

EL NAVÍO DIDÁCTICO DE SAN TELMO. HISTORIA Y RECUPERACIÓN

*Rafael Maldonado Majada
IES Vicente Espinel*

RESUMEN

El navío de San Telmo era un objeto didáctico destinado a la formación teórico-práctica de los colegiales de San Telmo de Málaga (1787-1847). Su utilización como recurso educativo se prolongó más de ciento veinte años, pues las enseñanzas de Náutica continuaron hasta 1924 en el Instituto de Enseñanza Media, en la calle Gaona. Entonces, la corbeta pasó a ser un objeto inútil, y fue abandonada. En 1981 aparece en un viejo almacén, iniciándose su recuperación y restauración. Nuevos informes revelan nuevos datos que afirman la excelencia de la pedagogía de San Telmo y el elevado valor del navío como fuente histórica.

Palabras clave: San Telmo, Navío, Corbeta didáctica, Gaona, IES “Vicente Espinel”.

THE EDUCATIONAL SHIP OF SAN TELMO. HISTORY AND RECOVERY

ABSTRACT

The ship of San Telmo was a learning object intended for theoretical and practical training of schoolboys of San Telmo of Malaga (1787-1847). The teachings of Nautical continued until 1924 at the Malaga's High School, in Gaona Street. Its use as an educational resource lasted over one hundred and twenty years. Later, the corvette became a useless object, and it was abandoned. In 1981 it appears in an old warehouse, beginning its recovery and restoration. New reports reveal new data that affirm the excellence of the pedagogy of San Telmo and the high value of this ship as a historical source.

Keywords: San Telmo, Ship, Educational corvette, Gaona, IES "Vicente Espinel".

Introducción.

Hace casi 35 años, el domingo 20 de diciembre de 1981, el periódico *SUR* de Málaga publicaba un extenso artículo a cuatro columnas firmado por Francisco Pérez Triano, periodista y colaborador del diario: "Importante hallazgo realizado por alumnas del Instituto Vicente Espinel. Una corbeta de artesanía perteneciente a la Escuela Náutica de san Telmo"¹. En él se narraba el sorprendente descubrimiento que habían realizado un mes antes, por azar, unas alumnas del instituto Gaona, conocido así por el nombre de la calle en la que se ubica. En estos años este instituto mantenía aún su condición

1 PÉREZ TRIANO, F., "Importante hallazgo realizado por alumnas del Instituto Vicente Espinel. Una corbeta de artesanía perteneciente a la Escuela Náutica de san Telmo", en *Diario SUR*, Málaga, 20 de diciembre 1981, pag. 22.

de “femenino”. Desde que en 1937 el bando vencedor en la guerra civil impusiera en la enseñanza la segregación de sexos, en el único instituto de enseñanza media que había en Málaga los alumnos y alumnas compartían edificio, aunque utilizaban en todo momento espacios completamente diferenciados. Hasta 1961 no se produjo el traslado a Martiricos de los alumnos varones, instalándose desde entonces en el moderno inmueble construido poco tiempo antes bajo la dirección de Fisac. Desde ese momento y hasta 1983, año en el que el instituto de enseñanza media “Vicente Espinel” pasó a ser mixto, el centro conservó su peculiar y extravagante etiqueta –en el año que nos ocupa la transición política tocaba ya a su fin–, de instituto femenino.

El hallazgo de la corbeta se produjo de forma accidental. El instituto era entonces –como ahora– un conjunto de edificios que se habían ido agregando unos junto a otros: la primitiva casa noble de aires italianizantes, levantada a comienzos del XVIII (a la que los padres filipenses agregaron primero el magnífico edificio organizado en torno a un gran patio cuadrado, con arcos sobre columnas toscanas, y al que añadieron a finales de ese siglo un módulo de servicios donde instalaron el refectorio, las cocinas, almacenes y despensas); el pabellón de gabinetes, levantado en 1864 como consecuencia de la apertura del Instituto Provincial de Segunda Enseñanza en 1846, y el Salón de actos, edificado en el antiguo jardín en 1968. En noviembre de 1981 un grupo de alumnas de 3º de BUP –Olga, Maribel, Concha, Lourdes, Mónica, M^a Carmen, Inmaculada y Luisa–, trabajaban en un proyecto de investigación para la asignatura de Diseño, bajo la dirección de su profesor Martín Merino Martínez. La propuesta del profesor planteaba el estudio del esquema arquitectónico del edificio y su relación con la planificación urbanística de la zona en la que se sitúa el instituto. Para ello, las alumnas tendrían que reconocer todos los espacios que ocupaba el conjunto de edificios que conformaba el instituto. El centro, por su propia estructura, estaba repleto de luga-



1. La Corbeta tal y como se encontró en 1981. Archivo del Instituto “Vicente Espinel”.

res ciegos, viejos almacenes y rincones. Una mañana, M^a Carmen y Lourdes aprovecharon un descuido del profesor para escaparse del aula de dibujo, situada en el antiguo refectorio filipense. A través de unas estrechas escaleras accedieron a la zona conocida como casa Elvira, cerca de las antiguas aulas de preparatoria, y llegaron a un pequeño patio donde los espacios del instituto y de la parroquia de San Felipe Neri se confunden. Una vieja puerta de madera llamó su atención. Intentaron abrirla pero estaba bloqueada por un cerrojo de madera. Empujadas por la curiosidad, no lo pensaron dos veces: al día siguiente regresaron y, con la ayuda de un serrucho, lograron entrar en el lugar que hoy es conocido como la Cripta. Este espacio, situado en los bajos de la sacristía de San Felipe, había sido originalmente un antiguo almacén que los filipenses alquilaban a comerciantes para conseguir algunas rentas, y en los últimos años había estado cedido a una cofradía malagueña, que almacenaba allí

algunos de sus enseres procesionales. A comienzo de los años 80 se había convertido en un almacén en desuso donde se acumulaban todo tipo de restos considerados inservibles: tablas, restos de maquinaria y de aperos de labranza... Y fue allí donde las alumnas encontraron lo que parecía ser una maqueta de un barco, de dimensiones poco usuales –casi tres metros de eslora y más de uno de manga– y en un lamentable estado de conservación.

Málaga, a finales del siglo XVIII: El nacimiento del Colegio de San Telmo.

La fundación del Real Colegio de San Telmo de Málaga en 1787, como institución competente destinada a formar pilotos para la Armada y para la Marina mercante, debe ser interpretada como uno de los acontecimientos más notables de la Málaga del Setecientos. Estamos frente a la expresión de una mentalidad ilustrada que consideraba la enseñanza en todas sus facetas, y en especial en aquellas que prestasen utilidad inmediata a la comunidad, como uno de los pilares fundamentales del Estado. Cincuenta años antes, ni las circunstancias económicas, ni las prioridades políticas, ni el desarrollo de la navegación hubieran podido hacer prever la instauración de semejante institución.

