

Cuadernos del Rebalaje

Nº 31/Octubre-diciembre de 2015 | ISSN: 2174-9868 | Edita ABJ

Gaona y el mar



El Real Colegio de San Telmo
y las enseñanzas de Náutica
en el Instituto de Málaga

Rafael
Maldonado Majada

Víctor M.
Heredia Flores

Prólogo
Julia del Pino y Pino

Ilustraciones
Vicente Gómez Navas

Cuadernos del Rebalaje

es una publicación periódica editada por la asociación cultural
Amigos de la Barca de Jábega

Se autoriza su uso y difusión citando procedencia y autoría

Dirección

Miguel A. Moreta Lara

Consejo editorial

Manuel Benítez Azuaga
M^a Jesús Campos García
Francisco Chica Hermoso
Eva Cote Montes
J. Felipe Foj Candel
Eulogia Gutiérrez Corral
Francisco Morales Lomas
Miguel A. Moreta Lara
Pablo Portillo Stempel

Coordinación, diseño y maquetación

J. Felipe Foj Candel

En www.facebook.com/cuadernosr y en www.amigosjabega.org se pueden
consultar las normas de estilo de publicación

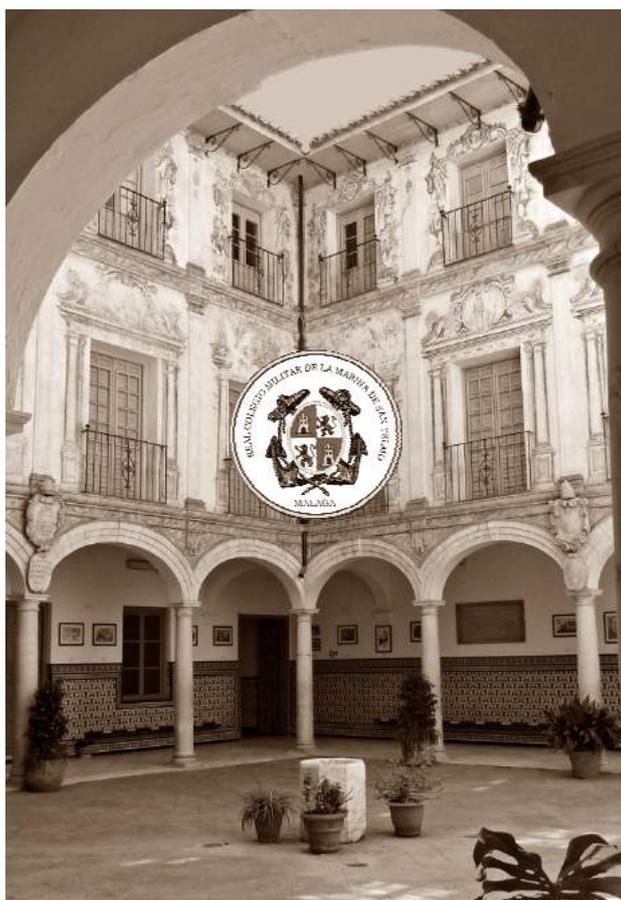


Foto: Felipe Foj / Escudo: archivo familia Cilveti

Gaona y el mar

Rafael
Maldonado Majada

Víctor M.
Heredia Flores

Prólogo

Julia del Pino y Pino

Ilustraciones

Vicente Gómez Navas



Cuadernos del Rebalaje nº 31



VELERO MERCANTE EN LAS COSTAS DE MÁLAGA (2005)
Óleo sobre lienzo, 50 x 73 cm



Membrete de la dirección del colegio de San Telmo en una carta de 1846
Archivo del instituto "Vicente Espinel"

SUMARIO

- **Prólogo**
- 1. **A propósito de un navío**
- 2. **Los estudios de náutica en Málaga (1787-1924)**
 - 2.1. Introducción
 - 2.2. El Colegio Náutico de San Telmo (1787-1847)
 - 2.3. Extinción del colegio y continuidad de los estudios de náutica en el instituto (1847-1858)
 - 2.4. La escuela profesional de náutica (1858-1869)
 - 2.5. La enseñanza de náutica en el instituto (1869-1914)
 - 2.6. La escuela de náutica (1914-1924)
- 3. **Referencias bibliográficas**
- **Vicente Gómez Navas y su pintura**



PRIMER VIAJE DE COLÓN. Serie 1, nº 8 (1991)
Óleo sobre lienzo, 81 x 130 cm



LA ARMADA ALIADA ZARPA DE MÁLAGA A LA CONQUISTA DE TÚNEZ (2012)
Óleo sobre lienzo, 825 x 516 cm

PRÓLOGO

La emoción de la memoria

Julia del Pino y Pino

Directora del IES Vicente Espinel (Gaona)

Rafael Maldonado es un historiador aventurero y un redomado viajero que en sus ratos de ocio ha pisado muy altas cumbres. Víctor Heredia es un afanoso investigador y un gran buceador de papeles al que debemos, entre otras iniciativas, la organización del archivo “Víctor Manuel Heredia Flores” del IES Vicente Espinel. A este tándem de probados exploradores hay que agradecerle el habernos embarcado en la ideación de un evento que persigue refrescarnos la memoria: *Gaona y el mar*. Parte muy destacada de esta fiesta es el texto que están ustedes a punto de leer, una muestra de la dedicación enjundiosa de ambos, que consigue avivarnos el espíritu: saber de dónde venimos nos permitirá navegar por el presente y dirigir con seguridad el rumbo hacia el puerto señalado. El remate, la guinda a este número de *Cuadernos del Rebalaje* la pone otro viajero de la Historia, don Vicente Gómez Navas, uno de los más notables marinistas: con su arte ilumina y ennoblece estas páginas.



Como si de una novela policíaca se tratara, en la primera parte de este ensayo, asistimos fascinados al descubrimiento, viajes y disección de un objeto *histórico* (no sólo en sentido científico sino -muy particularmente- en su acepción más narrativa, cargado de *historias*, de cuentos y relatos que van reventando floreadamente ante nuestros ojos a medida que avanzamos en la lectura): la maqueta de San Telmo, un navío didáctico que fue trasteado por las manos de centenares de aprendices de pilotos durante dos siglos, y que -todo un personaje, gracias al análisis que hacen de él Rafael y Víctor- se ha convertido en un nuevo habitante del IES Vicente Espinel, la institución que lo acoge para exhibición y disfrute de todos, como ejemplo y metáfora de la relación malagueña entre el mar y la educación.

Ya en la segunda parte de esta investigación, el lector más riguroso podrá saciar la curiosidad -por puntillosa que sea- descubriendo los detalles, las incidencias, los dificultosos escenarios que hubieron de sufrir la fundación, vida y muerte de un colegio de náutica, un centro de enseñanza modélico en su época, que formó navegantes de alto nivel profesional que fatigaron desde el siglo XVIII la mar oceánica... Este minucioso recorrido es obra de un cronista (dos, en este caso) con mayúsculas: la historia de Málaga y de la educación de sus gentes no estaría completa sin lo que aquí se expone.

Los autores, en su pesquisa, van regalándonos además apariciones fugaces de interés y sabor auténticos. Entre el personal del colegio de náutica hay un cirujano llamado José M^a de Salamanca y Paz, padre de José M^a de Salamanca y Mayol, el político, aristócrata, banquero y especulador que daría nombre al madrileño Barrio de Salamanca. Entre los alumnos habrá también figuras que engrosaron la leyenda, como el infame Pedro Blanco Fernández de Trava, perchelero inquieto que -convertido en uno de los mayores traficantes de esclavos de la época- mereció protagonizar la novela *El negrero* del escritor Lino Novás Calvo. También egresaron de aquellas aulas otros personajes de gran utilidad para la Málaga del siglo XIX: el famoso pintor marinista Emilio Ocón Rivas, hermano del músico Eduardo Ocón; el periodista y político Juan José Relosillas Mellado; el dibujante, delineante y escritor Emilio de la Cerda...

En conjunto, una crónica, un cuadro animado de efecto duradero y emocionante no sólo para quienes nos dedicamos a la enseñanza sino también para todos los curiosos y amantes de las *cosas* malagueñas. Una vez más el *viejo Gaona* (hoy Vicente Espinel) es protagonista y referente cultural en la historia de la educación en Málaga, aportando la emoción de la memoria de un tiempo ido, pero que aún sigue siendo nuestro:

*Cada mirada que vuelve, conserva un sabor
de hierba y de cosas impregnadas del sol del ocaso
sobre la playa. Conserva un aliento del mar.
Como un mar nocturno es esta sombra vaga
de ansias y antiguas emociones, que el cielo roza
y cada noche regresa. Las voces muertas
se parecen al embate de ese mar¹.*

Imagen: cartelas en el patio del IES Vicente Espinel (foto: Felipe Foj)

¹ *Ogni occhiata che torna, conserva un gusto/ di erba e cose impregnate di sole a sera/ sulla spiaggia. Conserva un fiato di mare./ Come un mare notturno è quest'ombra vaga/ di ansie e brividi antichi, che il cielo sfiora/ e ogni sera ritorna. Le voci morte/ assomigliano al frangersi di quel mare.* Cesare Pavese. Final del poema "Paisaje VIII" del libro *Laborare stanca* (1936). Traducción de Celia Filippetto.

Gaona y el mar



PUERTO DE MÁLAGA EN LA SEGUNDA DÉCADA DEL S. XIX. Fragmento (1995)
Oleo sobre lienzo, 97x195 cm

1. A propósito de un navío

Málaga, finales del año 1981. Por aquel entonces, el instituto “Vicente Espinel”, conocido popularmente como *Gaona* por el nombre de la calle en la que se encuentra, aún mantenía su extravagante condición de instituto femenino. Los alumnos varones habían abandonado el edificio veinte años antes, en abril de 1961, para instalarse en Martiricos, en el moderno inmueble construido hacía poco tiempo bajo la dirección de Fisac. Ya desde 1937 los alumnos de ambos sexos compartían el noble edificio de la calle Gaona de forma completamente separada, utilizando espacios diferenciados como consecuencia de la segregación impuesta por los vencedores de la Guerra Civil. En 1981 la transición política española se daba ya prácticamente por concluida y la incongruencia del mantenimiento de un centro

de enseñanza media exclusivamente femenino estaba a punto de tocar a su fin.

El instituto era entonces -como ahora- un conjunto de edificios que se habían ido agregando unos junto a otros: la primitiva casa noble de aires italianizantes, levantada a comienzos del XVIII (a la que los padres filipenses agregaron primero el magnífico edificio organizado en torno a un gran patio cuadrado, con arcos sobre columnas toscanas, y al que añadieron a finales de ese siglo un módulo de servicios donde instalaron el refectorio, las cocinas, almacenes y despensas); el pabellón de gabinetes, levantado en 1864 como consecuencia de la apertura del Instituto Provincial de Segunda Enseñanza en 1846; y el salón de actos, edificado en el antiguo jardín en 1968.

Aquel mes de noviembre, un grupo de alumnas de 3º de BUP -Olga, Maribel, Concha, Lourdes, Mónica, Mª Carmen, Inmaculada y Luisa- trabajaban en un proyecto de investigación para la asignatura de diseño, bajo la dirección de su profesor don Martín Merino Martínez. La propuesta del profesor planteaba el estudio del esquema arquitectónico del edificio y su relación con la planificación urbanística de la zona en la que se situaba el instituto. Para ello, las alumnas tendrían que reconocer todos los espacios que ocupaba el conjunto de edificios que conformaba el instituto. El centro, por su propia estructura, estaba repleto de lugares ciegos, viejos almacenes y rincones donde aguardaban aún sorpresas. Una mañana, Mª Carmen y Lourdes aprovecharon un descuido del profesor para escaparse del aula de dibujo, situado en el antiguo refectorio filipense. Lo que empezaba como una travesura iba a tener un sorprendente final. A través de unas estrechas escaleras accedieron a la zona conocida como *casa Elvira*, cerca de las antiguas aulas de preparatoria, y llegaron a un pequeño patio en el cual los límites del instituto y

de la parroquia de San Felipe Neri se confunden. Una vieja puerta de madera llamó su atención. Empujadas por la curiosidad, no lo pensaron dos veces: abrieron la puerta de un empujón y entraron en el lugar que hoy llamamos la *Cripta*. Este espacio, situado en los bajos de la sacristía de San Felipe, había sido originalmente un antiguo almacén que los filipenses alquilaban a comerciantes para conseguir algunas rentas, y en los últimos años había estado cedido a una cofradía malagueña, que almacenaba allí algunos de sus enseres procesionales.

