

L. Carbonell Relat



**La Facultad de Náutica de
Barcelona
desde sus orígenes
hasta el 2016**

Barcelona, 2016

L. Carbonell Relat

La Facultad de Náutica de Barcelona desde sus orígenes hasta el 2016

Barcelona, 2016

Edición digital actualizada de la obra:
La Facultad de Náutica de Barcelona
desde sus orígenes hasta el 2007

©L. Carbonell Relat

Publicación nº 37

Primera edición

Publicación no venal, editada, publicada e impresa por el autor
Barcelona, 2016

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida, almacenada o transmitida por ningún medio electrónico, químico, mecánico, óptico, de grabación o fotocopiado, sin la autorización previa del autor.

Introducción

Como es bien sabido, esta Facultad de Náutica tuvo sus comienzos en la escuela establecida el año 1769¹, como veremos más adelante, pero antes creo conveniente explicar el origen de los centros dedicados a la enseñanza de esa especialidad y el porqué de su aparición.

De hecho, en el Occidente europeo, tanto en el Mediterráneo como en el mar del Norte, la navegación era prácticamente costera, como la que hoy calificamos de cabotaje y la condición de patrón, es decir, de técnico en el arte de navegar, era exactamente igual al grado de maestro del oficio que permitía ejercer el mando de un barco, que el interesado obtendría una vez hubiera alcanzado el nivel de conocimientos fijado por el gremio pertinente. No tenemos constancia de cuales eran las exigencias del gremio, ni como las acreditaba el aspirante al cargo, pero la lógica nos permite suponer que, al igual que ocurría en todos los oficios, el gremio no impartía clases ni enseñaba nada, sino que se limitaba a comprobar que el aspirante dominaba perfectamente ese oficio. Y como precedente de un gremio de esta clase debemos mencionar el Colegio de Pilotos Vizcaínos, una cofradía creada en Cádiz a raíz de la conquista de aquella ciudad el año 1248.

No sabemos tampoco como se las apañaba un aprendiz para adquirir los conocimientos de navegación apropiados, pero lo podemos deducir de un documento existente en el Archivo Histórico de Dubrovnik, fechado el 1.2.1468, en el que un navegante y terrateniente contrata un sirviente por cuatro años, con la obligación, por parte de éste, de vivir en casa del dueño

y de navegar con él, o su hijo, hasta el lugar donde uno u otro fueran, además de ser obediente a ambos, y de trabajar y regar la viña y el huerto del contratante. A cambio de todo esto, el dueño tenía la obligación de mantenerlo, vestirlo y calzarlo, tanto si estaba sano como enfermo, y educarlo en el arte de navegar, así como pagarle la cantidad de 36 hiperperios de Ragusa.

La Escuela de Sagres²

Sobre el nacimiento de las escuelas de náutica, debemos decir que los portugueses fueron los primeros en sentir su necesidad, a partir del momento en que el infante Enrique el Navegante puso en marcha el programa de descubrimientos geográficos por la costa occidental de África, en busca del camino de la India. Y para superar los inconvenientes, el infante creó, hacia el año 1420, la Escuela de Sagres, la cual estuvo en servicio hasta su fallecimiento, ocurrido en 1460. Tuvo como profesores a los mejores eruditos y cartógrafos de la época, entre los cuales debemos destacar al judío mallorquín Jafuda Cresques, cristianizado como Jaime Ribes, y autor, juntamente con su padre Abraham, del famoso Atlas Catalán de 1375. Otros profesores fueron los portugueses Duarte Pacheco, João de Castro y Anton Gonçalves; el veneciano Alvide Cadamosto; y el noruego Wollert; entre otros.

En la Escuela de Sagres enseñaban el régimen de vientos y de corrientes del Atlántico, así como los conocimientos geográficos aportados por los navegantes al retorno de sus viajes. Y de allí surgió la base de la navegación astronómica utilizada en Occidente. Consistía en medir la altura de la estrella Polar en Lisboa, a la salida de la expedición marítima de descubrimiento, y repetir la misma operación a lo largo del viaje, haciéndolo en el instante en que la estrella ocupaba la misma posición en su órbita. Entonces, restando las dos alturas, y convirtiendo los grados en minutos se obtenía la distancia en millas marinas que, en ese momento, estaba la nave de Lisboa. Y eso es válido porque la navegación por la costa oeste de África discurre muy cerca de la dirección de los meridianos. En cambio, en el Mediterráneo y en el mar del Norte la navegación astronómica no hacía ninguna falta, pues las travesías por alta mar, fuera de la vista de tierra, eran realmente pocas y de corta duración, de manera que bastaban los métodos propios de la navegación costera, o, en cualquier caso, con la utilización de las tablas de estima era suficiente. La primera noticia de la existencia de tales tablas nos la proporciona Raimundo Lulio (1232 o 1235-1315) en la obra *Ars (magna) generalis ultima* (1305-08), que es una especie de apéndice de su *Arbre de scièn-*

cia. Los ejemplares más antiguos que se conservan de dichas tablas de estima son obra de los italianos Andrea Bianco, del año 1436; Piero de Versi, de 1444; y Zorzi da Modone, de 1445.

Los inicios de la navegación astronómica en el Pacífico y en el Índico, desconocidos en Occidente hasta el año 1498

Hemos aludido ya la navegación astronómica, pero vamos a hacer de nuevo un breve inciso para explicar cuales fueron realmente sus inicios. De hecho, los usuarios más antiguos de este sistema de navegación fueron los navegantes del Pacífico y del Índico, siendo precisamente los polinesios quienes conservaron la versión más primitiva. Como sabemos, el sistema polinesio consistía en asociar cada isla del océano con aquellas estrellas que pasaban exactamente por su cenit, de manera que, teniendo en cuenta esta circunstancia, debían navegar hacia el norte o el sur hasta que alguna de aquellas estrellas pasaba justamente por encima de su cabeza y, entonces, arrumbar al este o al oeste hasta encontrar la isla en cuestión. Y como podemos recordar, este sistema nos recuerda aquel pasaje del Evangelio de san Mateo donde relata el viaje de los Reyes Magos a Belén, para adorar a Jesús recién nacido, viaje que hicieron siguiendo una estrella que se les había aparecido y que “... *se detuvo encima del lugar donde estaba el niño*”.

Una mejora del sistema polinesio fue la empleada por los árabes en el Índico, con el instrumento denominado *hamal*, que ellos venían utilizando desde muy antiguo, aunque Occidente las primeras noticias de su uso las obtuvo al regreso de Vasco da Gama, quien, en Malindi, en 1497, embarcó al piloto Ibn Majid, que le llevó a la India. Y de él aprendió la técnica pertinente. El *hamal* era sencillamente una tablilla rectangular de madera, con un cordel con muchos nudos colgando del centro, siendo cada nudo para un puerto concreto. El manejo era muy fácil: cuando la estrella Polar pasaba por el meridiano el observador se ponía el chicote del cordel dentro de la boca, de modo que, al cerrarla, el nudo correspondiente al puerto de destino quedara sujeto por los dientes. Entonces, manteniendo el cordel bien tenso, disponía la tablilla vertical ante sus ojos, de manera que la arista inferior coincidiera con el horizonte. En estas condiciones, si veía la Polar justo en la arista superior significaba que el barco se encontraba en la misma latitud que el lugar de destino, debiendo navegar hacia el este o el oeste para llegar a él. En cambio, si la veía por encima de dicha arista superior o quedaba oculta por la tablilla de madera quería decir que debía navegar hacia el sur

o el norte, respectivamente, hasta conseguir la anteriormente indicada coincidencia.

De nuevo los portugueses

Volviendo a los portugueses, el sistema de medir la altura de la estrella Polar, con un cuadrante, ballestilla o astrolabio náutico, dejó de ser válido cuando, el año 1460, los navegantes llegaron a la actual Sierra Leona, que se encuentra en una latitud comprendida entre los 7 y los 9 grados norte, y la Polar ya no es visible. Esto constituyó un problema para la navegación, pero el hecho de producirse el mismo año de la muerte del infante Enrique el Navegante y de coincidir con la supresión, por cuestiones políticas, de los viajes de descubrimiento, la búsqueda de una solución quedó marginada.

Los portugueses reanudaron los viajes en 1469, aunque no fue el rey quien los dirigió, sino que se hicieron mediante una concesión por cinco años a favor del particular Fernão Gomes, quien alcanzó el cabo Santa Catalina, situado en los 2º sur, el año 1475. El 1482 la corona portuguesa se puso de nuevo al frente de las expediciones, poniendo al mando de la primera a Diogo Cão, quien exploró el río Congo y llegó al cabo Santa María (13º S). Diogo, el año 1484, de vuelta en Lisboa, debió poner en conocimiento de Juan II (1455-1495), rey de Portugal (1481-1495), la problemática de la navegación. Inmediatamente, el monarca reunió una *Junta dos mathematicos*, formada por Martín Behaim, alumno de Regiomontano, el obispo Ortiz y los médicos Rodrigo y Josef Vizinho, judío y discípulo de Abraham Zacut este último, que dio como resultado la salida a la luz del nombrado *regimiento del Sol*, consistente en el cálculo de la latitud al paso del Sol por el meridiano. Pero el cálculo era más complicado de lo que parece. Aunque matemáticamente la obtención es muy fácil, pues todo consiste en sumar o restar la declinación del Sol y la altura medida del mismo astro, o su complemento. La dificultad estaba en que, siendo la declinación del Sol constantemente variable, el valor debía obtenerse de una tabla de efemérides, obra existente desde muchos siglos antes, siendo el precedente más antiguo la del astrónomo, matemático y geógrafo egipcio Claudio Ptolomeo, hecha entre los años 125 y 150 de nuestra era.

El verdadero problema de la obtención del valor de la declinación del Sol en las tablas citadas estaba en que el argumento de entrada era cada uno de los 30 grados de cada signo del zodiaco, siendo el paso de tales grados a días y horas del calendario un cálculo que sólo sabían hacer los astrónomos y, por

lo tanto, estaba fuera del alcance de los navegantes. La Junta dos mathematicos solucionó el problema apoyándose en el *Almanach perpetuum*, de Abraham Zacut, que llevaba las tablas de la posición del Sol tal y como acabamos de decir, para un periodo de cuatro años, de manera que era válido para los 34 cuatrienios siguientes, y, además, incluía una tabla que permitía pasar fácilmente aquellos grados a días y horas del calendario. El resultado de todo esto fue la publicación de un manual que facilitaba al navegante la obtención de la latitud por la meridiana del Sol. Esta obra se conoce como *Regimiento de Munich*, por ser en esa ciudad donde se conserva el ejemplar más antiguo, que se supone es del año 1496, aunque parece creíble la existencia de una edición anterior, hecha alrededor de 1485.

