

EL BICENTENARIO DE LA FUNDACIÓN DE LA ESCUELA DE NÁUTICA DE PALMA DE MALLORCA

Ricardo ARROYO RUIZ-ZORRILLA
Capitán de la Marina Mercante



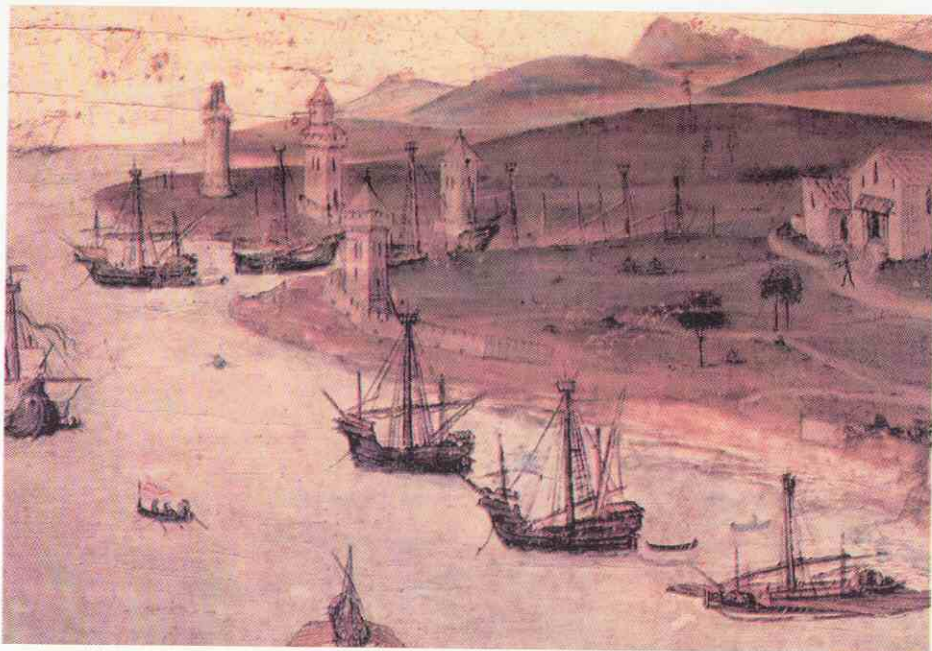
(RNA)



L pasado 24 de mayo tuvieron lugar en Palma una serie de actos conmemorativos del segundo centenario de la fundación de la Escuela de Náutica de Palma de Mallorca.

Estos actos dieron comienzo con una sesión académica, presidida por la directora general del Instituto Social de la Marina. El director del centro, Francisco Palmer, glosó algunos de los aspectos más notables de centro, referidos tanto a sus orígenes como a los programas y planes docentes. Seguidamente, el que esto escribe pronunció una conferencia sobre los acontecimientos más relevantes por los que ha pasado la escuela en los doscientos años de su existencia. Finalmente intervino María Antonia Lucena Varea, directora general del Instituto Social de la Marina, entidad de la que depende el centro, mostrando su satisfacción por el buen hacer de la institución y su contribución a que las gentes de la mar estén cada día mejor preparadas para el ejercicio profesional y para acrecentar la seguridad a bordo de los buques. Asistieron también a la conmemoración el presidente de la Cámara de Comercio de Baleares y el director provincial del Instituto Social de la Marina. Cerró el acto la delegada del Gobierno en la Comunidad Balear Catalina Cirer Adrover, quien se excusó por no haber podido estar presente al comenzar el acto al coincidir el mismo con la llegada a Palma de los ministros europeos de Medio Ambiente. Agradeció al personal docente el esfuerzo que realizan y les animó a proseguir con su trabajo con el mismo interés que han puesto hasta el momento.

Seguidamente, se visitó la exposición conmemorativa del bicentenario de la escuela, en la que se expone un abundante material, compuesto por pancles explicativos, documentos, libros, fotografías, diarios de navegación, numerosos modelos de buques y una serie de objetos náuticos, que ofrecen al visitante una impresión muy completa de lo acaecido en este centro a lo largo de sus doscientos años de brillante historia docente.



Detalle de Porto Pí, retablo de San Jorge, obra de Pere Riccard (MAPM).