A comienzo de los años 80 estaba convertido en un almacén en desuso donde se acumulaba todo tipo de residuos considerados inservibles: tablas, restos de maquinaria y aperos de labranza... Y allí, al fondo, cubierto de polvo y casi irreconocible, Mª Carmen y Lourdes encontraron lo que parecía ser una maqueta de un barco, de dimensiones poco usuales -casi tres metros de eslora y más de uno de manga- y en un lamentable estado de conservación.

La corbeta tal como se encontró en 1981.
Archivo del instituto "Vicente Espinel"



Inmediatamente, a través de su director, don José Vizcaíno, el instituto se puso en contacto con la Liga Naval Española y con algunos modelistas navales, que desde el primer momento se prestaron a asesorar al grupo de alumnas en la labor de limpieza del barco, de la que incluso se encargaron ellas inicialmente. Pocos días después la noticia saltó a la prensa, convirtiéndose en elemento de interés público, no exento de polémica: la nula delimitación entre el espacio religioso y el estrictamente académico, el hábito convertido en norma a través de los años, los usos compartidos de algunos lugares del centro, llevaron incluso a que una cofradía reclamara la propiedad de la maqueta.

¿De dónde venía aquel barco? ¿Qué pintaba un barco -aparentemente, del s. XVIII- en un sótano semiabandonado del instituto Vicente Espinel? La embarcación encontrada era una maqueta, un barco didáctico. Se trataba de un modelo naval de finales del siglo XVIII, y sus formidables medidas, tan poco usuales, se debían a que su única finalidad era que los colegiales practicasen con él. Los conocedores de la historia del instituto recordaron que en el centro se habían impartido las enseñanzas de náutica a raíz de la absorción en 1847 -no sin polémica ni resistencias, aunque ese es otro tema- del colegio de San Telmo fundado en marzo de 1787 por una real cédula de Carlos III, a imitación del centro del mismo nombre establecido en Sevilla desde el siglo XVII, y que se dedicaba a formar pilotos para la Marina mercante y para la Armada española.

La formación práctica de los jóvenes aprendices en el mar era fundamental -se exigía un mínimo de cinco campañas a Indias para obtener el título de piloto-, pero los alumnos también recibían enseñanzas teóricas y prácticas con métodos y materiales didácticos muy avanzados para la época. Durante un año se les enseñaba mecánica aplicada, elaboraban cartas náuticas, construían maquetas para conocer las partes de un barco y su funcionamiento. La clase de náutica disponía de elementos de navegación (sextante, aguja de bitácora, barómetro, una colección de mapas y cartas hidrográficas, cuadrantes, etc.), incluso una pequeña pieza de artillería para la instrucción en esta arma. Y por supuesto, un modelo de navío, con todo su velamen, aparejo y enseres de toda especie, para la enseñanza práctica de maniobras que luego tendrían que realizar en el mar. Y aquí es donde encaja el barco didáctico encontrado en *Gaona*.

Ya las *Ordenanzas* de 1787, por las que se regía el colegio de San Telmo malagueño, recogían lo siguiente en su artículo 209:

Deberán ponerse en esa sala modelos de varios géneros de naves en diversos estados, a fin de que los jóvenes tomen perfecto conocimiento de todo y de cada una de sus partes; de las cuales ha de haber algunas con separación, arregladas sus medidas a una escala menor, de modo que siendo manejables den idea de los verdaderos tamaños (*Ordenanzas para el Colegio de San Telmo de Málaga*, 1787: 99).

Algunos años después se publicaron nuevas ordenanzas que insistían en la

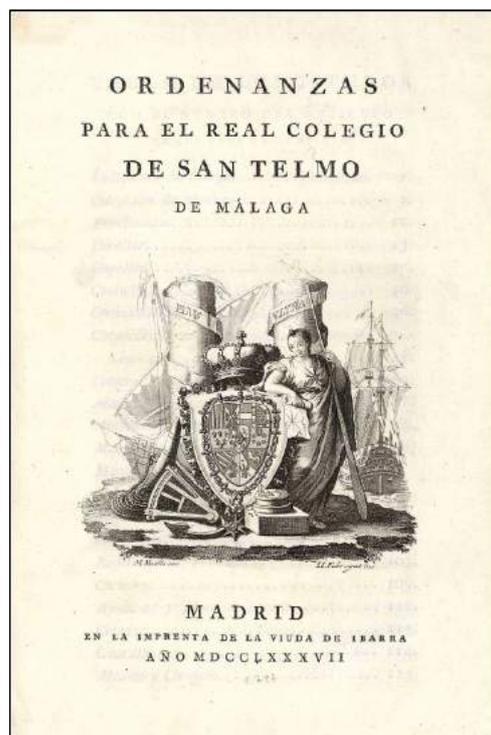
necesidad de contar con un barco didáctico para el uso y manejo de los colegiales:

Los cursantes de dicha clase estudiarán la Maniobra bajo la dirección del Maestro de esta facultad [...] dando sus lecciones en el Navío que para el efecto hay. Les instruirá dicho Maestro por la mañana en la nomenclatura y colocación de palos, velas, xarcias y cabos; en el uso y laboreo de estos, y en el manejo particular de cada vela (*Ordenanzas de S. M. para los Reales Colegios de San Telmo de Sevilla y Málaga, 1794: 109*).

Sobre el navío didáctico de San Telmo los alumnos aprendían los términos técnicos de las partes de las que se componía una nave y la finalidad de cada pieza en particular, todas reducidas a escala, teniendo que saber manipularlas con precisión si querían triunfar en los exámenes; de la misma manera, tenían que dominar el conocimiento del velamen, plegando o desplegando trapo en función de la maniobra a realizar.

Pocos meses después del descubrimiento, en marzo de 1981, la delegación provincial de la Liga Naval Española publicaba un informe (firmado entre otros por José Luis Rubio Serrano, uno de los mayores especialistas de España en arquitectura naval de las flotas de Indias) en el que, tras darse una visión general del lamentable estado en el que se encontraba el barco, se clasificaba el modelo detenidamente teniendo en cuenta su construcción como modelo para prácticas, se exponía su estado de conservación, se realizaba una valoración

histórica y artística y se elaboraba una propuesta de trabajo para conseguir su recuperación. Ángel Nemesio Cilveti, miembro de la Liga Naval y de la Academia de Ciencias de Málaga, describía el navío como una maqueta de dimensiones fuera de lo común (2'73 m de eslora entre perpendiculares, 1'23 de manga máxima y un puntal de 0'75 m). Se trataba de un modelo de corbeta de guerra con veintiocho cañones de porte, de las denominadas corbetas de pozo, pues los cañones iban colocados en barbata, es decir, únicamente en el puente de cubierta: su aparejo era de tres palos cruzados que soportaban velas cuadradas en el mayor y en el trinquete, más dos en la mesana sobre la verga seca; el palo mesana aparejaba botavara y pico para la vela cangreja.



Portada de las *Ordenanzas* del colegio de San Telmo de Málaga. 1787. Archivo del instituto "Nuestra Señora de la Victoria"

Lo verdaderamente sorprendente era la multitud de detalles técnicos que poseía la maqueta y que funcionaban perfectamente, pues debían permitir su manejo por los estudiantes. El timón estaba operativo. Igualmente funcionaban las bombas de achique, los pescantes y cabres-tantes.

La arboladura, construida fuera de escala, permitía ser manejada, plegando y desplegando trapo según la maniobra a realizar. Hay que tener en cuenta que el barco tenía que resistir las manos -háviles o no- de los jóvenes aprendices, por lo que se construyó bastante sólido, dándosele más importancia a la obra muerta, sin apenas pretensiones estéticas y con algunos elementos a una escala mayor, precisamente por tratarse de un modelo con fines didácticos. La mayoría de los barcos de la época tenía elementos decorativos muy característicos, no hallados en la embarcación didáctica. Es posible que tuviera mascarón de proa, ya que quedan señales de haber existido en el lugar correspondiente. Sí presenta algunas tallas en el espejo de popa y entre las gambotas y brazales del tajamar, así como volutas bajo los jardines.

Sus pormenores nos hablan de la minuciosidad y profesionalidad con que eran llevadas las enseñanzas prácticas en el colegio de San Telmo, características

distintivas ya señaladas por diversos autores. Santos Arrebola en su artículo “La fundación del Real Colegio de Náutica de San Telmo de Málaga” escribe:

Cubierta de la corbeta (foto F. Foj)



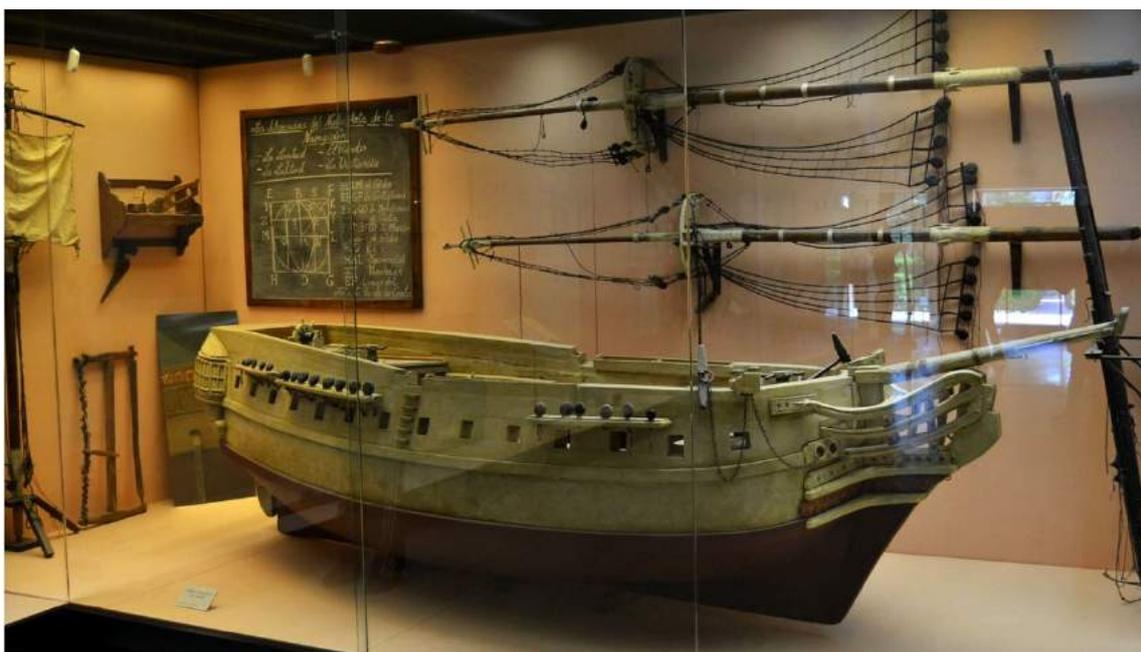
[...] el ideal del español ilustrado se ve reflejado en San Telmo tanto en el campo de la pedagogía como del funcionamiento interno del centro [...]. Dio un avance en el estudio de las ciencias útiles, incentivando la investigación y preparando a los estudiantes para que llegaran a ser buenos profesionales (Santos Arrebola, 1992: 477).

El descubrimiento del navío y su estudio evidenciaba una vez más que la pedagogía de San Telmo debía seguir siendo considerada como una de las más avanzadas del Setecientos: “Este colegio [fue], sin duda, el de más alto nivel técnico-científico que hubo en Málaga hasta entonces” (Burgos Madroñero, 1993: 51).