Sabemos también que Juan II envió a Josef Vizinho, -otros dicen que fue Martín Behaim-, con la expedición de Diogo Cão de 1485, la cual llegó hasta el cabo Cross (22° S), o según otros, a Walbis Bay (23° S), para comprobar la eficacia del método de la altura del Sol, y al apreciar los excelentes resultados, el uso se difundió rápidamente entre los navegantes.

Cristóbal Colón, por ejemplo, había aprendido los nuevos métodos de navegación durante su estancia en Portugal y, por esta razón, ya en el primer viaje de descubrimiento hizo cálculos con la altura de la Polar, obtenida con el cuadrante, el día 2.11.1492. Por otro lado, el 3.2.1493, en su diario aparece la mención del astrolabio, aunque el mal tiempo le impidió usarlo.

Los estudios de Náutica y la Casa de Contratación de Sevilla

A partir del descubrimiento del Nuevo Mundo, los viajes a América los organizaba la Casa de Contratación de Sevilla, creada el año 1503, y desde 1508, en que Américo Vespuccio fue nombrado primer piloto mayor de ella, éste se encargó de enseñar y de examinar a los aspirantes a piloto, para que pudieran ejercer como tales en las naves de Indias. A partir de 1552, año en que se creó la cátedra de cosmografía y navegación, la cual impartía las clases, el piloto mayor se limitó a presidir los exámenes.

Por otro lado debemos mencionar que la antigua Cofradía de Mareantes, creada, al parecer, entre 1510 y 1520, que era un gremio formado por los armadores de naves, maestros y pilotos de la carrera de Indias, se convirtió, por R.O. de 22.5.1569, en la Universidad de Mareantes, y aunque no tuvo ninguna influencia en los planes de estudio de los aprendices de piloto, sí que la tenía como ente de control, por parte del estado, de todos los elemen-

tos profesionales que la integraban, y posteriormente fue miembro incluso de los tribunales de exámenes de pilotos. Luego, a instancias de esta Universidad, y de otras entidades, fue creado, por R.O. de 17.6.1681, el Real Colegio de San Telmo de Sevilla, entre cuyas funciones estaba la de enseñar el arte de la marinería y el pilotaje a los alumnos. Al principio tuvo como sede un edificio construido a propósito en el barrio de Triana y, luego, tan pronto como resultó pequeño, pasó al que se conoce todavía como Palacio de San Telmo, el cual, desde 1989, lo ocupa la Presidencia de la Junta de Andalucía. Dicho colegio fue suprimido por R.O. 20.7.1847. Allí se formaron todos los que serían pilotos de las naves mercantes y reales -de guerra- hasta el siglo XVIII. Posteriormente, se creó un segundo Real Colegio de San Telmo en Málaga, el año 1786.

La Academia de Guardias Marinas y las Escuelas Departamentales

La Marina de guerra contaba con la Academia de Guardias Marinas, creada por Patiño en Cádiz y cuya actividad empezó el año 1717. Allí se formaban los futuros oficiales de la misma. Aunque en el programa de estudios figuraban las materias propias del arte de navegar, su función a bordo era puramente militar y, por esta razón, estudiaban también Fortificación, Artillería teórica y práctica, Armamento, Evolución Militar, y otras especiales, como Música, Esgrima y Baile. Seis decenios más tarde, concretamente el 13.8.1776, tuvo lugar la fundación de una Academia similar en Ferrol y Cartagena, aunque estas dos se clausuraron por R.O. de 26.9.1824. La de Cádiz, en cambio, siguió un camino distinto, y después de sufrir diversas vicisitudes, cambios de emplazamiento y de nombre se convirtió en el Colegio Naval Militar de San Carlos, fundado por R.D. de 18.9.1844, y posteriormente se trasladó a Marín, el 15.8.1943.

Por otro lado, la Marina de guerra creó el Cuerpo de Pilotos de la Armada, que eran los encargados de llevar la navegación de los buques, según establecían las Ordenanzas navales de 1748, las cuales, al mismo tiempo, favorecerían la fundación de las Escuelas de Pilotos de la Armada, conocidas también como Reales Escuelas de Navegación, y a veces, como Escuelas Departamentales, una en cada capital de los tres Departamentos marítimos -Cádiz, Ferrol y Cartagena-, y cuya actividad iniciaron en 1751. Los alumnos, una vez formados y superados todos los exámenes debían hacer dos viajes de prácticas a América, o al norte de Europa, y seguidamente, tanto ellos como los que habían estudiado en una escuela de náutica particular, o

dependiente de cualquier institución, debían presentarse a examen en una de esas tres para obtener el título de piloto. Los exámenes los dirigía el llamado Piloto Mayor de la Armada, cargo creado por las antes citadas ordenanzas, y el único que expedía los títulos. Este sistema siguió en vigor hasta que la R.O. 23.10.1846 declaró a extinguir el Cuerpo de Pilotos de la Armada, lo que al mismo tiempo produjo el cierre de las tres escuelas.

Por otro lado, el R.D. de 8.7.1787 estableció que las demás escuelas de náutica pasasen a depender de la Secretaría del Despacho de Marina, estamento que hasta hace unos años conocíamos como Ministerio de Marina, y ahora se llama Cuartel General de la Armada, englobado en el Ministerio de Defensa.

De hecho, las características de los estudios del arte de navegar estaban en línea con la nueva mentalidad iniciada al implantarse la dinastía Borbónica en España, después de la paz de Utrecht (1714), que conduciría a una progresiva pérdida de atribuciones de la Casa de Contratación, y la aparición de compañías o empresas particulares que gozaban de concesiones comerciales en América, culminando con la liberalización del comercio con el Nuevo Mundo a fines del siglo XVIII.

Ahora, una vez comentada la situación de los estudios de náutica en todo el país, estamos en condiciones de hablar de la creación de la Escuela de Barcelona.

La Escuela Náutica de Barcelona

En concreto, en Barcelona hubo varios intentos de crear una escuela de náutica, siendo el más antiguo de 1718. A éste le siguieron otros en 1719, 1732, 1743, 1756 y 1763, aunque ninguno de ellos llegó a buen fin. De todas formas, si hacemos caso de un escrito del entonces director José Bonet y Vinyals a la Diputación de Barcelona, fechado el 17.7.1869, deberíamos decir recrear la Escuela, ya que según podemos leer:

“La escuela de Náutica cuya existencia data del siglo 13 ha dado constantemente buenos y recomendables resultados...”

Sin duda José Bonet asocia los orígenes de esta Escuela a la existencia de los naucheros que se encargaban de la navegación de las galeras de la antigua corona de Aragón, de las cuales una de las acciones más recordadas es la conquista de Mallorca el año 1229. De todas formas, en la edad media, no existía ninguna escuela tal y como la conocemos ahora, sino que, como ya

hemos explicado antes, era el gremio de navegantes quien reconocía la capacidad del que podría dirigir la navegación del buque. Todos los intentos de crear una escuela de náutica en Barcelona, como decíamos hace poco, fracasaron, hasta que llegó un hombre capaz de hacerlo. Y este hombre fue Sinibaldo Mas y Gas, nacido en Torredembarra, el 19.6.1735, y fallecido en Barcelona, el 31.7.1806. En su infancia, juventud y vida privada hay muchos aspectos del todo desconocidos, aunque sabemos que empezó a navegar a los 14 años de edad y en 1755, cuando tenía 19, desembarcó, yendo a estudiar náutica al “*colegio y seminario de Sevilla*”, pero al no conseguir plaza de alumno sólo pudo permanecer allí cinco meses, al término de los cuales embarcó de nuevo, llevando consigo los libros de texto con los que prosiguió los estudios a bordo.

En 1760 Sinibaldo cambió de embarque, entrando al servicio de la Marina Real, y, en octubre de 1761, se examinó de segundo piloto en la Escuela de Cartagena. Revalidó el título en la Escuela de Cádiz en mayo de 1762 y seguidamente embarcó de piloto en el pingue de aviso *Buen Jesús*, que iba a La Habana y Veracruz. No obstante, a la altura del cabo San Vicente, el buque fue presa de unos corsarios británicos, y todos los tripulantes detenidos, aunque no por mucho tiempo. Poco después, al ser puestos en libertad, regresaron a Cádiz. Una vez allí, Sinibaldo decidió volver a su tierra natal, y embarcó en la saetía del patrón Joseph Casá, de Arenys de Mar, pero el 7.10.1762, a la altura de Marbella, la nave fue apresada por un corsario argelino y todos los tripulantes llevados a Argelia, donde nuestro personaje se vio obligado a ejercer de piloto en barcos corsarios durante seis años, hasta que fue redimido por los frailes de la orden del Santísimo Redentor y devuelto a Cartagena a fines de 1768. Allí se implicó de nuevo en el estudio, obteniendo el título de primer piloto de altura, el 6.1.1769. En ese documento constaba, además, que era “*declarado capaz de enseñar la facultad*”, es decir, de enseñar el arte de navegar, lo que permite sospechar que Sinibaldo, cuando llegó a Barcelona y propuso a la Junta de Comercio de la ciudad, por escrito de 23.2.1769, la creación de una escuela de náutica lo hacía siguiendo alguna sugerencia de la autoridad de Marina de Cartagena. La Junta citada aprobó la petición el 16.3.1769 y el 1.4.1769 enviaba un escrito pidiendo la aprobación de la misma a la Real Junta General de Comercio, de Madrid, petición que reiteró posteriormente adjuntado los documentos pertinentes, y enviando a continuación un programa de los estudios que se impartirían así como un informe sobre el historial de Sinibaldo Mas, todo lo cual dio lugar a que la R.O. de 16.6.1770 aprobase el establecimiento de la Escuela de

Náutica de Barcelona.

El retardo en la aprobación oficial del centro no fue ningún inconveniente, pues el 1.5.1769 la Junta de Comercio de Barcelona alquiló una casa propiedad del carpintero de ribera Juan Juliá, situada en la Barceloneta, donde empezaron las clases el 26.6.1769. Al principio asistían cinco alumnos, calificados en los documentos como *meritorios*, pero dicho número fue aumentando y, el 30.4.1770, el total era de 23.

