

# LA ESCUELA DE NÁUTICA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

POR

**TERESA GONZÁLEZ PÉREZ**

## INTRODUCCIÓN

Las primeras referencias sobre la formación de los marinos en España datan de los comienzos de la modernidad. En efecto, en Cádiz se impartían enseñanzas náuticas en el Colegio de Pilotos Vizcaínos al menos desde el siglo xv. Si bien este centro docente se regulaba por ordenanzas y privilegios aprobados por Real Cédula de los Reyes Católicos emitida en Sevilla en el año 1500. Esta institución contaba con un cónsul con competencias en la jurisdicción y asuntos referidos al oficios, así como poseía atribuciones en lo concerniente a la administración de las embarcaciones. Sin embargo, y pese a que se le considera el primer centro de instrucción náutica, alcanzó mayor renombre y se identifica por su importancia al establecimiento de Sevilla.

El colegio náutico sevillano se fundó a instancias de la Casa y Tribunal de Contratación, autorizado por una ordenanza aprobada el 20 de enero de 1503 en Alcalá de Henares. Los exámenes se realizaban ante un tribunal, constituido por un mínimo de seis pilotos y un número impreciso de cosmó-

grafos, presidido por el piloto mayor. El primer piloto mayor que ostentó este cargo fue Américo Vespucio. Todos los miembros del tribunal estaban obligados a efectuar un juramento previo, en el que hacían constar que harían «las mejores y más difíciles preguntas que supiesen». Para garantizar el correcto cumplimiento de las atribuciones encomendadas a los examinadores se designaba a un juez, el cual daba fe de los actos del tribunal. Dichas pruebas se celebraban en la sala de los juzgados de los cónsules, teniendo lugar los días de fiesta.

Los requisitos exigidos a los aspirantes para acceder a los exámenes eran los siguientes:

1. Tener cumplidos los veinticuatro años.
2. Ser cristianos viejos y naturales del reino o ser casados en él.
3. Poseer buena conducta y guardar buenas costumbres.
4. Tener aptitud para gobernar un barco.
5. Haber navegado a las Indias durante seis años.

Los anteriores requisitos debían acreditarlos mediante la presentación de cuatro testigos; de ellos, al menos dos tenían que ser pilotos que hubieran navegado con él. Cumplidos los preceptos indicados, se procedía a examinarlos de navegación. En caso de demostrar su competencia, obtenían el título de aprobados; en el supuesto contrario, para ser admitidos a un nuevo examen debían repetir un viaje a Indias.

Con posterioridad, se reorganizaron los estudios náuticos en el Colegio de San Telmo de Sevilla, fundado en 1681, por una Real Cédula firmada por el monarca Carlos II el 17 de junio de ese mismo año. El primer emplazamiento que ocupó fue un inmueble ubicado en el barrio de Triana; más tarde se trasladó a mejores instalaciones, una casa situada en las inmediaciones de la Puerta de Jerez. Para sufragar los gastos que acarrea el establecimiento se le concedió a modo de subvención el privilegio de embarcar trescientas toneladas en cada flota de Nueva España y Tierra Firme. Con lo recaudado el centro académico pudo mantener un notable esplendor y se titularon un nutrido número de pilotos. El progreso de estos estudios tuvo amplias repercusiones, se beneficiaron los arma-

dores de buques y el erario público, pues frenó la afluencia de pilotos extranjeros, que demandaban salarios desorbitados. Tanto el Colegio de San Telmo de Sevilla como la Academia de Guardia Marinas de Cádiz (1711) dieron impulso a las innovaciones relacionadas con las artes náuticas, sirviendo de plataforma para el extraordinario auge que experimentaron en la segunda mitad del siglo XVIII<sup>1</sup>. En 1847, año cuando se extinguió el cuerpo de pilotos de la armada, se clausuró la escuela sevillana.

La difusión de las ideas ilustradas y los nuevos esquemas económicos favorecieron el desarrollo de las carreras técnicas, entre ellas la de náutica. El incremento del tráfico marítimo y la aparición de los Consulados imprimieron un extraordinario impulso a los estudios náuticos. En este sentido surgieron escuelas de pilotaje, reformándose los planes y métodos de estudio. Sin duda porque se precisaba aumentar la plantilla de marinos, así como modernizar su formación<sup>2</sup>. Los centros docentes se gestaron al margen de la enseñanza secundaria y universitaria y de la habilitación gremial. Ninguna de estas instituciones, consideradas arcaicas para vehicular los nuevos proyectos, respondía a las necesidades técnicas que exigía el nuevo ordenamiento curricular para estos profesionales. La complicada organización gremial impedía el avance de los nuevos planteamientos técnicos, porque la rigidez de las ordenanzas de estas corporaciones dilatava la duración del aprendizaje, así como frenaba con sus trabas la formación profesional<sup>3</sup>. En la segunda mitad del siglo XVIII se fundaron distintos establecimientos náuticos por la geografía española. Así, se crearon escuelas en Málaga, El Ferrol, Bilbao, Santander, La Coruña, Gijón, Alicante, Palma de Mallorca y Mataró, entre otras.

<sup>1</sup> LÓPEZ PIÑERO, J. M.: *La introducción de la ciencia moderna en España*. Ed. Ariel, Barcelona, 1969, pág. 159.

<sup>2</sup> ESCOLANO BENITO, A.: «Economía y Educación Técnica en la Ilustración española», *Revista de Educación*, núm. extraordinario. Ed. MEC, Madrid, 1988, pág. 382.

<sup>3</sup> *Ibidem*, pág. 385.

## CREACIÓN DE ESCUELAS DE NÁUTICA

Barcelona .....	1749
Bilbao .....	1740
Sevilla .....	1786
Málaga .....	1786
Alicante .....	1799
Santander .....	1790
La Coruña .....	1790
Mallorca .....	1802

La escuela barcelonesa fue una institución académica impulsada por el carácter comercial y portuario de la ciudad. En Barcelona se creó la primera escuela de náutica con carácter oficial en 1769, patrocinada por la Real Junta de Comercio de Cataluña. Los profesores de este centro procedían en su mayoría del Cuerpo de Pilotos de la Armada. En 1786 se fundó el Colegio Náutico de Málaga, con una capacidad para 150 alumnos, el cual después de muchas vicisitudes se cerró en 1841<sup>4</sup>.

La acción pedagógica desarrollada por los centros náuticos, difundida a través de vías extrainstitucionales promovidas por los ilustrados, implementaron una forma interdependiente entre ilustración, economía y educación. Las enseñanzas náuticas asistieron a una evolución a lo largo de la centuria decimonónica, aunque su trayectoria estuvo sujeta a los avatares de la política de aquellos tiempos. En 1847 las escuelas de náutica pasaron a depender del recién creado Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, adscribiéndose con posterioridad al Ministerio de Fomento.

<sup>4</sup> GRANA GIL, I.: *El Real Colegio Náutico de San Telmo de Málaga*. Ed. Servicio de Publicaciones e Intercambio Científico de la Universidad de Málaga, Málaga, 1995.

## 1. ESTABLECIMIENTO DE LOS ESTUDIOS DE NÁUTICA EN CANARIAS

### 1.1. *Intentos de creación de una Escuela de Pilotaje y Marinería*

Para Canarias la Escuela de Pilotaje y Marinería era una necesidad urgente, teniendo en cuenta sus peculiaridades geográficas y archipelágicas. La propia insularidad y el subdesarrollo económico obligaban a las comunicaciones marítimas. Sin duda, la navegación de altura y de cabotaje resultaban imprescindibles no sólo por la relación e intercambios comerciales entre islas, sino con la Península y el extranjero. De esta forma la navegación marítima, en aquellos tiempos, constituyó el único medio de comunicación interinsular y exterior posible en el Archipiélago. Además, el isleño que quisiera obtener el grado de aptitud en marinería debía acudir a examinarse a Sevilla (ante el piloto mayor de la Casa de Contratación) e incluso otros se trasladan a La Habana<sup>5</sup>. De ahí que los estudios náuticos representaran para las islas una imperiosa necesidad, producto

«... de la navegación de cabotaje y de altura que, en todos tiempos, exigió el tráfico canario, bien con la Península y otros estados europeos, ora con las Indias o Nuevo Mundo...»<sup>6</sup>.

Muchos barcos se construyeron en las islas, principalmente en Tenerife y La Palma. Eran pilotados por sus propios dueños, reuniendo a veces

«... el triple carácter de agricultores, comerciantes y marinos. Algunos de estos marinos se examinaban o habili-

<sup>5</sup> GONZÁLEZ PÉREZ, T.: «Consideraciones acerca de la enseñanza secundaria tinerfeña en el último tercio del siglo XVIII», *La Prensa-El Día*, Santa Cruz de Tenerife, 19 de septiembre de 1993.

<sup>6</sup> DARIAS MONTESINOS, E.: *Ojeada histórica sobre la cultura en las Islas Canarias*. Ed. Librería y Tip. Católica, Santa Cruz de Tenerife, 1934, pág. 148.

taban al principio como maestros, pilotos o capitanes, ante el piloto mayor de la Cada de Contratación de Sevilla»<sup>7</sup>.