Breve historia de la Escuela de Náutica de Palma de Mallorca

Tras el descubrimiento de América por los españoles y el hallazgo de la ruta de las especias a través del cabo de Buena Esperanza por los portugueses, y ante los abundantes naufragios que se producen en la navegación oceánica, los Reyes Católicos crean en 1508 el cargo de piloto mayor en la Casa de la Contratación de Sevilla, para que «los Pilotos sean instruidos y sepan lo que es necesario saber en el cuadrante e astrolabio». Este cargo será complementado en 1552 con la cátedra del Arte de la Navegación y la Cosmografía, con el nombramiento de Gerónimo de Chaves como titular.

En 1681, promovido por la Universidad de Mareantes de Sevilla, se crea la segunda institución dedicada a la enseñanza de la náutica en España: el Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla, que tiene una vida irregular.

Con la llegada de la dinastía borbónica en 1700, la Casa de la Contratación se traslada de Sevilla a Cádiz. Se inicia una apertura en el comercio con América que culmina el 12 de octubre de 1778, al proclamar Carlos III el reglamento y aranceles para el comercio libre de España e Indias. El reglamento habilita a 13 puertos españoles, entre ellos el de Palma de Mallorca, y 22 puertos americanos. Una Real Cédula de 8 de julio de 1787 obliga a los

consulados de los puertos habilitados a establecer colegios de pilotaje y marinería para atender la formación de pilotos que el tráfico comercial va a exigir.

Adelantándose a esta disposición, el Consulado de Bilbao había establecido en 1740 una Escuela de Náutica, primera institución que lleva este nombre. En 1769, la Real Junta de Comercio de Cataluña, a instancias del piloto Sini-baldo Mas, establece en Barcelona una escuela gratuita de náutica.

En Mallorca el primer intento se produce 1775, cuando el comisario de guerra de la Real Armada Manuel Zalvide, atendiendo a las necesidades que el comercio marítimo demanda, propone sin conseguirlo la creación de un centro de enseñanza náutica.

En 1779 la Real Sociedad Mallorquina de Amigos del País, definida por Miguel de los Santos Oliver como «protectora de todos los inventos y ariete de todas las rutinas», promueve la creación de una escuela de matemáticas. Una vez establecida, su profesor, Antonio Desbrull, encarga al marqués de Sollerich que curse una invitación al piloto de la Real Armada Francisco Faquinetto a fin de que se hiciera cargo de estas enseñanzas.



Lonja de Palma de Mallorca, del siglo xv. Puerta presidida por el Ángel Protector de la Mercadería.

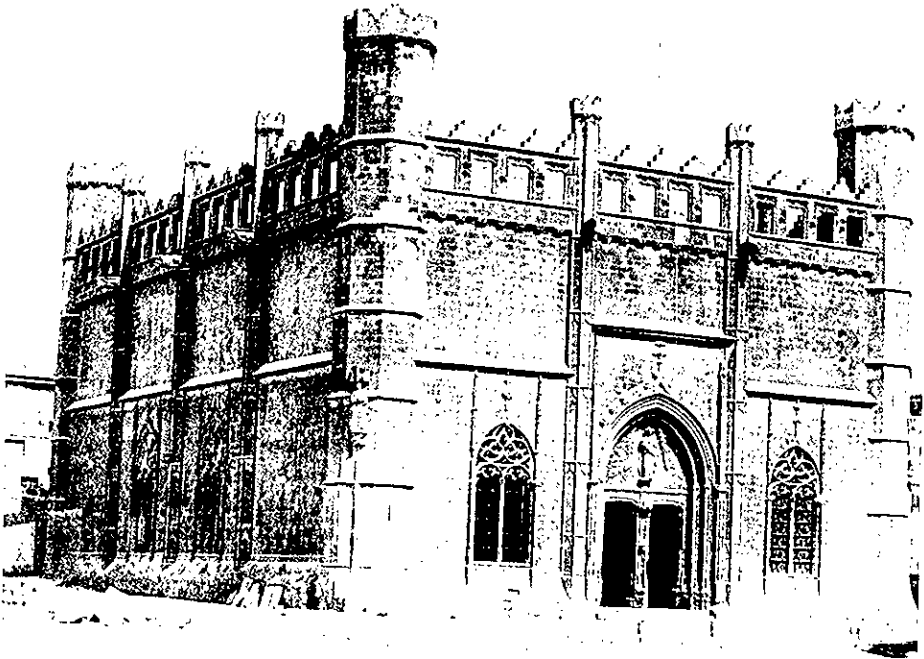
Otro intento en el mismo sentido se debe al obispo de Palma, Bernardo Nadal, que propone crear en Sóller un colegio en el que, entre otras materias, se enseñe náutica. Finalmente el piloto Juan González Cepeda se ofrece a la Real Sociedad Mallorquina de Amigos de País para dar clases de náutica en la Escuela Patriótica de Letras, que esta entidad tenía en la calle Sindicato.

