

SEVILLA, ESCUELA DE MARINOS

Guillermo GIMÉNEZ DE LA CUADRA



O hace falta ser agorero, y sí clarividente, para apreciar que Sevilla es una ciudad privilegiada. No sólo por su situación geográfica dentro de la mayor autonomía de España, sino por poder disfrutar de una climatología que en las últimas décadas ha visto rebajadas las temperaturas invernales y veraniegas de forma significativa. A este factor hay que unir el carácter abierto y acogedor de sus moradores, que ha contribuido a hacer de Sevilla un centro de turismo internacional, que se ha hecho extensivo a las capitales próximas a su emplazamiento, como son Granada y su costa, Málaga, Cádiz y Huelva, por citar las más cercanas.

Pero no sólo su emplazamiento y meteorología han hecho de Sevilla una ciudad envidiable, sino también otras circunstancias que corren parejas con diversos factores que analizaremos.

Dispone la capital andaluza de un gran río, único navegable de España, que le ha dado un notable protagonismo a lo largo de la historia y le ha llevado a ser fuente de riqueza desde el siglo xv hasta nuestros días.

Desde nuestro rey Fernando III el Santo, que contó con la sociedad sevillana para fustigar a la invasión morisca, Sevilla ha sido un referente por haber sabido aprovechar su protagonismo en momentos decisivos.

Avanzando en la historia, una vez establecidas las Capitulaciones de Santa Fe de los Reyes Católicos con el Almirante en 1492, empezaba a tener sentido que Sevilla, una vez se iniciara la aventura desde Moguer, Palos y La Rábida, iba a ser el puerto de entrada y salida de todas las mercancías de y para las Indias. Y este hecho fue decisivo para que Sevilla se convirtiese en aquellas fechas en el centro de atención de todo el mundo conocido.

Este hito vino a ser el punto de partida para que nuestra ciudad se convirtiese en el núcleo aglutinador de todas las operaciones comerciales con América, aun siendo ciudad interior. Su río Guadalquivir hizo de Sevilla una

de las ciudades más importantes de su época. Pero esta ventaja geográfica, y el desarrollo del organigrama que se imponía por los acontecimientos que se iban a derivar como consecuencia de la aventura, había que completarla para no frustrar la macroempresa que se presentaba por delante. Y como el océano iba a ser el protagonista, se centró la atención en la formación de los hombres de mar, creándose la Hermandad de la Cofradía de Nuestra Señora del Buen Aire, que vino a acoger a los dueños de las naos, a pilotos, maestros, carpinteros de ribera, etc., dando paso al tiempo a la creación de talleres de construcción de navíos en las Atarazanas, a semejanza de los constructores vizcaínos.

La citada Hermandad se estableció inicialmente en el barrio de Triana con fines religiosos y asistenciales, siendo sus patronos San Pedro y San Andrés. Adoptó la denominación de Universidad de Mareantes, y las cofradías sevillanas se agruparon a fin de intervenir activamente en los negocios de la Carrera de Indias. Centró sus funciones en el ejercicio de policía de río y en mantener el orden entre los navíos. Empezó a decaer en la segunda mitad del siglo xv, aunque sus privilegios aumentaron en 1510 al eximirles de los repartimientos y otros servicios de guerra contra los moros como consecuencia de una petición hecha por Cristóbal Colón, que pensaba valerse de estos cómitres para sus nuevos viajes a las Indias. Fue sancionada por Felipe II en marzo de 1569, y se le unió el Colegio de Cómitres del Rey y de la Reina, que en número de 63 venían a depender del Arzobispado de Sevilla y de la Casa de Contratación.

La Universidad de Mareantes vino a actuar en el proceso de la construcción naval, de imperiosa necesidad ante las perspectivas que se presentaban tras los primeros viajes de Colón. Los numerosos naufragios acontecidos —atribuidos a la deficiente construcción de las naves y la falta de preparación



La Sevilla del siglo xvi. (Cuadro de Alonso Sánchez Coello).

de sus tripulantes— y las duras condiciones meteorológicas que narraban los navegantes indujeron a confiar a la naciente Universidad de Mareantes la dirección de la construcción de los navíos, por medio de las Ordenanzas de 1607 y 1613, con los antecedentes de las de la Armada de la Mar Océana y Flota de Indias de 1605, en las que se configuraban las condiciones y privilegios de la gente de mar.

A los armadores se les concedían estímulos a la construcción mediante empréstitos y primas, siempre que construyeran navíos de 300 toneladas o más. Y es bien cierto que la Corona veía de buen agrado estas prebendas, pues de esta forma, incentivándose la construcción naval, podría incrementar su reserva, previo embargo, para hacer frente a sus continuas luchas con sus rivales marinos, Inglaterra, Francia y Holanda. Y de hecho tuvo que echar mano de esas reservas en más de una ocasión.