El archivo del IES “Vicente Espinel” (Gaona) conserva, en perfecto estado, abundante documentación sobre las enseñanzas de náutica en Málaga. No solo en lo que se refiere a los años en los que estas enseñanzas se impartieron en el edificio de calle Gaona, desde 1847 hasta 1924, sino también del período correspondiente a la escuela de San Telmo, cuya documentación, modelos, instrumentos y demás medios materiales fueron heredados por el instituto. Tenemos constancia de que el barco ya existía en 1792, gracias a los libros de hacienda del colegio de San Telmo que se conservan en el archivo del instituto Vicente Espinel. Con fecha de 30 de enero de 1792, vemos un estado de cuentas en el que se contabiliza un gasto de 24 reales de vellón por el concepto *Mandado del Navío*. A partir de ahí, a través de los libros de contabilidad de San Telmo primero y, posteriormente, a través de los libros de inventario del instituto, de las memorias anuales o incluso de una

oración inaugural, se pueden seguir algunos de los avatares por los que, a lo largo de más de doscientos treinta años, pasó el modelo didáctico: la compra de pintura para su mantenimiento; la incorporación de numerosos detalles (banderas, gallardetes, bombas, guardines...); las numerosas reparaciones que imponía el paso del tiempo; la construcción de nuevas piezas; la modificación de su arboladura, “con arreglo a los nuevos adelantos”; la adecuación y mejora del aula de Náutica para permitir la maniobrabilidad del navío; y así hasta un largo etcétera. Hasta llegar a los años veinte del pasado siglo cuando, debido a la clausura definitiva de la Escuela Oficial de Náutica, el barco quedó arrinconado en un viejo almacén del instituto, cubierto de polvo, rodeado de objetos de agricultura, para terminar cayendo en el olvido.

El modelo didáctico en el centro de interpretación de Gibralfaro. Año 2014 (foto: R. Maldonado)



Hasta abril de 1984, fecha en la que la Liga Naval Española se hizo cargo de él, el navío de San Telmo estuvo depositado en el instituto Vicente Espinel. A partir de entonces, la LNE se hizo cargo de la corbeta para su restauración, comprometiéndose a buscar los fondos necesarios para ello. Una vez restaurada, según indicaba el documento firmado por ambas instituciones, la maqueta sería expuesta en algún organismo oficial con sede en Málaga, con autorización del instituto. Cuatro años después la obra fundamental para su conservación estaba terminada y el navío de San Telmo, a decir de los integrantes de la LNE, había vuelto a su original estampa de barco genuino del siglo XVIII, aunque la restauración de la corbeta distaba mucho de estar concluida. La



Traslado de la corbeta al instituto el 26 de mayo, festividad de san Felipe Neri (foto: R. Maldonado)

LNE había ideado un ingenioso sistema para conseguir fondos, consistente en la *recluta* de una tripulación honorífica para el *San Telmo*. Así, poco a poco, un nutrido grupo de malagueños se enrolaron en la moderna tripulación del barco más antiguo de Málaga. Hasta no menos de sesenta malagueños fueron nombrados, mediante la entrega de un pergamino que así lo acreditaba, como cargos de oficiales o marineros de a bordo (maestre de jarcias, artillero, piloto de altura, documentalista de bitácora...), a cambio de un donativo personal de 5.000 pesetas.

Muchos nombres conocidos de esta ciudad conservan aún en su poder su ilustre reconocimiento como tripulantes del navío.

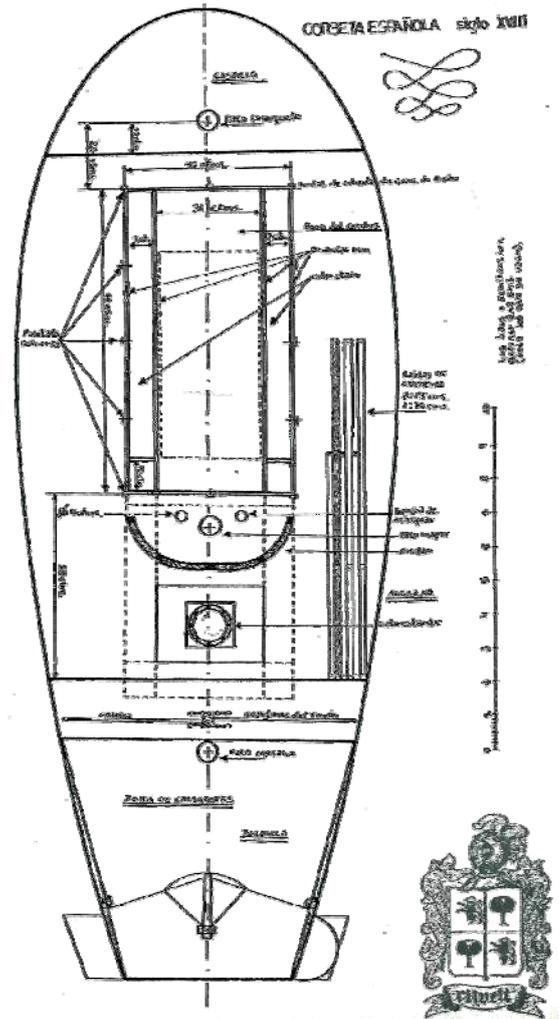
Pero los años pasaron y el entusiasmo mostrado por los integrantes de la Liga Naval Española contrastaba con la lentitud de las instituciones y de la administración. Fueron años difíciles para el navío. Quince años después de haber sido descubierta, ninguna institución asumía la conclusión de la restauración, que habría sido compensada con la cesión de la misma para su exhibición.

Hubo negociaciones en este sentido con el Ayuntamiento de Torremolinos, que no llegaron a cuajar; incluso se planteó, sin éxito, solicitar la colaboración de la

comandancia de Marina para terminarla y posteriormente exhibirla en un hipotético museo que se abriría en la propia comandancia. Todo fue en vano. Por fin, en 1998 se llegó a un acuerdo entre el instituto, propietario de la maqueta, y el Ayuntamiento de Málaga, por el cual el segundo se haría cargo de su restauración a cambio de su exhibición durante diez años. Este acuerdo permitió que durante estos últimos diecisiete años todos los malagueños y los visitantes de nuestra ciudad que así lo desearan hayan podido contemplarla en el centro de

interpretación del castillo de Gibralfaro. El 26 de mayo de 2015, día de san Felipe Neri, la corbeta de San Telmo regreso al caserón filipense de calle Gaona.

Pérez de Colosía afirmaba que el navío de San Telmo es una auténtica fuente histórica, pues hoy en día consideramos en tal sentido todo aquello que represente una conexión con el sujeto de estudio y nos permita la reconstrucción del pasado de los pueblos. Este es el caso de nuestro navío, porque con él nos podemos acercar al conocimiento del Real Colegio de San Telmo en Málaga y a su sistema de enseñanza. Pero también es mucho más. El proceso de su nacimiento, su vida, su descubrimiento y recuperación y su actual puesta en valor -que no se detienen lo muestra como un objeto vivo, ligado a esta ciudad y a sus ciudadanos, a la institución que lo vio nacer y a los muros que lo acogen. Los mismos en los que vivió gran parte de su larga existencia.



Croquis de la corbeta. Nemesio A. Cilveti. Archivo Familia Cilveti





La corbeta con su arboladura (foto F. Foj)



ARRUMBANDO AL NORTE (2006)
Óleo sobre lienzo, 81 x 130 cm. Colecc. Cofradía de Mena

Pintura encargada por la Cofradía de Mena para conmemorar el 250 aniversario de su vinculación con la Armada Española.

El 17 de abril de 1756 a través de la espuma que el viento levantaba y con el navío a punto de naufragar, la tripulación divisó la espadaña de la iglesia de Santo Domingo. Los marinos se encomendaron a la Virgen que allí se venerase y tras salvarse milagrosamente se postraron a los pies de Nuestra Señora de la Soledad. A petición de los marinos, el obispo, los cofrades y los dominicos, el Papa Benedicto XIV autorizó officiar cada Sábado Santo la llamada “Misa de Privilegio” para conmemorar este hecho. Desde entonces, la Armada Española quedó ligada a la Cofradía de Mena, con sede canónica en la iglesia de Santo Domingo.

Hay quien argumenta que se trató de la fragata *Juno*, hundida en 1802 frente a las costas de Virginia con más de 400 españoles entre tripulación y pasajeros, tras haber partido del puerto de Veracruz con una fabulosa fortuna en sus bodegas: 22 toneladas de plata acuñada en 700.000 pesos, convirtiéndose en un barco mítico puesto que había intervenido -entre numerosas acciones- en la expedición contra Argel (1783).

Pero fuese o no la *Juno*, carece de importancia. Para situarla donde se encuentra en el óleo, desde la mar tomé algunas demoras a edificios reconocibles, principalmente la torre de correos y verifiqué posteriormente estos ángulos en las cartas actuales y planos de la época y añadirle lógica e imaginación. La configuración de la costa había variado notablemente y todo tenía que ser aproximado. El Fuerte de San Lorenzo plasmado en el óleo se encontraba cerca del final de la actual Alameda principal, pocos años antes casi a la orilla del mar, unos metros de arena delante, producto de los aluviones por las crecidas del Guadalmedina, y el convento separado de las aguas por muy pocas construcciones.

En la pintura, las velas se han orientado para que al incidir el viento en ellas haga que la popa caiga a babor, fundamentalmente ayudada por la latina (después sustituida por cangreja), apreciándose claramente como la popa debe de girar en dirección al viento y a la vez tomar arrancada, misión del foque, única vela desplegada a proa. El golpe de mar que recibe el buque en su aleta de estribor, escorándolo fuertemente y haciéndole caer la popa más a sotavento, le da mayor realismo al giro para enfilar el Puerto. Lo cierto es que fuera cual fuese la maniobra, sin duda arriesgadísima, la nave llegó al resguardo que le ofrecía el espigón de levante.

Del discurso de entrega de la obra pronunciado por Vicente Gómez Navas (15.12.2006)



PUERTO DE MÁLAGA EN LOS AÑOS 50 DEL S. XIX. Fragmento (2006)
Óleo sobre lienzo, 40 X 70 cm. Colecc. Sres. Sanchez Casado

2. Los estudios de náutica en Málaga (1787-1924)

2.1. Introducción

El carácter portuario define a la ciudad de Málaga desde su fundación. El núcleo urbano se ha desarrollado históricamente en torno a las actividades comerciales y fabriles que se han canalizado a través de los muelles. Además, en muchos momentos se ha unido a esa función mercantil la militar, resultado de la posición estratégica de Málaga en el mar de Alborán, cerca del Estrecho y frente a la costa norteafricana. A finales del siglo XVIII y durante todo el XIX seguía siendo una ciudad portuaria estrechamente vinculada al comercio y a la navegación. La actividad principal del puerto era la exportación de los productos agrícolas del entorno, especialmente el vino, las pasas y las almendras, al mismo tiempo que servía de entrada a mercaderías procedentes del norte europeo: bacalao, madera, cereales, paños y otros productos manufacturados.

Por tanto, la necesidad de contar con un centro de formación de marinos destinados a los buques de la Armada y de la Marina mercante estaba más que justificada.

2.2. El Colegio Náutico de San Telmo (1787-1847)

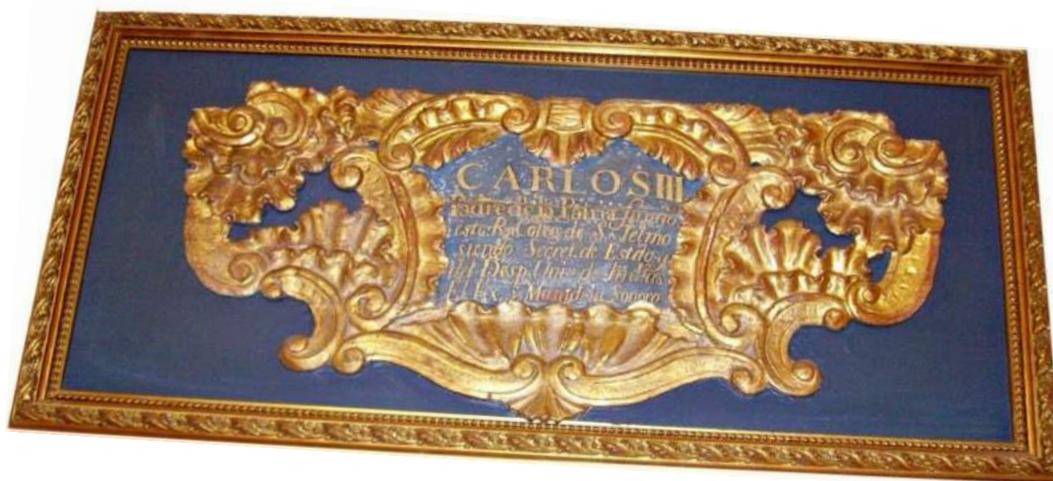
El Colegio Náutico de San Telmo fue fundado por una real cédula de Carlos III fechada el 27 de marzo de 1787, a imitación del centro del mismo nombre establecido en Sevilla desde el siglo XVII. En su creación confluyeron el interés del Consulado -fundado dos años antes- por desarrollar los estudios náuticos y la iniciativa del malagueño José de Gálvez, ministro de Indias. Nació para cubrir la creciente demanda de personal instruido en la ciencia náutica, dado el aumento de la actividad naviera después de la liberalización del comercio con las Indias

en 1778 (Santos Arrebola, 1993). A su vez, la aparición de esta nueva escuela de náutica respondía al interés de los gobernantes ilustrados por desarrollar un ambicioso programa educativo de formación de pilotos para la Marina española (García Garralón, 2007: I, 144).

