo imposible acceder al examen para la obtención del título profesional. Durante el curso 1921-1922, cincuenta y tres buques se encontraban inactivos en el puerto de Barcelona.¹⁰ Para paliar aquella situación, se reivindicó la creación del buque-escuela, y el 18 de noviembre de 1923, en los locales de la Escuela, se realizó una asamblea de alumnos de Náutica «en pro del buque-escuela, de la cual salieron unas conclusiones que fueron entregadas al Gobierno».¹¹

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

Tabla 1. Alumnos matriculados en la Escuela de Náutica entre 1920 y 1924.

Curso	Alumnos de Náutica	Alumnos de Máquinas
1920-1921	125	42
1921-1922	83	40
1922-1923	61	22
1923-1924	35	26

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

El empleo cada vez más generalizado de los sistemas de radiocomunicación en los buques hizo necesario que se introdujera esta enseñanza:

Para los aspirantes a pilotos y a cuantos otros con carácter libre quieran prepararse para ingresar en la Escuela oficial de Telégrafos al objeto de obtener el certificado de operador radiotelegrafista. La enseñanza no se limita a la parte teórica, sino que comprende las prácticas de telegrafía y telefonía con los correspondientes ejercicios para la educación del oído al alfabeto Morse, a cuyo efecto se han instalado los aparatos necesarios para manipular y obtener la recepción en alta voz. Con esta instrucción los pilotos podrán volver a ser lo que era antes, los telegrafistas marítimos, y no precisarán requerir el concurso ajeno para interpretar o transmitir las frases del Código internacional de Señales por medio de las hondas hertzianas.¹⁴

10. Emilio SOLÁ Y BAULÓ, *Escuela Especial de Náutica de Barcelona. Memoria correspondiente al año académico 1921-1922*, Barcelona, Juan Ruiz Romero-Sucesor de J. Bastinos, 1923, pág. 3.

11. Emilio SOLÁ Y BAULÓ, *Escuela Especial de Náutica de Barcelona. Memoria correspondiente al año académico 1923-1924*, Barcelona, J. Ruiz Romero-Librero Editor, 1925, pág. 6.

12. Emilio SOLÁ Y BAULÓ, *Escuela Especial de Náutica de Barcelona. Memoria correspondiente al año académico 1922-1923*, Barcelona, J. Ruiz Romero-Librero Editor, 1924, pág. 4.

13. SOLÁ, *Escuela... 1922-1923*, pág. 4.

14. SOLÁ, *Escuela... 1922-1923*, pág. 3-4.

El golpe de estado del general Primo de Rivera del 13 de septiembre de 1923 tuvo repercusiones inmediatas sobre la situación de las enseñanzas náuticas en España. Leopoldo Boado, exdirector de la Escuela de Náutica de Bilbao, fue designado por el Directorio comisario extraordinario para inspeccionar el funcionamiento de las escuelas de náutica. La visita a la de Barcelona la realizó entre el 7 y el 9 de noviembre. Tras el reconocimiento, las reformas no se hicieron esperar. Un Real Decreto del 1 de febrero de 1924 ordenó traspasar todo lo referente a la marina mercante a una nueva Dirección General de Navegación, dependiente del Ministerio de Marina, estableciéndose así la militarización de la marina civil. Otro Decreto del 6 de junio de 1924 dictaminó clausurar todas las escuelas de náutica existentes y refundirlas en cuatro centros, uno para cada zona marítima, que pasarían a denominarse Escuelas Oficiales de Náutica. Las cuatro nuevas escuelas quedaron ubicadas en Bilbao, Cádiz, Barcelona y Santa Cruz de Tenerife. En la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona quedaron incluidas las de Alicante, Valencia, Mallorca y Cartagena.

Los planes de estudio no sufrieron ninguna variación. Sin embargo, y de acuerdo con lo establecido en la nueva normativa, los exámenes de junio de 1925 se realizaron por escrito, dado que se consideraba que de aquella manera se aquilataba mejor la suficiencia de los alumnos. También se establecieron los ejercicios prácticos en el taller. En el caso de Barcelona, al carecer la escuela de los medios necesarios, la realización de los mismos se llevaba a cabo en la factoría Nuevo Vulcano.

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

La crisis de la marina mercante continuó agudizándose en aquellos años y miles de profesionales se vieron abocados al paro. La matrícula en las escuelas de Náutica de todo el Estado disminuyó de forma ostensible, tal como puede constatarse en la estadística siguiente, publicada en *Marina Civil*, órgano de la Federación Nacional de Oficiales de la Marina Mercante:

Tabla 2. Matrícula en las Escuelas de Náutica de España entre 1926 y 1929.

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

Fuente: *Marina Civil*, II-14 (1930).

15. Emilio SOLÁ Y BAULÓ, *Escuela Especial de Náutica de Barcelona. Memoria correspondiente al año académico 1924-1925*, Barcelona, Miret, 1926, pág. 113.

Ramón Bullón, promotor del Instituto Náutico del Mediterráneo

En diciembre de 1925, Primo de Rivera sustituyó el Directorio Militar, establecido dos años antes, por un Directorio Civil, que recuperó una estructura ministerial de corte tradicional. Rafael Benjumea, conde de Guadalhorce, fue nombrado ministro de Fomento, y el vicealmirante Cornejo asumió Marina. Uno de los objetivos planteados por la nueva estructura gubernamental fue la reorganización de las enseñanzas náuticas, con el fin de aplicar con eficiencia lo establecido en la ley de 1924.