Los avances científicos experimentados en la segunda mitad del siglo XVIII habían resultado decisivos: a partir de la mitad del siglo la navegación se convirtió en ciencia; la cartografía fue haciéndose más acertada; los instrumentos de navegación ganaron en precisión, y el inquietante problema del cálculo de la Longitud había quedado resuelto. Todo esto llevó a grandes logros, haciendo que las flotas comerciales fueran más fiables y seguras. El tráfico marítimo, mucho más rápido y con más capacidad de carga que el terrestre, no tenía competencia.

Málaga había experimentado en esos años un renacer a partir del crecimiento de su agricultura. Su puerto era uno de los más importantes del Mediterráneo y estaba considerado un punto estratégico en su zona occidental, por lo que necesitaba mejorar sus instalaciones para activar su comercio marítimo. Pero aunque gozaba de una gran capacidad de exportación gracias a los productos agrícolas de su entorno, el monopolio del comercio con las Indias, que poseía Cádiz, dificultaba sobremanera la salida de sus géneros.

A finales del siglo XVIII, Málaga se va a ver favorecida por una serie de leyes muy beneficiosas para sus ciudadanos. La más importante de ellas será la liberalización del comercio con las Indias, en 1778, decisión promocionada por el ministro malagueño José de Gálvez. Posteriormente, en 1785, Carlos III emite la Real Cédula que autoriza la creación del Consulado Marítimo y Terrestre, institución destinada a favorecer el comercio portuario y a fomentar las enseñanzas náuticas. Estas medidas, propias del impulso modernizador ilustrado, tuvieron importantes consecuencias económicas, sociales y culturales, y se concretaron en un empuje del desarrollo urbanístico y comercial de la ciudad de Málaga sin precedentes, plasmado en la creación de la Sociedad Económica de Amigos del País, en la construcción del Acueducto de Molina Lario (posteriormente conocido como de San Telmo), en el Palacio de la Aduana y en la ampliación del puerto, entre otras actuaciones. Es en este contexto en el que se promulga, en 1787, la Real Cédula de Carlos III fundando el real Colegio de San Telmo de Málaga y haciendo públicas las Ordenanzas que lo regulan. El Colegio de San Telmo prestó sus servicios a la ciudad hasta su supresión, en 1847. Desde entonces y hasta 1924, fecha de su definitiva desaparición, los estudios de Náutica siguieron impartándose en el Instituto de Málaga.

El funcionamiento de la escuela y el desarrollo de los estudios estaban regulados con gran minuciosidad en las ordenanzas. Los alumnos ingresaban en el colegio entre los ocho y los catorce años, y podían permanecer hasta nueve años internos. El programa de

estudios comprendía una primera parte que podía durar entre cuatro y cinco años, en la que se llevaba a cabo el aprendizaje de las primeras letras: Lectura, Escritura, Doctrina cristiana y compendio de la Historia de España; posteriormente había tres años de estudios específicos: Francés, Dibujo, Matemáticas, Navegación, Artillería y Maniobra; por último, un año de prácticas en un buque de la Armada, de la carrera de Indias o del Comercio. Los alumnos no aptos para el estudio eran separados del colegio, aunque quedaban a su cargo para orientarlos a la carrera de Comercio o al estudio de Humanidades, o bien se les encaminaba a un oficio relacionado con la mar.

La formación práctica de los jóvenes aprendices en el mar era fundamental –se exigía un mínimo de cinco campañas a Indias para obtener el título de piloto-, pero además de eso los alumnos también recibían enseñanzas teórico-prácticas en el aula con métodos y materiales didácticos muy avanzados. En la segunda parte de su formación, además de idiomas –se pretendía una carrera profesional donde los conocimientos técnicos fueran unidos al estudio de las lenguas vivas europeas-, aprendían mecánica aplicada al uso de máquinas e instrumentos náuticos; elaboraban cartas náuticas; trabajaban en un observatorio astronómico; construían maquetas para conocer las partes de un barco y su funcionamiento; aprendían a llevar un diario de navegación y aprendían las diversas maniobras a realizar en el mar, instruyéndose en los fundamentos teóricos de la navegación y aplicándolos de forma práctica, tanto en las clases como en el puerto cuando fuera necesario. Y es en esta fase de las enseñanzas en las que cobra importancia tanto la metodología como el material didáctico empleado.

El Navío didáctico.

Entre los materiales didácticos el Colegio contaba con todo tipo de instrumental. La clase de Náutica disponía de elementos de na-

vegación (sextante, aguja de bitácora, barómetro, una colección de mapas y cartas hidrográficas, cuadrantes, etc.), incluso una pequeña pieza de artillería para la instrucción en este arma. Y por supuesto, un modelo de navío, con su arboladura, jarcia, velamen y todo el aparejo necesario para la enseñanza práctica de las operaciones de zafarrancho y maniobras, que luego tendrían que realizar los alumnos en el mar.

Las primeras ordenanzas por las que se regirá el Colegio de San Telmo Malagueño fueron publicadas en 1787, y recogían lo siguiente en su artículo 209:

Deberán ponerse en esa sala modelos de varios géneros de naves en diversos estados, a fin de que los jóvenes tomen perfecto conocimiento de todo y de cada una de sus partes; de las cuales ha de haber algunas con separación, arregladas sus medidas a una escala menor, de modo que siendo manejables den idea de los verdaderos tamaños².

En 1794 se publicaron nuevas ordenanzas destinadas a regular los Reales Colegios de San Telmo de Málaga y Sevilla. Estas insistían en la necesidad de contar con un barco didáctico para el uso y manejo de los colegiales:

Los cursantes de dicha clase estudiarán la Maniobra bajo la dirección del Maestro de esta facultad [...] dando sus lecciones en el Navío que para el efecto hay. Les instruirá dicho Maestro por la mañana en la nomenclatura y colocación de palos, velas, xarcias y cabos; en el uso y laboreo de estos, y en el manejo particular de cada vela³.

2 *Ordenanzas para el Real Colegio de San Telmo de Málaga*, Madrid, 1787, pag. 99.

3 *Ordenanzas de S.M. para los Reales Colegios de San Telmo de Sevilla y Málaga*, 1794, pag. 109.