El colegio malagueño ocupó la mayor parte del edificio que había sido sede de la Compañía de Jesús hasta la expulsión de los jesuitas en 1767. Como primer director fue designado el presbítero José Ortega y Monroy, amigo y antiguo compañero de seminario del ministro Gálvez.

El nuevo centro quedó regido por unas ordenanzas propias dictadas al mismo tiempo de su creación (Borrego Pla, 1985), pero en 1794 el rey aprobó unas nuevas que servían para los colegios homónimos de Málaga y Sevilla. El encargado de

existencia de dos clases de alumnos, establecida anteriormente por una cédula de 1790 que permitía la admisión de estudiantes de pago. Por un lado estaban los colegiales de número, para los que se establecieron inicialmente cien plazas, que debían ser “naturales de mis dominios, hijos de familia sin nota particular, notoriamente pobres, de edad de 8 a 14 años, sanos y robustos”, procedentes del arzobispado de Granada u obispados de Málaga, Almería o Cartagena, con preferencia para los huérfanos cuyos padres hubiesen sido gente de mar, siempre que acreditaran limpieza de sangre y no haber ejercido oficios viles. Los porcionistas formaban otra categoría de alumnos, que pagaban cuatro reales diarios, no tenían que ser huérfanos y su estancia dependía de la voluntad de sus padres. Esta clase de



Cartela conmemorativa de la fundación del colegio por Carlos III conservada en el instituto “Nuestra Señora de la Victoria” (foto: V. Heredia)

armonizar las reglas para la formación de pilotos fue Francisco Javier Winthuysen, comandante del cuerpo de Pilotos de la Armada. Esta normativa consagró la

alumno de carácter noble desapareció en 1816.

INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN DE LOS SIGLOS XVIII Y XIX

Fuentes: Museo Naval (MN) y Museo Arqueológico Nacional (MAN) de Madrid



Brújula azimutal española del siglo XVIII (MAN). El calificativo “azimutal” hace referencia a su capacidad para medir el arco del horizonte (“azimut”). La aguja magnética va montada en una caja de madera, latón y vidrio. Licencia Creative Commons, atribución Luis García.

Cronómetro marino (MN). Finales del siglo XVIII. Este instrumento, capaz de dar la hora con la suficiente precisión, solucionó el problema de hallar la longitud geográfica del buque, cuestión esencial para fijar las posiciones al este o al oeste de un determinado meridiano.



Octante, compás azimutal y sextante (MN) de izqda. a dcha. Finales del siglo XVIII y XIX. Significaron un gran avance para determinar la posición y el rumbo del navío.

Cubichete o cubierta de protección de latón y cristal para **aguja magnética** (MN). Siglo XIX (diámetro, 38,5 cm).



Aguja náutica de bitácora* en cubichete de madera y cristal de tronco hexagonal, con dos lámparas que permiten ver el rumbo en la noche (MN). Construida en 1853.

Aguja náutica de bitácora en cubichete de latón en forma de pirámide hexagonal con seis ventanales; bitácora de madera prismática de seis caras y una lámpara . Construida en 1872 (altura total, 108 cm; anchura 43 cm).



(*) La **bitácora** es un artilugio de forma prismática fijado a la cubierta de la embarcación junto a la rueda del timón, con aguja magnética montada en suspensión para que a pesar del balanceo y cabezadas del buque se mantenga horizontal y señale sin error el norte magnético.

En 1789 se dispuso que el colegio y sus alumnos y empleados quedaran sujetos a la jurisdicción castrense. En ese tiempo las instalaciones del colegio fueron ampliadas con la compra de varias casas en la calle Cobertizo de los Mártires, con el objeto de destinarlas a viviendas de los alumnos porcionistas. La antigua iglesia de los jesuitas fue abierta al culto de nuevo el 14 de abril de 1790 con una solemne función religiosa dedicada a San Telmo, nuevo titular del templo. Por entonces este religioso dominico del siglo XIII era reconocido como patrón de los marineros y los pescadores.

Los estudios comprendían clases de primeras letras (lectura, escritura, doctrina cristiana y compendio de la historia de España) y después continuaban con las asignaturas relacionadas con la ciencia náutica: francés, dibujo, matemáticas, navegación, artillería y maniobra. Los porcionistas asistían a las aulas de forma separada de los colegiales y para ellos existían además clases de baile. Los alumnos que, después de tres o cuatro años, eran declarados “ineptos para la ciencia y profesión náutica”, debían abandonar los estudios, aunque el colegio se encargaba de proporcionarles un oficio. El período máximo de permanencia en el centro era de nueve años y finalizaba con uno o más viajes de prácticas a las Indias, requisito imprescindible para que los alumnos pudieran examinarse para obtener los títulos de pilotos y pilotines, que les facultaban para embarcarse en los buques de la Armada real y de la Marina mercante (Grana Gil, 1995).

El colegio fue dotado económicamente con 250.000 reales del fondo del 1% de la plata procedente de Indias, 194 acciones de la Real Compañía de Filipinas, 120 acciones del Banco Nacional y, a partir de 1804, de las rentas sobrantes del Acueducto de Molina Lario, que quedó desde entonces bajo su administración y al que acabaría por dar nombre. Precisamente así se atendía el deseo del obispo Molina Lario, promotor de la obra hidráulica, quien había dejado establecido que los beneficios generados por la misma fueran destinados a sostener una escuela de náutica (Davó Díaz, 1986).

Pero a pesar de tener asignadas esas rentas, la situación económica del centro se fue deteriorando con el paso de los años por el impago de los devengos que tenía que percibir, debido a la crisis general que sufrió el país y a la pérdida de las colonias americanas, por lo que dependía casi exclusivamente de los rendimientos del Acueducto. La situación llegó al punto de que en 1827 se denunciaba que “el establecimiento se halla expuesto a su ruina y a que perezcan de necesidad sus alumnos”.

Manuel Burgos Madroñero, gran conocedor de la historia del colegio, escribió que, sin duda, fue “la institución de más alto nivel técnico y científico que hubo en Málaga hasta entonces”. Francisco Bejarano confirma el éxito de San Telmo pese a los numerosos problemas económicos que atenazaron su existencia:

A pesar de todas las estrecheces y dificultades señaladas, aquella institución dio una selecta serie de pilotos y capitanes que, en los barcos mercantes (de la

casa Heredia, de Málaga, principalmente) y en los navíos de guerra, surcaron todos los mares del globo y adquirieron fama de valerosos y entendidos (Bejarano, 1991: 299).

Según Manuel Burgos 558 alumnos pasaron por las aulas del colegio entre 1787 y 1841, de los que 393 fueron colegiales gratuitos y 165 porcionistas de

último cuarto del siglo XVIII y gran parte del XIX” (Burgos Madroñero, 1993: 52).

Durante el transcurso de los años algunos alumnos murieron en el colegio, como ocurrió durante la epidemia de fiebre amarilla de 1804, en la que fallecieron el director Ortega Monroy, cinco profesores, siete empleados y una decena de colegiales. Otros fallecieron o desertaron



Dibujo realizado por el alumno José Martín Ortega en 1797. Archivo Díaz de Escovar-Fundación Unicaja

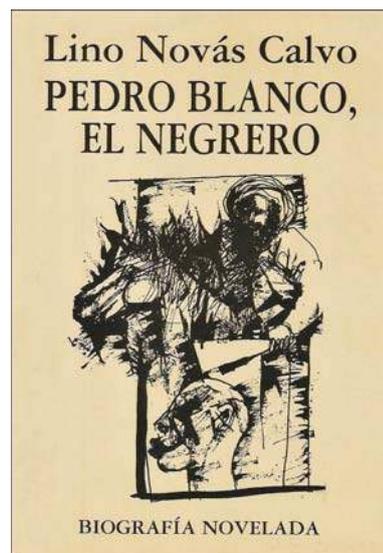
pago. Los porcionistas eran hijos de la aristocracia y de la burguesía que estudiaban en régimen especial y separado, generalmente con el objetivo de ingresar en la Academia de Guardiamarinas. Los colegiales de número eran, pues, los verdaderos santelmistas, los que “convertidos en pilotos, contra maestres, técnicos de maestranza, patrones y expertos hombres de mar y de otros oficios mecánicos y técnicos, posibilitaron en gran parte el desarrollo mercantil-marino e industrial de Málaga en el

en el viaje, y hubo algunos que protagonizaron actos heroicos o canalleros. Entre los primeros podemos mencionar al alumno José Joaquín Ureta, que regresó al colegio en noviembre de 1805 después de participar en la batalla de Trafalgar. Entre los segundos, el caso de Antonio Alfairán, que desertó del colegio en la noche del 12 de septiembre de 1819, o el de Antonio Ortiz, cuyo mal comportamiento fue constante durante su estancia en el colegio e incluso empeoró tras regresar de su primer viaje en 1831,

dando “muy mal ejemplo con su relajadísima conducta ajena seguramente a la buena educación que se da en este establecimiento” (Grana Gil, 1995: 119).

Pero el santelmista que ha pasado a la historia ha sido, sin duda, Pedro Blanco, uno de los malagueños de mayor -y más negativa- proyección internacional de todo el siglo XIX. Famoso negrero en África, rico comerciante en Cuba, intrigante político en Málaga y, por fin, intendente honorario de la Marina española. Su apasionante biografía quedó reflejada en una novela del cubano Lino Novás titulada *El negrero*, que apareció en 1933. En ella se narran las aventuras de un chico que, después de estudiar náutica en San Telmo, se embarcó en 1810 para no volver, y vivió numerosos sucesos en el mar hasta crear su propia factoría para el tráfico de esclavos en la costa de Sierra Leona. Ha sido definido como “un ser atroz, digno de figurar con otros negreros o dueños de factorías de la trata en esa historia universal de la infamia” (Burgos Madroñero, 1989: 36-44). Pero como todo criminal tiene su corazóncito, Pedro Blanco regresó a su colegio en 1842 y regaló un traje de calle para cada alumno al comprobar el estado en que se hallaban los existentes (Grana Gil, 1995: 48).

En las columnas del patio principal todavía se pueden leer los nombres de algunos de los alumnos del colegio de San Telmo que terminaban sus estudios y se disponían a embarcar en su primer viaje, que les llevaba a puertos americanos como Veracruz, La Habana, Montevideo o Nueva York.



Portada de una edición de la obra de Lino Novás sobre Pedro Blanco

El colegio fue dirigido sucesivamente por el sacerdote José Ortega (1787-1804), los capitanes de fragata José de Montemayor (1805-1812) y Fernando Murillo (1812-1815), el brigadier José Salomón (1815-1827), el consejero honorario de Guerra Luis Navarrete (1827-1830), el capitán de navío Lucas Zuloaga (1830-1833), el brigadier Joaquín María Pery (1833-1835), el ilustre marino Antonio Tiscar (1835-1843) y, de nuevo, el ya brigadier Lucas Zuloaga hasta su extinción (Blanca Carlier, 1993: 52). Entre ellos destaca Pery por su trayectoria como ingeniero de la Armada, que le hizo ocupar cargos como el de jefe de las obras del puerto y de la ciudad de Málaga (siendo autor de la Farola) y el de comandante del arsenal de La Carraca antes de obtener el destino en San Telmo al final de una dilatada carrera profesional.