Al efecto, el Ministerio de Marina nombró al capitán de corbeta Ramón Bullón director de la Escuela de Náutica de Barcelona el 7 enero de 1927. De entrada, según su propia confesión, Bullón recibió el nombramiento con retención. Sus prevenciones fueron vencidas por una carta personal del director general de Navegación en que, casi como un favor personal, le rogaba que asumiera aquel cargo con el fin de que no se demorase más la aplicación de las directrices establecidas en la ley de 1924,¹⁶ según las cuales debía fundarse en Barcelona un Instituto Náutico que cubriera el ámbito de la costa mediterránea peninsular.

LA CONSECUCCIÓN DEL SOLAR

El antecesor de Ramón Bullón en el cargo de director de la Escuela de Náutica, Emilio Solá, se preocupó de conseguir una ubicación digna para el centro docente dadas la muchas deficiencias que presentaba el piso principal del núm. 18 del paseo de Isabel II donde se impartían las clases.

Solá solicitó la cesión de una parcela en el andén llamado de Antonio López, al final del muelle de Bosch y Alsina. Pero el puerto no estuvo de acuerdo y ofreció como alternativa otro solar, situado en el muelle del Rebaix.

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

16. Según consta en un escrito redactado el 12 de agosto de 1931 por él mismo (AGMAB, Hojas de Servicio del Cuerpo General, 8021/9).

terrenos del muelle del Depósito el 11 de noviembre de 1927, no sin reticencias, que se evidenciaron en ciertas condiciones establecidas en la Real Orden. Sin embargo, el disgusto de la Junta de Obras del Puerto se mantuvo durante los meses siguientes y no desaprovechó la menor oportunidad para airear su disconformidad, como por ejemplo a raíz del cambio de denominación de la Escuela por el de Instituto Náutico del Mediterráneo. Las aguas no retornaron a su cauce con la Real Orden de 11 de noviembre de 1929, que confirmó la cesión por parte del Ministerio de Fomento al de Marina de una parcela de 3.500 m² lindantes con la plaza de Palacio.¹⁷ El ingeniero director del Puerto siguió planteando pegas de forma sistemática –carencia de proyecto, ocupación de una franja de terreno municipal, cesión en precario o a perpetuidad– hasta el día 17 de julio de 1930, en que se realizó la entrega oficial de los terrenos mediante un documento cargado de matices.¹⁸

ELABORACIÓN DEL PROYECTO ARQUITECTÓNICO

El director de la Escuela de Náutica, Ramón Bullón, redactó un memorando¹⁹ dirigido a distintas instituciones el 23 de noviembre de 1928 en donde exponía su concepción de lo que debía ser el nuevo Instituto Náutico del Mediterráneo ajustado a la normativa. De entrada, remarcaba la necesidad de contar con un edificio a la altura de las tareas que tenía atribuidas.

El Instituto debería albergar la Escuela de Náutica y ofrecer un marco digno en donde celebrar los exámenes de piloto, capitán y maquinista. También necesitaba contar con un salón de actos para celebrar conferencias y exposiciones temporales. Un componente destacable de la futura “Universidad del Mar” era la biblioteca, cuyo papel no se reducía a dar soporte a los estudiantes de la Escuela, sino que debía ser el centro de referencia para todos aquellos que buscasen información sobre el mundo marítimo. También era preciso contar con un taller de máquinas y un taller instrumental, donde poder reparar los diversos aparatos de navegación de los buques. Otro elemento destacado era el Museo Marítimo Regional, abierto al público, cuyo objetivo sería recoger y proteger todos aquellos elementos materiales de la tradición marítima de Catalunya que, por el momento, se hallaban dispersos y corrían un serio peligro de malbaratarse. La labor de soporte a la navegación se haría factible mediante la creación de un observatorio astronómico y otro meteorológico. En el Instituto también deberían impartirse las enseñanzas de radiotelegrafistas de Marina, y consideraba paradójico que dicha formación se impartiese en Madrid. En unas instalaciones anexas al edificio principal deberían ubicarse una residencia para los estudiantes de náutica y máquinas, el asilo naval y una escuela para los hijos de los vecinos de la Barceloneta. Es evidente que el proyecto diseñado por aquel buen marino militar aspiraba a dotar a Barcelona del mejor centro de la marina civil española. Al final, la financiación alcanzada obligaría a reducir aquellas aspiraciones.

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

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

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

Desde el primer momento, Ramón Bullón hizo gala de una gran ambición para el proyecto que se le había encomendado. Así, en agosto de 1927, difundió entre diversas instituciones y organismos una fotografía del denominado Colegio Viejo de Salamanca –un monumental edificio de estilo neoclásico– como ejemplo de lo que debía ser el futuro centro náutico barcelonés.²⁰

En el primer número del año 1929 del *Boletín de la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante de Barcelona*, Bullón publicó un artículo en el que exponía la situación del proyecto de Instituto Náutico del Mediterráneo y los objetivos del mismo.²¹ En primer lugar, exponía que el coste de la construcción de un edificio capaz de albergar con dignidad la Escuela de Náutica se estimaba en 700.000 pesetas. Hasta el momento tan sólo se contaba con 450.000 y, en consecuencia, hacía falta la aportación de alguna otra institución, que, según él, debía ser la Diputación, dados sus vínculos históricos con el centro de formación de los marinos. A continuación, el director de la Escuela describía los elementos que debían tener cabida en el edificio y destacaba la conveniencia de añadir una escuela para los niños y niñas de la Barceloneta, dada la vinculación de este barrio con la mar, así como un edificio para los huérfanos que vivían en pésimas condiciones en el buque destinado a Asilo Naval fondeado en el puerto.