Tras un periodo de permanencia en la calle Pureza de Triana, la Universidad se trasladó a extramuros de la ciudad, junto al río, bajo la advocación del Real Colegio Seminario de San Telmo, donde se constituyó como Escuela de Marinos en 1681, pasando a los padres franciscanos de San Juan de Aznalfarache las antiguas dependencias de Triana. Igualmente pasaron a la iglesia las dependencias de la Torre del Oro, a fin de poder almacenar allí los materiales que llegaban de diversos puntos para la construcción de la catedral, la tercera del mundo católico.

El convertirse en el centro de la actividad comercial en Europa hizo que confluyese en Sevilla un sinfín de comerciantes, banqueros, aventureros, hombres de mar, etc. Y es fácilmente comprensible que se plantease la necesidad de prever un centro para la formación de los marinos necesarios para nutrir las naves en construcción en los pequeños astilleros que se iban instalando en la ribera del Guadalquivir, lo que llevó consigo la creación de la



Torre del Oro, Sevilla.

mencionada Universidad de Mareantes, bajo el patrocinio del Real Colegio Seminario de San Telmo, que mantuvo su andadura desde el citado año 1681 hasta 1796. E incluso hasta un siglo después, en que tuvo una existencia muy rentable para atender la provisión de personal cualificado y subalterno en los centenares de navíos que hicieron posible la influencia española en la Carrera de Indias.

No podemos dejar de mencionar la negativa influencia que tuvo el traslado de la flota de Sevilla a Cádiz a finales del siglo XVII, provocando su transformación por la mudanza oficial de la sede de la Casa de Contratación, que tuvo lugar en 1717, y vino a poner fin a la influencia real de la Universidad de Mareantes. A este hito hay que añadir la llegada del establecimiento del libre comercio en 1778, que vino a ser como el aldabonazo final, ya que desproveyó de fondos económicos a este centro docente, que pudo subsistir un corto periodo gracias a unas pequeñas subvenciones hasta su definitiva extinción en 1793.

Con estos antecedentes es el momento de hablar del funcionamiento de la Universidad de Mareantes como primera Escuela de Marinos de Sevilla.

La selección para el ingreso en dicha universidad era muy rigurosa, y se analizaba a los aspirantes de forma muy pormenorizada. La edad de ingreso estaba situada entre los 10 y 14 años, teniendo preferencia los hijos de huérfanos, pobres, sin antecedentes penales, con limpieza de sangre (sin ascendencia morisca) o nacionalidad española (no se admitían extranjeros); todo ello siguiendo un plan propuesto por el duque de Medina Sidonia, que fue de aplicación inicial para las costas de Guipúzcoa y Vizcaya.

La formación de estos alumnos era muy completa, dominando la educación religiosa. Se mantuvo el número de 150 colegiales de ingreso al año, lo que significó que a lo largo de su existencia pasara por la Universidad un total de 3.505 colegiales, aunque debido al consabido favoritismo se produjeron numerosas impugnaciones. Las líneas maestras de sus reglas fueron marcadas por las instrucciones del oficial de la Secretaría de Indias y primer director del Archivo de Indias, el valenciano Juan Bautista Muñoz, protegido por el secretario de Indias José de Gálvez, marqués de Sonora.

En las clases teóricas se les instruía en conocimientos generales, en nociones de matemáticas y algo de inglés y francés, y si no las superaban en el tiempo asignado tenían que dejar el centro. Transcurrido el primer periodo, hacían prácticas de navegación. El Colegio de San Telmo fue la única institución del reino que tomó el relevo de la Casa de Contratación en la enseñanza de la navegación hasta la fundación de la Academia de Guardias Marinas de Cádiz.

El primer profesor de San Telmo fue Pedro Manuel Cedillo y Rujaque, autor de importantes tratados de náutica y luego director de la Academia de Guardias Marinas de Cádiz y piloto mayor de la Carrera de Indias. Dirigió la formación náutica de los santelmistas ahondando en los estudios de cosmogra-

fía y en el conocimiento de las cartas náuticas, y haciendo prácticas a bordo de los navíos fondeados en la bahía de Cádiz, bien comerciales o militares. A la vista del aprovechamiento y superación de las pruebas, los alumnos más aventajados obtenían plaza de piloto mercante o de la Armada.