Entre el personal del colegio podemos nombrar a Francisco de la Torre, profesor de dibujo y uno de los mejores grabadores andaluces de su tiempo (Castellón Serrano, 2013: 185); a Antonio Ocaña,

primer maestro de maniobra; a Telesforo de Ventas, catedrático de matemáticas y experimentado piloto de la Armada; y al médico cirujano José de Salamanca, padre del célebre banquero del mismo nombre. El primer alumno que llegó a ser profesor fue Onofre Rodríguez, que pertenecía a la promoción inicial y consiguió la plaza de maestro de dibujo en 1804.

Los graves problemas económicos por los recortes y atrasos en la financiación de la institución obligaron a reducir el número de alumnos. En 1839 solo había 32 colegiales en el colegio y otros 8 navegando. Cuatro años después el mismo comandante de Marina diría lo siguiente: "Este establecimiento aunque regido por militares es puramente civil y una institución filantrópica dedicada a la conservación y educación de huérfanos" (Burgos Madroñero, 1993: 61).

2.3. Extinción del colegio y continuidad de los estudios de náutica en el instituto (1847-1858)

Las dificultades económicas de la Hacienda española y la necesidad de adaptarse a las nuevas circunstancias impuestas por la pérdida del imperio colonial obligaron a replantear la formación de los cuerpos de la Armada. Después del cierre de la Academia de Guardiamarinas de San Fernando surgieron varios proyectos para reorganizar la enseñanza náutica militar, que plantearon

desde reunir en Málaga a los alumnos de los dos colegios, que por entonces impartían las enseñanzas que por libre se exigían a los guardiamarinas, hasta su supresión y la aplicación de sus rentas a la futura academia. Las sucesivas propuestas acabaron por cristalizar en la creación del Colegio Naval Militar de San Fernando en 1845. La reorganización de la enseñanza de los cuerpos de la Armada coincidió con la extinción del cuerpo de Pilotos por una real orden de 23 de octubre de 1846. Las funciones de los pilotos en los buques fueron reasignadas a los oficiales de derrota, destino que desde entonces desempeñaron tenientes o alféreces de navío (Blanca Carlier, 1993: 54-55).

La consecuencia inmediata de estas medidas es que a los alumnos de los colegios de San Telmo se les prohibió el ingreso en la Armada. Los centros de Sevilla y Málaga fueron definitivamente apartados de la jurisdicción militar y, poco después, quedaron clausurados. Las autoridades estimaban que estos establecimientos de beneficencia ya no eran de utilidad a la Marina y que la existencia de escuelas de náutica en varios puertos del país garantizaba la formación de pilotos para la navegación comercial (García Garralón, 2007: II, 351-352).

La primera escuela de pilotaje establecida fue la de Barcelona, creada en 1769 bajo los auspicios de la Real Junta de Comercio de Cataluña. A mediados del siglo XIX las más importantes eran las de Bilbao, San Sebastián, Santander, Gijón, La Coruña, Ferrol, Cádiz, Cartagena, Mallorca, Barcelona y Reus.

Cuando en 1842 las autoridades locales malagueñas empezaron a tratar de la creación de un instituto de segunda enseñanza, se pensó en solicitar la concesión para tal objeto del edificio de San Telmo, “mediante tenerse noticias confidenciales de la supresión de dicho Colegio”. El nuevo Instituto Provincial de Segunda Enseñanza acabaría por ser instalado en el caserón de San Felipe Neri en 1846, iniciando entonces una etapa plagada de dificultades como resultado de la desconfianza de las clases mercantiles acerca de su utilidad. En el verano de 1847 se procedió a suprimir el veterano colegio naval, unificándolo con el instituto.

El proceso fue el siguiente. El 30 de junio se dispuso por real orden que los colegios de San Telmo de Sevilla y Málaga pasaran a depender del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas; otra real orden de 1 de julio del Ministerio de Marina ordenó que el colegio malagueño entregase sus archivos, dependencias y bienes al jefe político de la provincia. Entonces, a instancias de esta autoridad,

el gobierno ordenó que el instituto fuera trasladado a San Telmo (Davó Díaz, 1986: 162-163). La enseñanza de náutica no era suprimida, sino que quedaba integrada en el instituto junto con las enseñanzas industriales que sostenía la Junta de

Comercio. Por esta disposición, los 30 alumnos que quedaban en San Telmo pasaron a seguir su carrera en el instituto, aunque con la observación -que hace Pascual Madoz en su *Diccionario*- de que “la Junta inspectora decidiera de la suerte de los colegiales internos, siendo el espíritu del Gobierno disolver un colegio en donde habían ingresado alumnos que no reunían varios de los requisitos que previenen los estatutos”.

Con los bienes y propiedades procedentes del colegio y del Acueducto que estaba a su cargo se constituyó el denominado Caudal de

San Telmo, del que se formaron dos partes: una, perteneciente al Acueducto y aplicada en su reparación; y otra, correspondiente a las fincas del colegio y consignación que libraba el gobierno con destino al mantenimiento de los estudios de náutica.



Portada del colegio de San Telmo. Biblioteca Cánovas del Castillo de la Diputación Provincial-Legado Temboury

La implantación de la cátedra de náutica no evitó que la supresión del colegio de San Telmo provocara las protestas de los sectores de la ciudad ligados al comercio. En mayo de 1849 la Junta de Comercio presentó a la reina una reclamación en la que se ponderaba la importancia de los estudios de náutica para la actividad comercial de Málaga, ya que le permitía



Piloto Primero de la Armada de mediados del S. XVIII. Archivo Familia Cilveti

“tener sus buques mandados por marinos hijos del país y de buena educación”. La cátedra establecida se estimaba a todas luces insuficiente e incapaz de atraer a la juventud.

El escrito concluía arremetiendo duramente contra los nuevos estudios implantados:

La Escuela de Náutica de San Telmo reúne estas dos circunstancias: posee un caudal suficiente para su sostenimiento, abre a la juventud una carrera gloriosa e independiente, que infunde ideas de industria y de laboriosidad, apartando a los que la siguen de la fatal empleomanía que tan fácilmente se desarrolla en los que se dedican al estudio de las letras y de las ciencias abstractas.

Mientras, el proceso de unión con el colegio de San Telmo estaba siendo “azaroso y contrariado”, provocando problemas de diversa índole.

La administración de los caudales, que estaba a cargo de un antiguo empleado de San Telmo, produjo “disgustos de la mayor consideración”. Por ejemplo, los profesores sufrían un retraso de cinco meses en percibir sus pagas, mientras los alumnos de náutica carecían de medios para su subsistencia. El momento de crisis fue superado gracias a la enérgica actuación de la Junta Inspector del instituto. En octubre de 1848 el instituto volvía a San Felipe, de donde ya no se movería. Una real orden de 23 de febrero de 1849 confirmaba este traslado definitivamente, a la vez que aprobaba las medidas de carácter económico adoptadas por la Junta con el objeto de aumentar las rentas. Estas medidas venían a consistir, básicamente, en dedicar el edificio de San Telmo, con la excepción de algunas salas, a habitaciones y almacenes para alquilar, aplicando esas rentas al instituto (Heredia Flores, 2002: 287-291).

En el instituto malagueño la enseñanza de náutica contaba con dos tenientes de fragata como profesores de matemáticas, maniobras y artillería, además de una curiosa nómina de empleados procedentes del colegio de San Telmo: un capellán sin sueldo, un enfermero, un médico, un ropero, un cocinero, cuatro criados y dos militares inválidos como porteros.

La Junta de Comercio reclamó al gobierno en varias ocasiones el control de

las enseñanzas profesionales, solicitando que se mantuviera la existencia del colegio de San Telmo bajo su tutela (Bejarano, 1947: 300-325). A pesar de estas solicitudes de los comerciantes e industriales malagueños, los estudios de náutica quedaron incorporados al instituto por una real orden de septiembre de 1850. Por entonces las enseñanzas de náutica, comercio e inglés que mantenía el instituto eran gratuitas y se impartían en horarios nocturnos. En 1851 se creó la Escuela Industrial, de Comercio y de Náutica de Málaga, de grado elemental, con la prevención de que la náutica contaba con rentas propias mientras que los estudios comerciales e industriales debían ser costeados con fondos nacionales, provinciales y locales.

La escuela, unida al instituto, comenzó a funcionar como tal en el curso siguiente. Todavía en mayo de 1852 la Junta de Comercio y la Sociedad Económica remitieron sendos informes al gobierno reclamando la segregación de la escuela del instituto, petición que era apoyada meses más tarde por el Ayuntamiento. La presión de los sectores económicos de la ciudad consiguió que en 1854 la Escuela Industrial, de Comercio y de Náutica se constituyera como establecimiento independiente bajo la dirección del catedrático Eduardo María de Jáuregui, aunque la separación sólo duró un año y en 1855 volvieron a reunirse instituto y escuela en un solo centro (Grana Gil, 1997).

~ • ~

2.4. La escuela profesional de náutica (1858-1869)

La Ley de Instrucción Pública de 1857, más conocida como *Ley Moyano*, incluyó los estudios de náutica entre las enseñanzas profesionales y les dio entidad propia. La carrera quedaba dividida en dos secciones, la de Pilotos y la de Constructores Navales, y la primera sección se impartía en las escuelas de Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, La Coruña, Gijón, Málaga, San Sebastián, Santander y Santa Cruz de Tenerife.



Patio del colegio de San Telmo. Biblioteca Cánovas del Castillo de la Diputación Provincial-Legado Temboury

En consecuencia, la enseñanza de náutica fue elevada a la categoría de escuela profesional y quedó separada del instituto administrativa y físicamente. Se

instaló en el piso principal del edificio de San Telmo y como director fue nombrado Eduardo María de Jáuregui, quien se dedicó a aumentar el material científico y didáctico heredado del antiguo colegio de San Telmo. Con este fin adquirió, según se publicó en la memoria leída en la apertura del curso 1860/1861, una colección de modelos geométricos, mapas en gran escala para la cátedra de geografía, un gran anteojo terrestre y celeste para observar las estrellas, dos horizontes artificiales y una colección de cartas hidrográficas para trazar derrotas y adquirir exacto conocimiento de las costas y los puertos.

La carrera se estudiaba en tres cursos, y la edad mínima para ingresar era de catorce años. Los aspirantes debían superar un examen sobre las materias de la primera enseñanza elemental y presentar un certificado médico para demostrar “su buena aptitud física para la mar”. Las asignaturas que formaban el plan de estudios eran aritmética y álgebra, dibujo lineal, geografía astronómica y física, geometría y trigonometría, geografía política, dibujo geográfico, cosmografía y pilotaje, maniobra, dibujo hidrográfico y física. Concluidos los tres años se expedía a los alumnos aprobados el título de aspirante a piloto por parte del comandante de Marina, que les facultaba para hacer los dos viajes de prácticas, uno a las Antillas y otro al Pacífico. Una vez realizados ya podían optar al título de tercer piloto, previo examen en cualquiera de los departamentos de Marina y, de forma sucesiva, al de segundo piloto, que autorizaba para mandar los buques mercantes y para

ingresar en los de guerra con la consideración de oficiales subalternos de la Armada, y, finalmente, a los cuatro viajes llevando el cargo de la derrota y superado un último examen, se les expedía el título de primer piloto.

En la escuela de Málaga toda la docencia recaía en un pequeño grupo de tres profesores: Eduardo María de Jáuregui, que ejercía de director, Rafael Prieto y Francisco de Paula Prieto. Este último había sido alumno del colegio de San Telmo, en el que obtuvo el título de tercer piloto en 1843, tras haber realizado dos viajes de prácticas, uno a La Habana (donde enfermó) y otro a Bergen. Francisco Prieto publicó en 1865 un pequeño manual titulado *Maniobra para los alumnos del tercer año de la Escuela Profesional de Náutica de Málaga*, del cual se conserva un ejemplar en la biblioteca del Museo Marítimo de Barcelona.