Sobre el navío didáctico de San Telmo, los alumnos aprendían los términos técnicos de las partes de las que se componía una nave y la finalidad de cada pieza en particular, todas reducidas a escala, teniendo que saber manipularlas con precisión si querían triunfar en los exámenes; de la misma manera, tenían que dominar el conocimiento del velamen, plegando o desplegando trapo en función de la maniobra a realizar. Ello suponía la necesidad de que el navío fuera un elemento didáctico tosco y resistente, en el que se subordinara la estética y la escala a la operatividad de sus distintos elementos sobre los que debería realizarse el aprendizaje, pues la única finalidad del modelo era que los estudiantes practicaran en él.

La corbeta didáctica reproduce un modelo de corbeta de guerra con veintiocho cañones de porte, de las denominadas corbetas de pozo, pues los cañones iban colocados en barbata, es decir, únicamente en el puente de cubierta; sus dimensiones son disparejas: 2,73 metros de eslora entre perpendiculares –aumentando hasta 3,35 metros si incluimos el bauprés–, 1,23 metros de manga máxima, un puntal de 0,75 metros y una arboladura de 2,50 metros sobre cubierta; su aparejo consistía en tres palos cruzados que soportaban velas cuadradas en el mayor y en el trinquete, más dos en la mesana sobre la verga seca; el palo mesana aparejaba botavara y pico para la vela cangreja.

La maqueta contaba con multitud de detalles técnicos que funcionaban perfectamente, pues debían permitir su manejo por los estudiantes. El timón estaba operativo. Igualmente funcionaban las bombas de achique, los pescantes y los cabrestantes. La arboladura, construida fuera de escala, permitía ser manejada con relativa facilidad, según la maniobra a realizar. Se trataba de que el barco resistiera las manos –háviles o no– de los jóvenes aprendices, por lo que se construyó bastante fuerte, dándosele más importancia a la obra muerta. La mayoría de los barcos de la época tenían elementos decorativos muy característicos, que no existen en la embarcación didáctica. La restauración posterior revela la existencia de un mas-

carón de proa, no solo por la aparición de piezas que inequívocamente formaron parte del mismo, sino que además quedan señales de haber estado engarzado en el lugar correspondiente. Sí presenta algunas tallas en el espejo de popa y entre las gambotas y brazales del tajamar, así como volutas bajo los jardines.

La concepción de la corbeta como un material didáctico de uso cotidiano durante más de ciento veinte años, hacía imprescindible un mantenimiento periódico, así como su sometimiento a reparaciones de mayor calado cada cierto tiempo. Los avances en las ciencias náuticas también debían reflejarse en la maqueta, evitando el riesgo de que el paso del tiempo la convirtiera en un elemento anticuado y anacrónico, en un objeto inútil, muy alejado del propósito docente para el que fue construido. La vida útil de la corbeta discurre paralela a los años en los que la navegación a vela evolucionó de forma espectacular, pasando de prácticas casi artesanales a desarrollarse como una verdadera ciencia. Los últimos intentos de creación de nuevos diseños en los barcos de vela que les permitieran competir con los barcos de vapor aparecieron a mediados del siglo XIX y, aunque a partir de entonces las embarcaciones a vela fueran gradualmente desapareciendo del intercambio comercial, todas las escuelas de Náutica europeas mantuvieron como elemento esencial de sus enseñanzas el conocimiento a fondo de la navegación a vela.

La maqueta llega a las dependencias del Colegio de San Telmo de Málaga, en la actual plaza de la Constitución, siete años después de su creación. La primera noticia de la existencia de la misma⁴ es un apunte con fecha 30 de enero de 1792, registrado en un estado de cuentas, consistente en un gasto de 24 reales de vellón por el concepto Mandado del Navío: “A don Antonio Ocaña, por varios mandados:

4 (A)rchivo del (I)nstituto (V)icente (E)spinel, Málaga, Libro 12, “Extracto de la Cuenta General del Real Colegio de San Telmo de Málaga, perteneciente al año pasado de 1792”.

traer el Navío, la Cureña, el Cañón de madera, una Gaveta y demás, que consta en el recibo número 14”.

Los libros de contabilidad nos proporcionan la única información existente sobre la corbeta en la última década del siglo XVIII. Así, con fecha de abril de 1792 figura un nuevo apunte contable⁵ acerca de la adquisición de “medio listón, seda y hechuras de unas banderas y gallardetes para el Navío”. El 30 de enero de 1793, en el Extracto de la Cuenta general del Colegio⁶, encontramos una página completa que incluye los “Gastos de la Clase Perteneciente a el Nabío”, en el que se relacionan toda una serie de elementos adquiridos para el aula, la mayoría de ellos destinados a llevar a cabo pequeñas reparaciones y ajustes en la embarcación, tanto herramientas –martillos, tenazas, tijeras–, como materiales –cabos, ganchos–, como piezas específicas destinadas a su instalación en el modelo –cuadernales, piezas de vaivén–, como pintura destinada a mantener la pieza en buenas condiciones.

No volvemos a encontrar información sobre la maqueta hasta 1850. A partir de este momento, las referencias documentales las encontramos en Memorias, inventarios y noticias referidas al Instituto Provincial de Segunda Enseñanza, fundado en 1846, y que absorbió las enseñanzas de Náutica en 1847. El instituto, que se había trasladado durante el curso 1847-48 al edificio de San Telmo en la Plaza de la Constitución, regresó al año siguiente a la calle Gaona, trasladando al mismo todas sus enseñanzas, incluida la de Náutica, y con ellas todo el material didáctico correspondiente, entre el que se encontraba la maqueta didáctica. En la ceremonia de apertura del curso escolar, 1850-1851, se leyó una memoria inicial como pro-

5 *Ibidem.*

6 A.I.V.E., Málaga, Libro 13, “Extracto de la Cuenta general del Real Colegio de San Telmo de Málaga perteneciente al año de 1793”.

toloco de inicio del curso⁷. En la relación de colecciones, máquinas y aparatos que se consignaban para las distintas clases se incluía el material asignado a la clase de Náutica, figurando entre sus piezas “Un modelo de Navío, con todo su velamen, aparejo y enseres de toda especie, para la práctica de maniobras, zafarrancho, etc, etc”

El libro de Inventario del instituto, en su actualización de diciembre de 1874⁸ menciona a la maqueta con la denominación de “barco armado de fragata”.