Un intento de solución encaminado a la formación de los marinos canarios lo constituyó la contribución que hacía la Isla de Tenerife al Seminario de San Telmo, de Sevilla, con un impuesto de 17 reales y medio por tonelada, «... por la que concedía diez plazas perpetuas a otros tantos jóvenes canarios que quisieran ir a estudiar allí náutica y pilotaje»<sup>8</sup>. Sin embargo, no disponemos de datos que justifiquen la presencia de alumnos canarios en las aulas del Seminario de San Telmo. Por otra parte, desde mediados del siglo XVIII se pensaba en solucionar un problema tan importante para el Archipiélago<sup>9</sup>. La dificultad de realizar los estudios náuticos en Sevilla decidió al veedor Lázaro de Abreu en 1757 a planear la creación de una Escuela de Náutica en Santa Cruz. En la sesión de 5 de marzo del citado año el Cabildo tinerfeño —radicado en La Laguna— comunicó que el referido veedor tenía «fabricada una casa en el lugar de Santa Cruz, con el designio de dedicarla a cátedra de matemáticas, siempre que se puedan arbitrar fondos que la sostengan, para enseñanza de mariantes»<sup>10</sup>. El Cabildo, con fecha 30 de marzo, agradeció este ofrecimien-

<sup>7</sup> *Ibidem.*

<sup>8</sup> POGGI Y BARSOTTO, F. M.: *Guía histórico-descriptiva de Santa Cruz de Tenerife*. Ed. Imprenta Isleña, Santa Cruz de Tenerife, 1881, pág. 236.

<sup>9</sup> Varias razones argumentaron su solicitud: «... El estado floreciente de nuestra Marina Mercante en el siglo XVIII, y el desarrollo que, por otra parte, adquirió en esta región marítima merced a sus circunstancias geográficas y a la prosperidad que a fines de este mismo siglo tomaba el comercio de exportación a la Gran Bretaña e Indias Occidentales, de los productos agrícolas de esta provincia, el cual trajo como consecuencia la fundación de multitud de casas armadoras y consignatarias de buques, hizo que aquí se llegara a sentir la escasez de profesionales que pudieran hacerse cargo del mando de las innumerables embarcaciones celeras, ocupadas en nuestro comercio marítimo y que se reclama al Gobierno de la Nación el establecimiento de una Escuela de Náutica que diera el necesario contingente de Marinos Mercantes».

<sup>10</sup> DARÍAS PADRÓN, D. V.: «El centro docente más antiguo de la ciudad», *La Tarde*, Santa Cruz de Tenerife, 26 de octubre de 1948.

to. En este orden, Abreu quería tener seguridad de la renta que sostendría el aula de náutica a imitación del Seminario de San Telmo; por ello pretendía «una gracia de 14 toneladas del Registro de Indias», cuya renta se proponía aplicar a las necesidades de la enseñanza: en cuanto tuviese aquella seguridad, «hará donación de dicha aula, adornándola lo mejor que pueda»<sup>11</sup>. Dicha petición se resolvió favorablemente: «Se consiguió, aunque rebajada a la cantidad de 12 toneladas, y el 5 de mayo se comunicó al Cabildo que el aula estaba terminada»<sup>12</sup>. No obstante, ignoramos las razones que impidieron después la formalización de este proyecto.

Por otra parte, el escribano de Cámara José Antonio Peniche comunicó a la Real Audiencia de Canarias que «... los señores del Consejo habían acordado que se erigieran escuelas patrióticas y de enseñanzas públicas de oficios y artes de marinería y pilotaje»<sup>13</sup>. La Real Audiencia determinó que «en lugar de erigirse la casa de misericordia se promovieran escuelas públicas de artes y oficios, y de marinería y pilotaje»<sup>14</sup>. La Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife debía estudiar sus posibilidades de dotación para proponérselas a la Audiencia, toda vez que «la escuela de marinería y pilotaje, para la formación de marinos útiles a la nación»<sup>15</sup> resultaba imprescindible para la población, ya que las personas que querían estudiar náutica tenían que trasladarse a Sevilla, con lo cual se ocasionaban unos gastos cuantiosos que no podían costear las familias isleñas. Con una Escuela en las Islas se solucionaría el problema, pues podían adquirir el título sin necesidad de desplazarse y a menor precio. La «comisión» que estudió en 1781 los fondos disponibles para la dotación de escuelas y enseñanzas públicas de artes y oficios y de marinería y pilotaje manifestaba que

<sup>11</sup> *Ibidem.*

<sup>12</sup> *Ibidem.*

<sup>13</sup> A.R.S.E.A.P.T. (ARCHIVO DE LA REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE TENERIFE), Libro de Escuelas, núm. 18, folio 19r.

<sup>14</sup> *Ibidem.*

<sup>15</sup> *Ibidem.*

«... Hace falta una escuela de marinería y pilotaje para la formación de marinos útiles a la Nación. Ya que los que desean estudiar náutica tienen que trasladarse a Sevilla, lo que supone unos gastos cuantiosos, que no pueden costear todas las familias, con una escuela en las islas se soluciona el problema. Del fondo asignado para escuelas se sacaría lo que pareciese conveniente con la indispensable agregación de 14 reales de plata antiguos (2 pesos, 1,5 corrientes) sobre 200 toneladas anuales para Caracas con que contribuyen las islas al Seminario de San Telmo de Sevilla, por lo que tiene la obligación de conceder seis plazas a los naturales de las islas, pero en lo que va de siglo no han entrado casi ninguno por lo costoso que resulta»<sup>16</sup>.

A pesar de las gestiones realizadas y la insistencia de las instituciones tinerfeñas, en un primer momento no fue posible el establecimiento de estos estudios. Sin embargo, no decayó el interés por las enseñanzas náuticas y años más tarde la ocasión volvió a presentarse, casi a finales del siglo de la Ilustración. Carlos III, el monarca ilustrado por excelencia, aprobó el establecimiento de dichos estudios. No obstante, su fundación se retrasó algunos años, no siendo posible su instauración hasta la centuria siguiente.

### 1.2. *Mecenazgo del Real Consulado*

La Escuela de Dibujo y Náutica se creó a instancias del Real Consulado de Comercio Marítimo y Terrestre. En la Real Cédula de aprobación del Real Consulado se hacía constar la obligación de crear centros de formación profesional. Al efecto decía uno de sus artículos:

«El Consulado acordará los medios más conducentes al establecimiento de escuelas de Comercio, Agricultura, Dibujo y Náutica en el Colegio o Seminario que se ha de formar en la Capital de Tenerife; y formados los correspondientes planos, con acuerdo de los Diputados a

<sup>16</sup> *Ibidem.*

este fin del Ayuntamiento, y de la Sociedad de Amigos del País, me los remitirá para su examen y resolución»<sup>17</sup>.

El cometido educativo asignado a este organismo se cumplió aunque con cierto retraso; así, el 12 de mayo de 1810 se inauguró la Escuela de Náutica y Dibujo<sup>18</sup>. El Real Consulado designó como profesores a Luis de la Cruz y a Ambrosio Martínez<sup>19</sup>. El primero habilitado para la enseñanza de dibujo y el segundo para la de náutica. En sesión de 2 de mayo de 1810 el Real Consulado de Comercio acordó crear en La Laguna la Escuela de Náutica:

«Al efecto designó como profesor ... de la segunda, al piloto de la carrera de Indias, Don Ambrosio Martínez de Fuentes, asignando a cada uno el haber de 500 pesos anuales»<sup>20</sup>.

No hay acuerdo entre los investigadores de la época, ya que Darías Montesinos sostiene que los estudios en el centro náutico lagunero dieron comienzo el 30 de mayo de 1810 y Peraza de Ayala manifiesta que se iniciaron en 1835. En este sentido, Peraza de Ayala afirma que

«Aunque el Consulado, por acuerdo de 12 de mayo del 1810, llegó a crear la cátedra de Náutica y nombró director de estos estudios a don Ambrosio Martínez de Fuentes, no llegaron a darse»<sup>21</sup>.

<sup>17</sup> A.R.S.E.A.P.T., Libro de Reales Cédulas: «Real Cédula expedida por su Magestad, comprensivo de la ciudad de San Cristóbal de La Laguna de Tenerife, su puerto y demás Islas Canarias y Pueblos del Obispado. Año de 1786», artículo LIV, Escuela de Comercio, Pilotaje, Agricultura y Dibujo.

<sup>18</sup> CIORANESCU, A.: *La Laguna. Guía histórica y monumental*. Ed. Excmo. Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, Tenerife, 1965, pág. 149.

<sup>19</sup> *Ibidem*.

<sup>20</sup> DARÍAS MONTESINOS, E.: *Ojeada histórica...*, op. cit., pág. 147.

<sup>21</sup> PERAZA DE AYALA, J.: «La Junta de Comercio de Canarias», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 5, Madrid-Las Palmas, 1958, pág. 604.

Marín del Corral parece confirmar lo mismo que apuntaba Peraza de Ayala con respecto a la creación de la Escuela de Náutica:

«Autorizada su creación por Real Pragmática del Gran Carlos III, no tuvo lugar su instalación, por causas que nos son desconocidas hasta el año de 1835»<sup>22</sup>.

Probablemente influyó en el fracaso de la Escuela de Náutica de La Laguna la dificultad que algunos tenían para comprender que estos estudios, por su propia naturaleza, tenían que estar junto al mar. Poggi y Barsotto se preguntaba: «¿Cómo es posible establecer esta Escuela en La Laguna, población interior, donde sus habitantes no se hallaban connaturalizados con el líquido elemento? Esto no era posible de ninguna manera»<sup>23</sup>. Asimismo, Poggi y Barsotto achacaba el problema a intereses particulares que impedían el establecimiento de la Escuela en una población marítima<sup>24</sup>:

«Todo quedó en el mismo estado hasta que se trasladó el Consulado a esta Ciudad de Santa Cruz en 1834...»<sup>25</sup>.

Este organismo, después de haber sido trasladado a Santa Cruz, habilitó en los bajos de su edificio unas aulas para impartir dicha enseñanza<sup>26</sup>, funcionando años más tarde como Escuela de Náutica. Según informan las fuentes, hubo cierta discrepancia en La Laguna por trasladar la mencionada Escuela a Santa Cruz. Finalmente, pese a la resistencia de La Laguna, los estudios náuticos se establecieron en Santa Cruz,

<sup>22</sup> MARÍN DEL CORRAL, L.: *Memoria leída en el Acto solemne de la apertura del curso de 1865 a 1866 de la Escuela Profesional de Náutica de Santa Cruz de Tenerife*. Ed. Imprenta Isleña, Santa Cruz de Tenerife, 1865.