El 27 de marzo de 1929, la Dirección General de Navegación designó 35.000 pesetas para sufragar la elaboración del proyecto arquitectónico. Durante el mes de abril, tanto la Asociación de Armadores como la de Capitanes y Pilotos manifestaron su firme apoyo al proyecto. La Cámara de Industria y Navegación se sumó a las adhesiones en julio. El 31 de julio, la Comisión Municipal Permanente del Ayuntamiento de Barcelona tomó el siguiente acuerdo:

Que en vista de la R.O. por la que el Ministerio de Fomento cede al de Marina una parcela situada en el fondo abierto de la Plaza Palacio junto al muelle del Depósito, para construir sobre ella el nuevo edificio destinado a la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona, única de esta clase que se establecerá en el litoral del Mediterráneo y en atención a que con ello se facilitará la urbanización y embellecimiento de la Plaza de Palacio, al construirse un edificio de carácter monumental que encuadre la misma impidiendo que desde ella se vean depósitos comerciales, se subvenciona la construcción de dicha escuela con la cantidad de doscientas mil pesetas, mediante la estricta condición que los facultativos municipales tengan intervención en la construcción de la fachada del repetido edificio, al objeto de lograr que armonice toda ella con el conjunto de la Plaza de Palacio.²²

En el discurso inaugural del curso 1929-1930, el director Ramón Bullón expuso el proyecto arquitectónico del Instituto y mostró algunas fotografías ante un numeroso público, representativo de todos los ámbitos marítimos barceloneses.²³

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

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

22. AHDB (Arxiu Històric Diputació de Barcelona), L.1.000.

23. MMB, CDM (Centre de Documentació Marítima), R. 2.430, página fotocopiada del *Boletín Náutico*, s.n. (s.f.).

En agosto de 1929, los arquitectos municipales Vilaseca y Florensa tuvieron elaborado el proyecto arquitectónico, en el que recogieron tanto las recomendaciones de Bullón como las premisas urbanísticas municipales. La fachada del edificio proyectado poseía trazos neoclásicos y armonizaba con los principales edificios de la plaza: porches de Xifré y Llotja. En las tres plantas diseñadas se daba cabida a todas las requisitorias planteadas por el director de la Escuela. En la planta baja se situaban las oficinas de Secretaría, el despacho del presidente del Patronato, el taller de máquinas, la sala de dibujo, la sala de estudio y la biblioteca. En el primer piso se encontrarían cuatro aulas, el despacho del director, la sala de profesores, la sala de actos y la sala para los exámenes de capitán, piloto y maquinista. Y en el segundo piso estarían las viviendas de los conserjes, el museo y la sala para la formación de los radiotelegrafistas.

El edificio proyectado comportaba un gasto de 700.000 pesetas, pero únicamente se contaba con las 275.000 aportadas por el gobierno a través de los ministerios de Marina y Fomento y los 50.000 duros con los que estaba dispuesto a colaborar el Ayuntamiento. En opinión de Bullón, como hemos dicho antes, era la Diputación la que debía aportar el resto necesario por tradición y por responsabilidad:

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

PUESTA EN MARCHA DE LA JUNTA DEL PATRONATO DEL INSTITUTO NÁUTICO DEL MEDITERRÁNEO

El 16 de noviembre de 1929 se publicó un Real Decreto en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina* por el que se creaba la Junta de Patronato del Instituto Náutico del Mediterráneo. En la exposición previa al Real Decreto, se argumentaba lo siguiente:

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

24. AHCCB, 627/12, pág. 4.

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

El Decreto constaba de cuatro artículos que, en resumidas cuentas, establecían la autoridad primera del Ministerio de Marina en lo referente al solar, construcción del edificio y función del mismo, en la que debía prevalecer la de ser la sede de la Escuela Oficial de Náutica. En el cuarto artículo, se aclaraba al respecto que:

Las demás dependencias accesorias afines a enseñanzas marítimas que lleguen a instalarse en parte del edificio o en pabellones edificados sobre el solar antedicho de la zona del puerto, deberán ser administradas, organizadas, sostenidas y regidas por una Junta de Patronato local para el fomento de las enseñanzas marítimas que se crea por el presente Decreto y se titulará Junta de Patronato del Instituto Náutico del Mediterráneo, formada por los siguientes miembros: *Presidentes natos*: El ministro de Marina, capitán general de la Armada y capitán general del departamento de Cartagena. *Inspector delegado del Ministerio de Marina*: El director general de Navegación, pudiendo actuar por delegación, en representación suya, el comandante de Marina de Barcelona. *Presidente*: El presidente de la Diputación Provincial de Barcelona. *Vicepresidentes (primero y segundo)*: Presidente de la Cámara de Comercio y Navegación de Barcelona y el que nombre por votación el pleno de la Junta. *Vocales*: El presidente de la Comisión de Cultura de la Diputación de Barcelona, el teniente alcalde, delegado de Cultura del Ayuntamiento de Barcelona, un vocal de la Junta de Obras del Puerto, un delegado de la Asociación de Navieros del Mediterráneo, otro de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona, otro de la Federación de Armadores “Navegación Libre Española”, un capitán de la Marina mercante y un primer maquinista naval pertenecientes a las asociaciones respectivas de los mismos domiciliadas en Barcelona,

25. *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, 255, pág. 2.185-2.186.

otro de la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Reserva Naval, el presidente del Pósito marítimo de Barcelona, un delegado del Colegio de Agentes de Aduanas, otro de la Cámara de la Industria, otro de la Junta del Asilo Naval, el director de la Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros (delegado en Cataluña y Baleares por la Caja Central de Crédito Marítimo) y el inspector costero en Cataluña de la caja central de Crédito Marítimo. *Director de la parte técnica*: El director de la Escuela Oficial de Náutica.