En el curso 1861/1862 habían obtenido título de aspirante a piloto quince alumnos, que ya habían partido al primer viaje de prácticas. En ese curso el número de matriculados ascendió a 67. En los años siguientes la escuela vio cómo la matrícula fue descendiendo progresivamente, de forma que en el curso 1868/1869, último de su existencia, solo había 28 inscritos (Heredia Flores, 2002: 299-300). En el libro de matriculados de la escuela entre 1858 y 1869, que se conserva en el archivo del IES “Nuestra Señora de la Victoria”, encontramos entre los alumnos los nombres del pintor Emilio Ocón Rivas, del escritor Juan José Relosillas y del dibujante Emilio de la Cerda.

MODELOS DE BUQUES DE LOS SIGLOS XVIII Y XIX

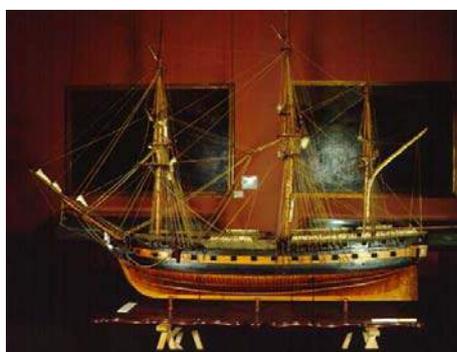
Fuente: Museo Naval de Madrid



Maqueta de un navío de tres puentes y 122 cañones de mitad del siglo XVIII



Maqueta de un navío español de tres puentes del siglo XVIII



Maqueta de la fragata Diana (1792-1833), de 34 cañones

La Escuela de Náutica desapareció en virtud de un decreto del regente Francisco Serrano de 30 de junio de 1869. De esta forma se puso fin a la presencia de los estudios náuticos en el viejo caserón de los jesuitas después de más de ochenta años.

2.5. La enseñanza de náutica en el instituto (1869-1914)

El triunfo de la Gloriosa en septiembre de 1868 trajo consigo un cambio de régimen

político y la formación de un gobierno provisional que tuvo la misión de desarrollar un nuevo periodo constituyente. Una de las medidas que adoptó el Ministerio de Fomento encabezado por Ruiz Zorrilla fue la supresión de las consignaciones presupuestarias del Estado para diversos centros de enseñanza profesional -entre los que se encontraban las escuelas de náutica-. Esta orden iba acompañada de otra que reconocía la posibilidad de que las diputaciones provinciales asumieran el mantenimiento de los establecimientos docentes que perdían la financiación estatal.

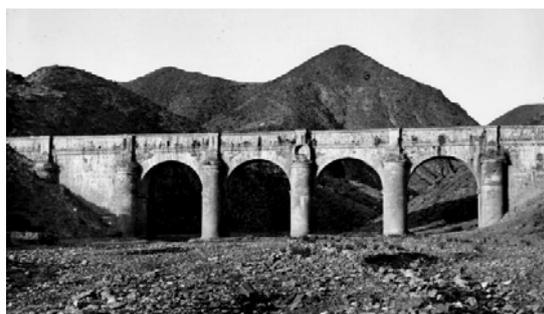
La diputación provincial malagueña hizo uso de esa facultad para sostener con sus propios fondos los estudios de náutica, empleando a los profesores excedentes y completando sus sueldos sobre lo que por excedencia les correspondiese. El organismo supramunicipal acordó establecer esta enseñanza en el instituto, designando para la cátedra de matemáticas a Eduardo María de Jáuregui y para cosmografía y pilotaje a Francisco de Paula Prieto y Nieto. De esta forma la náutica y todo su equipamiento didáctico regresaban al centro de la calle Gaona, de donde ya no se moverían.

La formación para la navegación quedó incluida entre los denominados estudios de aplicación que ofertaba el instituto además de los correspondientes al bachillerato. La preocupación por la conservación del material pedagógico se concretó en la adaptación de la maqueta de prácticas. Leemos en la memoria leída en la apertura del curso 1876/1877:

Por último, el modelo de buque que tan indispensable es para que los alumnos adquieran algunos conocimientos prácticos, especialmente en la parte de maniobras, reclamaba una gran modificación en su arboladura con arreglo a los últimos adelantos. Esta importante mejora se ha llevado a cabo por el piloto, alumno de esta Escuela, D. Rafael Gómez bajo la dirección del Sr. Catedrático de Náutica D. Francisco de P. Prieto.

A pesar de estos esfuerzos los estudios de náutica se veían poco concurridos y el número de alumnos fue escaso en las décadas finales del siglo XIX. Los matriculados, tanto oficiales como libres, solían oscilar entre uno y cinco por curso, habiendo algunos años sin ningún estudiante inscrito.

En otros años, los menos, la cantidad de alumnos aumentaba, como ocurrió en el curso 1894/1895, en el que se alcanzó la cifra de 25 (7 oficiales y 18 libres). Francisco Prieto estuvo al cargo de la cátedra de náutica durante, al menos, dos décadas y fue sucedido por Julio del Pino y, a partir de 1896, por Emilio Pérez Leal en calidad de catedrático interino de cosmografía, pilotaje y maniobras, quien se mantuvo en la plaza hasta su fallecimiento en 1909. Pérez Leal había sido alumno de la escuela profesional y ejerció como capitán de la Marina mercante en los buques de la sociedad de comercio "Hijos de M. A. Heredia".



Puente de Arroyo Hondo, una de las mayores estructuras del Acueducto de San Telmo. Biblioteca Cánovas del Castillo de la Diputación Provincial-Legado Temboury

En 1886 se aprobó la creación de una cátedra de geometría y trigonometría rectilínea y esférica destinada específicamente a la carrera de náutica, que quedó al cargo del profesor de matemáticas Santiago Moreno Rey. Diez años más

tarde las diferentes asignaturas eran impartidas por Santiago Moreno Rey, Vicente Andújar, Bernardo del Saz, Pedro Marcolain, Emilio Pérez Leal y Ramón Rivas Llanos.

Cuando Moreno Rey llegó a la dirección del instituto en 1895 puso especial interés en las cuestiones relacionadas con la escuela de náutica. En la memoria de su gestión afirmó que con las rentas del Caudal de San Telmo “se han instalado en ella aulas y gabinetes con material adecuado a sus enseñanzas a fin de que éstas se den tan perfectamente como el fundador deseara y con ellas se proporcione un buen personal a la marina mercante y un decoroso medio de vida en tan honrosa profesión a la juventud de este país”. Una de las medidas que adoptó Moreno Rey fue la aplicación en Málaga del nuevo plan de estudios que el Ministerio había concedido a la Escuela de Náutica de Sevilla en 1897, ya que el antiguo plan era “considerado por todos defectuoso e insuficiente”.

Otra de las preocupaciones de Moreno Rey fue la de aclarar la confusa situación en que se encontraba la administración de los caudales del instituto, que habían sido absorbidos por el Estado en virtud de la Ley de Presupuestos de 29 de junio de 1887. Las gestiones del director consiguieron que el Caudal de San Telmo fuera devuelto al instituto para sufragar los gastos de mantenimiento del Acueducto y de sostenimiento de la enseñanza de náutica, en cumplimiento del objeto de la fundación del obispo Molina Lario, lo que obtuvo por una real orden de 30 de octubre de 1896.

A continuación inició las gestiones para crear una junta inspectora encargada de la administración del Caudal de San Telmo, que se creó en 1901 y que estaba integrada por el director del instituto, el obispo de la diócesis, el comandante de Marina, el alcalde, el presidente de la Cámara de Comercio y un representante de la comunidad de regantes. Esta Junta asumió, junto con la gestión del Acueducto, varias atribuciones relacionadas con la escuela de náutica: formación de presupuestos, adquisición de material y nombramiento de personal administrativo y facultativo.

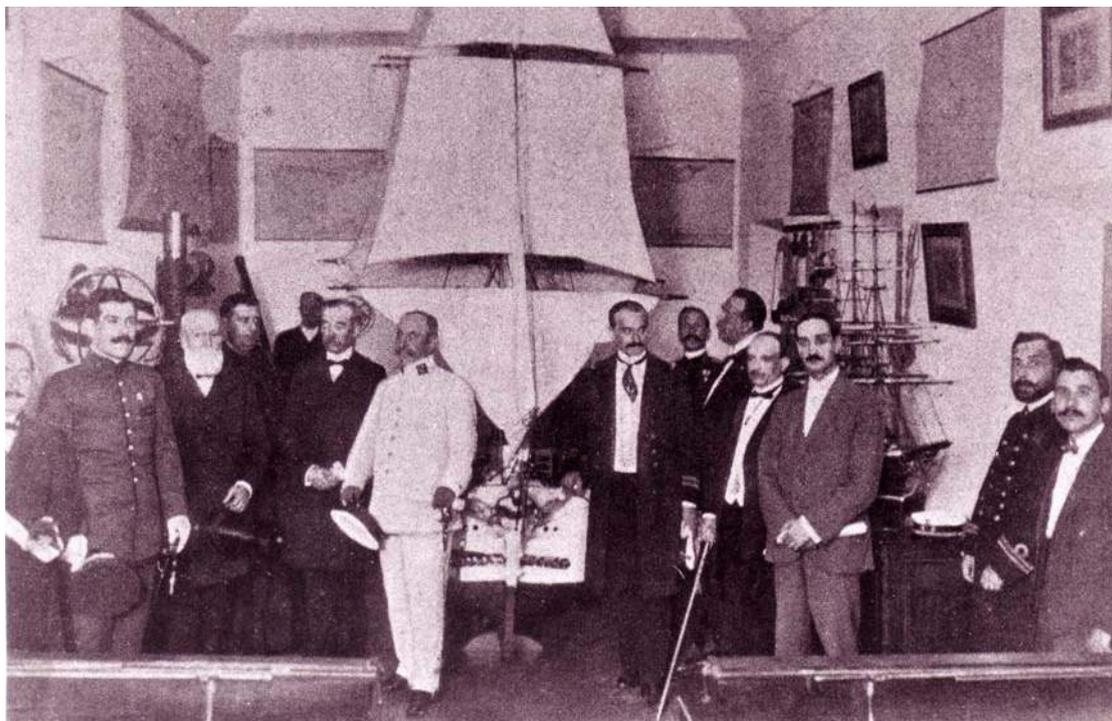
La creación de la Junta Inspectora no resolvió las tensiones existentes en torno al Acueducto, provocando una situación de confusión a la que no era ajena la pretensión municipal de incautarse el Acueducto. En consecuencia, el Ministerio de Instrucción Pública dispuso en 1906 que se reintegrara al director del instituto la administración del Caudal de San Telmo y se reformaran la composición y las atribuciones de la Junta Inspectora (Davó Díaz, 1986: 140-142 y 164).

En 1901 los institutos provinciales de segunda enseñanza fueron transformados en institutos generales y técnicos, con la pretensión de reunir en ellos tanto los estudios de bachillerato como las enseñanzas profesionales de grado medio (magisterio, comercio, náutica, etc.). Los estudios de náutica solo se siguieron ofreciendo en los institutos de Baleares, Málaga, Gijón, La Coruña, Cádiz, Valencia y Alicante. De hecho, siguieron dependiendo del instituto hasta 1914.

La clase de náutica fue sometida a reformas en el curso 1910/1911, a raíz de la reparación que se realizó en el modelo de barco para el estudio práctico de maniobras. Seguramente tras años de abandono, fue restaurado por el

fue de 12 (curso 1911/1912), 10 (curso 1912/1913) y 11 (curso 1913/1914) entre oficiales y libres (Heredia Flores, 2002: 391).

Autoridades delante del barco de prácticas en 1911. La Unión Ilustrada



contra maestre José Sellés, que limpió el buque, reparó los desperfectos y construyó nuevas piezas. Para colocar la nave en la clase, dadas sus dimensiones, fue necesario elevar el techo de la misma casi un metro, dándole forma de artesa y colocando en su fondo un planisferio de 3'75 metros de longitud. También se adquirió material científico diverso relacionado con los estudios de navegación, destacando una fragata con todo su aparejo de metro y medio de eslora. Además, la señora Ventura Torrado donó un telescopio.