La creación de la Escuela de Náutica, a veces calificada de Gratuita, nos la recuerda el texto existente en el pergamino que sostiene uno de los personajes en relieve que adorna la media popa del preciso navío de 74 cañones *San Carlos*, expuesto en vestíbulo de la planta baja de la sede actual, y algunos documentos de época muy posterior dicen, sin ninguna razón, que fue un regalo de Carlos III, donde podemos leer:

“La Junta de Comercio de Barcelona, en sesión de veinte de febrero de mil setecientos sesenta y nueve, acordó establecer una Escuela de Náutica y fue reconocida a Don Sinibaldo Mas capacidad y aptitudes para dirigirla adquiriendo en Cartagena este navío”³.

En este texto hay una incongruencia, y es ese 20 de febrero, pues dicha fecha es ciertamente tres días antes de que Sinibaldo hiciera su propuesta a la Junta de Comercio y no coincide en absoluto con la que ésta aprobó la creación. La única explicación posible es que el día citado Sinibaldo Mas hablara con algún miembro de la Junta y éste le diera, además del beneplácito, la indicación de que hiciera el oferta por escrito, tal y como lo hizo el 23 de febrero.

Poco después, el 1.10.1770 la Escuela cambiaba de emplazamiento, pasando a ocupar una casa propiedad de Raimundo Bosch, situada en la Bajada de Viladecols, donde permaneció hasta el 18.1.1775, en que quedó instalada en el segundo piso del edificio de la Lonja, en proceso de remodelación desde 1774 hasta 1802, y sede de la Junta de Comercio.

El primer reglamento de la Escuela, aprobado por la Junta de Comercio el 27.6.1769, establecía el número de alumnos en 20, a repartir entre las cinco provincias marítimas catalanas, proporcionalmente al número de matriculados en cada una, con el resultado de: Mataró, 6; Barcelona, San Feliu de Guíxols y Tarragona, 4 en cada una; y Tortosa, 2. Este reglamento fue ampliado con unas propuestas de Sinibaldo, aprobadas el 20.8.1770, donde, entre otras cosas, figuraba que se acreditaría la suficiencia de los alumnos con un papel de aprobación de los estudios, documento que sería el único válido para

pedir a Marina el embarque y hacer las prácticas de navegación establecidas.

Los estudios estaban repartidos en cinco clases o cursos, de cuatro horas diarias, dos por la mañana y dos por la tarde. La duración era de seis meses, el 1º y el 2º; de diez, el 3º; de ocho, el 4º; y “*hasta que estén perfectamente instruidos...*”, el 5º.

En el plan de estudios, propuesto por Sinibaldo el 14.3.1769, constaba:

“... *todo lo perteneciente á la Navegación con las reglas y preceptos mas adecuados al Arte: á resolver todo lo perteneciente á la navegación por siete instrumentos, que son quadrante de reduccion, escala plana y artificial, sacabuchos, Pantometra, canon logaritmico, y canon Mathematico; como asi mismo la Geometria Practica con el uso del compas perteneciente al Arte, la trigonometria, y el uso de las cartas planas, y esphericas; el tratado de la esfera celeste, y terraquea con el manejo del Globo para los problemas astronomicos correspondientes á la navegación; ...*” y que el acceso de los alumnos tuviera lugar “... *despues de ser examinados de las Reglas de Arithmetica ...*” (sic).

Al principio, en la Escuela no había vacaciones de verano, hasta que la Junta acordó, el 29.7.1773, que se hicieran el mes de agosto, tiempo que fue ampliado el 3.7.1788, estableciéndolas desde el 16 de julio al 8 de septiembre.

Por otro lado, los alumnos podían acceder a la Escuela e iniciar los estudios cualquier día del año, pero pronto quedó demostrado que el sistema no era nada práctico y por esta razón el 24.11.1773 se estableció que los cursos empezarían los días 1 de septiembre y 1 de marzo, no admitiéndose a nadie fuera de esas fechas.

Durante los primeros años de existencia de la Escuela, las clases las impartía sólo Sinibaldo, y aunque el procedimiento tenía sus inconvenientes, en la práctica no era malo del todo, ya que él contaba con la ayuda de algunos pilotos, quienes, durante la estancia de su barco en el puerto, iban allí para perfeccionar sus conocimientos, y también de los que se calificaban de *pasantes*, es decir, de los alumnos de los cursos más avanzados. Esto siguió así hasta 1772, en que la Junta contrató un segundo maestro. Sucesivamente, y uno detrás de otro, fueron cuatro los ocupantes de ese cargo, hasta que el 30.10.1786 accedió a él Manuel Sanz.

El hecho más destacado de esa primera época fue que, durante la guerra contra los ingleses de 1789-90, la Junta de Comercio armó una nave en corso, la fragata *Nuestra Señora de la Merced*, alias *Almogáver*, que mandó Sinibaldo, a petición propia, y entre cuyos 180 tripulantes había 18 alumnos.

Los cambios del año 1787

El primer cambio que afectó a la Escuela de Náutica de Barcelona, y a las demás de la misma especialidad del país, fue el R.D. de 8.7.1787 en el que, entre otras cosas, se establecía que pasasen a depender, en el aspecto académico y de nombramiento de maestros, del capitán general del Departamento Marítimo correspondiente, en tanto que el sostenimiento económico de cada una seguía a cargo de la misma entidad que la mantuvo hasta entonces. Así, pues, la autoridad marítima de la cual dependió la de Barcelona fue la de Cartagena, en tanto que económicamente seguía vinculada a la Junta de Comercio de la ciudad.

Poco después, el 26.2.1790, era aprobado un plan de mejora de los estudios de náutica, adecuado al R.D. de 1787, y elaborado por el que llegaría a brigadier de la Armada Francisco Xavier de Winthuysen y de Pineda (1747-1797), nombrado comandante general del Cuerpo de Pilotos de la Armada en 1789 y, poco después, inspector del Colegio de San Telmo, tanto de Sevilla como de Málaga, con la misión de redactar el reglamento de ambos centros.

El plan de Winthuysen organizaba los estudios de náutica en dos cursos, el primero de los cuales comprendía la base matemática y de dibujo adecuada, mientras que el segundo lo integraban las asignaturas directamente relacionadas con la profesión, como Cosmografía y Astronomía, entre otras.

Ante la posible dificultad de aplicar todos esos cambios y con el fin de facilitar la puesta en marcha del nuevo plan de estudios, Winthuysen, siguiendo lo dispuesto en la R.O. de 1.11.1789, visitó todas las escuelas de España, y entre ellas, como es natural, la de Barcelona, donde llegó el 3.7.1791. Y aunque la documentación existente no lo aclara, podemos percibir que su estancia estuvo repleta de malentendidos y de desagrado por parte de Sinibaldo y de la propia Junta de Comercio, lo que se evidencia porque, una vez acabada la tarea y abandonada la ciudad, no se le enviara nada de lo que solicitaba, de manera que, al final, se vio implicada y tuvo que intervenir la Real Junta General de Comercio y Moneda, de Madrid.

Afortunadamente, las diferencias existentes fueron disminuyendo poco a poco, y la Escuela de Náutica de Barcelona entró finalmente en el cumplimiento de todo lo que especificaban las directrices, como podemos comprobar en el nuevo reglamento, redactado aquí y aprobado por la Junta de

Comercio el 1797, muy concordante, en lo fundamental, con las ordenanzas que había elaborado el propio Winthuysen.

Por otro lado, sabemos que Sinibaldo hizo otras cosas durante su etapa de director, una de las cuales fue la de procurar por todos los medios, y en varias ocasiones, que su hijo Rafael obtuviera el cargo de segundo maestro de la Escuela, sin éxito. Pero la más curiosa fue el encargo de la Junta de Comercio de supervisar las pruebas de un bote, movido por una máquina manual de remos conectados entre sí, ideada por el capitán Andrés Boleda, que tuvieron lugar en Badalona, en 1776. La máquina no dio buen resultado, siendo el coste de las pruebas 38 libras catalanas, 1 sueldo y 1 dinero.

A la muerte de Sinibaldo en 1806 ocupó el cargo de director de la Escuela de Náutica fray Agustín Canellas y Carreras, quien, antes de entrar en la orden religiosa de los Trinitarios calzados, había estudiado en la misma escuela, aunque no llegó piloto, pues le faltó el segundo viaje de prácticas que exigía la ley para poder presentarse a examen.

Los estudios en época del francés

El 1808, cuando los franceses ocuparon la ciudad de Barcelona, la Escuela de Náutica quedó paralizada, al no aceptar fray Canellas ninguna de las ofertas de Guillem Filibert Duhesme, general al mando del cuerpo de ejército de los Pirineos Orientales, para mantenerla en actividad y, no obstante estar muy vigilado, logró escapar, pasando a militar como topógrafo en las fuerzas españolas que se oponían a los ocupantes. No merece mucha confianza un documento, fechado el 16.3.1897, firmado por el entonces director, por otro lado muy válido y erudito, Federico Gómez Arias (1872-1900), quien, a petición del rector, hacía un resumen de la biografía de fray Canellas con destino a una comisión, que debía aprobar la colocación de su busto en la galería de personajes ilustres, donde dice que en el transcurso de la guerra y durante su ausencia, el segundo maestro, Manuel Sanz, mantuvo la Escuela en funcionamiento, lo que no es lógico, pues, al parecer, el local donde estaba instalada lo ocuparon los franceses, dedicándolo a otra actividad. Otra versión, que da J. Mercader en su obra relativa a Barcelona, dice que un tal Cayetano Riera inició de nuevo las clases el 22.2.1813, con la asistencia de 38 alumnos. El Diario de Barcelona, por su parte, el domingo 29.4.1810 publica el texto siguiente:

“En Barcelona hi ha una Academia per las Bellas Arts que està oberta á tot lo nou, y ahont se enseña de valde lo Dibuix, la Arquitectura, la Escultura y la Nautica” (sic).

Y poco después, el domingo 2.12.1810, en el mismo periódico podemos leer:

“Mañana se abrirá una escuela de Nautica, en la que se enseñarán sus principios tanto teóricos como prácticos, por haber en ella sus respectivos instrumentos, como son octante, Globos terrestre y celeste, Esfera armilar, Sistemas del mundo, buenas cartas y mapas, etc. Los que quieran aprender dicha facultad, podrán acudir á la calle Debaxo muralla del Mar, en la casa vieja de Gil, al tercer piso, en donde encontrarán el sugeto; enseñará de 9 a 12 de la mañana, y de 3 a 5 por la tarde” (sic).