Es evidente que un patronato tan amplio, que se regiría por un reglamento propio como era lógico, pretendía conseguir el máximo apoyo para el Instituto.

LOS RETOS DE LA JUNTA DEL PATRONATO DEL INSTITUTO NÁUTICO DEL MEDITERRÁNEO

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

El 2 de diciembre de 1929, se constituyó la Junta del Patronato en la sala de sesiones de la Diputación provincial, bajo la presidencia del director general de Navegación. Cuatro días más tarde, se celebró la primera reunión de la Junta, bajo la presidencia de la primera autoridad de la Diputación, José Milá y Camps, conde de Montseny. En esta reunión, los arquitectos autores del proyecto informaron, a pregunta del presidente, que el coste del edificio central del complejo proyectado ascendía a 1.178.000 pesetas.²⁶ Ante esto, el presidente manifestó que no tenía un conocimiento preciso de las aportaciones que efectuaría cada institución, por lo que iba a aprovechar un viaje que debía realizar a Madrid para aclarar el tema ante el Ministerio de Marina.²⁷

La segunda reunión de la junta se celebró el 25 de enero de 1930.

La tercera tuvo lugar el 28 de abril del mismo año, bajo la presidencia de Juan Maluquer y Viladot, que había sustituido a Milá al frente de la Diputación el 25 de febrero de aquel año. El presidente presentó a los nuevos representantes institucionales tras el cambio de régimen. Entre ellos se encontraba Luís Massot, teniente de alcalde delegado de Cultura del Ayuntamiento, que se mostró muy participativo. En primer lugar, quiso saber cuáles eran las cantidades aportadas por cada institución y, en segundo lugar, advirtió que en el Ayuntamiento «hay una atmósfera un tanto contraria a la construcción del edificio, atendiendo las circunstancias que han concurrido en la determinación del emplazamiento, por cuanto la barriada de la Barceloneta parece ser que la cree contraria a sus conveniencias».²⁸ Bullón se encargó de contestar a las observaciones de Massot. Sobre las finanzas dijo que se contaba con 500.000 pesetas aportadas por el Estado y con 200.000 del Ayuntamiento, y que faltaba aclarar

26. El proyecto completo de las instalaciones del Instituto Náutico del Mediterráneo constaba de cuatro edificios: el central, dedicado a la Escuela de Náutica; los laterales, al Refugio naval y al Internado; el situado en la parte posterior, a las escuelas primarias del Pósito marítimo.

27. AHDB, L. 2.748, Borrador de Acta.

28. AHDB, L. 2.893, Acta de la Tercera..., pág.1.

la consignación de la Diputación. Respecto a la actitud opuesta al proyecto del barrio de la Barceloneta, manifestó que no podía «concebir en modo alguno que ahora, tan tardíamente (a no ser que alguien gestione y provocara una protesta infundamentada e ilógica) apareciese dicha barriada a lo último opinando de distinto modo que en un principio en lo tocante a la Escuela Provincial de Náutica». ²⁹ Massot replicó, afirmando que los compromisos del antiguo consistorio no eran obligatorios para el nuevo y que la Escuela muy bien podía ubicarse en los cuarteles de Atarazanas. La contrarréplica de Bullón fue contundente y Massot se vio forzado a adoptar una actitud conciliadora.

Hoy por hoy, ignoramos quién impulsó la campaña en contra de la construcción del edificio del Instituto. Por el contrario, sí conocemos quienes fueron los más firmes defensores del proyecto: Francisco de Paula Colldeforns, secretario del Instituto a partir de 1932, que publicó varios artículos en diversos medios de comunicación en pro del emplazamiento propuesto y, sobre todo, el mismo Ramón Bullón, que no escatimó ningún esfuerzo, tal como puede comprobarse por la carta escrita al presidente de la Diputación el día 13 de mayo de 1930, en la que manifestaba con claridad su indignación:

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

Entre quienes se posicionaron con más firmeza en contra de ubicar el Instituto en la plaza de Palacio estuvo la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante de Barcelona. La Asociación propuso como alternativa que se emplazara en el solar que quedaría libre una vez se derribara el viejo edificio de las Atarazanas y, si tal alternativa no fuese viable, «entonces tal vez resultara lo más práctico acogerse a una idea de convertir los palacios de la extinguida Exposición en Ciudad Universitaria, y a este fin adscribir allí la Escuela de Náutica, otorgándole además, en el palacio Nacional, un área suficiente donde poder emplazar el Museo Marítimo». ³¹ En señal de protesta, la Asociación de Capitanes retiró su representante de la Junta del Patronato.

29. AHDB, L. 2.893, *Acta de la Tercera...*, pág. 2.

30. AHDB, L. 2.893.

31. «Ante la verdad», *Marina Civil*, 26 (diciembre 1930), pág. 26-27.