<sup>23</sup> POGGI Y BARSOTTO, F. M.: *Guía histórico-descriptiva...*, op. cit., pág. 236.

<sup>24</sup> *Ibidem*.

<sup>25</sup> *Ibidem*.

<sup>26</sup> NEGRÍN FAJARDO, O.: *La enseñanza en Canarias*. Ed. Mancomunidad de Cabildos/Plan Cultural y Museo Canario, Las Palmas de Gran Canarias, pág. 38.

funcionando desde 1836 subvencionada por la Junta de Comercio.

En suma, en el Archipiélago la instalación de un centro que atendiera la preparación técnica de los aspirantes a marinos no estuvo exenta de dificultades. De este modo, los trámites de esta institución profesional se dilataron en el tiempo, alargándose más de medio siglo. En la primera ocasión se invirtieron treinta y cuatro años; a partir de 1810 se le dedicaron otros veinticuatro años. Un total de cincuenta y ocho años de gestiones y dilaciones para conseguir un centro de enseñanzas náuticas.

Tal como se indicó anteriormente, ubicado el Real Consulado en Santa Cruz, tomó el nombre de Junta de Comercio, hizo posible el establecimiento de la Escuela de Náutica, a instancias del gobernador José Marrón. Se creó en 1835 «... confiando su dirección al Sr. D. Miguel Maffiotte que la regentó hasta que su jubiló en Febrero de 1864»<sup>27</sup>. Posteriormente, el Gobierno de la Provincia se reunió el 24 de septiembre de 1851 con objeto de tratar sobre la reorganización de la Escuela de Náutica, según lo dispuesto en Real Orden de 24 de marzo del mismo año, manifestando que

«se manda establecer una escuela completa de Náutica en Santa Cruz de Tenerife, por Real Orden de 24 de marzo de 1851 ... siendo de la mayor importancia para estas Islas, cuyos habitantes muestran tan decidida afición a la carrera marítima, en que muchos de sus hijos se han distinguido»<sup>28</sup>.

En el aspecto académico el centro quedaba incorporado al Instituto de Canarias<sup>29</sup>. Se acordó remitir oficio a la Junta de Comercio, solicitando que se hiciera entrega de todo al director de la Escuela, formándose los inventarios pertinentes. Las clases se seguirían impartiendo en las aulas del edificio de la

<sup>27</sup> *Ibidem.*

<sup>28</sup> B.O.P.C. (BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE CANARIAS), núm. 129, Santa Cruz de Tenerife, 24 de octubre de 1851.

<sup>29</sup> A.I.C. (ARCHIVO DEL INSTITUTO DE CANARIAS), legajo 190. Comunicación del 24 de septiembre de 1851.

Junta. En 1866 cambió de denominación, dejó de llamarse Escuela Profesional de Náutica para denominarse Escuela Especial de Náutica. En 1869 se decretó su independencia del Estado, en vista de la penuria económica que corría el Tesoro nacional, haciéndose cargo de la misma la Diputación Provincial»<sup>30</sup>.

## 2. ALUMNOS ASPIRANTES A MARINOS

Para la primera época de funcionamiento de estos estudios no disponemos de información suficiente referida a la matrícula del alumnado. La carencia de algunos datos no son indicadores de la inexistencia de aspirantes a marinos. Sabemos que en 1836 la edad requerida para ser admitido como alumno en la Escuela de Náutica, entonces dependiente de la Junta de Comercio, era ilimitada, «... matriculándose por consecuencia en cada curso crecido número de alumnos»<sup>31</sup>. Posteriormente, cuando en 1851 la enseñanza profesional se reorganizó y la Escuela Profesional de Náutica pasó a depender del Estado la edad fue un criterio selectivo, con lo cual se limitó el acceso indiscriminado de alumnos y descendió notablemente el número de aspirantes. La edad para el ingreso

«se limitó al cortísimo período entre los 14 y los 18 años, resultando por consiguiente notable disminución en el número de alumnos matriculados en cada curso, relativamente a los anteriores...»<sup>32</sup>.

Otro criterio selectivo al margen de la edad lo constituía el estado físico y la buena conducta. Mediante un certificado expedido por un facultativo los aspirantes a cursar náutica debían acreditar no padecer defecto físico que le imposibilitara para la carrera, así como una certificación de buena conducta expedida por el párroco respectivo. Asimismo se les efec-

<sup>30</sup> MARÍN DEL CORRAL, L.: *Memoria leída en...*, *op. cit.*, pág. 9.

<sup>31</sup> *Ibidem*.

<sup>32</sup> *Ibidem*, pág. 5.

tuaba un riguroso examen de acceso relativo a los conocimientos que comprendía la instrucción primaria elemental completa, con toda la extensión posible en la aritmética<sup>33</sup>.

Contamos con cifras de matrícula a partir de 1851, fecha en la que se reorganizaron dichos estudios. Desde 1851-1852 hasta el curso 1868-1869 se considera una etapa significada para estas enseñanzas en uno de los tramos más interesantes del siglo XIX<sup>34</sup>. Una etapa, por tanto, que cubre 18 años consecutivos de la vida académica de la Escuela de Náutica<sup>35</sup>. Durante los 18 años referidos pasaron por las aulas de la Escuela un total de 414 alumnos, lo que representaba una media anual de 23 alumnos<sup>36</sup>. Atendiendo a los registros de matrícula se pueden distinguir dos períodos perfectamente diferenciados. El primero se localiza desde la reorganización de 1851 hasta el curso 1858-1859, cursos en los que la media de alumnos no superó el 8,5 por curso<sup>37</sup>. Se registraron entonces las matrículas más bajas de toda la centuria en la Escuela de Náutica, llegando a seis el número de alumnos inscritos en los cursos académicos 1854-1855 y 1856-1857.

El segundo período se detecta a partir del curso 1859-1860, año en el que se produjo un considerable aumento en el número de alumnos; se pasó de los 14 alumnos que había en el curso 1858-1859 a los 29 que se matricularon en el curso 1859-1860<sup>38</sup>. A partir de entonces y hasta el curso 1868-1869, se mantuvo el nivel de matrícula por encima de los 20 alumnos<sup>39</sup>. Durante esta década pasaron por las aulas náuticas 337

<sup>33</sup> Requisitos fijados en el artículo 3.º del Real Decreto de 20 de septiembre de 1850.

<sup>34</sup> A.E.N.S.C.T. (ARCHIVO DE LA ESCUELA DE NÁUTICA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE), legajo 6. Expedientes de Matrículas y Exámenes núms. 41-42-43-44-45.

<sup>35</sup> A.U.S. (ARCHIVO DE LA UNIVERSIDAD DE SEVILLA), legajo 658. Informes de matrículas de alumnos enviadas por la Escuela de Náutica de Santa Cruz de Tenerife al rectorado hispalense.

<sup>36</sup> A.E.N.S.C.T., legajo 6. Expedientes de Matrículas y Exámenes, núms. 41-42-43-44-45.

<sup>37</sup> A.E.N.S.C.T., legajo 6, núm. 41, años 1851-1856/legajo 6, núm. 42, años 1856-1861.

<sup>38</sup> A.E.N.S.C.T., legajo 6, núm. 42, años 1856-1861.

<sup>39</sup> A.E.N.S.C.T., legajo 6, núms. 43-44 y 45.

alumnos, lo que representaba una media de 37,7 por año académico, frente al 8,5 de los primeros ocho cursos. El curso académico 1861-1862 coincidió además con la cifra más alta de matrícula de los 18 cursos reseñados, contabilizándose 52 alumnos<sup>40</sup>.

Las cifras de matrícula continuaron de forma similar en el último tercio del siglo<sup>41</sup>. No se constata ningún aumento espectacular de las tasas de alumnado, hecho que hay que analizar dentro el contexto politicosocial y económico del Archipiélago, factores decisivos que influyeron de manera determinante en la realidad cultural y educativa isleña, siendo el analfabetismo un mal endémico superado en épocas recientes. La educación era un lujo que estaba al alcance de pocas familias, y en los estudios profesionales sólo ingresaban los hijos de sectores acomodados. Por este motivo, el Ayuntamiento de Santa Cruz subvencionaba la enseñanza a alumnos pobres, con la finalidad de que las clases populares accedieran a este nivel de enseñanza<sup>42</sup>. Desde la propia dirección de la Escuela de Náutica se solicitaba que se aumentara el número de becados<sup>43</sup>, insistiéndose en que se equilibrara la dotación abonando los estudios a idéntica cantidad de alumnos que los de Comercio<sup>44</sup>, y que sufragara los gastos de tasas, libros y otros materiales; pero las dificultades financieras de

<sup>40</sup> A.U.S., legajo 658. Informes de matrículas de alumnos enviadas por la Escuela Especial de Náutica de Santa Cruz de Tenerife al rectorado hispalense.

<sup>41</sup> A.E.N.S.C.T., legajo 6, núms. 46-47-48-49-50.

<sup>42</sup> A.M.S.C.T., Libros de Actas Capitulares. Las autoridades municipales fijaron los requisitos para la obtención de las becas y le comunica a la dirección del centro que en «el régimen de pensiones y subvenciones a alumnos pobres» se incluían dos para alumnos de náutica, que se seleccionarían en orden a sus calificaciones y en caso de igualdad por la siguiente prelación: 1.º Aspirantes hijos de la inclusa de esta capital. 2.º Aspirantes nacidos en Santa Cruz. 3.º Aspirantes hijos de naturales de Santa Cruz. 4.º Aspirantes hijos de Santa Cruz, independientemente del origen paterno. Acuerdos adoptados en la Sesión Municipal del 10 de agosto de 1910.

<sup>43</sup> A.E.N.S.C.T., legajo de Correspondencia, años 1909-1914. Escrito fechado el 2 de diciembre de 1910.