Lo más evidente, sin embargo, es que no tenemos ningún dato sobre dichas enseñanzas, de los alumnos que asistieron, ni tampoco de la validez de los estudios una vez acabado el conflicto. Una vez expulsados los ocupantes franceses de la ciudad, la Junta de Comercio volvió a abrir las puertas de la Escuela, con fray Canellas al frente, el 15.7.1814.

La puesta en marcha del año 1814

Canellas fue director hasta 1818, en que fue sustituido en el cargo por el segundo maestro Manuel Sanz, quien lo ocupó hasta 1828, año en que se retiró por los muchos años de servicio y delicado estado de salud. Entonces fue nombrado director Carlos Maristany, quien ejerció el cargo hasta fines de septiembre de 1834, cuando de forma súbita e inesperada presentó la renuncia a causa de enfermedad, acreditada con los certificados médicos pertinentes, de manera que la Junta de Comercio no tuvo más opción que aceptarla. Y para cubrir la vacante no le quedó más solución que convencer a Manuel Sanz, quien fue director de nuevo hasta el 1 de junio de 1835 en que accedió al cargo Ezequiel Calvet, hasta entonces primer maestro de la Escuela de Náutica de Mataró.

A lo largo de los tres decenios cubiertos por el párrafo anterior, la Escuela de Barcelona cumplió su función sin ningún acontecimiento digno de mención, hasta que en 1847, Comercio, que estaba en el Ministerio de Marina, Comercio y Gobernación de Ultramar, pasó al nuevo Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas y del cual dependió la Junta de Comercio. Poco después, comenzaron los cambios, ya que la R.O. de 20.9.1850 clasificó la Escuela de Barcelona como Completa de Náutica y, el 25.9.1850, la incorporó académicamente al Instituto de segunda enseñanza agregado a la Universidad literaria de Barcelona, hoy Universidad de Barcelona. El Instituto tenía la sede en un edificio anexo a la propia Universidad, ubicada en el ex-convento del Carmen, situado en la calle del mismo nombre, de

manera que la Escuela quedaba desligada de la Junta de Comercio, de la que dependió desde su fundación. Y como podemos recordar, la Universidad de Barcelona fue recreada el año 1837, por traslado de la de Cervera, y el 1873 se instaló en el nuevo edificio que se construía a propósito en la plaza Universidad, aunque desde dos años antes ya se venían impartiendo allí algunas clases, pese a que la obra, iniciada en 1863, no terminaría hasta 1882. El 15.10.1850, las clases de materias comunes de la Escuela se trasladaron a dicha sede de la calle del Carmen; en cambio, al parecer, las puramente náuticas no cambiaron de lugar. De acuerdo con las nuevas directrices, los estudios hasta tercer curso dependieron de la Universidad, es decir, del Ministerio de Instrucción Pública, y a continuación, con el título de aspirante, era preciso hacer las prácticas de mar y obtener el de piloto de acuerdo con lo establecido en las ordenanzas de la Armada.

La Escuela absorbida por la Escuela Industrial, del 1852 al 1861

La incorporación al Instituto no duró mucho tiempo, pues por R.O. de 20.7.1852 la Escuela de Náutica quedó absorbida por la Escuela Industrial, creada por R.O. de 4.9.1850, y cuyas clases inició en 1.8.1851. Dicha Escuela Industrial, descendiente también de la instaurada por la Junta de Comercio, las impartía en el que fue convento de San Sebastián, situado a un lado de la plaza del mismo nombre que ocupaba la parte de la actual de Antonio López, al lado de la Lonja, y de la cuyo edificio estaba separada por la calle Capmany. La Escuela de Náutica, por lo tanto, pasó a la sede de dicha Escuela Industrial, permaneciendo allí a lo largo de casi diez años.

La nueva reinstauración

Por R.O. de 17.7.1861 la Escuela tomó de nuevo entidad como Escuela Profesional de Náutica, y siguió impartiendo las clases en el mismo edificio, con José Bonet como director -quien desde 1850 venía siendo el encargado de los estudios de náutica-. El periodo de absorción de la Escuela por la calificada de Industrial no fue nada rentable para la de Náutica, ya que se quedó sin el dinero que recibía anualmente para la adquisición de efectos, y por lo tanto, durante todo ese tiempo no pudo comprar ninguno. También reclamó a la Industrial la devolución del gabinete de Física, sin resultado. Por otro lado, en aquella época y en alguna ocasión se la designa como Escuela Especial de Náutica. Poco después, la R.O. de 12.12.1863 declaraba voluntario el examen de reválida que había impuesto el R.D. de 20.9.1850, lo que produjo que dicho examen dejara de hacerse.

En 1865, el director pidió al Depósito Hidrográfico de la Marina los objetos y publicaciones caducados o sin utilidad para enriquecer el Museo de Náutica de la Escuela, y ayudar a la instrucción de los alumnos, a lo que accedió dicha entidad, aunque conservando indefinidamente la propiedad. De todos modos, un documento anterior, fechado el 27.4.1861, donde aparecen las condiciones y el presupuesto para independizar la Escuela de Náutica de la Escuela Industrial, nos recuerda que en el segundo piso del convento de San Sebastián estaba el Museo de cada una.

Por otro lado, hay un hecho sorprendente y del cual no teníamos noticia, según podemos comprobar en un documento del 14.9.1865. Se trata de una instancia firmada por once alumnos de tercer curso solicitando poder examinarse, ya que las pruebas, y seguramente también les clases, habían sido suprimidas a causa de la epidemia de cólera existente. Por suerte para ellos, la petición fue concedida, siendo examinados.

El paso a la Diputación Provincial de Barcelona

Un nuevo contratiempo afectó a las Escuelas de Náutica como consecuencia del triunfo de la revolución de 1868, ya que el 30.6.1869 el gobierno dejó de sostenerlas, de la misma manera que ocurrió con las de Bellas Artes y de otras especialidades. Inmediatamente la dirección de la Escuela de Náutica de Barcelona se movilizó, procurando el apoyo de la Diputación Provincial, entidad que, el 24.7.1869, acordó hacerse cargo de ella, -y de las demás barcelonesas que el gobierno había dejado de lado-, agregando, pero por poco tiempo -dos años-, la de Náutica a la Escuela Provincial Politécnica. Poco después, la Diputación, por carta del 30.8.1869, comunicaba al Regente del Reino el haberse hecho cargo del sostenimiento de dichas escuelas. Académicamente, sin embargo, la de Náutica seguía dependiendo del rector de la Universidad de Barcelona. En esa época, el centro se denominaba Escuela Náutica Libre. Por otro lado, en 1870, la Escuela se trasladó al primer piso del edificio de la Lonja, aunque algunos indicios permiten entrever que se mantuvo en dicho convento de San Sebastián, de propiedad pública desde la desamortización, hasta 1873 en que fue vendido.

Posteriormente una R.O. de 20.5.1890 creaba el título de capitán de la Marina mercante, con exámenes en las capitales de los Departamentos marítimos, en tanto que los pilotos debían hacerlos en las comandancias locales de Marina.

Pocos años después, el director de la Escuela de Barcelona comunicó al rector de la Universidad, por carta del 12.5.1894, que el comandante de Marina de la ciudad no permitía el embarque de los alumnos que no tuviesen aprobada la asignatura de Topografía, exigida por la ley de 20.9.1850, cuando en realidad la que se impartía era la de Dibujo Topográfico. La cuestión tuvo una solución inmediata, pues la junta de profesores de la Escuela encargó al de Matemáticas que la pusiera en su programa. Y el 16.5.1894, el alumno afectado, Francisco Martí Coll, pedía un examen extraordinario de esa asignatura para poderse embarcar, lo que le fue concedido. De todas maneras, el 13.10.1896 una disposición declaraba que esa asignatura no era exigible a los alumnos.

La situación a principios del siglo XX

Al inicio del siglo XX, el centro que nos ocupa pasó a llamarse Escuela Especial y Provincial de Náutica, y su director José Ricart y Giralt, un personaje con un largo historial como autor de numerosas publicaciones y muy dado a la creación y participación en organismos y entidades de interés naval, aunque con muchos detractores, el cual, al promulgarse el nuevo reglamento de exámenes de piloto y capitán de 18.11.1909, se fijó en que, además de especificar los requisitos, decía que estos últimos podrían oponer a plazas de profesor “*en los Institutos náuticos, cuando se creen*”. Esto despertó su interés y con el deseo de elevar la Escuela a la categoría de Instituto empezó a moverse y, una vez consiguió despertar el interés de la Diputación, fue a Madrid, acompañado por el rector de la Universidad y un diputado, donde se entrevistaron con los Ministros de Instrucción Pública y de Marina, los cuales vieron ese deseo muy digno de apoyo, y les comunicaron que así lo harían, aunque el tiempo pasó y no lo llevaron a efecto.

De regreso a Barcelona, y cargado de buenas intenciones, Ricart y Giralt continuó trabajando en favor del proyecto, hasta el extremo que hizo imprimir unas hojas con Instituto Náutico de Barcelona en la cabecera, que creemos no llegaron a circular. Por otro lado, como los gastos de funcionamiento de dicho Instituto se preveían que fueran muy elevados se llegó a crear una Junta de Patronato que los sufragara. Esta Junta fue aprobada por la propia Diputación el 6.2.1912 y por R.O. de 5.10.1914. Dicha Junta, bajo la “*superior inspección*” de la Marina, estaría integrada inicialmente por la Diputación, el Ayuntamiento, la Cámara de Comercio, la Junta de Obras del Puerto y el director de la Escuela, pero en la práctica el estamento portuario

no participó por “... *ser ajeno a la misión específica que tiene la Junta de Obras del Puerto*”. Por esta razón, la composición fue modificada, haciendo que participara en su lugar la Compañía Trasatlántica Española. Al parecer, la actuación de la Junta no tuvo muchas consecuencias.