Tenemos constancia de algunas de las transformaciones y adaptaciones a las que fue sometida la maqueta durante el periodo en el que fue utilizada como elemento didáctico. En 1876 su arboladura sufrió una modificación importante⁹. Se trataba de adaptar la embarcación a los últimos adelantos de la navegación, de forma que la adquisición de conocimientos prácticos, especialmente en lo que se refiere al desarrollo de las maniobras en la arboladura, fuera acorde con las condiciones con las que se topaban los alumnos en situaciones reales. Esta modificación la llevó a cabo el piloto Rafael Gómez, antiguo alumno de la escuela. Pero no fue esta la actuación más importante sobre la maqueta. En el verano de 1911 se produce una profunda remodelación, de la que da cuenta la memoria anual del instituto:

Reparación de la fragata: Esta ha sido restaurada con el Contramaestre D. José Sellés, habiendo invertido en su tra-

7 ROMERO Y LÓPEZ, M., *Oración inaugural leída en la solemne apertura de estudios del Instituto Provincial de Málaga, e instalación del Colegio de Internos anexo al mismo, bajo la advocación de San Felipe Neri*, Málaga, 1850, pag. 27.

8 (A)rchivo del (I)nstituto (N)uestra (S)eñora de la (V)ictoria, Málaga, “Libro de Inventario de 1874”.

9 JÁUREGUI, E.M., de, *Memoria leída el día 1º de octubre en la apertura del curso académico de 1876 á 1877 en el instituto de 2ª enseñanza de Málaga*, Málaga, 1876.

bajo desde el 20 de julio hasta el 28 de agosto: se rascaron los costados y fondos del buque; se hizo la compostura de dos cuadernas de los tambuchos y de las bombas; arregló la pala del timón, guardines, regala de popa, cornamusa y cabestrante, rascado de los palos reales, de los masteleros de gavias y juanetes, pico, botavara y botalón de foc.

Las piezas de nueva construcción han sido las siguientes: Un botalón de foc, una verga de gavia del palo mayor y un mastelerillo de cobre.

Adrizado de toda la jarcia, envergue del velamen y maniobra de labor, esta de nueva construcción.

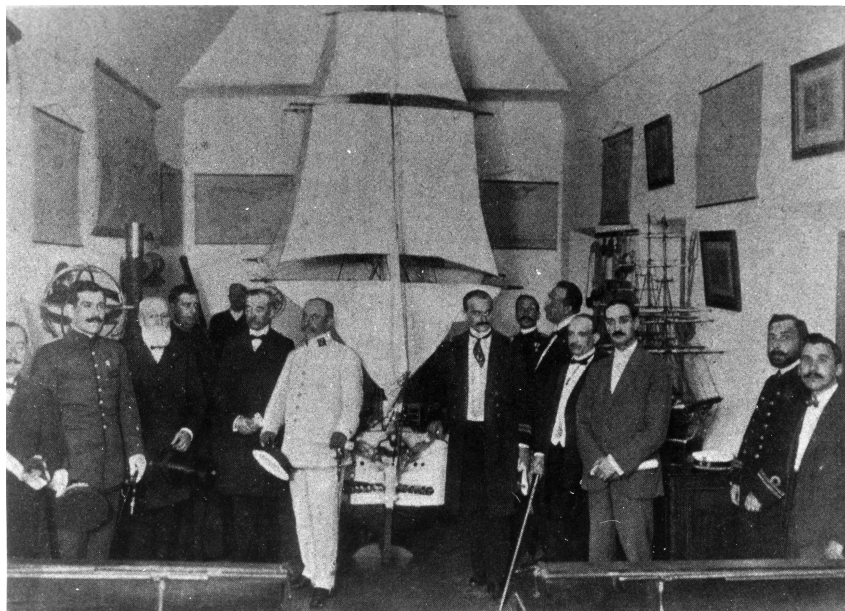
Ha sido construida una canoa y un bote de 0,60 de eslora para cuatro remos de punta, este último va en el centro de la cubierta y la canoa en sus pescantes respectivos¹⁰.

Esta última reparación vino acompañada de una obra de acondicionamiento de la dependencia en la que se encontraba el barco, para permitirle un mejor acomodo y facilitar su maniobrabilidad:

Mejoras efectuadas en la clase de Náutica en el curso de 1910 a 1911: Con objeto de dar cabida en dicha clase a la fragata para el estudio práctico de las maniobras, y siendo este buque de grandes dimensiones, ha sido preciso elevar el techo raso de la mitad de la clase 0,85, dándole forma de artesa y colocando en su fondo un planisferio de 3,75 de longitud. Para hacer esta operación se ha precisado colocar ocho tirantes de hierro, con objeto de dar mayor seguridad a los caballetes. Terminada la obra, se procedió al blanqueo y pintura de los suelos, plataforma y huecos¹¹.

10 GALICIA AYALA, J., *Resumen de la memoria acerca del estado del Instituto General y Técnico de Málaga durante el año académico de 1910 a 1911*, Málaga, 1911, pag. 12.

11 *Ibid.*



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

Los cambios fueron reflejados en la prensa local. El diario *El Popular*, al informar sobre la apertura del curso 11-12, daba cuenta de la reforma de la clase de Náutica y del “material científico inmejorable”¹² que se había adquirido para la misma. Del acto de apertura de ese año data la única fotografía que se conserva de la maqueta didáctica, en la que se observa la flamante corbeta con su velamen desplegado, pudiéndose apreciar también la modificación descrita en el techo del aula¹³.

No conocemos en qué lugar exacto del edificio de calle Gaona estaba situada la maqueta en los años en los que permaneció allí como elemento didáctico. Las numerosas modificaciones arquitectó-

12 *El Popular*, Málaga, 2 de octubre 1911.

13 *La Unión Ilustrada*, Málaga, 8 de octubre 1911.

nicas realizadas en el interior del edificio desde el año 1924, fecha en la que se clausuraron definitivamente las enseñanzas de náutica, nos impiden contar con elementos a partir de los cuales pudiéramos deducir la ubicación exacta de la clase en la que ésta se encontraba. Sí conocemos al menos dos de los espacios en los que se situó el barco en el edificio de San Telmo, a partir de dos planos del colegio, ambos de la primera mitad del siglo XIX. La comparación entre ellos nos permite apreciar el cambio de ubicación del navío, así como la modificación en la distribución de los distintos espacios de la escuela. En el primero de los planos¹⁴, fechado a comienzos de siglo, el barco estaba en la dependencia llamada “Sitio del navío, y obrador de maniobras”, situada en el extremo oriental del patio posterior a la iglesia, relativamente alejada del resto de aulas del Colegio, ubicadas en torno al llamado “Patio de clases”, patio principal del actual CEIP “Prácticas nº 1” de Málaga. En el segundo plano¹⁵, se aprecia una reorganización general de los espacios de la escuela; la maqueta es trasladada entonces a una dependencia aneja a un aula integrada junto al resto, en la esquina noreste del patio de clases, en el espacio en el que estaba anteriormente la pieza de artillería que poseía el colegio; podemos suponer que esta última fue trasladada a la clase de artillería, también reubicada en esta nueva disposición de aulas.