<sup>44</sup> El equipo municipal concedía 25 becas para alumnos de Comercio y dos becas para alumnos de Náutica y Magisterio.

la administración local impidieron incrementar estas ayudas económicas.

La matrícula de estos estudios fue más bien reducida a lo largo de la primera mitad del siglo *xx*, apreciándose, sobre todo, con una entidad numérica poco significativa especialmente en el primer tercio del siglo. Ni siquiera hubo aumento de alumnado durante el lustro republicano<sup>45</sup>. También los años de la posguerra contaron con pocos aspirantes a cursar los estudios de marinos mercantes. Las dificultades económico-sociales derivadas de la guerra civil y los consiguientes cambios políticos afectaron sobremanera a las familias canarias, todo lo cual se reflejó en un descenso de matrículas. No obstante, hay que considerar que exceptuando las Escuelas de Magisterio los niveles de alumnado sufrieron una recesión en este período. A partir de la década de los años 1950 se incrementaron paulatinamente las tasas de alumnado; pero especialmente después de los años sesenta es cuando aumentó la demanda de plazas en la Escuela Oficial de Náutica de Santa Cruz de Tenerife. Un crecimiento progresivo que se ha mantenido hasta la actualidad. Quizá el dato más significativo con respecto al alumnado sea el referido al acceso de las mujeres a los estudios náuticos. A principios de los ochenta ingresaron las primeras mujeres en náutica, una para cursar la especialidad de puente y otra la de radiotelegrafista, hasta aquellas fechas habían sido carreras eminentemente masculinas. En la actualidad hay varias mujeres que ostentan títulos náuticos y ejercen la profesión para la cual están facultadas; sólo una mujer ha obtenido el título de capitana de la marina mercante. De la especialidad de máquinas sólo ha habido una aspirante que ha obtenido tal titulación. En sus comienzos las mujeres acaparaban la atención primero en los centros académicos y luego en los lugares de trabajo. Haber demostrado su cualificación profesional y valía personal ha permitido a las mujeres el acceso a una formación y ejercicio profesional que en otra época no les estaba permitido.

---

<sup>45</sup> A.E.N.S.C.T., Libros de Actas de Examen, años 1933-1940.

### 3. LOS PRIMEROS DOCENTES

En la primera época de la Escuela, desde que se instaló en Santa Cruz de Tenerife, el francés Miguel Maffiotte y Miller<sup>46</sup> consolidó de forma paulatina los estudios náuticos en la capital provincial de aquella época. Dirigía la Escuela y enseñanza a un reducido grupo de alumnos, atendiendo con profesionalidad la tarea formativa. Así, Maffiotte exponía con sencillez los principios de las ciencias náuticas:

«desarrollándolos con orden, claridad y exactitud, atemperándose a los diferentes talentos de sus discípulos y huyendo en sus explicaciones de la superficialidad y escasez como de la elevación y superabundancia, por que D. Miguel Maffiotte no era un perezoso, ni de menguados alcances, ni le agradaba lisonjear una impudente vanidad»<sup>47</sup>.

Las anteriores apreciaciones fueron pronunciadas por Luis Martín del Corral, que había conocido muy de cerca a Miguel Maffiotte en la segunda etapa de su labor. Maffiotte siguió como profesor y director hasta 1864, año en que se jubiló. En 1851, con la nueva organización de los estudios náuticos, fue nombrado profesor de náutica y dibujo, además de continuar con la responsabilidad de la dirección. Como profesor de geografía y física fue designado Segundo María Corrión. Para profesor de matemáticas fue nominado Matías Larroche, que al mismo tiempo desempeñaba el cargo de secretario del centro<sup>48</sup>.

Luis Marín del Corral ejerció también la dirección y la docencia en la Escuela de Náutica durante muchos años. Comenzó en el desempeño de sus funciones en la Escuela de Náutica en 1852, año en que fue nombrado catedrático de

<sup>46</sup> CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, tomo IV. Ed. Caja de Ahorros, Santa Cruz de Tenerife, 1978, pág. 204.

<sup>47</sup> MARÍN DEL CORRAL, L.: *Memoria leída...*, *op. cit.*, págs. 9-10.

<sup>48</sup> A.I.C., legajo 190. Comunicación del Gobierno Civil de la Provincia de 24 de septiembre de 1851.

matemáticas y catedrático interino de geografía y física experimental, por Real Orden de 16 de septiembre de dicho año. En 1852 también se incorporó al equipo directivo del centro, ocupando el cargo de secretario por espacio de nueve años<sup>49</sup>. Era una persona polifacética, compatibilizaba la función docente con otras actividades; al mismo tiempo desempeñaba el cargo de concejal del Ayuntamiento de Santa Cruz y de profesor del Establecimiento de Segunda Enseñanza. La educación fue una de sus reivindicaciones. En este sentido, protagonizó sonadas polémicas públicas, siempre referidas a su vinculación con el mundo de la enseñanza. Su labor al frente de la Escuela fue positiva para la consolidación de los estudios náuticos, a los que prestigió. Asumió el traslado del centro a un inmueble adecuado; así, logró en 1867 que la escuela se estableciera en un edificio apropiado, sin esperar al visto bueno de la Administración, dotándola de mobiliario adecuado y de material<sup>50</sup>.

En 1864 relevó a Miguel Maffiotte en la dirección de la Escuela, cargo que ejerció durante casi veinticinco años<sup>51</sup>. El 31 de marzo de 1892 llevaba como funcionario de la Escuela de Náutica 24 años, siete meses y 12 días<sup>52</sup>. Miguel Pereyra de Armas, que explicaba matemáticas, ejerció la dirección en las postrimerías del siglo. Aparte de los enseñantes relacionados anteriormente, la docencia en la Escuela de Náutica fue desempeñada por prestigiosas personas de la sociedad tenerfeña. Entre otros docentes, explicaron en sus aulas Diego Estévanez y Murphy, Pedro Maffiotte, Domingo Serís Granier, Francisco Oliveros, etc. El marino Domingo Serís Granier fue expedientado por el director del centro, Luis Marín, por ausentarse más tiempo del permitido, pues se había ido a América pilotando un barco. También impartieron docencia Esteban

<sup>49</sup> A.U.S., legajo 1.858. Primero ejerció cuatro años (14-X-52 al 28-X-56) el cargo de secretario; y después, durante cinco (30-IX-59 a 1-II-64).

<sup>50</sup> Un amplio currículum avalaba a Luis Marín del Corral: Regente en Matemáticas puras y mixtas, en Física experimental, en Cosmografía, Geodesia, en Geografía, en Dibujo lineal, topográfico y de Arquitectura. Director de Caminos vecinales. Catedrático de Matemáticas.

<sup>51</sup> A.U.S., legajo 1.858.

<sup>52</sup> *Ibidem*.

Arriaga y Amézaga, Juan M. de Foronda, Agustín García Rodríguez, Leopoldo Reushaw, etc.

La plantilla de profesores se fue incrementando y consolidando a medida que las enseñanzas náuticas se iban extendiendo. El consiguiente aumento del número de alumnado y las mejoras laborales docentes han permitido un notable crecimiento de docentes. En lo que respecta al profesorado, cabe hacer mención a la incorporación de profesoras, pues sucedió con el profesorado de la misma forma que con el alumnado, que era exclusivamente masculino. El centro no contó con profesoras hasta el curso 1984-1985; desde esa fecha desempeñan la docencia, aunque con una entidad numérica poco significativa. En la actualidad cuatro profesoras junto a un nutrido grupo de profesores desempeñan la tarea formativa<sup>53</sup>.

#### 4. LAS ENSEÑANZAS NÁUTICAS EN EL SIGLO XIX

En la Escuela de Náutica dependiente de la Junta de Comercio el currículum era simple. Se impartían «las asignaturas de la Aritmética y Geometría necesarias para el estudio de la Cosmografía y Pilotaje»<sup>54</sup>. Poggi y Barsotto afirma que empleaban como libro de texto el tratado de Gabriel Ciscar<sup>55</sup>. La duración de la carrera en 1836 era de uno o dos años, dependiendo de la capacidad y aplicación de los discípulos. Hasta 1850 no se estudiaba en la Escuela de Náutica álgebra, geometría del espacio, geografía, física o dibujo, porque el libro de texto que se utilizaba, el de Gabriel Ciscar, no contenía esas materias<sup>56</sup>.

Reorganizada la enseñanza profesional en 1851, las asignaturas de la carrera eran: «aritmética, álgebra, geometría especulativa y práctica, trigonometría rectilínea y esférica, cosmografía, Pilotaje y maniobra, geografía descriptiva, física

<sup>53</sup> Los datos hacen referencia al curso 1996-1997, fecha en la que se elaboró el presente estudio.

<sup>54</sup> POGGI Y BARSOTTO, F. M.: *Guía histórico-descriptiva de...*, op. cit., pág. 237.

<sup>55</sup> *Ibidem*.

<sup>56</sup> MARÍN DEL CORRAL, L.: *Al público*. Santa Cruz de Tenerife, Imp. Isleña, 1873.

experimental y dibujo lineal, topográfico, geográfico e hidrográfico»<sup>57</sup>. Con posterioridad, la Ley Moyano en 1857 modificó el currículum añadiendo algunas materias a las ya existentes, tales como: estudios prácticos en los buques, construcción y arquitectura naval y elementos de mecánica aplicada y resistencia de materiales<sup>58</sup>. También dividió la carrera de náutica en dos secciones: la de pilotos y la de constructores navales<sup>59</sup>.

Los estudios náuticos habilitaban «para ser admitidos a exámenes en las escuelas especiales de todas las carreras del Estado»<sup>60</sup>. Estaban organizados con arreglo a los reglamentos vigentes de instrucción pública según prevenía la Real Orden de 1.º de febrero de 1871. Eran válidos académicamente en los establecimientos de segunda enseñanza, así como en los departamentos de marina, y servían para el ingreso en el profesorado profesional<sup>61</sup>.