El Real Consulado de Mar y Tierra y la Escuela de Náutica de Palma de Mallorca

Una Cédula de Carlos IV, de 7 de agosto de 1800, autoriza el establecimiento del Consulado de Mar y Tierra en la ciudad de Palma y su puerto (la ciudad de Mallorca se convirtió en la ciudad de Palma en 1715). El nuevo consulado sustituía a dos antiguas instituciones: el Consulado del Mar creado en 1343 (el primer consulado se había establecido en Valencia en 1283 y el de Barcelona se creó en 1349) y el Colegio de la Mercadería, autorizado por Martín el Humano en 1403. El Consulado era un tribunal marítimo encargado de resolver las disputas de los comerciantes. El Colegio de la Mercadería era una institución gremial de los comerciantes, gobernada por 20 consejeros mercantiles (el *consell* de Vint) elegidos por insaculación, que a su vez elegían a dos *defenedors* de mercadería (defensores de la profesión mercantil).

En la autorización real se disponía que el Consulado estableciese a sus expensas una escuela de pilotaje. En consecuencia, Antonio Già, presidente de la Comisión Náutica, propuso la creación de una Escuela de Náutica, dirigida por el piloto particular Antonio González Cepeda o Francisco Faquineto y Arbós, primer piloto de la Real Armada. La Secretaría de Marina eligió a Faquineto. El 17 de abril de 1802, se publicó en el *Semanario de Mallorca* el anuncio para aceptar solicitudes de alumnos. Las clases dieron comienzo el 8 de enero de 1802, con 16 alumnos mayores de trece años que habían superado una prueba de ingreso. El centro se instaló en un almacén próximo al edificio del Consulado, situado en el actual paseo de Sagrera. Al parecer este edificio fue utilizado posteriormente como Escuela Normal de Maestros.

El programa de estudios correspondía a la «Instrucción General, para la disciplina, estudios y exámenes que deben seguirse en las Escuelas Reales y Particulares de Náutica del Reyno», aprobada el 26 de enero de 1790 y elaborada por Javier de Winthuysen, jefe del Cuerpo de Pilotos de la Armada. Los estudios comprendían: aritmética, dibujo, trigonometría, cosmografía y principios de astronomía. Debían utilizarse los textos de Jorge Juan, José de Mendoza y Gabriel Císcar. Los exámenes debían de celebrarse en la sala principal del Consulado, en presencia de un tribunal presidido por el comandante de Marina y miembros del Consulado, actuando como ponente el maestro de la escuela. Durante algunas épocas para los exámenes de piloto era necesario desplazarse a Cartagena. La Comisión de Náutica del Consulado, presidida



La lonja a finales del siglo XIX, después de derribar la muralla. (Foto: Bravi).

por el 2.º cónsul, velando por el buen funcionamiento de la escuela, fue adquiriendo libros y otros materiales didácticos. Esta Comisión de Náutica se encargaba también de gestionar la torre de señales y el faro de Porto Pí (construido hacia 1300).

Los estudios tenían una duración de dos años, tras los cuales se debía efectuar dos viajes redondos a América. Una vez concluidos los estudios en la escuela, los alumnos embarcaban como tales, efectuando dos viajes redondos a América. Superado el examen, obtenían el título de 3.º piloto o piloto de los mares de Europa. Para obtener el título de 2.º piloto era preciso hacer tres nuevos viajes redondos a América y aprobar un nuevo examen. Con cinco viajes más a América y un nuevo examen se obtenía el título de 1.º piloto o piloto de todos los mares. Por entonces no existía el título de capitán, aunque sí el cargo que ostentaba la jefatura del buque (el título se crearía en 1890).

En 1806 fallece el piloto Faquineto. Para sustituirle es nombrado el piloto José de Cáceres, quien en opinión de José Labrés «dio un considerable impulso a los estudios náuticos». Existe otra faceta quizá menos conocida De Cáceres, la de constructor de obras portuarias, de la que nos habla Joan Alemany.

El puerto de Palma a principios del siglo XIX era totalmente insuficiente para sus necesidades. José de Cáceres presentó en 1809 al Consulado un proyecto de ampliación del puerto, consistente en prolongar el dique del rompeolas en 520 varas castellanas (unos 430 metros), con lo que se doblaba la longitud del mismo. El Consulado aceptó la propuesta del piloto y le nombró director de la obra. Los trabajos se llevaron a cabo durante 20 años, con gran lentitud.