La labor desarrollada por el Colegio de San Telmo fue de una importancia decisiva para la formación de los pilotos que hicieron la Carrera de Indias, y también para la Armada, si bien se originó una pugna entre unos y otros que no favoreció al Colegio.

La financiación del Colegio se basaba en la obtención de un tanto del derecho de tonelaje que tenían que satisfacer los propietarios de los navíos que hacían la Carrera de Indias, y que gravaba el transporte de mercancías por mar, calculado sobre las toneladas de arqueo de los bajeles, incluyendo los que partían de la islas Canarias, desde 1686, tanto si navegaban en formación de flotas y galeones como si se trataba de registros sueltos.

Como se puede suponer, la salida de mercancías era mayor que la entrada. Éstas estaban minuciosamente controladas por el personal adscrito a la Casa de Contratación, que calculaba el tonelaje sobre el que se gravaba a los propietarios y se reservaba un tanto por ciento para la Universidad. Asimismo disfrutaba de exenciones de determinados impuestos, dado el carácter benéfico de sus actividades. A ello hay que sumar los beneficios que obtenían de la venta de libros impresos en el Seminario y de alquileres de inmuebles adquiridos o donados.

Sin embargo, el Colegio pasó por grandes apuros económicos al eludir algunos contribuyentes —capitanes de naos— el pago del impuesto de tonelaje, con las consiguientes reclamaciones. Por otro lado estaba la demora en percibir los fondos de la Corona o su desvío para otras necesidades perentorias. Y también el inicio de la guerra con Inglaterra en 1739 vino a perjudicar la economía del Colegio, que tenía que hacer frente, entre otras obligaciones, al pago de la construcción del Palacio de San Telmo y a su mantenimiento.

En 1787 se fundó el Colegio de San Telmo en Málaga, réplica del modelo sevillano, impulsado por el Consulado de Comercio de esa ciudad. Al año siguiente ambos colegios abandonaron la Secretaría de Indias para pasar a la jurisdicción de su homóloga de Marina, lo que produjo un alivio en las finanzas de ambos centros, ya que empezaron a percibir anualmente un fondo del 1 por 100 de la plata procedente de Indias, en sustitución del abolido derecho de tonelaje.

De otro lado, ambos colegios eran titulares de una serie de acciones de la Real Compañía de Filipinas y del Banco Nacional de San Carlos, así como de terrenos en la zona de la Enramadilla, aunque en el año 1800 se vieron en la necesidad de enajenarlos por la epidemia de fiebre amarilla que asoló el país.

Y a mayor abundamiento, la invasión napoleónica y las demoras subsiguientes en percibir la ayuda de la Corona —empeñada en la Guerra de la



Palacio de San Telmo.

Independencia— llevaron a los colegios a una quiebra técnica, por lo que tuvieron que restringir al máximo sus gastos, incluso en la alimentación y sueldos, así como vender parte de su mobiliario y de la plata de la capilla y embarcar a algunos alumnos de los últimos cursos o enviarlos a sus casas para su mantenimiento a fin de hacer frente a la penuria que se les advino.

Toda esta situación llevó a una reestructuración del Colegio hacia la mitad del siglo XVIII, ya que sus normas habían quedado anticuadas al haber sido concebidas en una época en la que la enseñanza de la navegación y el funcionamiento de la Carrera de Indias eran muy distintas. Hubo una radical transformación a raíz de la visita realizada por el marino Antonio de Ulloa en 1763, así como por la inspección efectuada por el contador principal de la Casa de Contratación, Antonio de Arnüero, en 1779. Unido esto a los informes del contador general Francisco Machado y del fiscal de Nueva España Antonio Porlier, se propició la redacción de las primeras ordenanzas a cargo del funcionario de la Secretaría de Indias y director del Archivo Juan Bautista Muñoz, que vinieron a renovar sustancialmente la estructura del Colegio de San Telmo.

Pero esta reforma duró poco tiempo, pues a la adversa situación en la que se encontraba sumida España a principios del siglo XIX se unió el proceso de desvinculación de las colonias americanas del poder de la metrópoli, lo que sumió al Centro de Náutica en una profunda crisis. Tras varias propuestas —entre otras, su transformación en Colegio Naval Militar el 30 de junio de 1847— se dictó un decreto por el que se ordenaba el traslado de los colegios de Sevilla y Málaga al Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, que llevó consigo la clausura definitiva de ambos centros de enseñanza.