## CURRÍCULUM DE NÁUTICA. AÑO 1887

Cursos	Materias	Libros de texto
1.º	Aritmética y álgebra Geografía Dibujo Lineal	Juan Cortázar D. B. Monreal Modelos de la Escuela
2.º	Geometría Especulativa Trigonometría Rectilínea y Topografía Geografía Dibujo Topográfico	Juan Cortázar Juan Cortázar D. B. Monreal Modelos de la Escuela
3.º	Trigonometría esférica Astronomía Náutica Navegación Física Dibujo hidrográfico y geográfico	Traducción de Bordá F. F. Fontecha F. F. Fontecha Rico Modelos de la Escuela

<sup>57</sup> POGGI Y BARSOTTO, F. M.: *Guía histórico-descriptiva...*, op. cit., pág. 237.

<sup>58</sup> Ley de 17 de julio de 1857, Capítulo III, Título III, art. 65.

<sup>59</sup> *Ibidem*, art. 66.

<sup>60</sup> *Eco del Comercio*, Santa Cruz de Tenerife, 14 de septiembre de 1867.

<sup>61</sup> *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, 5 de septiembre de 1877. Real Orden de 1 de febrero de 1871.

Las materias impartidas en la Escuela en el curso de 1851-1852 sufrieron pocos cambios en el plan de estudios de 1905. En 1905 el cuadro de asignaturas y libros de texto apenas difería del que presentamos aquí. Habían variaciones en tercero. La trigonometría esférica, astronomía náutica, navegación y luces de situación era impartidas utilizando el libro de texto de Ramón Estrada y Eugenio Agacino <sup>62</sup>.

## 5. EL CURRÍCULUM NÁUTICO EN EL SIGLO XX

Todas las disposiciones oficiales dictadas a los efectos organizativos de los estudios de náutica por la administración central se incorporaban en la institución académica santacruzera <sup>63</sup>. La propia normativa permitía una exigua autonomía a estos centros. Los directores en cada momento procuraron atenerse a lo legislado, aunque en ocasiones cuando consideraban la realidad archipelágica y las posibles nefastas consecuencias de lo legislado, al perjudicar la formación de los pretendientes a marinos, hicieran llamamientos a la superioridad y solicitaron la mediación de las autoridades locales. Así se hizo cuando entró en vigor el Reglamento de 18 de noviembre de 1909, que estipulaba que para obtener los títulos de piloto y capitanes había que trasladarse a Cádiz, Bilbao o Barcelona, quedando la escuela santacruzera excluida de la posibilidad <sup>64</sup>. Asimismo, la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Santa Cruz de Tenerife solicitó que se completaran los estudios en ella «con arreglo a la organización de los mismos» <sup>65</sup>. No obstante, la evolución de las enseñanzas náuticas en Santa Cruz de Tenerife marchó para-

<sup>62</sup> A.U.S., legajo 1.858. Escrito remitido al rectorado de Sevilla por la dirección de la Escuela el 15 de septiembre de 1905.

<sup>63</sup> A.E.N.S.C.T., legajos de expedientes de matrícula y exámenes. Varios años.

<sup>64</sup> A.E.N.S.C.T., Libro de Correspondencia. Escrito remitido al Ayuntamiento de Santa Cruz el 27 de octubre de 1910.

<sup>65</sup> A.C.O.C.I.N.S.C.T. (ARCHIVO DE LA CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE SANTA CRUZ DE TENERIFE), Libro de Actas, núm. 1. Acuerdo de la Junta celebrada el 6 de diciembre de 1914.

lala a las directrices marcadas por la administración central. Su trayectoria vino determinada por los distintos cambios de normativa.

Por Real Decreto de 16 de septiembre de 1913, las enseñanzas náuticas se transfirieron al Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes. En estas fechas se contabilizaban quince establecimientos náuticos repartidos entre diferentes lugares: Algorta, Alicante, Barcelona, Bermeo, Bilbao, La Coruña, Gijón, Lequeitio, Málaga, Palma de Mallorca, Plencia, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Santurce y Valencia. Estos centros náuticos tenían diferentes categorías, según las especialidades que estaban autorizados a impartir. Las enseñanzas se clasificaban en Navegación, Máquinas, Construcciones Navales y Pesca. De esta forma existían:

- Institutos Náuticos, habilitados para las enseñanzas de navegación.
- Escuelas Especiales, que ofertaban todas las titulaciones o algunas de las especialidades.
- Escuelas Incompletas.

Por Real Decreto de 23 de abril de 1920 se había conferido carácter oficial a las enseñanzas fundamentales de náutica y a expedir los certificados a los alumnos de puente y náutica, respectivamente. A su vez, por Real Decreto del 1 de febrero de 1924 se incorporaron a la Dirección General de Navegación dentro del Ministerio de Comercio. Se inició un nuevo plan de estudios de la carrera de náutica y se establecieron los cursillos para Capitanes y Pilotos. En ese mismo año, y por Real Decreto de 6 de junio de 1924, se suprimieron buena parte de estos centros y se redujo su número a cuatro, a saber: escuela oficial de náutica de Barcelona, Bilbao, Cádiz y Santa Cruz de Tenerife. Se mantenía, sin embargo, la facultad académica otorgada al Colegio de Nuestra Señora del Carmen de Madrid para los huérfanos de generales, jefes y oficiales de la Armada. Por Ley de 27 de diciembre de 1947 se creó otra Escuela en La Coruña. Posteriormente se reconocieron las Escuelas Náuticas de Madrid, Málaga, Palma de Mallorca, Sevilla y Santander.

Con arreglo a la Ley 144/1961, de 23 de diciembre, se reorganizaron las escuelas y enseñanzas náuticas, dependientes de la Subsecretaría de la Marina Mercante, conducentes a la obtención de los títulos de oficiales de la Marina Mercante en sus especialidades de Puente y Máquinas, tras la realización de las reglamentarias prácticas de embarco. Dos normativas del Ministerio de Comercio regularon las condiciones de embarco <sup>66</sup> reglamentario para optar a los títulos profesionales y la estructura curricular <sup>67</sup> de las carreras de Oficiales de la Marina Mercante en sus secciones de Puente y Máquinas. Tres cursos académicos, el último período de prácticas formativas en buques, para obtener el título de piloto y oficial de máquinas de segunda clase. A la terminación del segundo año académico se obtenía el título de alumno de náutica en la sección de Puente o Máquinas. Tras haber realizado las prácticas a bordo, se ejecutaba un examen final que, una vez superado, se expedía el título de oficial de máquinas o piloto de la Marina Mercante de segunda clase. Años más tarde se modificó esta normativa que regulaba la obtención de títulos, suprimiéndose la realización de la prueba escrita. Igualmente en Santa Cruz de Tenerife se incorporaron los nuevos planes de estudio. Por la mencionada Ley 144/1961 el centro pasó a denominarse Escuela Oficial de Náutica de Santa Cruz de Tenerife.

En otro orden, indicar que se reguló el sistema de acceso, elevándose tanto la edad de ingreso como el nivel académico exigido. Con anterioridad podían optar a estas enseñanzas los bachilleres elementales, con el límite inferior de edad situado en los catorce años. Los requisitos de ingreso era haber cursado el bachiller superior; la edad de ingreso se establecía por lo tanto en dieciséis años. Asimismo, tendrían acceso directo a estas enseñanzas los maestros de enseñanza primaria y los industriales. También podían cursar estas enseñanzas, previa realización de un curso preparatorio:

---

<sup>66</sup> Orden del Ministerio de Comercio de 6 de abril de 1963.

<sup>67</sup> Ministerio de Comercio, Decreto 3354/1964, de 24 de julio.

- Los patrones mayores y patrones de cabotaje para la sección de puente.
- Los maquinistas navales mayores y los maquinistas navales de vapor/motor de primera clase para la sección de máquinas.

Las titulaciones que expedían los centros de acuerdo con los niveles cursados estaban regulados por el Decreto 629/1963, de 14 de marzo. A tal fin el Ministerio de Comercio había establecido las siguientes titulaciones: Capitán de la Marina Mercante, Piloto de la Marina Mercante de primera clase, Maquinista Naval, Jefe y Primer Oficial de Máquinas de la Marina Mercante de primera clase. Por otra parte, los exámenes para pilotos de la Marina Mercante de segunda clase, maquinista naval jefe, oficial de máquinas de la Marina Mercante de segunda clase, patrón mayor de cabotaje, patrón de cabotaje, mecánico naval mayor, mecánico naval de vapor/motor de primera clase y radiotelefonista naval restringido, quedan regulados por la orden de 7 de diciembre de 1964<sup>68</sup>.

La Escuela Oficial de Náutica de Santa Cruz de Tenerife, igual que todas las escuelas oficiales de náutica, se hallaba con plenas competencias para efectuar exámenes conducentes a la obtención de títulos profesionales de la Marina Mercante, excepto para el título de capitán, cuyos exámenes se celebraban en la Subsecretaría de la Marina Mercante, radicada en Madrid. Desde los distintos centros académicos accedían los aspirantes a este título, trasladándose a Madrid en las fechas de convocatoria. Los contenidos de las mencionadas pruebas versaban sobre:

- Astronomía náutica y navegación (constaba de dos partes: un grupo de cálculo y un grupo de teoría del buque).
- Construcción naval y teoría del buque.
- Derecho y economía marítima.

---

<sup>68</sup> La Orden del Ministerio de Comercio de 23 de marzo de 1965 fijó las normas para la organización de los cursos y programas de las diferentes materias de la carrera de náutica. La Orden de 10 de mayo de 1965 reguló las condiciones de embarco de los maquinistas.

- Inglés.
- Meteorología y oceanografía.

Los optantes al título de maquinista naval jefe debían superar un examen sobre los siguientes temas:

- Máquinas de vapor.
- Vapores de combustión interna.
- Construcción naval y teoría del buque.
- Resistencia de materiales y tecnología mecánica.