La invasión de las tropas napoleónicas a los puertos peninsulares mediterráneos desvió el flujo comercial de las colonias desde estos puertos al de Palma. Este crecimiento repercutió en la actividad de la escuela, de tal modo que la Comisión de Náutica propuso en 1811 la creación de una segunda escuela de pilotaje. Se incorporó a la misma Hermenegildo Mesquía y Garai-cocchea, aunque su permanencia en ella fue breve. El alumnado siguió aumentando y en 1829 había en Palma un censo de 332 pilotos, cantidad que algunos achacan a la exención del servicio militar que se concedía los pilotos.

Los movimientos de emancipación de las repúblicas americanas, que se inician en 1810 en Argentina y terminan unos años más tarde con la independencia del resto de las repúblicas americanas, colapsan el comercio marítimo español, como ha dicho Fontana. La afortunada decisión del capitán Miram-



Fotografía, tomada desde la muralla en 1873, del muelle viejo, la pescadería, los baños, los almacenes y, entre los palos de los barcos, la capitania del puerto.

bell, con su viaje de la polacra *Constancia*, abre de nuevo el comercio con América. La llamada época dorada de la marina de vela de Cataluña tiene un equivalente en Mallorca, fenómeno quizá no suficientemente analizado. Tres factores influyen en este crecimiento. En primer lugar, la construcción naval mallorquina, cuyos carpinteros de ribera, los famosos «mestres de aixà», sustituyen la anticuada construcción de saetías, pingues, londros, etc., por buques más aptos para el comercio trasatlántico, como fragatas, corbetas, polacras, bergantines, etc. En consecuencia, el tráfico del puerto palmesano aumenta considerablemente. En 1868 entraron 1.210 buques, de éstos, 126 procedían de América, todos ellos de construcción mallorquina. *El regreso de los buques de la carrera de América es una fiesta*, escribió el archiduque Luis Salvador. En 1868 salieron de Palma de Mallorca 1.550 buques. Según Sureda, en 1884 la matrícula Palma ocupaba el cuarto lugar entre los puertos españoles.

Correspondiendo a esta situación, el alumnado de la Escuela de Palma creció considerablemente. En el curso 1859-60 había matriculados 90 alumnos y en ese mismo año había registrados en Palma 421 pilotos, que en gran parte procedían de la escuela.

La enseñanza de la náutica y los planes de instrucción pública durante la primera mitad del siglo XIX

La profunda inquietud que sienten los ilustrados españoles del último tercio del siglo XVIII para fomentar la cultura «utilitaria», generada especialmente por Feijoo, Campomanes y Jovellanos, va a tener continuidad en los planes que se elaboran sobre la instrucción pública a principios del siglo XIX. En 1809, el propio Jovellanos presenta su minucioso trabajo «Bases para la información de un plan general de instrucción pública». En 1811 se crea una comisión de trabajo sobre esta cuestión, en la que intervienen, entre otros, Jovellanos y José Manuel Quintana, cuyas conclusiones darán lugar al llamado Informe Quintana. En 1845 se aprueba el plan Pidal, del que es principal promotor Pedro José Pidal. Ya en 1858 se aprobaría la Ley Moyano, siendo Claudio Moyano su principal inspirador. En todos ellos se trata de la enseñanza de la náutica. Esta preocupación por la enseñanza pública culmina en 1847 al crearse el Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas. Este nuevo Ministerio reclama para sí la dependencia orgánica de las escuelas de Náutica. Tras una pugna con el Ministerio de Marina, se llega a un acuerdo entre ambos ministerios en 1849 y, en consecuencia, el Ministerio de Instrucción establece un nuevo plan de tres años de duración. Las escuelas quedan clasificadas en Escuelas Completas de Náutica y Escuelas de Náutica Especiales. La Escuela de Palma fue calificada como Escuela Completa, y como tal quedó encuadrada en los institutos de Segunda Enseñanza, formando una institución



La dársena de Porto Pí a principios del siglo xx (APN).

docente única. En consecuencia, la Escuela de Palma abandonó el edificio del Consulado y se trasladó a la sede del Instituto Balear, conocido popularmente por Montesión. La unión de ambos centros docentes va a ser muy fecunda, entre otras circunstancias por la incorporación al centro de profesores de alta cualificación y entusiasmo.