La Escuela y la formación de los maquinistas navales

El R.D. de 28.5.1915 significó la puesta en marcha en la Escuela de Náutica del primer plan de estudios para maquinistas. Hasta entonces estos profesionales se regían por un primer reglamento, promulgado el 23.1.1877, donde se establecían las categorías de primero y segundo. Para acceder a ellas no se exigía haber realizado ningún estudio técnico ni específico, sino la superación de un examen de capacidad. La primera prueba de segundo maquinista tuvo lugar en La Carraca, el 17.7.1877, y allí mismo, un año después, la de primer maquinista. Esos años el número uno de la promoción fue Antonio Genescá y Corominas, natural de Ripoll, un personaje verdaderamente mítico en la profesión, quien estuvo navegando durante doce años, y después fue el encargado general de La Maquinista Terrestre y Marítima y miembro de la comisión que creó la Sociedad Española de Maquinistas Navales en Barcelona, el 1912, así como director del boletín de esa entidad durante muchos años. Anteriormente hubo otra en la ciudad, nombrada Asociación de Maquinistas Navales, aunque no se conserva ninguna referencia de ella, salvo que publicaba la Revista Mecánica, el primer número de la cual apareció el 6.1.1879.

Es interesante decir que la primera escuela de maquinistas la fundó el marqués de Comillas en la factoría de su propiedad de Cádiz, para preparar el personal que necesitaba en los 36 vapores de la Trasatlántica. Por otro lado, el 8.5.1880, el director Gómez Arias de la Escuela de Náutica de Barcelona propuso a la Diputación que la sostenía el dar clases a los aspirantes a maquinistas navales, que impartiría el catedrático de Física, por una pequeña gratificación. Lamentablemente la propuesta no fue aceptada. Pero él, como tenía muy clara la necesidad de esas enseñanzas, en el título del proyecto de reglamento de la Escuela de Náutica que estaba elaborando añadió una expresión bien elocuente, diciendo que en ella: “*podrían ser agregados estudios de Maquinistas, de Construcción y Arquitectura Navales*”. Posteriormente, el 12.1.1890, Santiago Vinardell y Borrás, primer maquinista naval, con 22 años de práctica, y 14 de ellos como maquinista de la Armada, se ofreció para impartir un curso de preparación a los que desea-

ran examinarse de maquinistas en la capital del Departamento marítimo. La Diputación no aceptó la oferta. Tampoco aceptó la que hizo poco después Francisco Pucurull y Masip, ingeniero industrial, quien solicitaba una ayuda para montar una escuela de maquinistas, el 28.3.1890.

Lo más interesante de este último caso es que la Diputación pidió un informe a los directores de las escuelas, con el resultado de que las respuestas nos proporcionan una imagen bien clara de la cuestión y de como se preparaban aquí los aspirantes. El de Náutica, Gómez Arias, respondió recordando que él había hecho una oferta similar diez años antes, y que si ahora le autorizasen sólo necesitaría un profesor más para llevarla a cabo. El de Ingenieros Industriales explica que, hasta entonces, los obreros cerrajeros mecánicos se preparaban en la Escuela Provincial de Artes y Oficios -y lo venían haciendo desde 20 años antes- y el de esta Escuela explica los excelentes resultados de sus alumnos en los exámenes de maquinista, añadiendo que los resultados serían todavía mejores si se creara la cátedra de Calderas y Máquinas de Vapor, aprobada ya por la Diputación el 18.1.1888. Posteriormente, el diputado Rómulo Bosch y Alsina, en la sesión de 8.6.1897, pidió también la creación de los estudios de maquinista, sin resultado. Lo mismo sucedió a los profesores que propusieron la implantación de una escuela de maquinistas, entre otras, el 25.3.1915, es decir, dos meses antes de la creación oficial de los estudios para ellos.

Volviendo al mencionado R.D. de 28.5.1915, éste establecía, en concreto, dos cursos de estudios para los alumnos de máquinas y tres para los de náutica. El primer año que se impartieron los de máquinas fue el curso 1915-16, matriculándose en la Escuela de Barcelona siete alumnos oficiales y dos de libres.

El traslado a los Pórticos de Xifré

En esa época hubo también un cambio muy notable: el traslado de la Escuela de Náutica a dos pisos de los Pórticos de Xifré, situados en el Paseo Isabel II, 12 y 14, y Reina Cristina, 9, ambos en el principal, los cuales se comunicaban por un pasillo de madera hecho a propósito, de manera que no era preciso bajar a la calle para ir de uno a otro. La razón del traslado fue que, para poner en marcha el ya mencionado R.D. de 28.5.1915 que incorporaba los estudios de máquinas, era necesario hacer muchas obras de reforma y de ampliación del local que ocupaba en la Lonja, y la complicación que

esto comportaba, unido a las críticas de que era objeto la misma Escuela desde unos cuantos años atrás por parte de los demás ocupantes del edificio, a causa del ruido que hacían los alumnos, fue el motivo. Las clases, en la nueva sede, se iniciaron el 28.1.1919.

A lo largo del segundo decenio del siglo XX hubo bastantes roces entre el Ministerio de Instrucción Pública, del cual dependían académicamente las escuelas, y el de Marina, que seguía examinando y expidiendo los títulos, pero todo cambió con el directorio militar de Primo de Rivera, cuando el R.D. 1.2.1924 estableció que tanto las escuelas de náutica como los estudios pertinentes quedaban integrados en la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, creada por ley de 7.1.1908, y dependiente del Ministerio de Marina, lo que puso fin a su dependencia del de Instrucción Pública. Además, el citado decreto de 1924 suprimía todas las escuelas de náutica existentes, al mismo tiempo que creaba cuatro, una de las cuales era la de Barcelona

El nuevo edificio de la Escuela de Náutica

Unos años más tarde, la Escuela dio un gran salto hacia delante, cuando, el R.D. de 14.11.1929, en que se aprobaba la construcción del nuevo edificio, la vinculaba al Instituto Náutico del Mediterráneo, entidad creada en el mismo decreto, junto con la Junta de Patronato del cual dependía, -indudablemente, tanto uno como otra eran una revitalización de los que había quince años antes, en época de Ricart y Giralt, y de los cuales ya hemos hablado-. El patronato estaba presidido inicialmente por el presidente de la Diputación, aunque seguía dependiendo del Ministerio de Marina. Poco después, el decreto de 28.4.1931 creaba la Generalidad de Cataluña, y en consecuencia las diputaciones quedaron disueltas, de manera que el presidente de dicho patronato pasó a ser el de la mencionada Generalidad, Francesc Macià.

El edificio se construyó en el solar de 3.500 m² del ámbito del puerto, cedido por el Ministerio de Fomento, y el presupuesto de la obra fue de 1,178.759,85 ptas. que se cubrió con 500.000,- de la Dirección General de Navegación –después Subsecretaría de la Marina Civil-, entre las cuales había 315.000,- del fondo de la Escuela; 200.000,- de la Diputación, aunque realmente aportó sólo la mitad, pues la otra mitad la hizo efectiva la Generalidad; 200.000,- del Ayuntamiento; 70.000,- de la Cámara de Comercio; entre otros. A fines del año 1932, la Escuela se trasladó al precio-

so edificio acabado de construir y de estilo neoclásico, en plaza Palacio, 18, que hoy todavía ocupa. Dicho edificio, obra de los arquitectos Adolfo Florensa y José Vilaseca, es solamente el cuerpo delantero del proyecto, el cual incluía dos alas, una a cada lado y en dirección a la Barceloneta, y un cuerpo posterior, al extremo de dichas alas. Como se puede comprobar, el cuerpo existente fue proyectado de manera que sirviera de marco al espléndido modelo del navío de 74 cañones *San Carlos* del que hemos hablado ya anteriormente. El Instituto Náutico tenía muchas aspiraciones, pues, además de los estudios de Náutica y de Máquinas, iba a exponer debidamente todas las piezas del Museo de la Escuela, y quería impartir los cursos de Cultura Marítima, destinados al personal de las empresas de armadores y consignatarios, así como poner escuelas de Pesca, de Patronos de Cabotaje, y de Motoristas, Mecánicos y Fogoneros, entre otras. Pero el Instituto sufrió también sus vicisitudes, pues por decreto de 21.11.1934, el estado disolvió la Junta de Patronato y derogó la disposición que lo había creado, por haberse excedido en sus atribuciones, aunque la medida duró poco tiempo, ya que dicho decreto fue derogado por otro el 29.1.1935.

En aquella época, la ley de 12.1.1932 creó la Subsecretaría de la Marina Civil, actualmente Dirección General de la Marina Mercante, dependiente del Ministerio de Marina, y a ella pasaron las Escuelas de Náutica. Sin embargo, el 21.8.1934, la Subsecretaría fue transferida al Ministerio de Industria y Comercio. El cambio duró poco y el 28.9.1935 dicha Subsecretaría se convirtió en Dirección General de Marina Civil y Pesca, dependiente del Ministerio de Obras Públicas. Y el 20.2.1936 esta Dirección General pasó al entonces creado Ministerio de Comunicaciones y Marina Mercante.

Los acontecimientos de la Guerra Civil

Al inicio del conflicto bélico, el decreto de 24.8.1936 convirtió la Escuela de Náutica en una institución cultural de la Generalidad, que la rigió en todos los aspectos, tal y como había pretendido hacer dos años antes, y, dos días después, pasaba a llamarse Escola de Marina Mercant de la Mediterrània. Seguidamente, una orden de 16.10.1936 disolvió el Institut Nàutic de la Mediterrània, pasando todas las enseñanzas vinculadas a él a la Escuela. De todas maneras, poco antes del fin de la guerra, y como si se retractara, la propia Generalidad desmontó todo lo que había hecho, ya que por decreto de 29.12.1938 derogaba el de incorporación de la Escuela. Así,

como si no hubiera ocurrido nada, todo volvía a ser como era antes de la guerra. Durante todo ese periodo se matricularon solamente 96 alumnos.

Por otro lado, iniciado el conflicto, en la Escuela se instaló la sede del denominado Comité de Lucha Antifascista, que poco después cambió el nombre por el de Comité de Seguridad Interior, y el Museo existente en ella fue trasladado a les Reales Atarazanas, donde sigue todavía.

La Escuela a partir del año 1939

Acabada la guerra, la Escuela de Barcelona, que no había sufrido daños, aunque una fuente dice que precisó limpiarla de escombros, fue oficialmente nombrada Escuela Oficial de Náutica y Máquinas, dependiente del Ministerio de Industria y Comercio, a través de la Dirección General de Comunicaciones Marítimas, -hasta el paso a la Subsecretaría de la Marina Mercante, recreada por ley de 19.2.1942- y en mayo de 1939 se abrió la matrícula del curso 1938-39, con 89 alumnos, mientras que en el 1939-40 el número de los de nuevo ingreso fue de 203, además de otros 282 que cursaban ya las carreras de náutica y de máquinas. De aquel curso salieron agregados de náutica Federico Piera Costa, Santiago Hernández Izal y Ángel de Urrutia y de Landaburu, y alumno de máquinas Pablo Galofre Llanos, además de otros 18 de las dos especialidades en total, con la particularidad de que los cuatro citados, con el tiempo, serían profesores del centro. Y Urrutia, el tercero de los mencionados, además, director desde 1958 a 1986.