Con posterioridad, tanto los exámenes para obtener el título de capitán de la Marina Mercante como el de maquinista naval jefe se podían realizar en la propia Escuela de Náutica sin tener que desplazarse a Madrid. Situación que facilitó la obtención de las mencionadas titulaciones a los optantes de esa categoría profesional. Sobre todo considerando la lejanía geográfica, los altos costes del transporte y alojamiento que se veían obligados a sufragar al tener que desplazarse desde Canarias.

#### PLAN DE ESTUDIOS DE 1965

##### Estudios de náutica

###### *Primer curso*

- Construcción naval y teoría del buque.
- Astronomía náutica y navegación.
- Derecho marítimo.
- Economía marítima.
- Meteorología y oceanografía.
- Inglés.
- Electricidad y electrónica.
- Higiene naval.
- Dibujo.

###### *Segundo curso*

- Maniobra, estiba, reglamentos y señales.
- Astronomía náutica y navegación.
- Derecho marítimo.
- Economía marítima.
- Meteorología y oceanografía.

- Inglés.
- Electricidad y electrónica.
- Máquinas marinas.

*Título:* Alumno de Náutica.

*Tercer curso*

- Prácticas a bordo.
- Examen final: Cuestionario de astronomía náutica y navegación. Maniobra y estiba. Derecho marítimo. Meteorología y oceanografía. Reglamentos y señales. Inglés.

*Título:* Piloto de la Marina Mercante de segunda clase.

**Estudios de máquinas**

*Primer curso*

- Máquinas de vapor.
- Electricidad y electrónica.
- Termodinámica.
- Mecánica y resistencia de materiales.
- Construcción naval y teoría del buque.
- Metalurgia y conocimiento de materiales.
- Inglés.
- Dibujo.
- Tecnología mecánica y taller.

*Segundo curso*

- Máquinas de vapor.
- Motores de combustión interna.
- Electricidad y electrotecnia.
- Ensayos de combustibles, lubricantes y aguas.
- Inglés.
- Dibujo.
- Higiene naval.
- Tecnología mecánica y taller.

*Título:* Alumno de Máquinas.

*Tercer curso*

- Prácticas a bordo.
- Examen final: Máquinas de vapor. Motores de combustión interna. Electricidad y electrotecnia. Ensayos de combustibles, lubricantes y aguas. Inglés.

*Título:* Oficial de Máquinas de la Marina Mercante de segunda clase.

Una vez obtenido el título de piloto de primera clase o maquinista de primera clase, se podía acceder al curso oficial para obtener el grado de capitán o jefe de máquinas. Muchos marinos accedieron a esta titulación, no exenta de dificultades para quienes desempeñaban ya una actividad laboral, pues pese a los convenios no todas las navieras respetaban el derecho de reserva del puesto de trabajo y la subvención de este denominado «cursillo» entre los profesionales del mar, por ser un año académico muy intensivo. Según establecía la normativa en el *BOE* de 3 de julio de 1975, se exigía para acceder a estos estudios haber realizado el COU. Según el *BOE* de 24 de octubre de 1977, se estableció la Diplomatura y Licenciatura de Marina Civil en sus especialidades de Puente, Máquinas y Radioelectrónica. Estos estudios, que dependían del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones hasta septiembre de 1990, cuando se transfirieron a la Comunidad Autónoma de Canarias por Real Decreto 1309/1990, de 26 de octubre (*BOE* núm. 261, de 31 de octubre de 1990). Posteriormente se integraron en la Universidad de La Laguna por Real Decreto 256/1990, de 28 de noviembre (*BOCA* de 24 de diciembre de 1990), pasando a denominarse Centro Superior de Náutica y Estudios del Mar.

## 6. INFRAESTRUCTURA, MATERIAL Y RECURSOS

### 6.1. *Las instalaciones de la Escuela de Náutica: una trayectoria itinerante*

La carencia de un inmueble propio y el continuo trasiego de locales caracterizó la trayectoria de la escuela de náutica santacrucera durante toda la centuria decimonónica. La precariedad de las instalaciones provocaba la búsqueda de otros locales que sirvieran de sede al citado centro académico. Hasta avanzada la década de los años sesenta del siglo xx, estos estudios carecerán de una infraestructura adecuada a sus fines.

En La Laguna, al igual que la Escuela de Dibujo, la Escue-

la de Náutica fue creada en el edificio que tenía el Real Consulado en la calle Bencomo, esquina a la de los Álamos<sup>69</sup>. En la casa propiedad de la familia del regidor José Saviñón y Guillama se instaló el Real Consulado desde su creación en 1789 (por Real Cédula de 11 de febrero de 1789) con el objetivo expreso de fomentar la economía local. Un inmueble que desde 1810 hasta 1834 fue el emplazamiento de la Escuela de Dibujo y de Náutica.

Desplazado a Santa Cruz el Real Consulado en 1834, con el nuevo nombre de Real Junta de Comercio, dicha Escuela quedó establecida en el mismo edificio que ocupaba la Junta de Comercio. Siguió en el mismo sitio cuando, en 1851, pasó a depender del Estado:

«La Escuela se reducía a dos pequeñas salas interiores de la casa en que se hallan instaladas la Academia Provincial de Bellas Artes y el Tribunal y Junta de Comercio... En una de estas dos aulas se explicaban los dos cursos de Matemáticas, los dos de Geografía descriptiva y el de Física experimental, y en la otra se hallaban establecidas las de Náutica y Dibujo, haciéndose preciso dar alternadas las asignaturas de lección diaria por falta de capacidad para todos los alumnos»<sup>70</sup>.

En 1858, con ocasión del aumento del presupuesto para alquiler, se pretendió buscar un nuevo local, «...pero la escasez de edificios a propósito y el alto precio de los alquileres impidió por entonces la satisfacción de esta urgentísima necesidad...»<sup>71</sup>. Marín del Corral se había propuesto llevar a cabo el traslado de la Escuela de Náutica a otro lugar más holgado y útil que reuniera las condiciones higiénicas y espaciales propias de un centro educativo. Se asoció con el responsable de Obras Públicas, que necesitaba una nueva oficina, alquilando una casa. Al respecto manifestaba que:

«... contraté para la Escuela el piso bajo por la cantidad de 5.000 rs. anuales. Al verificar este contrato me excedí

<sup>69</sup> DARÍAS MONTESINOS, E.: *Ojeada histórica...*, op. cit., pág. 147.

<sup>70</sup> MARÍN DEL CORRAL, L.: *Memoria...*, op. cit., págs. 6-7.

<sup>71</sup> *Ibidem*, pág. 9.

en mis facultades, por no estar autorizado para hacerlo por mayor cantidad de 4.000 rs.; pero abrigaba la confianza de que la enseñanza sea una verdad, había de aprobar como en efecto aprobó, mi estralimitación al firmar dicho contrato»<sup>72</sup>.

La apertura del curso académico 1865-1866 ya se realizó en el nuevo local. En 1872, al ser relevado en el cargo de director por decisión de la Diputación Provincial, ocupó el cargo Domingo Serís, que trasladó la Escuela a su casa. Luis Marín, que había sido perdedor en el contencioso con Domingo Serís en el oficio de 8 de diciembre de ese año, expuso que:

«después de la distancia inmensurable que a principios, por temperamento y por carácter me separaba de ese señor ... me era imposible dar la enseñanza en la casa del señor Serís y mucho más cuando por su estrechez no podía la Escuela estar independiente...»<sup>73</sup>.

Después de la mencionada instalación en la casa de Serís, sabemos que por los años noventa estaba en la calle Santa Rita, número 19<sup>74</sup>, y en los primeros del siglo en una casa de la calle de Numancia, estableciéndose más tarde en el edificio de la fundación «Institución de Enseñanza Imeldo Serís», sito en la calle de 25 de julio, pues entre las cláusulas de los albaceas testamentarios se hallaba el deseo de que la Escuela de Náutica se albergara en este inmueble<sup>75</sup>. Según informan al-

<sup>72</sup> *Ibidem*, pág. 11.

<sup>73</sup> MARÍN DEL CORRAL, L.: *Al público, op. cit.*

<sup>74</sup> *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, 6 de septiembre de 1897.

<sup>75</sup> Imeldo Serís Granier y Blanco, Marqués de Villasegura, dejó al fallecer un legado al Ayuntamiento de Santa Cruz para resolver algunos de los problemas docentes de la ciudad. Sin embargo, se plantearon algunas complicaciones en el momento de resolver el «legado benéfico-docente de la fundación de la "Institución de Enseñanza de Imeldo Serís"». El Marqués de Villasegura, en testamento otorgado el día 11 de abril de 1902, legó 150.000 pesetas con el objeto de que se construyera y amueblara en Santa Cruz de Tenerife un instituto benéfico de caridad o de enseñanza denominado «Imeldo Serís» en un solar cedido por el Ayuntamiento. Asimismo,

gunas fuentes, en la segunda década del siglo la Escuela de Náutica funcionaba en la planta baja del inmueble conocido como la casa de «Villasegura», sito en la calle 25 de julio, hasta que en el curso 1939-1940 se trasladó a un nuevo edificio. En los locales que ocupaba se instaló la Escuela de Comercio, tras dilatadas negociaciones con las autoridades municipales<sup>76</sup>. Las gestiones efectuadas por Benito Pérez Armas, director de la Escuela de Náutica, con la corporación municipal dieron como resultado la aprobación de la construcción del centro y la subvención de las obras, según acuerdo del 3 de junio de 1936. Al efecto se construyó un edificio próximo

---

estipulaba que en este establecimiento tuvieran entrada preferente los marinos mercantes y de guerra, sus hijos y familias. En 1905 los albaceas testamentarios acordaron que el dinero legado se invirtiera en la construcción de un centro educativo que se denominara «Instituto de Enseñanza de Imeldo Serís», que sirviera de alojamiento de centros educativos y, además, se instalara la biblioteca y el museo municipal. Con posterioridad, los albaceas entregaron al equipo municipal el inmueble para que rematase las obras e instalara la Escuela Especial de Náutica, y en caso de que surgiera alguna dificultad podía ubicar a la Escuela de Comercio, la de Artes y Oficios o cualquier otro centro. Dicha notificación de los albaceas dirigida al Ayuntamiento capitalino por carta fechada el 1 de abril de 1920.