Antes de cerrar ese ciclo, y por la vinculación que mantuvo la Universidad de Mareantes con la Casa de Contratación, haremos mención de su creación en 1508, y del que fue su primer piloto, el genovés —nacionalizado español— Américo Vespucio, viajero con Colón en su segundo viaje y descubridor de la tierra firme de América del Sur, al que sustituyó Juan Díaz de Solís. Hubo hasta diez pilotos mayores más, hasta Francisco de Antonio de Orbe, en 1707, en que pasó a Cádiz la memorable Casa de Contratación.

Ya por último, en 1849, el duque de Montpensier —casado con la infanta María Luisa de Orleans, hermana de la reina Isabel II— adquirió el Palacio de San Telmo y lo transformó en residencia. Al fallecer lo donó a la Iglesia de Sevilla, que instaló allí el Seminario, mientras que los jardines —orgullo de la ciudad— fueron cedidos al pueblo sevillano. Finalmente, el Palacio pasó a manos de la Junta de Andalucía para instalar su sede autonómica, compensando a la Iglesia con la construcción del nuevo Seminario en la avenida del Cardenal Bueno Monreal, así como con la reforma de distintos conventos e iglesias de la diócesis sevillana.

La extinta Escuela de Pilotos, de Mareantes, de Marinos, fue pionera en Europa y piedra angular de la Carrera de Indias, por cuanto que la formación de su personal hizo posible el desarrollo de la navegación y la vinculación de España con América. Sin esos hombres de mar, que se modelaron en esta universidad, no hubiera sido factible la epopeya de América. Gracias a su preparación, estos hombres, portando la cruz y la espada a bordo de sus naves, y bajo la advocación de Nuestra Señora del Buen Aire, hicieron posible aquella gran hazaña que encabezó Colón. Nuestros excelsos Reyes Católicos apoyaron esta aventura para honra y prez de los marinos españoles, a los que rendimos tributo.

Pero la Escuela de Marinos sigue viva a través de la historia, aunque con menor pujanza que la llevada a cabo por la Universidad de Mareantes. Ya el siglo pasado aparecía su heredera, la Escuela Náutica de San Telmo, que tuvo durante unos años su sede en el edificio del Consulado de la República de Colombia, en la avenida de las Palmeras en Sevilla, dependiente de la de Cádiz, hasta que definitivamente pasó a esa ciudad hermana, tan comprometida como Sevilla en la Carrera de Indias.

No podemos cerrar este recorrido sin mencionar otra «escuela de mari-

nos», cual es la Comandancia Naval de Sevilla, que data de 1926 y que fue inaugurada en 1929. La construcción fue aprobada por Real Decreto de 8 de agosto de 1915, y llevada a cabo en terrenos de dominio público portuario, en la finca Huerta del Carmen, propiedad de los herederos de don Alejandro Quijano y González, con motivo de las obras del canal de Alfonso XIII —Corta de Tablada—. Tenía una superficie de 16 ha y 77 ca, y estaba dividida de este a oeste por el arroyo Tamarguillo, de amargo recuerdo para los sevillanos por su desbordamiento a finales del siglo pasado.

La finca expropiada fue titulada a nombre del Estado, e inscrita en el Registro Mercantil de Sevilla, y por R. O. de 12 de agosto de 1927 se concedieron a la Comandancia de Marina 1.000 m² de terreno en las proximidades de la avenida Moliní para la construcción de un pabellón destinado a la instalación de efectos navales en la Exposición Hispano-Americana de 1929, superficie que posteriormente se amplió hasta 1.300 m² y que desde aquella fecha alberga a la representación de la Marina española, a cuyo frente han estado desde 1932 19 capitanes de navío en calidad de comandantes de Marina.

Hasta la aparición de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992, las originales comandancias de Marina de España se venían haciendo cargo del despacho de buques, inspecciones y cuanto se relacionaba con el tráfico marítimo de mercancías en los puertos españoles, a más de la representación de la Armada en la recepción de buques tanto nacionales como extranjeros. A partir de ese mismo año, en que se crearon las capitanías marítimas por la mencionada ley, gran parte de las competencias que hasta entonces tenían las comandancias de Marina fueron transferidas a dichas capitanías marítimas, quedando aquéllas sólo a cargo de la representación de la Armada en los respectivos puertos españoles.

Deseamos rendir tributo a los ilustres marinos que tan dignamente han ostentado el mando de la Comandancia de Sevilla desde su instauración, y que por la humanidad con que han revestido su mando han dejado, por lo general, profunda huella de su buen hacer. Han sabido compenetrarse con la sociedad sevillana desde el primer momento en que asumían el cargo, acudiendo puntualmente a todo acto al que eran requeridos. Pedimos a la Esperanza de Triana por todos ellos y les deseamos lo mejor, pues se lo han ganado a pulso con su generosidad y el cumplimiento de su deber.