Por otro lado, el mismo año 1940, la Comisión Gestora de la Diputación Provincial, en proceso de reinstauración, fue autorizada para establecer, en la misma Escuela, una de Estudios Elementales Marítimos, heredera sin duda de la existente en el suprimido Instituto Náutico que ella había contribuido a crear, y puso en marcha, en el mismo edificio, los estudios nocturnos de Radiotelegrafistas, Patrones de Recreo, Patrones de Cabotaje, Patrones de Pesca de Altura y Mecánicos-Motoristas, a los que se matricularon 75, 12, 2, 2 y 9 alumnos, respectivamente. Un año después inició el cursillo de Cultura General Marítima, y unos años más tarde llegó a crear la Escuela Media de Pesca “Sáñez Reguart”, inaugurada el 2.1.1948. Con el tiempo, sin embargo, la iniciativa fue perdiendo empuje, y a raíz de la ley 144/1961, de 23 de diciembre, que reorganizaba profundamente las Escuelas de Náutica y de Pesca, la caída fue muy rápida. La última actividad de la que tenemos constancia es un cursillo de Enseñanzas Jurídicas de Radar Marítimo que terminó en enero de 1965.

A fines de la década de los 40 se inició un periodo de cambios. Primero fue la entrada en vigor de la disposición de 18.10.1949, estableciendo que los exámenes de capitán se celebrasen en Madrid, y los de pilotos y maquinistas en las escuelas de náutica. Dos años más tarde, el decreto-ley de 19.7.1951 adscribió la Subsecretaría al Ministerio de Comercio. Y tras unos pocos años de tranquilidad, la citada ley 144/1961, la cual, además de nombrar los centros como Escuelas de Náutica, calificó las enseñanzas impartidas en ellos como técnicas de grado medio. A partir de entonces hubo una serie de cambios de nombre de la Subsecretaria y demás, que para abreviar no creemos oportuno detallar. Poco después, el decreto de 24.7.1964 estableció que los estudios de Máquinas tuviesen tres cursos, como los de Náutica. Y en aquella época, a estas dos especialidades se añadió la de Radiotelegrafistas.

Los Radiotelegrafistas de los barcos eran tradicionalmente titulados de la Escuela Oficial de Telecomunicaciones, hasta que el decreto de 12.12.1963 estableció los títulos de Oficial Radiotelegrafista de la Marina Mercante de 1ª y 2ª clase. Y en el curso 1964-65 se iniciaron las clases en la Escuela de Barcelona, donde continuaron hasta la puesta en marcha del plan de estudios de 18.10.1977, en que los suprimió en esta Escuela, y ese mismo curso dejaron ya de impartirse las clases. Los primeros exámenes de radios de 2ª fueron, aquí en Barcelona, en 1967 y los últimos en 1981. En cambio, el último de los de 1ª fue en 1994.

El año 1969, segundo centenario de la Escuela

El año 1969 se celebró con gran solemnidad el segundo centenario de la fundación de la Escuela, con una serie de actos que comenzaron en diciembre de 1969 y terminaron el mes de marzo siguiente. Entre las actividades podemos destacar las conferencias, una por semana, pronunciadas por José Mª Martínez-Hidalgo y Terán: “*La Escuela de Náutica de Barcelona y sus Antecedentes*”; José Pérez del Río: “*Divagaciones sobre dos siglos (1769-1969)*”⁴; Juan Antonio Sánchez-Bustamante Páez: “*La Piratería, Delito de Siempre*”; José-Luis Pérez Albert, “*Divagaciones sobre el Placer de la Náutica a Vela*”; José Amengual Ferragut: “*El Mar en el Año 2000*”; Emilio M. Boix Selva: “*Aportación Catalana a la Unificación del Derecho Marítimo*”; y Pedro Voltes Bou: “*Los Orígenes de la Economía Barcelonesa Contemporánea*”; un gran concierto de violín de Gonçal Comellas, acompañado al piano por Ángel Colom, que tuvo lugar en el auditorio de la Casa

del Médico; una demostración de salvamento hecha por los alumnos en aguas del puerto; unas regatas de “*Vaurien*” y “470”; un concurso de carteles; una exposición de Libros Náuticos Antiguos, en la Cámara de Comercio; y otra de Material Didáctico procedente de las antiguas Escuelas de Náutica de Cataluña, en el Museo Marítimo.

La conmemoración terminó con el baile de gala de la fiesta del Paso del Ecuador⁵ de los alumnos, el 7 de marzo. Los actos contaron con la asistencia del subsecretario de la Marina mercante, Leopoldo Boado Endeiza, del inspector general de Escuelas de Náutica, Emilio Arrojo, y de diversas autoridades y personalidades locales. Como recuerdo se acuñó una medalla conmemorativa. La Escuela salió bien beneficiada de la celebración, porque la Sala de Actos, que se bautizó entonces con el nombre de Sinibaldo Mas, y que jamás había sido pintada, fue ricamente decorada, hasta dejarla tal y como la vemos ahora. Como es lógico, la celebración dejó un buen recuerdo y aumentó el buen nombre, la consideración y el respeto de la propia Escuela.

El 50 aniversario de la construcción del edificio actual

En 1982, con motivo del 50º aniversario del edificio, hubo unos actos conmemorativos, entre los cuales podemos destacar un gran baile estudiantil, con pica-pica; una copa de vino español; y también una concurridísima cena fría y baile de gala en la propia sede; la acuñación de una medalla y, además de la cantada de habaneras por el grupo La Barratina de Malgrat, la conferencia titulada: “*Las enseñanzas marítimas en Barcelona, antes y después de la inauguración de esta Escuela*”⁶, pronunciada por el capitán de corbeta, director del Museo Marítimo y ex-alumno de la Escuela José M^a Martínez-Hidalgo y Terán, el 13.12.1982. A los actos asistieron un representante del director general de Pesca y Marina mercante; el inspector general de las Escuelas de Náutica, Antonio Espinosa Chapinal; el delegado del gobierno, Jacinto Ballesté Perarnau; el consejero de la Generalidad, Miguel Coll Alentorn; y el jefe del Sector Naval, almirante Fernando Salas Pintó, así como los representantes de diversas instituciones y entidades locales.

El paso de los estudios a nivel superior

El decreto de 6.6.1975 significó el inicio de la calificación de nivel superior de los estudios cursados en las escuelas de náutica, y el 18.10.1977 se aprobó un nuevo plan de estudios, a base de cinco cursos académicos, con

los grados de diplomado y licenciado, y el de doctorado en Marina Civil; esto implicó, además, que los exámenes de capitán dejaran de celebrarse en Madrid y se hicieran en las Escuelas. Posteriormente, por decreto de 4.12.1980, cada centro pasó a llamarse Escuela Superior de la Marina Civil, y a depender del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, después Transportes, Turismo y Comunicaciones, el cual se encargaría de proponer los planes de estudio, con la oportuna conformidad del Ministerio de Defensa (Armada), al Ministerio de Universidades e Investigación. Poco después, la ley de Reforma Universitaria de 25.8.1983, dictó que “*el servicio público de la educación superior, corresponde a la universidad, ...*”.

Posteriormente, la ley de 28.7.1988 estableció un término de seis meses para la integración de las Escuelas en las universidades. Y en el caso concreto de Barcelona, la Escuela fue transferida a la Generalidad el 1.9.1989. Poco después, el gobierno autonómico, por decreto de 9.1.1990, fijó el paso de la Escuela Superior de la Marina Civil a la Universidad Politécnica de Cataluña, -que en 1971 se había escindido de la Universidad de Barcelona-, como Facultad de Náutica, con efectos desde el día uno del mismo mes y año, y en la cual sigue. Este paso implicó la distribución de las asignaturas en los departamentos más idóneos⁷. Después, el R.D. de 17.7.1992 establecía los nuevos títulos oficiales actualmente vigentes en el ámbito náutico. Posteriormente hubo un nuevo plan de estudios, el de 1995, el cual significó, para nuestra Facultad, el inicio de los cursos de cuatro meses de duración, de manera que cada año académico, desde el 1995-96, hay uno de otoño y otro de primavera. Además, dicho plan de 1995 introdujo aquí la carrera de Ingeniería Técnica en Propulsión y Servicios del Buque, a nivel de diplomatura, que comenzó a impartirse el curso 1997-98. Actualmente el plan vigente es del 2000. Aparte de todo esto, los licenciados de la Facultad de Náutica de Barcelona, que tiene reconocida la norma de calidad 9001:2000 desde el 21.12.2000, están exentos de realizar el examen de Capitán y de Jefe de Máquinas, ya que la Dirección General de la Marina Mercante considera dicha norma como garantía suficiente para la obtención del título.

Es interesante añadir que por Resolución de 29.10.2012, la Dirección General de la Marina Mercante prorroga la homologación de los cursos de especialidad marítima que imparte la Facultad de Náutica.

Pero la Escuela de Barcelona no se vio afectada solamente por todos los cambios de dependencia que acabamos de mencionar, sino también que vivió en propia carne el cambio político experimentado en España el año

1975. En aquella época hubo huelgas de alumnos, cosa que nadie tenía el recuerdo de haber visto ninguna en este centro, y en el ambiente flotaba el criterio de que el profesor no era la persona que se cuidaba de preparar y formar técnicamente a los alumnos, sino una especie de enemigo público que se encargaba de contener los afanes de progreso de los mismos y poner todos los impedimentos posibles a la culminación de sus estudios. Afortunadamente, esta idea tan absurda se fue desvaneciendo y, como es lógico, acabó por desaparecer.

Por otro lado, las nuevas directrices políticas pusieron en práctica la elección de director, hoy decano, de la Escuela de Barcelona, y desde la jubilación de Ángel de Urrutia el año 1986, se estableció una duración en el cargo de cuatro años, siendo el primer elegido Enrique González Pino (1986-89).