La maqueta estaba situada en el aula sobre un soporte o plataforma, y para los traslados debió de utilizarse una especie de carro, que permitiera su desplazamiento. Sabemos que sufrió al menos tres traslados: en 1848 es llevada desde el edificio de la Plaza de la

14 CASTELLÓN SERRANO, F., *El grabado calcográfico en la Málaga moderna. Francisco de la Torre, grabador y maestro de dibujo*, Málaga, CEDMA, 2013, pag. 171.

15 (A)rchivo (G)eneral de (M)arina “(Á)lvaro de (B)azán”, El Viso del Marqués. En él se conservan tanto este plano del edificio del Real Colegio de San Telmo, como el anterior. Agradezco a D. Federico Castellón y a D^a. Rosario Camacho la cesión de reproducciones de ambos planos para su consulta.

Constitución al de la calle Gaona; en 1858 retorna al edificio de San Telmo, al elevarse las enseñanzas de Náutica a la categoría de escuela profesional, separándolas del resto de enseñanzas del instituto; la escuela profesional de náutica es suprimida en 1869, y en 1870 la maqueta vuelve de nuevo a calle Gaona, al acordar la Diputación el establecimiento de los estudios de Náutica en el Instituto Provincial.

Tras el cierre definitivo de los estudios de Náutica en 1924, todo el material didáctico perteneciente a dichos estudios –integrado en el denominado “Caudal de San Telmo”–, quedó depositado en un aula del edificio de calle Gaona. Las tensiones existentes en los últimos años entre las enseñanzas de náutica y el resto de enseñanzas impartidas en el instituto volvían a aflorar, ante las evidentes dificultades de la dirección del instituto para hacerse cargo de este material e integrarlo en el inventario general del centro. Tras amenazar en septiembre de 1925 con proceder ante notario a la apertura forzada de dicha aula¹⁶, en octubre del mismo año¹⁷ el director del instituto se hizo cargo de “todos los efectos existentes en el Aula correspondiente al Caudal de San Telmo”. Dicha entrega se hizo a través del inventario, en el que se dio de baja un cronómetro y una máquina de vapor “por no haberlos hallado”. Finalmente, el modelo didáctico quedó abandonado en un viejo almacén junto a objetos de agricultura, y definitivamente olvidado poco tiempo después. Tan solo en la memoria de algunos malagueños se conservaba la existencia del barco de prácticas del Colegio de San Telmo. El 10 de mayo de 1949, el diario *SUR* publicaba un artículo a dos columnas titulado “Real Colegio Naval de San Telmo de Málaga”, escrito bajo el seudónimo

16 A.I.V.E., Málaga, Libro 35, “Libro de Actas de Sesiones de Claustro. Empieza el 24 de septiembre de 1916. Termina en 27 sept. 1930”, Acta de la sesión celebrada el 26 septiembre 1925.

17 A.I.V.E., Málaga, Doc. cit., Acta de la sesión celebrada el 8 octubre 1925.

de Magallanes¹⁸ en el que afirmaba: “El material de enseñanza era magnífico. Hasta hace poco, en el Instituto de Málaga se conservaba una fragata con su velamen y jarcia sobre la que los alumnos daban sus clases de maniobra...”.

Es muy probable que este tipo de navíos formara parte de la dotación didáctica de las distintas instituciones creadas en la edad moderna para la formación de marinos civiles o militares, aunque no tenemos constancia de que ningún otro haya sobrevivido al paso del tiempo. Las investigaciones de la Dra. García Garralón sobre el Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla¹⁹, nos permiten dar cuenta de la existencia de un modelo muy similar, hermano mayor del navío malagueño, del que en la actualidad desgraciadamente no queda ni rastro. El navío del Colegio sevillano (1681-1847) fue donado por Carlos II a la Institución, y tuvo una vida útil superior a los 160 años. Como el malagueño, sufrió numerosos traslados dentro del edificio del Seminario. Sabemos que estaba pintado de color dorado, y que su popa y su cubierta estaban descubiertas. También sabemos que, como su hermano menor, “lucía motones de diferentes tamaños con sus “roldanillas” para que los muchachos pudiesen ejercitarse con ellos en la jarcia”²⁰. A lo largo de los años sufrió numerosas reparaciones, añadidos y remozados, los cuales se encargaban a distintos operarios “con el cuidado y primor que requería una alhaja de tanta estimación y precio”²¹. En 1789 se colocó sobre un ingenioso sistema

18 MAGALLANES, “Real Colegio de San Telmo de Málaga”, en *Diario SUR*, Málaga, 10 de mayo de 1949.

19 GARCÍA GARRALÓN, M., *Taller de Mareantes: el Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847)*, Vol. I, Sevilla, Fundación Obra Social Cajasol, 2007.

20 *Ibid.*, pag. 328.

21 (A)rchivo (H)istórico (U)niversidad de (S)evilla, Sevilla, Libro 12 de cuentas. Hijuela de 3 de julio de 1713. Citado en GARCÍA GARRALÓN, M., *Taller de Mareantes. . .*, *op. cit.*, pag. 328.

consistente en dos círculos de hierro que permitían al navío girar sin dañar la solería²². La supresión en 1847 de los Reales Colegios de San Telmo de Málaga y Sevilla, vino aparejada de la orden al director general de la Armada para que instase a los directores de ambos colegios a la entrega formal de los archivos, dependencias, rentas y efectos²³. El Ministerio de Marina reclamó el envío de algún material bibliográfico e instrumental náutico, que podrían resultar de utilidad al recién creado Colegio Militar de Aspirantes a Marina de Cádiz, al Museo Naval (desconocemos su ubicación) y a la biblioteca que se habría de formar en el departamento de Cádiz. En el caso del Colegio sevillano, se reclamó expresamente el antiguo navío en el que se ejercitaban los “santelmistas”²⁴. La última noticia de la que nos da cuenta la doctora García Garralón nos sitúa en 1847 al navío sevillano, en la sala del obrador de maniobra de San Telmo, resistiendo el paso del tiempo: “Su arboladura, jarcia y los útiles del aparejo se hallaban en mal estado, pero el velamen aún se conservaba con decencia”²⁵.

Recuperación y restauración.