Los vientos contrarios no lograron frenar el avance del proyecto del Instituto. En la Junta del Patronato celebrada el 6 de junio de 1930, el Ayuntamiento corroboró su apoyo y confirmó su contribución de 200.000 pesetas. También se adoptó la decisión de crear diversos grupos de trabajo: Comisión Ejecutiva, Comisión de Obras, Comisión Administrativa, Ponencia de Reglamento y Ponencia de Cultura.

Del proyecto inicial, realizado por los arquitectos Vilaseca y Florensa, se optó por construir, en primer lugar, el cuerpo central, destinado a Escuela de Náutica, y se aplazó, a petición del Ayuntamiento,³² la construcción de los cuerpos laterales destinados a albergar el Refugio Naval, el internado y las escuelas primarias del Pósito Marítimo. El concurso de adjudicación fue ganado por la empresa Material y Obras SA por un valor de 504.000 pesetas.³³ El inicio de las obras tuvo lugar el 1 de octubre de 1930. Una vez iniciados los trabajos, se decidió añadir un observatorio meteorológico y otro astronómico en las dos torres ubicadas en los extremos de la fachada posterior.³⁴

La proclamación de la II República, el 14 de abril de 1931, supuso, entre otros muchos cambios, la supresión de las cuatro Diputaciones Provinciales catalanas y la asunción de todas sus funciones por la Generalitat. En consecuencia, se tuvo que modificar la composición de la Junta del Patronato. El nuevo organismo adquirió, a partir de enero de 1932, la estructura siguiente:

Presidente: Exc. Sr. Francesc Macià, presidente de la Generalitat de Catalunya. *Vice-presidentes. Primero:* Exc. Sr. Josep Armenteras, presidente de la Cámara de Comercio y Navegación. *Segundo:* Sr. Ángel Bono, delegado de la Junta del Puerto de Barcelona. *Inspector Delegado del Ministerio de Marina:* Ilm. Sr. Lluís Verdugo, comandante de Marina de Barcelona. *Tesorero:* Sr. Pere Garcías Seguí, presidente de la Asociación de Navieros del Mediterráneo. *Vocales:* Sr. Ventura Gassol, consejero de Cultura de la Generalitat; Sr. Pere Comas, teniente de alcalde, delegado de Cultura de l'Ajuntament de Barcelona; Sr. Joan Ferrer i Puig, representante de la Asociación de Navieros y Consignatarios; Sr. Francesc Condeminas, representante de la Asociación de Consignatarios; Sr. Ramón Freixas, representante de la Federación de Armadores "Navegación Libre Española"; Sr. Ferran Arranz, representante de la Asociación de Capitanes y Pilotos; Sr. Miquel Gómez, representante de la Sociedad Española de Maquinistas Navales; Sr. Manuel Cordero, representante del Pósito Marítimo; Sr. Miquel Lerín, presidente del Colegio de Agentes de Aduanas; Sr. Andreu Oliva, presidente de la Cámara de la Industria; Sr. Joaquín Tintoré, representante del Refugio Naval; Sr. Francisco Moragas, director de la Caja de Pensiones para la Vejez; Sr. José Macau, inspector de la Caja Central de Crédito Marítimo. *Director Técnico:* Sr. Alfredo Jaén, director de la Escuela Oficial de Náutica. *Secretario General:* Sr. Francisco de Paula Colldeforns. *Cajero-contable:* Sr. Federico Curt.³⁵

32. *Diario del Comercio*, 12-III-1933, pág. 5.

33. AHDB, L. J1.000.

34. INSTITUT NÀUTIC DE LA MEDITERRÀNIA, *Junta de Patronat. Memòria 1931*, Barcelona, Tipografia La Academia dels Hereus de Serra i Russell, 1932, pág. 27-35.

35. INSTITUT, *Junta...*, pág. 52-53.

DIMISIÓN DE RAMÓN BULLÓN

El advenimiento de la II República provocó de inmediato una honda inquietud en Ramón Bullón, que se dirigió por escrito al teniente de alcalde Casanovas rogándole que realizara las gestiones necesarias con el fin de averiguar las intenciones del nuevo régimen político respecto de la continuidad del Instituto Náutico del Mediterráneo. El escrito iba acompañado de un informe sobre el estado de ejecución del proyecto. En primer lugar, se informaba, sobre la financiación, que el Ministerio de Marina ya había invertido 425.000 pesetas del medio millón prometido y el Ayuntamiento ya había gastado la mitad de las 100.000 pesetas comprometidas; por el momento, ni la Diputación ni la Cámara de Comercio habían aportado nada de las 200.000 y 70.000 pesetas a las que se habían comprometido. En aquel momento, estaban contratadas obras por valor de 500.000 pesetas. La inversión en el edificio principal se calculaba en 1.000.000 de pesetas y la de los edificios anexos en 240.000.³⁶

El establecimiento del nuevo régimen político comportó una serie de cambios, ante los cuales no le cupo otra alternativa a Ramón Bullón que presentar su dimisión irrevocable, tal como él mismo expuso en una instancia dirigida al Ministro de Marina, con fecha del 12 de agosto de 1931:

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

36. AMCB, caja 60.562.

37. AGMAB, Hojas de Servicio del Cuerpo General, 8021/9.

La Junta del Patronato del Instituto, en su reunión de 8 de junio de 1931, aceptó la dimisión, le felicitó por su trabajo y tomó el acuerdo de que una de las aulas del centro llevara la denominación de “Aula Ramón Bullón”. Aquella decisión no consoló en absoluto al ya exdirector, que solicitó a sus superiores ser destinado lo antes posible a una nueva plaza lejos de Barcelona.