Aquí quiero hacer un inciso y sacar a relucir la calidad extrema del notable maquinista José Pérez del Río (1909-1994), quien fue alumno de esta Escuela, donde obtuvo el certificado de alumno de máquinas en 1928, y después llegó a segundo maquinista naval en 1933 y a primero en 1934. Tras navegar durante siete años, en 1941 fue nombrado profesor numerario de esta Escuela, que ejerció hasta 1979, en que se jubiló. En 1983 obtuvo el título de doctor⁸ en Ciencias del Mar, siendo el primer marino que lo conseguía. Además, lo más destacado y de mérito fue, sin duda, el haber logrado elevar el nivel cultural y el reconocimiento social de los maquinistas con su obra, trabajo diario y extremada preocupación por todo lo relacionado con los oficiales de máquinas de la Marina Mercante.

Un hecho digno de recordar es que, con motivo de los Juegos Olímpicos de Barcelona de 1992, la Facultad perdió el edificio dedicado a gimnasio y depósito de embarcaciones, situado en el Muelle de España, recibiendo a cambio un espacio de muelle y dos módulos en la Marina Port Vell, que de acuerdo con el sistema de siglas introducido por la UPC se designa como NT2, siendo el NT1 el edificio de la propia Facultad.

Los estudios de doctorado

Y como hemos hablado de doctorado, bueno es que profundicemos un poco más en el tema. Después de Pérez del Río, hubo más titulados de la Marina Mercante que obtuvieron el grado de Doctor en Ciencias del Mar. La lista sigue con José M^a Fernández de Cañete Bascón, capitán de la Marina Mercante, en 1986, quien, como él mismo decía con mucho orgullo, podía

conducir barcos, coches y aviones, ya que a aquel título añadía los de chofer y de piloto de aviación. Y en 1990 empezaron a obtenerlo los profesores de esta Facultad, a través de la Escuela Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, de la UPC. Hubo también algunos que, poseyendo otro título universitario, optaron por hacerlo en la facultad correspondiente. El curso 1991-92, el Departamento de Ciencia e Ingeniería Náutica inició los cursos de doctorado, y que culminarían con el título de Doctor de la Marina Civil. El primero en seguir dichos cursos fue Juan Manau Esteve, quien defendió su tesis en la Universidad de La Laguna, en 1993 y, ese mismo año, Enrique González Pino, ya aquí, en Barcelona. A partir del curso 1998-99, el nombre del título no indica la especialidad, ya que dice simplemente Doctor de la UPC. Como resumen, a lo largo de todo ese proceso, el citado Departamento ha doctorado, hasta este año 2016, a 56 titulados de la Marina Mercante.

Cursos, postgrados y master de tema marítimo de especialización vinculados a la Facultad de Náutica

Además de los cursos de las carreras de Navegación Marítima, Máquinas Navales y de Ingeniería Técnica Naval en Propulsión y Servicios del Buque impartidos en la Facultad, el mismo Departamento inició, entre otros, los postgrados de Dirección de Operaciones Portuarias, el 2000-01; de Inglés Marítimo; y de Gestión de Náutica Deportiva, ambos el 2005-06, aunque este último era anteriormente un curso de especialización, iniciado el 2001-02. Algunas de las clases de estos post-gradados se impartieron en la Casa del Mar.

De la misma manera, el citado Departamento viene impartiendo algunos cursos de especialización, entre los cuales destacan los de: Análisis del impacto medioambiental en áreas portuarias y alternativas de mitigación, que dio para estudiantes de la Universidad Tecnológica de Panamá; y de Inspección de buques, también para estudiantes del Instituto de la Marina Mercante Ocupacional de dicho país.

Asimismo, en la Facultad se imparten cursos de formación en materias de especialidad Náutica, como son los de Petroleros, Gaseros, Quimiqueros, Radar, Ro-Ro, Buques de pasaje, etc.

Finalmente, en la Facultad de Náutica se imparte el Master en Derecho y Negocio Marítimo, y Gestión Portuaria (Shipping Business), desde el curso 1998-99, dirigido por Germán de Melo Rodríguez, y que organiza la Fundación UPC.

A ese último se añadieron, en el curso 2015-16, un Master en Ingeniería Marina (MEM) y otro Master en Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo (MENTM).

Otros efectos de la enseñanza superior

La elevación de nivel de la Escuela de Náutica y su paso a Facultad de la UPC implicó, además de la adecuación de las enseñanzas a nivel universitario y a la implantación de nuevos cursos mencionados en el apartado precedente, a la organización o creación de funciones o actividades adecuadas. En primer lugar, el director del centro pasó a ser decano y a esto se unió la agrupación de las asignaturas en departamentos, con un director al frente de cada uno. Así todas las materias profesionales náuticas quedaron integradas en el Departamento de Ciencia e Ingeniería Náutica, en tanto que las demás pasaron a los correspondientes de otras Escuelas Superiores de la UPC, cada uno de los cuales estaba al frente, en la Facultad, de un Representante de Departamento.

La Facultad tuvo que establecer también acuerdos o convenios con otras universidades extranjeras, fundamentalmente de la Unión Europea, para la puesta en marcha y funcionamiento del Proyecto ERASMUS (EuROpean Community Action Scheme for the Mobility of University Students), destinado a facilitar a los alumnos la asistencia a cursillos de una materia muy especializada en otro país o en la propia Facultad de los procedentes de ellos. En este sentido cabe citar que ha habido o hay convenios con universidades de Alemania, Bélgica, Coacia, Italia, Letonia, Noruega, Panamá, Polonia, Reino Unido, Suecia y Turquía, entre otros países.

Igualmente, la Facultad participa en otros proyectos de intercambio de estudiantes similares al ERASMUS, como son el Proyecto SMILE (Student Mobility in Latin America, Caribbean and Europe), y Proyecto SICUE (Sistema de Intercambio entre Centros Universitarios Españoles). En el ámbito internacional la Facultad participa también en numerosos estudios e investigaciones de interés para el sector marítimo, en particular en los organizados por la IAMU (International Assotiation of Maritime Universities), en este caso en uno de investigación sobre Innovación docente.

Por otro lado, y a fin de promover y desarrollar proyectos de investigación propios, la Facultad de Náutica solicitó la creación del CINMAR (Centro de Investigación Naval y Marítima) siendo aprobada por la UPC el 7.11.2008,

y cuyas actividades inició en la primavera de 2008, en el local de la calle Escar 6-8 (NT3). En cada caso el proyecto lo preside un coordinador científico que cuenta con la ayuda de algunos participantes, siendo, tanto aquel como estos profesores de ella.

Por otro lado, el Departamento de Ciencia e Ingeniería Náutica (DCEN) viene organizando una serie de congresos, en los que colaboran algunas de las universidades citadas unos párrafos antes, por iniciativa del que fuera profesor y director del citado Departamento Juan Olivella Puig (1946-2006) y cuya relación es como sigue: I Congreso Nacional de Investigación e Innovaciones Tecnológicas en el Ámbito Marítimo, en 1997; 1st International Congress on Maritime Technological Innovations and Research, en 1999; Maritime Transport, en 2001; Maritime Transport II, en 2003; 4th International Congress on Maritime Technological Innovations and Research, en 2004; Maritime Transport III, en 2006; 5th International Congress on Technological Innovations and Research, en 2007; 4th International Conference on Maritime Transport, en 2009; 5th International Conference on Maritime Transport -Technological Innovations and Research-, en 2012; 6th International Conference on Maritime Transport -Maritime Transport '14- en 2014; y 7th International Conference on Maritime Transport, en 2016.

Convenios con empresas y otras entidades

A partir del momento que el nivel de estudios alcanzó el grado superior y la Escuela quedó integrada en la UPC, la Facultad orientó sus esfuerzos en la firma con empresas de todo tipo para que los alumnos hagan en ellas las prácticas exigidas al término de sus estudios. El número de convenios y empresas puede presentar ligeras variaciones de un año a otro, pero normalmente suele estar comprendido entre 55 y 60.

Otras actividades culturales

Aparte del Acto de Inauguración de Curso, cuya parte académica incluye siempre unas palabras del decano, seguida de la lectura de la Memoria del curso anterior por el secretario académico y de una conferencia pronunciada por un profesor del centro o una personalidad de reconocido prestigio, y termina con una alocución del representante enviado por el rector, la Facultad organiza numerosos actos culturales a lo largo del año, entre los cuales podemos destacar: Conferencias, Jornadas, Encuentros, Exposiciones, Presentación de libros de tema marítimo y otras muchas actividades, entre las cuales sobresale el espacio que ocupa en el Salón Náutico de Barcelona.

Y como no podría ser menos, hay también la participación de algunas embarcaciones de la Facultad, tripuladas por alumnos, en regatas de todo tipo.

Aportaciones de la Biblioteca

En toda esta evolución de la Facultad, la Biblioteca también tuvo su participación, con la recuperación de los fondos históricos y haciendo accesibles obras de gran interés, con la: “*Memòria de l’any 1931*”, que refleja ampliamente la construcción del edificio, puesta en el portal informático de la Facultad; la edición facsímil de la obra de Gómez Arias, F.: “*Memoria sobre la propulsión aéreo-dinámica...*” de 1876, por la UPC, el 1996; y la de Nieto, P., Piera, Ch. y Urgell, C.: “*Catàleg del fons històric. Biblioteca de la Facultat de Nàutica de Barcelona*”, UPC, 2004.

Además, la Biblioteca viene organizando exposiciones de obras allí existentes, relacionadas con hechos y acontecimientos de interés marítimo de gran interés.

El 75º aniversario del edificio

El 2007 fue el 75º aniversario de la construcción del magnífico edificio neoclásico donde está instalada la Facultad de Náutica (NT1), hecho que se celebró, el 21 del mes de noviembre, con una serie de actos conmemorativos, que, en parte, coincidieron con la edición de ese año del Congreso organizado por el Departamento de Ciencia e Ingeniería Náutica y al cual ya nos hemos referido anteriormente.

Los actos comprendieron la intervención de varios oradores que trataron de la historia, tanto de la Escuela como del edificio, y de otros temas relacionados con ellos; a continuación unas palabras del decano y de algunas de las autoridades presentes. Seguidamente hubo un concierto de música y, finalmente, una cena en la propia Facultad.

A los actos asistieron autoridades de las administraciones del estado, autonómica y local; delegación del gobierno; y otras entidades e instituciones, o de sus representantes.

Un acto que no es posible silenciar

Un hecho sorprendente, recogido por la prensa de la época, ocurrió el 7.9.1984, a las 02.00 horas de la noche, cuando el edificio que ocupaba la Delegación del Gobierno, ahora en obras de restauración, fue objeto de un

ataque, reivindicado posteriormente por Terra Lliure, consistente en el lanzamiento de una granada de fabricación casera, desde un tubo instalado en los jardines de la Escuela. Afortunadamente, no hubo daños de ninguna clase.