En 1851, Francisco Manuel de los Herreros y Schwager, que era director del Instituto y Catedrático de Lógica, fue nombrado catedrático de matemáticas de la carrera de Náutica, cargo que desempeñó durante medio siglo. Herreros fue además presidente de la Sociedad Económica de Amigos del País y correspondiente de la Academia de Bellas Artes de San Fernando, lo que nos da una idea de su valía.

En la enseñanza de la cosmografía, pilotaje y maniobra se había ratificado en el cargo a Juan Bautista Pedemonte (que había sucedido en el cargo a su padre), al que sucedió por pocos años el piloto Pedro Lafuente. La Diputación Provincial, entidad de la que dependían las enseñanzas náuticas desde 1858, nombra en 1873 a Juan Moll y Ferrer, profesor de cosmografía, pilotaje, maniobra y dibujo, que había obtenido el mismo cargo por oposición en la Escuela de Cartagena. Cuatro años más tarde sería nombrado catedrático. Es quizá una de las épocas más fructíferas de la escuela, que en el curso 1872-73 llegó a tener 138 alumnos, entre oficiales y libres.

Sin embargo, los tiempos dorados de la marina de vela mallorquina comienzan a declinar a partir de 1875, aproximadamente. La causa principal hay que atribuirla al desarrollo de la propulsión a vapor, que no fue realmente competidor de la vela hasta que no se inventó la hélice, la máquina alternativa, y se instalaron en los puertos más importantes depósitos de carbón para utilizarlos como combustible. Viejas fotos del puerto de Palma nos muestran un aspecto desolador. A todo esto hay que añadir la competencia que en el tráfico con América supuso el nacimiento de las grandes navieras españolas, con grandes buques de vapor.

La pérdida de Cuba y Puerto Rico agrava la situación en general, y es letal para la marina de vela mallorquina. Este retroceso va acompañado de un descenso de alumnos. En 1898 había 38 alumnos matriculados, que quedaban reducidos a 10 en el curso 1907-1908. El panorama se complica aún más cuando en septiembre de 1913 el Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, que había sustituido al de Instrucción, hace público un nuevo Plan de Estudios de Náutica, que comprendía cuatro ramas: a) Navegación; b) Máquinas; c) Construcción Naval, y d) Pesca. Además se incluían nuevas asignaturas, como el idioma inglés, meteorología, oceanografía, mecánica del buque, física, etc. Los centros se clasificaban en institutos náuticos, escuelas especiales, y escuelas incompletas. Ese mismo año la Escuela de Palma contaba sólo con seis alumnos.

La Diputación Provincial, en vista del escaso número de alumnos y del cuantioso aumento de gastos que el nuevo plan suponía, solicitó del Ministerio la supresión de la Escuela de Náutica, petición que fue aceptada en 1914.

Con la guerra europea de 1914-1918, los fletes comenzaron a subir. Un nuevo decreto de 1915 reorganizaba nuevamente las enseñanzas de náutica, que introducía nuevas materias más acordes con la época. A la iniciativa del Ayuntamiento de Palma se unieron la Diputación Provincial y la Cámara de Comercio (sucesora de la Real Junta de Comercio), y tras unos años de insistencia, en noviembre de 1920 se autorizaba la creación en Palma de una Escuela Especial de Palma, que inició sus actividades en 1921 en la segunda planta del instituto, ya que su director lo era también de la escuela. Juan Pou nos da cuenta del claustro de profesores, formado por prestigiosos profesionales.

Nueva supresión de la Escuela de Palma

El 1 de febrero de 1924 el Directorio Militar de Primo de Rivera promulga un decreto por el que las escuelas de Náutica y todo lo que a Marina mercante se refiere quedan integradas en la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima. El 6 de junio de 1924 otro decreto de la Presidencia del Gobierno suprimía todas las escuelas de Náutica, al tiempo que creaba cuatro: Bilbao, Cádiz, Barcelona y Santa Cruz de Tenerife. Por tanto, la Escuela de Palma quedó nuevamente suprimida. El decreto autorizaba la creación de escuelas particulares a corporaciones locales o provinciales. El Ayuntamiento recabó para ello la ayuda económica de la Diputación y de la Cámara de Comercio, no logrando su propósito.

Sin embargo, el ex profesor de la escuela Gregorio Guasp Pou, licenciado en ciencias físicas y matemáticas, de acuerdo con lo previsto en el reglamento de Escuelas de Náutica de 1925, solicita y consigue del Ministerio de Marina la instalación de una escuela de fundación particular, ejerciendo desde entonces y hasta su fallecimiento en el cargo de director.