A.M.S.C.T. (ARCHIVO MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DE TENERIFE), Libro de Actas Municipales, año 1920. En el pleno del 8 de abril de 1920 se leyó la carta. El Ayuntamiento en principio aceptó las condiciones y, a propuesta del alcalde, se dio el visto bueno a los acuerdos adoptados por los albaceas testamentarios.

<sup>76</sup> VIVES COLL, A.: *La Escuela de Comercio de Santa Cruz de Tenerife*. Ed. Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, 1966, págs. 28-30. En 1928 el claustro de profesores de la Escuela de Comercio acordó plantear al equipo municipal santacruzense la imposibilidad de instalar la Escuela de Comercio en el mismo edificio donde se hallaba la Escuela de Náutica, debiéndose instalar en inmuebles diferentes. La comisión municipal decidió instalar la Escuela de Comercio en la parte sur del edificio «Institución de Enseñanza» y en el ala norte ubicar a la Escuela de Náutica. En el claustro extraordinario celebrado por la Escuela de Comercio el 30 de agosto de 1928, se efectuaron una serie de alegaciones al respecto. El proyecto consistía en instalar provisionalmente la Escuela de Náutica «en los locales de la parte sur del piso bajo con entrada por la calle de Robayna y los habitados en el sótano parte Sur y el resto del mismo que en dicha parte Sur se encuentra en la rasante de la calle y por consiguiente tiene luz y ventilación directa de la vía pública».

al puerto, ubicado en la antigua avenida de José Antonio —actualmente no se conserva este edificio, pues fue demolido hace algunos años—, entre la Ermita de Nuestra Señora de Regla y el antiguo Cuartel de San Carlos. De este modo, en el curso 1939-1940 se trasladó a su nueva sede; al fin contaba con un inmueble propio después de un siglo itinerante por diferentes instalaciones. No obstante, no fue un emplazamiento definitivo: en noviembre de 1967 se inauguraron las actuales instalaciones —ampliadas en 1987— en la avenida Francisco La Roche, siendo éste un edificio adecuado a las exigencias de los estudios náuticos, contando con planetario, muelle y otras dependencias propias para la formación de marinos.

## 6.2. *Material didáctico*

La formación de marinos se desarrolló con muchas limitaciones y, entre ellas, se encontraba la infradotación de material científico. Los medios didácticos entorpecían la finalidad de instrucción profesional y dificultaba sobremanera la práctica docente. La Escuela comenzó su nueva andadura en 1851 rudimentariamente, ni siquiera poseía recursos didácticos propios y carecía

«... de los instrumentos y útiles necesarios para la enseñanza, y hasta de los enseres precisos para la mediana comodidad de los alumnos y de los S. S. Profesores»<sup>77</sup>.

Para las prácticas estaba mejor dotada, pues disponía de una embarcación donde los aspirantes a marinos podían realizar algunas prácticas. En efecto, contaban con una fragata que había sido adquirida por uno de los miembros de la Junta de Comercio, para que fuera utilizada en el aprendizaje de las técnicas de navegación:

«Uno de los vicepresidentes de la Junta de Comercio, D. Bernardo Forstall, tuvo la liberalidad de donar a la Es-

<sup>77</sup> MARÍN DEL CORRAL, L.: *Memoria...*, *op. cit.*, pág. 67.

cuela de Náutica una fragata a propósito para la práctica de maniobras»<sup>78</sup>.

De forma paulatina, las clases dispusieron al menos del material elemental, pues la Escuela de Náutica fue adquiriendo el material didáctico que precisaba mínimamente cada asignatura. La clase de matemáticas y topografía contaba con los elementos básicos que entonces se requería para la explicación de estas materias. En cosmografía, pilotaje y maniobras, los instrumentos propios de la navegación, como brújula. La clase de geografía descriptiva contaba con globo terrestre y abundantes mapas. En dibujo lineal, topográfico, gráfico e hidrográfico, con diversos modelos y cuadros y con cuarenta y un tableros. En el Gabinete de Física se utilizaban una treintena de instrumentos, como barómetro, electrómetro, higrómetro, batería, máquinas de vapor, máquina eléctrica, prensa, etc.<sup>79</sup>. Los directores de esta institución en algunas ocasiones denunciaron las precariedades del material didáctico. Además solicitaron a la Diputación que le abonara con puntualidad el dinero asignado en concepto de material. En 1910 pidieron que evitaran el retraso de pago de las 1.000 pesetas que les correspondía para material escolar, sustentando su argumento en la importancia de este centro académico para el Archipiélago y el rudimentario estado de sus recursos didácticos, «el sextante y barómetros sólo tienen la forma de tal» y «el material de la clase de geografía ininteligible por lo antediluviano»<sup>80</sup>. Había necesidad de reponer y adquirir instrumentos nuevos, por hallarse deteriorado con el transcurso del tiempo. Estimaban la importancia de tal renovación porque se trataba de un centro que expedía una titulación profesional y el prestigio de sus estudios se hallaba en riesgo.

Asimismo, la biblioteca era modesta, pero de contenido variado y específico para los estudios náuticos. Se componía

<sup>78</sup> PERAZA DE AYALA, L.: «La Junta de Comercio de Canarias», *op. cit.*, pág. 38 (605).

<sup>79</sup> POGGI Y BASSORTO, F. M.: *Guía histórico-descriptiva...*, pág. 237.

<sup>80</sup> A.E.N.S.C.T., Legajo de Correspondencia. Escrito remitido con fecha 28 de septiembre de 1910.

de tratados <sup>81</sup> como el de navegación, de Mendoza; los de Gabriel Circar, etc.; manuales, colecciones, diccionarios, catálogos, guías, etc. Lentamente los depósitos bibliográficos incrementaron su número de volúmenes, no sólo por la adquisición de nuevas obras, sino por la acumulación de los libros a lo largo de los años de existencia académica.

En lo referente al mobiliario, ya dejamos constancia de la existencia de 41 tableros para dibujo. Al trasladarse de edificio en 1865, necesitó de muebles nuevos, ya que los que utilizaba hasta entonces era de la Junta de Comercio. La adquisición de mobiliario fue un objetivo prioritario; sin duda había que equipar al centro de sillas, mesas, armarios, pizarras, estantes, etc. Luis Marín resolvió por su cuenta comprar el material preciso necesario, incluyendo mobiliario: mesas, tableros para dibujar, bancos, etc., pasando cuenta razonada de todo a la administración <sup>82</sup>.

A medida que mejoraron las instalaciones también mejoraron los muebles que precisaban, con lo cual se fue adquiriendo nuevo mobiliario para habilitar las aulas náuticas.

### 6.3. Recursos económicos

En la dotación económica de la Escuela de Náutica aprecian dos etapas diferenciadas. Una, la correspondiente a su dependencia de la Junta de Comercio; y otra, a partir de la reorganización de los estudios profesionales. En la primera etapa, la Escuela se desarrolló económicamente bien, al estar subvencionada su enseñanza. La Junta había dispuesto destinar a este menester lo que hasta entonces gastaba en el servicio de aclimatación de la cochinilla. El Gobierno, por su parte, dotó la plaza de maestro con 7.500 reales de vellón, consiguiendo 2.500 para utensilios <sup>83</sup>. De esta manera consi-

<sup>81</sup> Constaba de 21 obras y 79 tomos. POGGI Y BASSORTO, F. M.: *Guía histórico-descriptiva...*, *op. cit.*

<sup>82</sup> MARÍN DEL CORRAL, L.: *Memoria...*, *op. cit.*, págs. 11-12.

<sup>83</sup> PERAZA DE AYALA, J.: «La Junta de Comercio de Canarias», *op. cit.*, pág. 38 (604).

guió impartir una enseñanza gratuita. Pero la situación varió con la reorganización aludida, en la que los alumnos pagaban la matrícula.

El Estado sostenía en 1851 la mitad de las obligaciones económicas de la Escuela, «... y la otra mitad por iguales partes la Diputación provincial y el Ayuntamiento de la Capital, haciéndose más tarde cargo de ella en su totalidad la Nación»<sup>84</sup>. El presupuesto global era entonces de 49.700 reales de vellón<sup>85</sup>; los catedráticos, de entrada, cobraban el sueldo de 10.000 reales de vellón. A partir de 1857 la Ley General de Instrucción Pública propició un aumento en algunos capítulos. Se creó la plaza de profesor auxiliar con la cantidad de 6.000 reales de vellón como sueldo anual. Los catedráticos permanecían con la misma dotación. Al director se le señaló una gratificación de 2.000 reales de vellón. Y para material escolar y alquiler del local, 8.000 reales de vellón<sup>86</sup>.

La situación económica en los años sesenta era en cierta medida «equilibrada», pues se ajustaba a los recursos disponibles. No soportaba, sin embargo, ningún gasto extraordinario que no llevara consigo un estudio presupuestario que sirviera de base para una petición oficial<sup>87</sup>. Una parte importante de su presupuesto se detraía para afrontar el pago del alquiler del inmueble que ocupaban. En 1864, el director Luis Marín decidió buscar un local más apropiado para los estudios náuticos. Hasta entonces compartía el de la Junta de Comercio con la Academia de Bellas Artes. Tomó esta decisión

<sup>84</sup> POGGI Y BARSOTTO, F. M.: *Guía...*, *op. cit.*, pág. 237.