Una ojeada a la disciplina de la Escuela a lo largo de su existencia

Es interesante y creemos oportuno el sacar a relucir algunos detalles de la disciplina existente en la Escuela de Náutica a lo largo de su existencia, que desde el punto de vista actual parecen bien anecdóticos.

De entrada es preciso decir, que aquella idea tan creída de que tiempos pasados fueron siempre mejores no es del todo aplicable aquí. En época de Sinibaldo Mas nos consta que los castigos por faltas de disciplina eran:

a) Represión privada.

b) Represión o petición de disculpas pública.

c) Ser puesto en el cepo y quedar a la vista de todos durante todo el día. Este castigo fue impuesto a un alumno el 10.2.1785, por haber ofendido al director Sinibaldo Mas.

d) Expulsión de la Escuela. Aquí debemos añadir que la expulsión solía ser temporal, pues, si el alumno afectado presentaba un escrito pidiendo perdón, se le admitía de nuevo. Hay un solo caso en que el alumno, expulsado por su falta de aplicación al estudio, no fue readmitido.

Como vemos, de todos estos el más sorprendente es el del cepo.

A mediados del siglo XIX, las cosas no irían mucho mejor, pues, según nos consta, un alumno de tercer curso de náutica fue castigado a permanecer encerrado en la Escuela durante nueve días y noches seguidos, sin poder salir a la calle, además de ser leída la sentencia en clase, según consta en un documento de 30.4.1858.

Afortunadamente, el 1900 las cosas habían mejorado bastante, y entre los castigos a imponer figuraban:

a) Amonestación pública.

b) Poner un número determinado de faltas, el mayor observado es de cinco.

c) No dar matrículas de honor a los alumnos, cuando se trataba de faltas colectivas de asistencia a clase.

d) Pérdida de un examen.

En época más próxima a nosotros, es decir, hasta fines del decenio de 1960, los alumnos tenían prohibido subir por la escalera noble que va al primer piso. Y si algún despistado lo hacía, el conserje corría a alcanzarlo, recordándole que no podía pasar por allí. Los que hemos vivido esa etapa nos preguntamos que habría pasado si alguien hubiera subido con el ascensor. Entonces también se pasaba lista en cada clase, y en el caso de que un alumno tuviera diez faltas en clases alternas, o veinte en las diarias, era borrado de lista y perdía el derecho a examinarse a final de curso.

De la disciplina en el momento actual no es preciso hablar, pues todos la conocemos.

Conclusión

No podemos terminar este estudio sin aludir al pensamiento de todos los que forman esta Facultad de Náutica, y que es el más ferviente deseo de que siga cumpliendo su función y pueda celebrar, con la misma ilusión y empeño, no sólo el próximo doscientos cincuenta años de su fundación que se avecina, sino del tercer centenario bastante más lejano, y de todos los que vengan detrás de él.

NOTAS:

1. La bibliografía empleada en este estudio es la siguiente:

- Almuzara, R.: “**Notícia dels fons documentals d’Escoles de Nàutica conservats a l’Arxiu General y Històric de la Universitat de Barcelona**”, en “**Homenatge a Josep M^a Pons Guri**”, Quaderns de la Selva nº 13, Centre d’Estudis Selvatans, 2001, pp. 201-207.

- Arroyo Ruiz-Zorrilla, R.: “**Apunte para una Historia de la Enseñanza de la Náutica en España**”, Centro de Publicaciones del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones, Madrid, 1989.

- Carbonell Relat, L.: “**The origins of the Nautical School of Barcelona**”, en: Olivella Puig, J., y otros: “**Maritime Transport**”, UPC, Barcelona, 2001, pp. 453-464.

- Carbonell Relat, L.: “**The Primitive Nautical School of Barcelona: Some Events and Problems**”, en Olivella Puig, J., y otros: “**Maritime Transport II**”, UPC, Barcelona, 2003, pp. 519-531.

- Carbonell Relat, L.: “**Francisco Xavier de Winthuysen’s visit of inspection to the Nautical School of Barcelona: the main reason of it and its consequences**”, en Rodríguez-Martos Dauer, R.; Monferrer de la Peña, A.; y Olivella Puig, J. (editores): “**Proceedings**” del 4th International Congress on Maritime Technological Innovations and Research, UPC, Barcelona, 2004, pp. 175-185.

- Documentos de la Escuela de Náutica existentes en el Archivo General de la Universidad Politécnica de Cataluña.
 - Documentos de la Diputación de Barcelona relativos a la Escuela de Náutica, en el Archivo Histórico de la Diputación de Barcelona.
 - Documentos de la Junta de Comercio relativos a la Escuela de Náutica, en la Biblioteca de Cataluña.
 - Documentos de la Universidad de Barcelona relativos a la Escuela de Náutica, en la Biblioteca de la Universidad de Barcelona.
 - Facultat de Nàutica de Barcelona: “**Memòria del curs 1995-96**”, y ss.
 - **FNB Curs Acadèmic 2013-2014** en (<http://www.fnb.upc.edu/sites/default/files/FNB-1%20-%20Small.mov>)
 - **Memòries FNB Cursos Acadèmics 2007-2008 a 2013-2014**, en (<http://www.fnb.upc.edu/es/content/mem%C3%B2ries-fnb>).
 - **Memòria FNB Curs Acadèmics 2014-2015** en (<http://www.fnb.upc.edu/sites/default/files/mem%C3%B2ria%202014-15%20inaug.curso%202015-16.pdf>).
 - **Memòria FNB Curs Acadèmics 2015-2016** en (<http://www.fnb.upc.edu/sites/default/files/mem%C3%B2ria%202014-15%20inaug.curso%202015-16.pdf>)
 - Robles Sánchez, P.: “**Vicisitudes históricas de nuestra profesión**”, Sociedad General de Jefes y Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante, Barcelona, 1993.
2. La existencia de este escuela y de los cursos impartidos en ella tiene muchos detractores, hasta el extremo de negar su existencia, pero la mantenemos aquí por los contrarios a ella y la falta de cualquier otro centro docente que la sustituya.
3. Según cita Juan José Ríos Delgado, en su tesis doctoral “**El funcionamiento de los primeros años de la Escuela de Náutica de Barcelona bajo la dirección de Sinibaldo Mas y factores socio-económicos que motivaron su creación**”, B., 2009, leída en la UPC el 7.7.2009, y citado por A. Martín Mallofré, en “**Navili de 74 canons San Carlos**”, publicado en la revista **Argo** nº 10, junio 2011, p. 51, el modelo (E = 3,7 m; M = 0,6 m; y P = 0,48 m), fue construido por el carpintero de ribera Joseph Pedra en Cataluña. Sus planos fueron los del *San Dámaso*, construido y armado en Cartagena. Obviamente esta noticia está en contradicción con el texto existente en la popa del modelo. Con ánimo de conciliar ambas noticias podría decirse que el modelo, hecho en Cartagena, debió llegar aquí desarbolado, con todo el aparejo desmontado, y que Joseph Pedra se encargó de armarlo. (La calidad del modelo es tan buena y su decoración tan bien elaborada, que permite deducir fue obra del taller de modelismo de un arsenal y no de un modelista de fuera de ese ámbito, por bueno que fuera). Otra posibilidad, aunque muy remota y de menor garantía, es la confusión de ese modelo con el de grandes dimensiones, procedente de la Escuela de Náutica de Vilasar de Mar, depositado en el Museo Marítimo de Barcelona, que se caracteriza por llevar todas las tiras de los aparejos amarradas en las cabillas situadas en el lado de fuera de la borda, con el propósito de facilitar las prácticas de maniobra por parte de los alumnos. El problema es que este modelo es del siglo XIX.
4. Imprenta Juvenil, Barcelona, 1970, 35 pp.
5. Se viene celebrando desde la década de 1960 y en el programa figuran conferencias, competiciones deportivas y una cena seguida de un baile de gala.
6. Diputació de Barcelona, Barcelona, 1983, 28 pp.

7. En esta Facultad hay 10 y son –entre paréntesis, el número de cursos que impartía cada uno el año académico 2007-08– los que indicamos a continuación: Ingeniería Eléctrica (6), Ingeniería Electrónica (4); Ingeniería Química (3); Física Aplicada (3); Matemática Aplicada II (7); Proyectos de Ingeniería (1); Ingeniería de Sistemas, Automática I y Informática Industrial (10); Infraestructura de los Transportes y del Territorio (1); Organización de Empresas (1); y Ciencia e Ingeniería Náutica (71).

8. Con la tesis: “**En defensa de la máquina de vapor**”, dirigida por Juan Ribera Alsina, que leyó el 29 de junio de 1983.

ANEXO

Relación de directores de la Escuela de Náutica

Sinibaldo Mas y Gas (1769-1806)

Fray Agustín Canellas y Carreras (1806-1818)

Manuel Sanz (1818-1828)

Carlos Maristany (1828-1834)

Manuel Sanz (1834-1835)

Ezequiel Calvet (1835-1850)

José Bonet y Vinyals (1850-1870)

Joaquín Bonet y Vinyals (1870-1872)

Federico Gómez Arias (1872-1900)

José Ricart y Giralt (1900-1918)

Leopoldo Benítez Rodríguez (1918-1924)

Emilio Solá y Bauló (1925-1927)

Ramón Bullón Fernández (1927-1931)

Alfredo Jaén Jiménez (1931-1933)

Emilio Solá i Bauló (1933-1934)

Enrique Baldoqui Forment (1934-1936)

Alfredo Jaén Jiménez (1936-1937)

Fernando Arranz Casaus (1937-1939)

Francisco Condeminas Mascaró (1939-1958)

Ángel de Urrutia y de Landaburu (1958-1986)

Enrique González Pino (1986-1989)

Relación de decanos de la Facultad de Náutica (FNB)

Antonio Vila Mitjà (1990-1994)

Germán de Melo Rodríguez (1994-2001)

Alejandro Monferrer de la Peña (2001-2007)

Ricardo Marí Sagarra (2007-2010)

Santiago Ordás Jiménez (2010-sigue)

Relación de directores del Departamento de Ciencia e Ingeniería Náutica (DCEN) de la FNB

Francisco Cardona Greus (1991-1993)

Ricardo Marí Sagarra (1993-1999)

Juan Olivella Puig (2000-2005)

Ricardo Rodríguez-Martos Dauer (2005-2011)

Francisco Javier Martínez de Osés (2011-sigue)