EL INSTITUTO NÁUTICO DEL MEDITERRÁNEO COMIENZA SU ANDADURA

El cambio de régimen acarrió un cierto cambio en la orientación del Instituto. Cabe destacar, por ejemplo, que en la sesión del día 14 de enero de 1932 se decidió convertir la Ponencia de Cultura, encargada en su momento de elaborar los contenidos del Instituto, en Comisión de Cultura, aumentando la relevancia de esta faceta. La primera Comisión de Cultura estuvo formada por Gassol, Comas, Garcías, Bono, Gómez, Condeminas y Arranz.³⁸ 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 Instituto.

Es importante señalar que fue la Ponencia, con Francesc Condeminas como cabeza pensante, quien redactó el Plan Cultural del Instituto, 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 proyecto de enseñanzas marítimo-comerciales, dado el estado de abandono en que se encontraba ese ámbito formativo. 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. Objetivo de segundo orden era la divulgación de la cultura marítima, mediante la creación de un museo marítimo y de una biblioteca marítima.³⁹ 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 que curés de que 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.⁴⁰

Esta visión del Instituto no sería compartida por la mayoría de los marinos mercantes profesionales, que verían en la misma una injerencia de personas ajenas al mundo marítimo.

La Comisión de Cultura redactó el *Reglament per l'organització i funcionament del Museu i Biblioteca* durante su primer año de existencia, mientras se realizaban las obras de construcción del edificio. El 24 de noviembre de 1932, el *Reglament* fue

38. INSTITUT, *Junta...*, pàg. 53.

39. INSTITUT, *Junta...*, pàg. 47-51.

40. INSTITUT, *Junta...*, pàg. 47.

aprobado en una reunión conjunta de la Comisión de Obras y de la Comisión de Cultura. Condeminas fue nombrado director del museo y de la biblioteca.⁴¹

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.

La Comisión de Obras presentó el 31 de julio de 1933 un informe a la Junta del Patronato en el que rendía cuentas de los gastos ocasionados por la habilitación de los locales. En el mismo se señalaba, entre otras cosas, que no había sido posible atender la demanda del director para que se construyese un pabellón en la parte trasera del edificio, cuyo presupuesto se elevaba a 25.000 pesetas, donde albergar los talleres de fragua y calderería para los alumnos de máquinas. En opinión de la Comisión de Obras, era imposible aumentar todavía más el déficit de 300.000 que se llevaba acumulado hasta el momento.

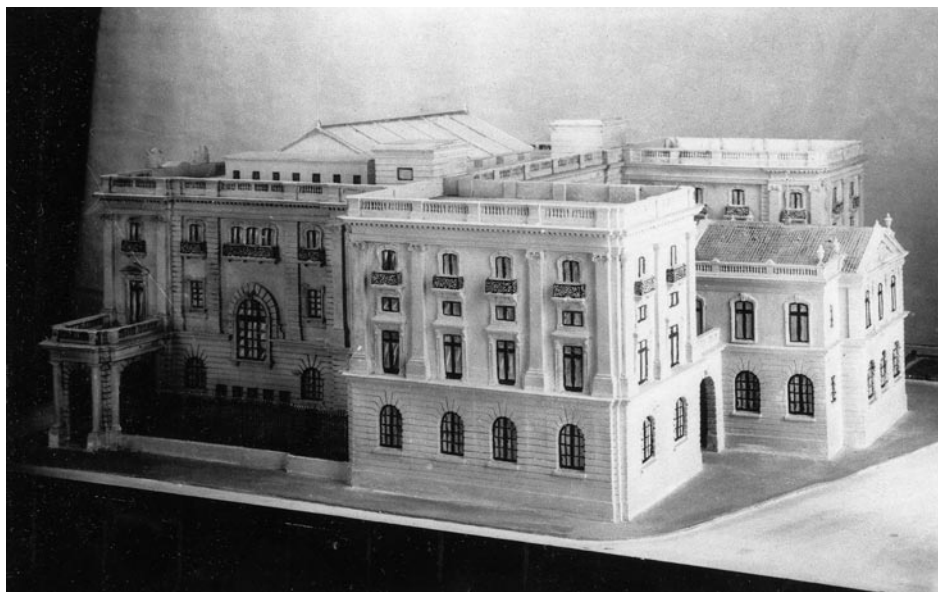
Conclusión

Los acontecimientos demuestran que la construcción del edificio de la Facultad de Náutica en su emplazamiento de la plaza de Palacio fue posible gracias a los esfuerzos de Ramón Bullón. La crónica histórica también pone en evidencia que la intención de aquel marino de la Armada era dotar a Barcelona de un gran centro cultural marítimo que convirtiera nuestra ciudad en un referente en el ámbito mediterráneo. Gracias a su clarividencia, Barcelona pudo contar con un importante museo marítimo, que hoy todavía perdura y realiza una destacable labor de difusión e investigación.