Una vez descubierto el barco, el instituto “Vicente Espinel”, a través de su director José Vizcaíno se puso en contacto con la Liga Naval Española (LNE) y con algunos modelistas navales, que desde el primer momento se prestaron a asesorar al grupo de alumnas en la labor de limpieza del barco, de la que incluso se encargaron ellas

22 GARCÍA GARRALÓN, M., *Taller de Mareantes...*, *op. cit.*, A.H.U.S., Sevilla, Libro 314, Junta de 30 de septiembre de 1789.

23 *Ibid.*, A.G.M.A.B., Colegio de San Telmo, Legajo 987, Dirección General de la Armada, N° 2903, pag. 353.

24 *Ibid.*, A.G.M.A.B., Colegio de San Telmo, Legajo 1048, 8 de septiembre de 1847.

25 *Ibid.*, pag. 355.

inicialmente. Pocos días después la noticia saltó a la prensa, convirtiéndose en elemento de interés público, no exento de polémica: el uso compartido de algunos lugares del Centro, los usos a través de los años, la nula delimitación entre el espacio religioso y lo estrictamente académico, llevaron incluso a que una cofradía reclamara la propiedad de la maqueta²⁶.

Pocos meses después del descubrimiento, en marzo de 1981, la Delegación Provincial de la LNE publicaba un informe²⁷ firmado por José Luis Rubio Serrano –uno de los mayores especialistas de España en arquitectura naval de las flotas de Indias-, por Antonio Rivas Lafuente –destacado modelista naval- y por Nemesio Ángel Cilveti Ripoll –miembro de la LNE y de la Academia de Ciencias de Málaga, además de gran investigador sobre temas marítimos-, en el que tras darse una visión general del lamentable estado en el que se encontraba el barco, se clasificaba el modelo detenidamente teniendo en cuenta su construcción como modelo para prácticas, se exponía su estado de conservación, se realizaba una valoración histórica y artística, y se elaboraba una propuesta de trabajo para conseguir su recuperación.

El informe de la LNE aporta abundante información sobre la corbeta y su estado. El casco estaba muy deteriorado, prácticamente sin quilla, y con la tablazón, la roda y el codaste muy afectados; a la estructura le faltaban cuadernas –el navío estaba construido con la

26 El 30 de diciembre de 1981, el diario *SUR* publicaba un artículo sin firma en el que un representante de la Cofradía de la Pollinica afirmaba que la maqueta era suya, argumentando que estaba en un almacén propiedad de San Felipe, donde ellos guardaban los enseres procesionales. Como consecuencia de la retirada del barco y de otros objetos de dicho almacén por parte del instituto, la cofradía presentó una denuncia el 27 de noviembre.

27 A.I.V.E., Málaga, “Informe sobre la maqueta de velero hallada en el recinto del Instituto de Enseñanza Media “Vicente Espinel” y propuesta de actuación para su restauración y conservación”, Málaga, 1982.

misma técnica empleada en la fabricación de chalupas y botes–, aunque la obra viva (la parte superior del casco), estaba menos dañada. La arboladura estaba muy incompleta y en mal estado, así como las jarcias –salvo la de maniobra que, por estar alquitranada, estaba bastante completa y en buen estado–, y el velamen, del que solo se encontraron algunas velas, aparecía muy afectado, sin ninguna vela completa. Los detalles técnicos del informe son abundantes: la forma achatada de la proa debía considerarse un elemento característico, ya que estas embarcaciones toman el nombre de las latinas “Corbitas”, de *corbis* –cesto–; se reduce la dimensión de las troneras de los cañones, mediante unos tablancillos situados en la parte baja de cada abertura; las batayolas están construidas con tablazón y no por redes, como sería lo habitual.

La propuesta de actuación y recuperación incluía un presupuesto, con un importe total de 1.155.000 pesetas, una comisión de seguimiento formada por representantes del Gobierno Civil, Diputación, Delegación de Educación, Ministerio de Cultura y Liga Naval Española, y se establecían los criterios para la deseable reconstrucción del modelo:

Si es preciso construir piezas nuevas o realizar reparaciones mediante la introducción de elementos modernos, ninguno de ellos debe ser envejecido para disimular los añadidos. Lo antiguo, lo original, ahí estará y lo nuevo seguirá siéndolo, porque de lo que se trata es de preservar lo existente²⁸.

Hasta abril de 1984, fecha en la que la Liga Naval Española se hizo cargo de él, el navío de San Telmo estuvo depositado en el instituto “Vicente Espinel”. A partir de entonces, la LNE se hizo cargo de la corbeta para su restauración, comprometiéndose a buscar los

28 *Ibid.*, pag. 4.

fondos necesarios para ello. Una vez restaurada, según indicaba el documento firmado en esa fecha por la LNE y el instituto “Vicente Espinel”²⁹, la maqueta sería expuesta en algún organismo oficial con sede en Málaga, con autorización del instituto. Este documento certificaba que la maqueta era propiedad del instituto, y que la LNE quedaría como depositaria, controlando y dirigiendo las reparaciones necesarias para recuperar su primitivo estado, y buscaría los fondos necesarios para ello. La LNE había ideado un ingenioso sistema para conseguir fondos, consistente en la “recluta” de una tripulación honorífica para la “San Telmo”. Así, poco a poco, un nutrido grupo de malagueños se enrolaron en la moderna tripulación del barco más antiguo de Málaga. Hasta no menos de sesenta malagueños fueron nombrados, mediante la entrega de un pergamino que así lo acreditaba, como cargos de oficiales o marineros de abordaje —maestre de jarcias, artillero, piloto de altura o documentalista de bitácora—, a cambio de un donativo personal de 5.000 pesetas. Muchos nombres conocidos de esta ciudad conservan aún en su poder su ilustre reconocimiento como tripulantes del navío. Cuatro años después, la obra fundamental para su conservación estaba terminada y el navío de San Telmo, a decir de los integrantes de la LNE, había vuelto a su original estampa de barco genuino del siglo XVIII, aunque la restauración de la corbeta distaba mucho de estar concluida³⁰.

A medida que pasaban los años, el entusiasmo mostrado por los integrantes de la LNE contrastaba con la lentitud de las instituciones y de la administración. Quince años después de haber sido descubierto, ninguna institución asumía la conclusión de la restauración

29 A.I.V.E., Málaga, “Documento de acuerdo entre el Instituto “Vicente Espinel” y la Liga Naval Española por el que se acuerda que la LNE se haga cargo de la corbeta para su restauración”, Málaga, 1984.

30 SESMERO, J., “De la Escuela Náutica de San Telmo queda el velero que se utilizaba en las clases teóricas”, en *Diario SUR*, Málaga, 2 de octubre 1988, pp. 2 y 3.