La matrícula se mantuvo con pocos alumnos. En el curso 1910/1911 había 15 inscritos y en los siguientes su número

2.6. La escuela de náutica (1914-1924)

El Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes acometió en 1913 una reforma de la enseñanza náutica civil. El real decreto de 15 de septiembre reconocía la necesidad del resurgir de la Marina mercante y exponía la difícil situación de las escuelas existentes, sostenidas por las diputaciones provinciales o por fundaciones particulares, agregadas a los institutos, sin cátedras propios, materiales apropiados ni locales

independientes. Además, el plan de estudios se había quedado anticuado y los avances técnicos y económicos de la navegación no quedaban reflejados en la “arcaica organización de los estudios de Náutica”.

El decreto establecía como centros independientes las escuelas y secciones de náutica que funcionaban en La Coruña, Gijón, Santander, Bilbao, Bermeo, Lequeitio, Plencia, Santurce, Algorta, Barcelona, Palma de Mallorca, Valencia, Alicante, Málaga, Cádiz y Santa Cruz de Tenerife. La enseñanza comprendía cuatro especialidades: Navegación, Máquinas, Construcciones navales y Pesca marítima. Estas escuelas quedaban divididas en tres clases en función de las especialidades que ofrecían: institutos náuticos, escuelas especiales y escuelas incompletas. Para su funcionamiento se contemplaba el uso de fundaciones particulares, y el decreto mencionaba expresamente el Caudal de San Telmo. Los aspirantes para ingresar debían tener 15 años cumplidos y superar un examen sobre varias materias, además de aportar un certificado de natación. Para obtener el título de piloto era necesario superar un examen de reválida y navegar 400 días en vapor no inferior a 200 toneladas, 300 días en velero o 400 entre ambos.

De acuerdo con esta disposición en los meses siguientes se fue conformando el claustro de profesores de la nueva escuela de náutica y una real orden de 14 de mayo de 1914 ordenaba la entrega al secretario de la misma de toda la documentación y de la matrícula correspondiente a estos estudios, transferencia que se formalizó el 22 de julio y por la que el instituto cesaba de intervenir en esta

enseñanza. A partir de entonces ambos centros, instituto y escuela, convivieron en el mismo edificio, lo que generó varios conflictos en los años siguientes.

En la escuela malagueña se cursaban los estudios de piloto y de maquinista. En la plantilla de profesores solo había un catedrático en propiedad, Alfredo Jaén Jiménez, que hasta entonces había sido profesor interino de cosmografía, pilotaje y maniobra, y al que se le confirió el cargo de director. Los restantes docentes tuvieron carácter de interinos y fueron designados a propuesta de la Junta Inspectoral del Caudal de San Telmo, estando su retribución a cargo de los fondos del mismo. Una real orden de 12 de julio de 1915 reorganizaba algunos aspectos del funcionamiento de la Escuela Especial de Náutica de Málaga y nos ofrece un listado del personal académico: Alfredo Jaén Jiménez (cosmografía y navegación), Alfonso Bolín de la Cámara (mecánica), Rafael Cabello Pla (matemáticas), Antonio Quintana Serrano (física), Juan Rivera Vera (geografía e historia), Sebastián Briales del Pino (derecho y legislación), José Carlos de Luna (dibujo), José García Guerrero (inglés), Joaquín Campos Perea (higiene), Agustín Utrera Guerbós (auxiliar de enseñanzas profesionales), Ángel Caffarena Sola (auxiliar de enseñanzas generales) y José Sepúlveda Bugella (auxiliar de enseñanzas físico-mecánicas). En los años siguientes la única modificación en la plantilla vino dada por la entrada del maquinista Francisco Azpiazu Paul en lugar de Alfonso Bolín.

Unos meses antes, en octubre de 1914, coincidiendo con la puesta en marcha de la escuela, se había constituido la Junta de

Patronato prevista en el decreto de reforma de la enseñanza de náutica. Sus miembros fueron elegidos a propuesta del director, que actuaba como presidente, entre representantes de los sectores sociales y económicos locales vinculados con las actividades marítimas: el comandante de Marina, la Cámara de Comercio, los consignatarios de buques y las casas armadoras.

Mientras tanto, el problema de la administración del Caudal de San Telmo siguió sin resolverse. En el mismo año 1914 la gestión del Acueducto fue transferida al Ayuntamiento “de un modo provisional y como vía de ensayo”. La fundación quedaba, en consecuencia, dividida en dos secciones: una, de carácter municipal, se encargaba de la obra de abastecimiento de agua, y la otra, bajo la dirección del instituto, se ocupaba de los bienes destinados al sostenimiento de la escuela de náutica, aunque ésta se hubiera ya independizado. A la confusión que ocasionaba la disposición ministerial se unió el hecho de que el Ayuntamiento aspiraba a la reunión de ambas secciones bajo su administración, y el enfrentamiento consiguiente tuvo como efecto que tanto el director del instituto como el alcalde presentaron la renuncia a seguir en esa situación. Una nueva disposición superior de 11 de marzo de 1920 dispuso la reunificación de ambos caudales y dio pie a la creación de una Junta Patronal Administradora en la que estaban representados el Ayuntamiento, el Cabildo Catedral, la Diputación Provincial, la Cámara Agrícola, la Cámara de Comercio, el Instituto General y Técnico, la Comandancia de Marina, la Escuela de Náutica y los

regantes. La presidencia recayó en José María Giménez Camacho, deán de la Catedral, lo que, de hecho, supuso que la fundación quedara bajo la influencia de la Iglesia local (Davó Díaz, 1986: 165-168).

En todo ese proceso la Cámara de Comercio intentó en varias ocasiones hacerse con la gestión del Caudal de San Telmo, considerándose como “sucesora legítima del Consulado”. Entendía que, entre sus funciones, estaba la promoción de las enseñanzas de náutica y solicitó la elevación de la escuela a la categoría de instituto náutico (García Montoro y Parejo Barranco, 1986: 93-94).

La creación de la escuela de náutica, separada del instituto, propició un notable aumento de la matrícula, que, eso sí, experimentó fuertes oscilaciones de un curso a otro. Por ejemplo, en el de 1918/1919 se superaron los 150 alumnos (125 oficiales y 28 libres), mientras que en el anterior solo había inscritos 49 (25 oficiales y 24 libres).

La convivencia del instituto y la escuela en el mismo edificio de la calle Gaona generó numerosos desencuentros y conflictos de competencias que llevaron al director del primero, Luis Muñoz-Cobo, a solicitar en 1921 el traslado de la segunda a otro local. Además de los problemas de espacio que sufrían los estudios de náutica, otro foco de tensiones estuvo en la coexistencia del alumnado de los dos centros, que daba lugar a quejas mutuas por los escándalos que ocasionaban unos y otros. En relación a un incidente entre dos estudiantes, uno del instituto y otro de la escuela, se generó un conflicto acerca de las competencias de los

directores para imponer correctivos a sus respectivos alumnos.

Estos problemas quedaron definitivamente resueltos con la desaparición de los estudios de náutica, que se produjo poco después de la implantación de la Dictadura de Primo de Rivera. En febrero de 1924 un decreto del Directorio Militar integraba las enseñanzas de la Marina mercante, y entre ellas las escuelas de náutica, en la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima. En el mes de junio se promulgó otro real decreto sobre la reorganización de las enseñanzas de náutica, que implicaba la reducción del número de centros. Se suprimían las escuelas existentes y se creaban cuatro centros oficiales de náutica en Bilbao, Cádiz, Barcelona y Santa Cruz de Tenerife, dependientes del Ministerio de Marina.

Los profesores de la escuela de Málaga fueron declarados cesantes, con la excepción del único catedrático numerario, Alfredo Jaén, que al año siguiente fue destinado a la escuela de Barcelona, de la que fue también director en 1936. La documentación y el material de la suprimida escuela debían ser entregados, bajo inventario, a la Comandancia de Marina, como paso previo antes de su envío a la escuela de Cádiz.

Este breve repaso de la trayectoria de la última escuela de náutica malagueña está construido a partir de las noticias que hemos podido recabar en la *Gaceta de Madrid*, las memorias del instituto y los libros de registro de correspondencia de la época que se conservan en el archivo del IES "Vicente Espinel".

Los materiales didácticos no salieron de la ciudad. En octubre de 1925 el director



Fachada del instituto a la calle Gaona en el primer tercio del siglo XX. Archivo del instituto "Vicente Espinel"

del instituto consiguió acceder al aula en la que se guardaban esos materiales y se realizó un inventario de los mismos. Del único elemento del que no se hizo cargo fue de un balandro que se encontraba en el puerto. El instituto solicitó que los útiles y enseres de la escuela le fueran cedidos dado "que la mayoría de dicho material era de aplicación a las necesidades de este centro". Así ocurrió con una parte de esos materiales. Otra parte quedó arrumbada en el oscuro almacén de la calle Cabello, abandonada a la espera de que el tiempo reflotara los viejos recuerdos de la enseñanza de náutica.

Rafael Maldonado Majada
Víctor M. Heredia Flores



IMÁGENES ACTUALES DEL IES "VICENTE ESPINEL"



1. Vista parcial del jardín botánico/ 2. Patio principal del antiguo colegio con el histórico aguacate / 3. Azulejos con escenas del Quijote en la galería del primer piso, colocados a principios del Siglo XX/ 4. Galería que da acceso al primitivo comedor/ 5. Una de las fachadas del patio porticado de la antigua Casa de Estudios de la Congregación de San Felipe con su decoración de pinturas murales/ 6. Patio común del instituto con la iglesia de San Felipe Neri que da acceso a la cripta/ 7. Escalera con puerta enrejada/ 8. Cripta convertida en salón de actos/ 9. Detalle del un armario del instituto/ (fotos Felipe Foj)

3. Referencias bibliográficas

- BEJARANO, Francisco (1991): *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga*, Málaga, Colección Ciudad de Málaga.
- BLANCA CARLIER, José M^a. (1993): “Los colegios de pilotos, la Academia de Guardiamarinas y otros centros docentes de la Armada”, *Revista de Historia Naval*, 40, 41-5.
- BORREGO PLA, M^a del Carmen (1985): “El Real Colegio de San Telmo de Málaga a través de las Ordenanzas de 1789”, en B. Torres Ramírez y J. J. Hernández Palomo (Coords.), *Andalucía y América en el siglo XVIII: Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*, vol. 2, 151-174, Madrid, CSIC.
- BURGOS MADROÑERO, Manuel (1989): “De negrero a intendente de la marina española: Pedro Blanco”, *Jábega*, 66, 36-44.
- BURGOS MADROÑERO, Manuel (1993): “El Colegio de San Telmo de Málaga, escuela de pilotos: el curso de prácticas”, *Isla de Arriarán*, 1,51-72.
- BURGOS MADROÑERO, Manuel (1994): “Los escolapios y el Real Colegio de Náutica “San Telmo”, de Málaga”, *Hespérides: Anuario de investigaciones*, 2,111-120.
- CASTELLÓN SERRANO, Federico (2013): *El grabado calcográfico en la Málaga moderna. Francisco de la Torre, grabador y maestro de dibujo*, Málaga, CEDMA.
- CILVETI RIPOLL, Nemesio Ángel (2011): *Real Colegio Náutico de San Telmo de Málaga según la Ordenanza de 1787*, Málaga, GSP Editores.
- DAVÓ DÍAZ, Pedro José (1986): *El Acueducto de San Telmo*, Málaga, Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial.
- GARCÍA GARRALÓN, Marta (2007): “Taller de mareantes”: *El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847)*, Sevilla, Obra Social Cajasol, 2 volúmenes.
- GRANA GIL, Isabel (1995): *El Real Colegio Náutico de San Telmo de Málaga*, Málaga, Universidad.
- GRANA GIL, Isabel (1997): *La Escuela Industrial, de Comercio y de Náutica de Málaga, 1851-1857*, Málaga, Universidad.
- GARCÍA MONTORO, Cristóbal y PAREJO BARRANCO, Antonio (1986): *Historia de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Málaga (1886-1986)*, Málaga, Cámara de Comercio.
- HEREDIA FLORES, Víctor M. (2002): *Gaona. De Congregación de San Felipe Neri a Instituto de Enseñanza Secundaria (1739-2002)*, Málaga, Ágora.
- PÉREZ DE COLOSÍA RODRÍGUEZ, M^a. Isabel (1987): “Un modelo de embarcación con fines didácticos en el siglo XVIII”, en *El barco como metáfora visual y vehículo de transmisión de formas. Actas del Simposio Nacional de Historia del Arte*, Málaga, Universidad, 169-186.
- SANTOS ARREBOLA, M^a. Soledad (1993): “La fundación del Real Colegio de Náutica de San Telmo de Málaga”, en L. C. Álvarez Santaló y C. M. Cremades Griñán (Eds.), *Mentalidad e ideología en el Antiguo Régimen*, vol. II, 467-477, Murcia, Universidad.