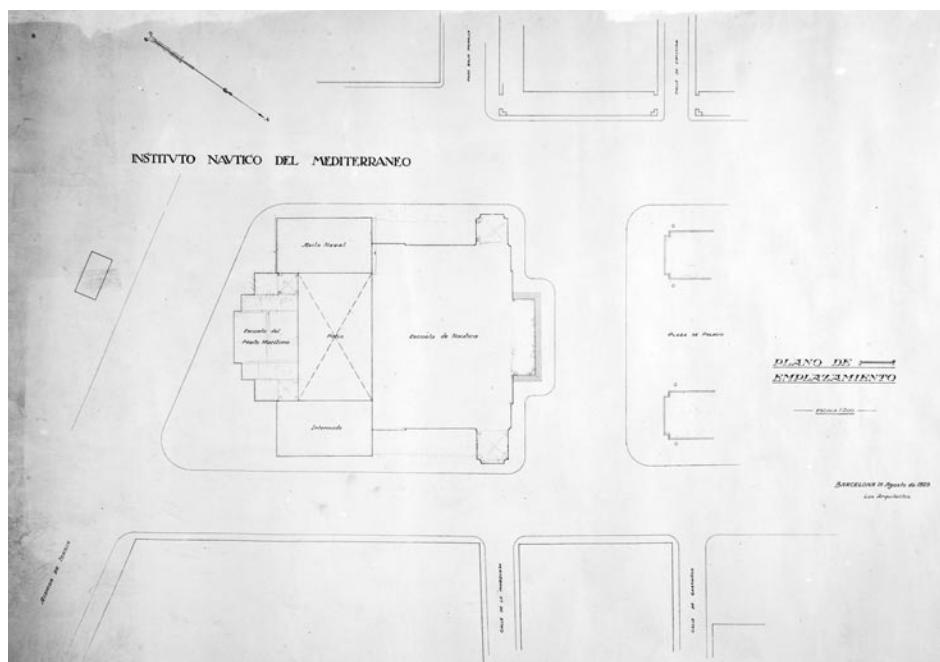
Su cese como director a causa de su pertenencia a la Armada tras la proclamación de la II República no puede calificarse más que de arbitraria. Este hecho histórico obliga a los historiadores marítimos, y a mí mismo, a revisar las visiones que hemos tenido hasta el presente de la relación entre la Armada y la Marina civil.

Sería necesario que se restituyera la denominación “Ramón Bullón” a una de las aulas de la Facultad de Náutica de Barcelona, tal como ordenó en 1931 Francesc Macià en tanto que presidente de la Junta del Patronato del Instituto Náutico del Mediterráneo, y se mantuvo durante años, hasta que, con motivo de unas obras de reforma realizadas a mediados de la década de 1990, desapareció esta denominación.

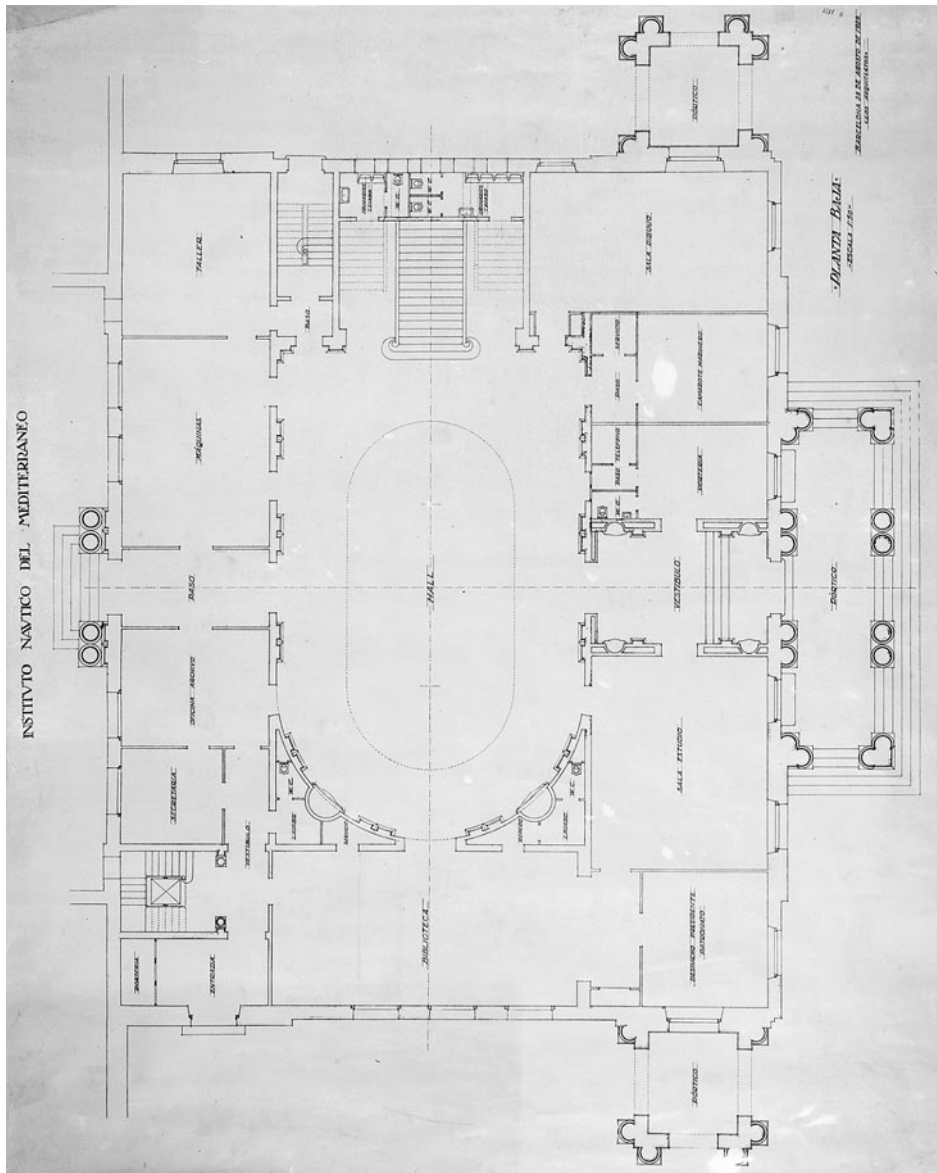
41. MMB, CDM, R.2.748, D.104, pág. 32.