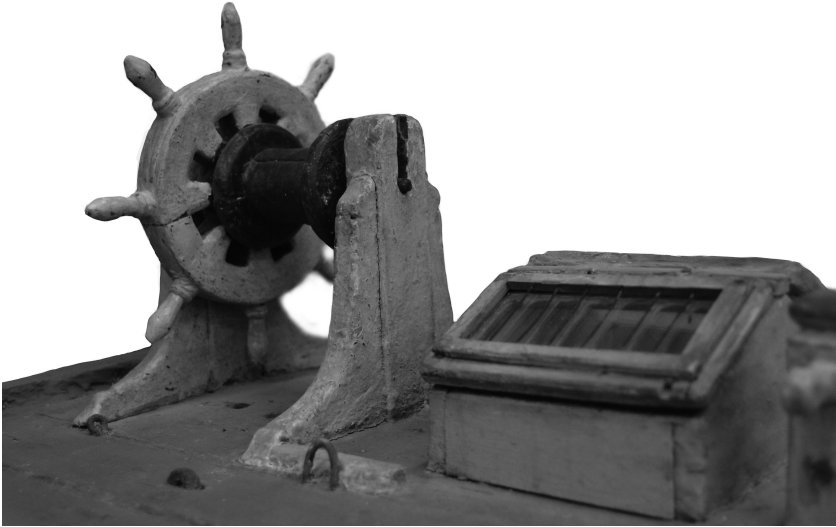
del modelo didáctico, inversión que habría sido compensada con la cesión de la misma para su exhibición. En 1992 hubo conversaciones en este sentido con el Ayuntamiento de Torremolinos, que no llegaron a convertirse en negociaciones³¹. Incluso se planteó desde la LNE, sin éxito, solicitar la colaboración de la Comandancia de Marina para terminarla y, posteriormente, exhibirla en un hipotético museo que se abriría en la propia Comandancia³².

Por fin, en 1998 se firmó un acuerdo entre el instituto, propietario de la maqueta, y el Ayuntamiento de Málaga, por el cual el segundo se haría cargo de su restauración a cambio de su exhibición en el Centro de Interpretación sito en el castillo de Gibralfaro³³. El plazo de duración del contrato de depósito se fijó en diez años. En abril de 1998 un equipo de restauradores de la empresa QUIBLA RESTAURA S.L. se desplazó a las dependencias de la Comandancia de Marina donde se encontraba la maqueta en aquel entonces, con objeto de elaborar una propuesta de intervención. La propuesta fue aprobada finalmente por la Concejalía de Cultura del Ayuntamiento de Málaga, con cargo a los presupuestos de “Promálaga”. A finales de ese mes la maqueta fue trasladada a un aula del instituto “Vicente Espinel” donde, en los meses de mayo y junio de 1998, se realizó la intervención a cargo de un equipo restaurador de siete especialistas dirigidos por Joaquín Gallego Martín, que llevó a cabo los procesos de estucado, reintegración, transporte y protección final. En todo el proceso resultó decisivo el asesoramiento técnico de Nemesio Ángel Cilveti, tanto en cuestiones relativas a la función,

31 MIRA, M., “El dudoso destino de la corbeta de San Telmo. La Liga Naval busca un recinto para exponer la maqueta del s. XVIII”, en *Diario 16*, Málaga, 26 de julio 1992, pag. 15.

32 CAMPOS LÓPEZ, M., Carta dirigida a la dirección del Instituto “Vicente Espinel”. “Instituto de Bachillerato Vicente Espinel. Libro de Entrada de correspondencia”, N° reg. 200, Málaga, 19 de noviembre 1994.

33 A.I.V.E., Málaga, “Contrato de Depósito y Obligación de Restauración”, 1998.



3. Rueda del timón. Año 2015. Foto del autor.

ubicación y denominación de las distintas piezas, como en todo lo que se refiere al aporte de documentación especializada: planos y fotografías que resultaron esenciales para poder reconstruir los elementos faltantes.

El informe de la restauración realizada entre mayo y junio de 1998³⁴ proporciona numerosos datos sobre los materiales utilizados en su construcción, la policromía aplicada y las técnicas constructivas empleadas, y realiza una valoración rigurosa sobre los daños de la maqueta y los factores que los provocaron.

El casco de la maqueta fue construido con madera de conífera, probablemente pino del país (pino resinero). De la misma madera se construyeron también los mástiles y las vergas. En los elementos

34 A.I.V.E., QUIBLA RESTAURA, “Informe de la restauración de la maqueta naval de la Escuela de San Telmo” (copia), Málaga, 1999.

de maniobra, como el cabestrante o el timón, se utilizó madera de roble y de encina. La cordelería empleada es de cuerda de cáñamo embreada y los elementos metálicos de hierro forjado.

La maqueta tenía casi todos sus elementos cubiertos con temple blanco, a veces alternando con un temple verde. Las cubiertas estaban pintadas con temple ocre para protegerlas, a la vez que se conseguía provocar un efecto de color madera. Las vergas se pintaron con pintura negra oleosa, probablemente alquitrán disuelto, al igual que las vigotas y la cordelería. Los restos del mascarón de proa presentaban un color verde, resultante de la oxidación de la purpurina con la que se había repintado. El informe de restauración indica que bajo esta policromía descrita existían otras, aplicadas con anterioridad, apreciándose esto visiblemente en algunas piezas como en la rueda del timón, donde se perciben restos de azul, verde e incluso dorado, sobre una base roja, posible imprimación original.

En cuanto a las técnicas constructivas, en general, “presentaban una ejecución delicada y de notable exactitud”³⁵. Así, las piezas del casco se realizaron con ramas de encina con curvatura natural –lo que las hacía idóneas para ello–, de forma que la manipulación fuera mínima; hay numerosas piezas torneadas de forma precisa, como los mangos de la rueda del timón; también es precisa la sección circular de los mástiles, o la octogonal de algunas vergas, y el “regrueso” de las tablillas de las jardineras; las piezas de cubierta se construyeron para ser desmontables, insertándose en la superficie mediante una espiga cuadrada.

El informe de Restauración de la maqueta es terminante: “La maqueta naval de San Telmo estaba construida en origen con materiales y técnicas lo suficientemente avalados por la experiencia de los oficios como para asegurarle una duración indefinida en con-

35 *Ibid.*, pag. 6.