<sup>85</sup> MARÍN DEL CORRAL, L.: *Memoria...*, *op. cit.*, págs. 6-7. El presupuesto se hallaba distribuido de la siguiente manera:

Cuatro catedráticos de entrada con el sueldo de 10.000 reales de vellón .....		40.000 r.v.
Un conserje .....		3.000 r.v.
Un mozo .....		2.000 r.v.
Alquiler de casa .....		2.700 r.v.
Material .....		2.000 r.v.
	<i>Total</i> .....	49.700 r.v.

<sup>86</sup> *Ibidem*, pág. 8.

<sup>87</sup> A.E.N.S.C.T., Libros de Caja (1869-1871).

en septiembre con la intención de comenzar el nuevo curso en él. El local apropiado que encontró costaba 5.000 reales de vellón de alquiler. El presupuesto asignado era de 4.000. Y además tenía que equipar de mobiliario adecuado la nueva ubicación de la Escuela<sup>88</sup>. Los gastos se elevaron a 10.980 reales de vellón, que Marín pagó de su peculio particular, mientras solicitaba de la administración el ajuste del presupuesto y el pago de los gastos de traslado de local y compra de nuevo mobiliario. Su iniciativa fue aceptada, aunque tardó en resarcirse<sup>89</sup>. De los 8.000 reales de vellón asignados para alquiler y material escolar se destinaban a este último escasos reales. El presupuesto se distribuía así: 5.000, para alquiler; 2.000, para sueldo del escribiente, y 1.000, para gastos de secretaría, alumbrado, limpieza y otras necesidades<sup>90</sup>. A pesar de todo, Marín afirmaba que siempre garantizaba una cantidad para material científico<sup>91</sup>. La partida presupuestaria sufría recortes al desviarse a otros fines, mermándose de este modo las posibilidades de renovación científica y de calidad formativa.

En 1869 se suprimió la partida presupuestaria destinada a las Escuelas de Náutica de los presupuestos del Estado, quedando estos centros a disposición de las subvenciones que recibieran de las administraciones locales. En el caso de la Escuela de Náutica de Santa Cruz de Tenerife, al igual que el resto de los centros profesionales de náutica, desde el 1 de julio de 1869 el Gobierno central la liquidó de sus haberes<sup>92</sup>. Al efecto, en 1869 la institución náutica pasó a depender totalmente de la Diputación Provincial de Canarias hasta que en 1813 el Ministerio de Instrucción Públicas y Bellas Artes asumió sus competencias. Así, la Diputación Provincial de Canarias asumía los costes que acarrea el funcionamiento de dicha institución académica, tal como acordó el 20 de agosto de 1869<sup>93</sup>. Las recaudaciones que efectuaba el centro a través de

<sup>88</sup> MARÍN DEL CORRAL, L.: *Memoria...*, *op. cit.*, pág. 11.

<sup>89</sup> *Ibidem*, pág. 13.

<sup>90</sup> *Ibidem*, pág. 14.

<sup>91</sup> MARÍN DEL CORRAL, L.: *Al público...*, *op. cit.*

<sup>92</sup> A.E.N.S.C.T., Libro de Caja (1869-1871).

<sup>93</sup> S.G.C.I.T. (SECRETARÍA GENERAL DEL CABILDO INSULAR DE TENERIFE), Libros de Actas de la Diputación Provincial de Canarias.

las matrículas de los alumnos eran insuficientes, toda vez que el déficit superaba el 90 por 100, cantidad que aportaba la provincia de Canarias<sup>94</sup>. No obstante, una entrada económica que siguió ingresando la Escuela fue la correspondiente a la matrícula de alumnos. En 1872 las tasas académicas por matrícula de alumnos eran de 15 pesetas por asignatura y 25 pesetas por dos o más<sup>95</sup>.

Para el curso 1877-1878 la Diputación aportó 9.880 pesetas. En concepto de derechos de matrícula recaudó 1.025,50 pesetas. Además, contaba con el remanente del año anterior, que ascendía a 622,32 pesetas. El total de ingresos equivalía a 11.527,82 pesetas. En cuanto al capítulo de gastos era de 11.229,13 pesetas, de las que 10.104,13 pesetas correspondía a nóminas de personal y 1.125 pesetas a material<sup>96</sup>. En 1900 el alquiler de la casa costaba 83,33 pesetas mensuales, la misma cuota que se venía abonando desde 1896. En 1900 la Diputación abonaba 640 pesetas mensuales<sup>97</sup>.

En general, durante el último tercio del siglo XIX el centro se movió con estrecheces económicas. No siempre dispuso de las cantidades precisas para afrontar los gastos de adquisición de material y renovar el existente. En muchas ocasiones el retraso de los pagos de la administración local interfirió en el desarrollo de esta institución. Por otra parte, la partida presupuestaria asignada a la Escuela de Náutica de Santa Cruz no fue del todo suficiente para atender las necesidades académicas. En cierta medida, cuando se transfieren las competencias a la administración central, pese a los cambios de ministerios, mejoró su situación económica al contar con mayores recursos, aunque hubo momentos en los que se recurrió a la administración local para que «aumentara el presupuesto municipal en el capítulo de imprevistos» y colaboraran con la institución náutica<sup>98</sup>. No sólo el Ayuntamiento y la Diputación

<sup>94</sup> A.E.N.S.C.T., Libros de Caja (1869-1901).

<sup>95</sup> *Ibidem*, Libro de Caja (1871-1875).

<sup>96</sup> *Ibidem*, Libro de Caja (1877-1884).

<sup>97</sup> *Ibidem*, Libro de Caja (1895-1901).

<sup>98</sup> Carta remitida por el director al Ayuntamiento con fecha del 30 de marzo de 1914.

colaboraron con esta institución académica, también lo hizo la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Santa Cruz de Tenerife. Al efecto, realizó gestiones para que la Escuela fuera incluida en los presupuestos generales del Estado<sup>99</sup>. En 1915 acordó dirigir un telegrama al Ministro de Instrucción Pública «suplicándole encarecidamente el sostenimiento por el Estado de la Escuela profesional de Náutica de esta capital». Al fin se consiguió que la administración central asumiera las competencias económicas, pasando en esas fechas a depender del Ministerio de Instrucción Pública; en 1924, al Ministerio de Comercio y luego del Ministerio de Transportes hasta 1990. Especialmente, a partir de 1965 con la puesta en marcha del nuevo plan de estudios prosperaron estas titulaciones no sólo porque se les asignó más dinero, sino porque ya en 1967 contaba con modernas instalaciones y material científico.

#### CONCLUSIONES

La Escuela de Náutica de Santa Cruz de Tenerife es el centro educativo de enseñanza no elemental más antiguo del Archipiélago. Desde su fundación los distintos equipos directivos y docentes han sabido sortear las dificultades planteadas, y mantener el prestigio académico. Aunque los historiadores aportan distintas épocas para el inicio de estos estudios: ciento ochenta y siete años de existencia si tomamos como fecha de fundación 1810, o ciento sesenta y dos años para quienes dan por válido su establecimiento en 1835. Lo cierto es que en ambos casos se testimonia y se legitima la longevidad de esta institución que surgió por las necesidades que tenía Canarias de contar con un establecimiento que atendiera la formación profesional de los aspirantes a marinos. Si atendemos a que desde su creación no se interrumpió su actividad académica y que continúa su trayectoria en la actualidad. Por otra parte, constituía una carrera profesional muy preciada en

<sup>99</sup> A.C.O.C.S.C.T., Libro de Actas, núm. 1. Acuerdo de la Junta celebrada el 6 de diciembre de 1914.

el territorio insular dada su configuración geográfica no sólo para atender las comunicaciones interinsulares, sino extrainsulares.

Las autoridades locales se mostraron muy sensibles al desarrollo académico de la institución náutica. Si bien su colaboración estuvo limitada por las dificultades financieras que atravesó la administración isleña. En este caso, tanto el Ayuntamiento como la Diputación prestaron apoyo económico siempre que sus recursos lo permitieron. El sistema de becas para alumnos provenientes de las capas populares que ofreció el Ayuntamiento de Santa Cruz fueron un claro ejemplo de ello, permitiendo mediante este sistema el acceso a un nivel educativo a los alumnos que por su origen humilde les estaba vedado. En ningún momento se trataba de una limitación del ingreso según su extracción social; sin embargo, la situación económica familiar actuaba de selectivo, dadas las dificultades para sufragar los costes educativos. Por otra parte, hay que estimar la contribución de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Santa Cruz de Tenerife, elevando incluso al Ministerio de Instrucción Pública sus peticiones. Todas estas instituciones eran plenamente conscientes de la importancia que tenía para el Archipiélago esta escuela profesional.

Las carencias de infraestructura, material y recursos que gravaron estos estudios en el siglo XIX y buena parte del XX han mejorado considerablemente. No sólo debido al crédito adquirido por estos estudios, sino por el aumento de las partidas presupuestarias para material científico y por contar con un edificio adecuado.

El currículum náutico ha experimentado una progresiva especialización, ampliándose el número de materias a cursar con respecto a los planes de estudio de comienzos de siglo o de la centuria anterior. Las asignaturas que se han ido incorporando al programa académico, así como la evolución de los instrumentos técnicos empleados en la navegación, han permitido importantes avances en la navegación marítima. La matrícula se mantuvo casi siempre dentro de unos niveles bajos hasta mediados del presente siglo, cuando comenzaron a

incrementarse las tasas de alumnado. La expansión de estos estudios ha marchado paralela a la evolución social, económica, política y cultural que ha experimentado España y el Archipiélago. Dentro de estos aspectos hay que incluir el acceso de las mujeres a las aulas de náutica, tanto docentes como alumnas.

La reciente incorporación de los estudios náuticos a la Universidad de La Laguna ha favorecido la promoción de estos estudios no sólo por concedérseles rango universitario, sino por favorecer la integración del profesorado. Con lo cual las mejores expectativas para la docencia e investigación y una práctica educativa más eficaz redundan en la formación académica de los aspirantes a marinos.