Durante los cuatro años que estuvo reabierta la Escuela de Palma se graduaron en ella 143 pilotos y 81 maquinistas.

Durante la II República y la Guerra Civil apenas se produjeron cambios reseñables en la Escuela de Náutica.

Tras la Guerra Civil, en 1942, se crea la Subsecretaría de la Marina Mercante, dependiente del Ministerio de Industria y Comercio, de dicha Subsecretaría pasan a depender todas las escuelas de Náutica. Al año siguiente, en 1943, la Escuela de Náutica de Palma, con el patrocinio de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, Ayuntamiento de Palma y Diputación Provincial, se incorpora como escuela no oficial a la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona. Gregorio Guasp continúa como director hasta 1950, año de su fallecimiento. Le sucede en el cargo Antonio Puig.

Posteriormente, la Escuela de Palma pasa a ser Escuela Reconocida de Náutica, siguiendo su dependencia de la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona. La ley 144/61 sanciona la existencia de las escuelas de Náutica reconocidas y en 1965 comienza a impartir también enseñanzas de formación profesional náutico-pesquera. En 1970 existían en España siete escuelas reconocidas de Náutica, entre ellas la de Palma de Mallorca, sita en la calle Ibiza, 35.

La Escuela de Palma se trasladó posteriormente al domicilio del Estudio General Luliano y desde allí a la calle Villalonga. Jaime Abril y Pablo Roselló fueron sus sucesivos directores durante un largo periodo.

En 1977, ante la carencia de medios del Patronato, que sostiene económicamente a la escuela, formado por la Cámara Oficial de Comercio, Diputación Provincial y Ayuntamiento de Palma, se hace cargo de la misma el Instituto Social de la Marina, entidad que ya colaboraba económicamente. Desde entonces, el Instituto Social de la Marina no sólo ha corrido con todos los gastos derivados de este centro, sino que además, en 1990, costeó la construcción de un magnífico edificio situado en el dique de poniente del puerto de Palma, dotado con los medios materiales adecuados a las misiones docentes que tiene encomendadas, contando además con un excelente cuadro de profesores de la enseñanza náutica. Durante nuestra breve estancia en el centro hemos tenido ocasión de contemplar las posibilidades de simuladores de navegación de última generación.

La Escuela de Palma fue escuela reconocida de Náutica durante largos años, hasta 1983. Como ya hemos comentado, la Ley 144/61 sancionaba la existencia de escuelas reconocidas de Náutica. Esta ley clasificaba las enseñanzas de náutica como técnicas de grado medio, cuando se obtuviese el primer título profesional, dejando sin calificar el resto de los títulos profesionales. En 1964 se aprobaba un nuevo plan de estudio, que entre otras cosas exigía estar en posesión del título de bachiller para tener acceso a las escuelas oficiales de Náutica. Posteriormente, y de acuerdo con la Ley General de Educación de 1970, se exigió estar en posesión del Curso de Orientación Universitaria.

El 6 de junio de 1975 el Consejo de Ministros aprobaba el Decreto 1.439 sobre calificación de la enseñanza de la carrera de Náutica, determinaba que la enseñanza náutica superior (los títulos de Capitán de Marina Mercante, Maquinista Naval Jefe y Oficial de primera clase del servicio radioeléctrico), pasaban a tener el nivel correspondiente al segundo ciclo de la Enseñanza Universitaria. Esta disposición derogaba de la Ley 144/61, en lo referente a la organización de dichas enseñanzas. Recordemos que esta Ley sancionaba precisamente la existencia de las Escuelas Reconocidas de Náutica.

En 1977 se establecía un nuevo plan de estudios de cinco años de duración, en consonancia con las normas legales existentes. Por Real Decreto de 4 de diciembre de 1980, las Escuelas Oficiales de Náutica pasaban a denominarse Escuelas Superiores de la Marina Civil, estableciendo además el grado de Doctor en Ciencias del Mar. En el decreto no se hacía alusión alguna a la situación de las Escuelas Reconocidas de Náutica.

Finalmente, el 6 de agosto de 1983 se publica la Ley de Reforma Universitaria, cuyo título octavo contempla la existencia de universidades privadas y centros docentes de enseñanza superior de titularidad privada, pero no alude tampoco a la existencia de escuelas reconocidas.

A la vista de que en estos y otros preceptos legales vigentes no se contempla la existencia de Escuelas Reconocidas de Náutica, la Administración suprime esta calificación de Escuela Reconocida de Náutica a la de Palma.