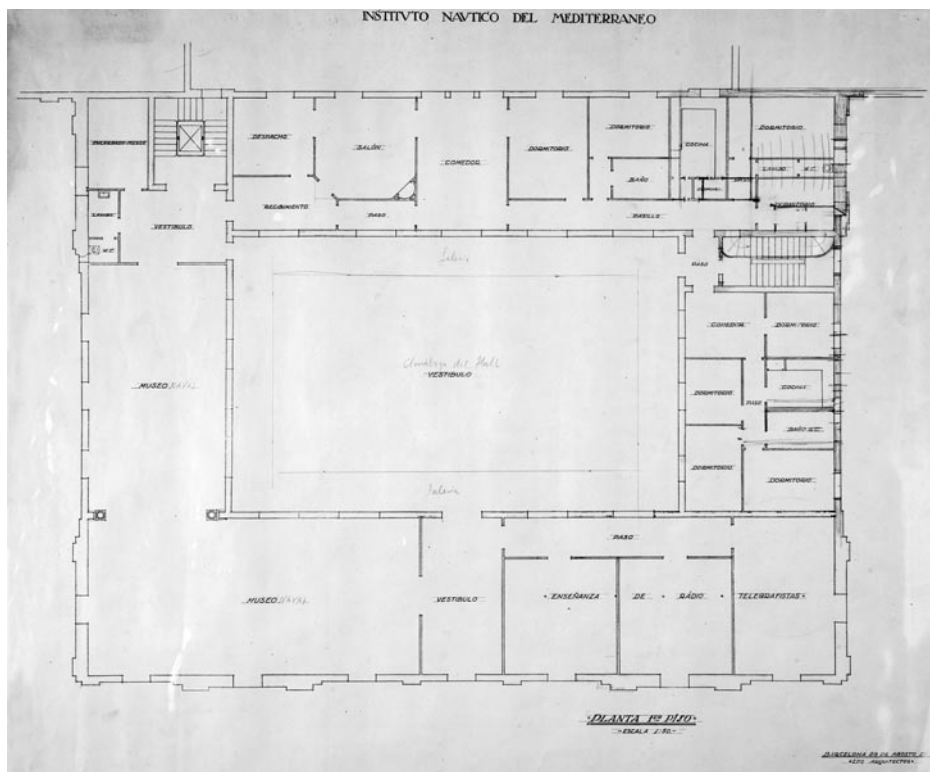
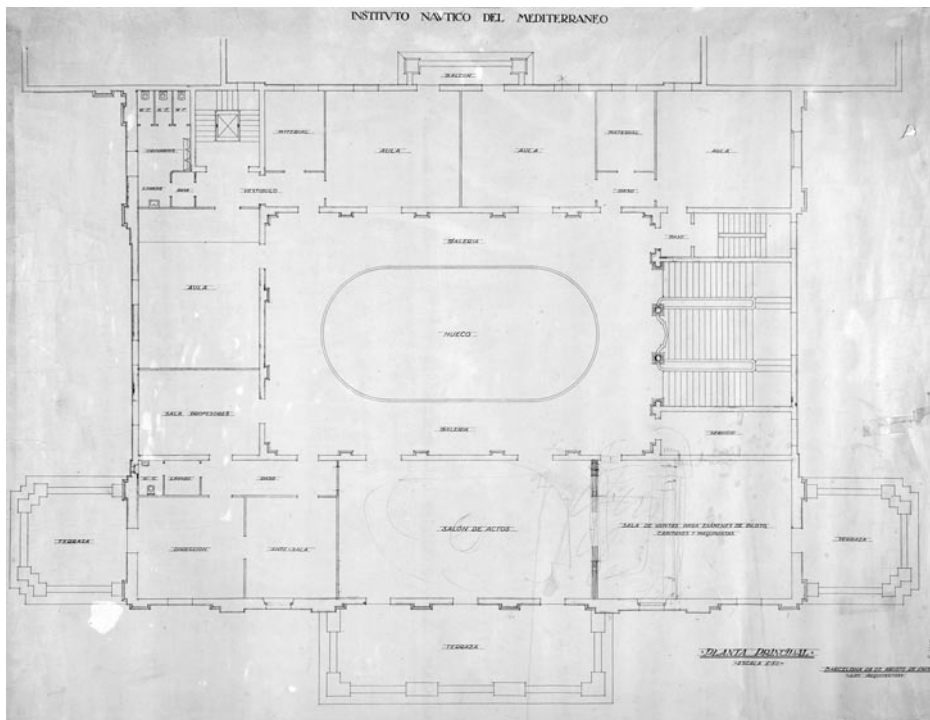


Maqueta del proyecto de edificio para el Instituto Náutico del Mediterráneo (Museu Marítim de Barcelona, 2725F).



Planos del proyecto de edificio para el Instituto Náutico del Mediterráneo. Josep Vilaseca y Adolf Florensa, 28-VIII-1929. Situación y plantas (Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona, Q148, Edificis i locals, PC. R. 1158, 1159, 1162 y 1163).







Aspecto exterior de la Escuela de Náutica en la fase final de su construcción (Museu Marítim de Barcelona, 24466F).



Hall de la Escuela de Náutica en construcción (Museu Marítim de Barcelona, 24475F).