~ • ~



BUEN RUMBO (2014)
Óleo sobre tabla, 30 x 50 cm



PUERTO DE MÁLAGA EN LOS AÑOS 50 DEL S. XX (2005)
Óleo sobre lienzo, 50 x 140 cm. Colecc. Presidencia Fed. Consignatarios del Puerto de Málaga

VICENTE GÓMEZ NAVAS Y SU PINTURA

Nacido en Málaga (1931), inició su tendencia artística muy pronto junto a su tío político el pintor José Nogales Sevilla. Recibió posteriormente clases de dibujo y composición de Luis Berrobianco. Tras formarse en el colegio de San Agustín, cursa los Estudios de Náutica (Cádiz) y ejerce su profesión de marino mercante en buques de distintas banderas hasta que deja la mar para dedicarse a la pintura, tras largos años de escuela. Presenta su primera muestra entonces realiza un centenar de exposiciones individuales y colectivas.



Académico numerario decano correspondiente de la Real Academia Española de la Mar, es presidente del Círculo de la Real Liga Naval y San Lázaro de Jerusalén. Su trabajo pictórico, ejecutado con un toque impresionista, continúa la Escuela malagueña de este género iniciada por Ocón y olvidada unos decenios atrás con la desaparición de los últimos pintores del Diecinueve. Su trayectoria está recogida en el *Diccionario de Pintores y Escultores Españoles del Siglo XX*, siendo considerado uno de los más destacados pintores marinistas españoles de la actualidad.

viva en los puentes de mando. en Málaga en 1973 y desde de exposiciones individuales y

de la Malagueña de Ciencias y Academia Española de la Mar, Marítimo de Málaga, miembro caballero de la Orden Militar de pintura sobre temas marí-

- www.gomeznavas.es/
- www.facebook.com/Vicente-Gómez-Navas-629444353739971/



Colección Cuadernos del Rebalaje

Núm. y título	Contenido	Autor/es
1 / LA BARCA DE JÁBEGA. INFORME PARA EL ATENEO DE MÁLAGA	Informe	Pablo Portillo/Felipe Foj
2 / EL SARDINAL MALAGUEÑO. UNA APROXIMACIÓN	Ensayo	Pablo Portillo Strempel
3 / 110 AÑOS DEL HUNDIMIENTO DE LA GNEISENEAU	Ensayo histórico	Pablo Portillo Strempel
4 / OJOBONITO. UN CUENTO DEL REBALAJE	Cuento	Ramón Crespo Ruano
5 / JABEGOTE: EL LITORAL DEL CANTE	Conferencia	Miguel López Castro
6 / EL PEZ ARAÑA Y SU PICADURA	Ensayo científico	Andrés Portillo Strempel
7 / QUERCUS. EL ROBLE QUE QUERÍA VER EL MAR	Cuento	Mary Carmen Siles Parejo
8 / LA CHALANA	Ensayo	Pablo Portillo Strempel
9 / EL PACIENTE ALEMÁN DEL HOSPITAL NOBLE	Cuento	Leoni Benabu Morales
10 / GAVIOTAS DE MÁLAGA	Ensayo científico	Huberto García Peña
11 / PEDRO MOYANO GONZÁLEZ. EL ÚLTIMO CARPINTERO DE RIBERA DE MARBELLA	Entrevista/Memorias	Pedro Moyano/P. Portillo
12 / EL MAR Y NOSOTROS-ANTOLOGÍA DE POEMAS	Poesía	Francisco Morales Lomas
13 / LA PESCA EN LAS POSTALES ANTIGUAS DE MÁLAGA	Ensayo histórico	Felipe Foj Candel
14 / EL COJO DEL BALNEARIO	Cuento	Ramón Crespo Ruano
15 / PECES DEL LITORAL MALAGUEÑO	Ensayo científico	Huberto García Peña
16 / EMILIO PRADOS, CINCUENTA AÑOS DESPUÉS	Ensayo literario	Francisco Chica Hermoso
17 / MÁS ALLÁ DEL ESPETO	Ensayo	Manuel Maeso Granada
18 / DIBUJO E INTERPRETACIÓN DE LOS PLANOS DE UNA BARCA DE JÁBEGA	Monografía	Pedro Portillo Franquelo
19 / EN TORNO AL BOQUERÓN VICTORIANO	Ensayo	Jesús Moreno Gómez
20 / SIETE MUJERES FRENTE AL MAR	Poesía	Inés María Guzmán
21 / LETRAS FLAMENCAS POR JABEGOTE	Ensayo literario	José Espejo/Miguel López
22 / LA MARÍA DEL CARMEN. ESTUDIO Y EVOLUCIÓN DE LA BARCA DE JABEGA	Monografía	Pablo Portillo Strempel
23 / EL MUSEO ALBORANIA AULA DEL MAR DE MÁLAGA	Reportaje	Equipo <i>Aula del Mar</i>
24 / MEMORIAS DE UN JABEGOTE	Memorias	Manuel Rojas López
25 / EL ORIGEN MITOLÓGICO DEL OJO DE LAS BARCAS DE JÁBEGA MALAGUEÑAS	Ensayo histórico	Pedro A. Castañeda Navarro
26 / ETNOGRAFÍA DE LAS FIESTAS DE LA VIRGEN DEL CARMEN DE EL PALO	Ensayo etnográfico	Eva Cote Montes
27 / ARQUITECTURA MEDITERRÁNEA HOY: EL ENTORNO DEL MAR DE ALBORÁN	Ensayo	Carlos Hernández Pezzi
28 / BARCAS, PESCA Y PESCADORES EN LA FOTOGRAFÍA DE VICENTE TOLOSA	Memoria gráfica	Pablo Portillo Strempel
29/ FAROS DE ANDALUCÍA	Reportaje	Francisco García Martínez
30/ HOMBRES DEL REBALAJE	Ensayo etnográfico	Eva Cote Montes

(cont.)

Colección Cuadernos del Rebalaje (cont.)

Núm. y título	Contenido	Autor/es
31 / GAONA Y EL MAR	Ensayo histórico	R. Maldonado y Víctor M. Heredia

ÚLTIMAS PORTADAS



Cuadernos del Rebalaje es una publicación monográfica de periodicidad trimestral fundada en 2010 que tiene como objetivo difundir conocimientos relacionados con el mar Mediterráneo y su vinculación con las costas malagueñas y andaluzas, con sus gentes, sus embarcaciones, sus tradiciones y costumbres desde el punto de vista antropológico, histórico, geográfico, científico-técnico, artístico o de creación literaria. Se difunde preferentemente en formato electrónico por internet, autorizándose su reproducción siempre que se cite fuente y autoría.

Más información y acceso libre a todos los números en www.facebook.com/cuadernosr y en www.amigosjabega.org

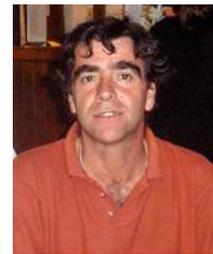
Víctor Manuel Heredia Flores



Nacido en Málaga (1971). Licenciado en Historia Contemporánea y Doctor por la Universidad de Málaga. Colaborador en el proyecto *Estadísticas Históricas de Andalucía* del Instituto de Estadística de Andalucía. Docente de Archivística en los talleres de empleo *Arca de la Memoria* y *Pósito de la Memoria* (Antequera). Organizador del Archivo del IES “Vicente Espinel”. Investigador de la historia de la enseñanza en Andalucía, la reconstrucción de series estadísticas históricas regionales y la historia industrial y de los servicios públicos en la provincia de Málaga. Autor, entre otros, de los libros *Gaona. De Congregación de San Felipe Neri a Instituto de Enseñanza Secundaria (1739-2002)* (2002), *Estadísticas del siglo XX en Andalucía* (2002), *Estadísticas históricas de Educación y Cultura en Andalucía. Siglo XX* (2007), *La mirada recuperada. Memoria de mujeres en las calles de Málaga* (2007), *Málaga Tecnológica. La introducción y el impacto de las nuevas tecnologías en el desarrollo industrial de la ciudad (1950-2012)* (2012) y *Málaga, ayer y hoy* (2012). Compatibiliza la investigación y la docencia en los programas *Mujeres y Patrimonio Histórico* (Ayuntamiento de Málaga). Miembro del consejo de redacción de la *Revista de Estudios Antequeranos* y del comité científico de *Aljaranda. Revista de Estudios Tarifeños*. Actualmente es profesor de Historia Económica en la Universidad de Málaga.

Rafael Maldonado Majada

Nacido en Salamanca (1960). Licenciado en Geografía e Historia en la especialidad de Historia Contemporánea por la Universidad de Málaga. Cursó el doctorado en la UMA en el departamento de Historia Moderna y Contemporánea e investiga sobre el exilio de la ciencia en la Unión Soviética. Lleva más de treinta años ejerciendo como profesor en todos los niveles no universitarios. En sus primeros años de docencia promovió proyectos pioneros de educación compensatoria en Málaga ligados a las Escuelas Rurales. Implicado en el Plan de Bibliotecas Escolares, ha coordinado la creación de bibliotecas en institutos de Torrox y de Málaga. Integrante del proyecto de innovación educativa *Pigmalión*, basado en el estudio de la Historia a través de los relatos de viajeros extranjeros. Protagonizó con sus alumnos el documental sobre el estudio de la Guerra Civil *Sombra en el paraíso*, presentado en el Festival de Cine Español de Málaga (2009). Con motivo del centenario del nacimiento de Severo Ochoa realizó el documental *Severo Ochoa y Gaona, la emoción de la memoria*. Actualmente es jefe de estudios de la sección de adultos en el instituto “Vicente Espinel” (Gaona).



Julia del Pino y Pino



Licenciada en Ciencias de la Educación Física y el Deporte por la Universidad de Granada (1988), en la que siguió los cursos del doctorado (1992-1993). Profesora de secundaria. Residió en Rabat, donde llevó a cabo la investigación para su proyecto de tesis *La construcción social del cuerpo de la mujer marroquí*. Durante otra estancia de tres años en Budapest impartió clases y conferencias en el Instituto Iberoamericano de Comunicación de la Facultad de Comercio Exterior. Amplió estudios de Administración y Gestión del Deporte en la Universidad del Valle de México. En este país se incorporó a la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito para colaborar en dos proyectos piloto (inserción sociolaboral de jóvenes en situación de riesgo en Honduras y prevención escolar en Costa Rica). Ha publicado “Importancia de los juegos cooperativos y alternativos para mejorar la coeducación” (Granada, 1994), “La etnomotricidad en la investigación en el mundo árabe” (Rabat, 1995), “Presencia de la mujer en el espacio político marroquí” (Rabat, 1997), entre otros trabajos y artículos. Desde 2013 dirige el IES Vicente Espinel (Gaona).



El carácter portuario y comercial de la ciudad de Málaga se reactivó a finales del siglo XVIII gracias a la exportación de productos de la tierra y a la posibilidad de traficar con las colonias americanas después de la supresión del monopolio del puerto de Cádiz. La necesidad de contar con personal cualificado para la flota mercante y la presencia de José de Gálvez en el gobierno de Carlos III permitieron la creación del Colegio de Náutica de San Telmo en 1787. Aplicando un plan de estudios coherente con el espíritu ilustrado, este centro se dedicó a la formación de pilotos y pilotines hasta su supresión en 1847. Sin embargo, los estudios de náutica se mantuvieron con carácter oficial en la ciudad, vinculados de una forma u otra con el instituto, hasta 1924.

**Ayudarte
no es estar
contigo
a veces.**

**Es estar
de tu parte
siempre.**

www.obrasocialunicaja.es



ISSN 2174-9668