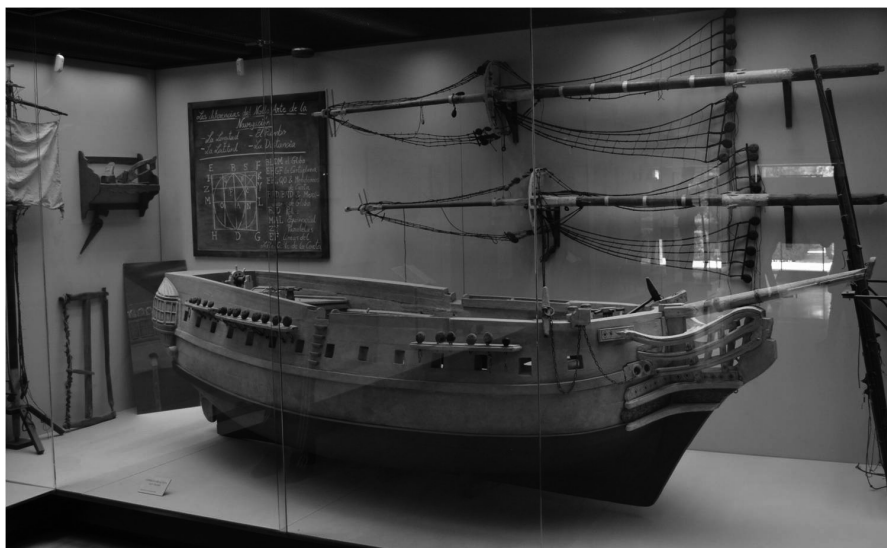


4. Cabestrante. Año 2015. Foto del autor.

diciones óptimas de conservación”³⁶. La calidad de su construcción la protegía de posibles factores de carácter ambiental o de cualquier otro tipo –físico, químico o biológico–, que pudieran provocar serios e irreparables daños en ella. Por tanto, hay que señalar a los factores de origen humano como aquellos que han causado los daños más graves.

Las décadas de abandono –los casi sesenta años transcurridos desde el momento en el que el modelo dejó de ser útil, pasando a ser un objeto con el que ya no había que tener ninguna precaución, hasta que se inicia su consideración como patrimonio cultural–, en condiciones deplorables de almacenamiento, facilitaron su deterioro extremo, y las erróneas intervenciones restauradoras realizadas so-

³⁶ *Ibid.*, pag. 9.



5. El modelo didáctico en el centro de interpretación de Gibralfaro. Año 2014. Foto del autor.

bre la maqueta en los años 80 no lo corrigieron adecuadamente. Ante el gran deterioro que presentaba la maqueta cuando fue descubierta, el equipo de la LNE que se hizo cargo de ella actuó sin un claro criterio restaurador, optando por sustituir elementos originales en la práctica totalidad del casco, modificando incluso la curvatura original³⁷, lo que podía haberse evitado de haber prevalecido el mantenimiento y recuperación de los restos materiales conservados por encima de cualquier otra consideración funcional o de integridad formal.

En noviembre de 2015 y con motivo del 220 aniversario de la real cédula emitida por Carlos III, en virtud de la cual se estableció el Real Colegio de San Telmo de Málaga, el IES “Vicente Espinel” organizó la exposición “Gaona y el mar. El Real Colegio de San Telmo y las enseñanzas de Náutica en el Instituto de Málaga”. La exhibición

³⁷ *Ibid.*, pag. 4.

de la maqueta como elemento central de la muestra y la intención del centro de dedicarle un espacio permanente donde pudiera ser admirada en su integridad después de más de cien años³⁸, llevó al instituto a proponer al Ayuntamiento la resolución del Contrato de Depósito y Obligación de Restauración, firmado en el año 1998, y que había permitido que la maqueta fuera expuesta durante 17 años en el Centro de Interpretación del Castillo de Gibralfaro. El 26 de mayo de 2015, día de san Felipe Neri, el navío de San Telmo regresó al caserón filipense de calle Gaona.

Conclusión.

El estudio del navío didáctico de San Telmo no admite dudas: nos encontramos ante uno de los objetos más valiosos que Málaga posee en su relación con el mar. Su tecnología constructiva y sus pormenores nos hablan de la profesionalidad y minuciosidad con que se desarrollaban las enseñanzas prácticas en el Colegio de San Telmo, características distintivas ya señaladas por diversos autores.

Santos Arrebola escribe:

El ideal del español ilustrado se ve reflejado en San Telmo tanto en el campo de la pedagogía como del funcionamiento interno del centro [...]. Dio un avance en el estudio de las ciencias útiles, incentivando la investigación y preparando

38 La referencia documental más reciente del navío con la arboladura montada es una fotografía que data de 1911. Una vez restaurada por el Ayuntamiento en 1998, se expuso en el Centro de Interpretación de Gibralfaro con la arboladura sin montar, debido a problemas de espacio. La instalación de la maqueta en el IES “Vicente Espinel” se ha llevado a cabo de forma íntegra, incluyendo la arboladura.

a los estudiantes para que llegaran a ser buenos profesionales³⁹.

El descubrimiento del navío y su estudio evidencia, una vez más, que la pedagogía de San Telmo debe seguir siendo considerada como una de las más avanzadas del Setecientos⁴⁰: “Este colegio (fue), sin duda, el de más alto nivel técnico-científico que hubo en Málaga hasta entonces”.

Con la perspectiva que da el estudio de las vicisitudes de una fuente histórica de semejante importancia cabe preguntarse, no sin cierta inquietud, cuáles son las claves que deben extraerse de ello. Qué elementos de nuestro presente o de nuestro pasado más inmediato deben merecer la atención suficiente para su preservación. Y cuáles son los criterios que deben llevarnos a reconocer que estamos frente a una verdadera fuente histórica, aún incluso antes de que haya alcanzado dicha consideración.

Pérez de Colosía afirmaba que⁴¹ “el navío de San Telmo es una auténtica fuente histórica, pues hoy en día consideramos en tal sentido todo aquello que represente una conexión con el sujeto de estudio y nos permita la reconstrucción del pasado de los pueblos”. Efectivamente este es el caso del navío, porque a través de su estudio y de su historia podemos aproximarnos al conocimiento del Real Colegio de

39 SANTOS ARREBOLA, M.S., “La fundación del Real Colegio de Náutica de Málaga, 1851-1857”, en ÁLVAREZ SANTALÓ, L.C. y CREMADES GRIÑÁN, C.M. (Eds.), *Mentalidad e ideología en el Antiguo Régimen*, Vol. II, Universidad de Murcia, Murcia, 1993, pp. 467-477.

40 BURGOS MADROÑERO, M., “El Colegio de San Telmo de Málaga, escuela de pilotos: El curso de prácticas”, en *Isla de Arriarán. Revista Cultural y Científica*, nº 1, Málaga, 1993, pag. 51.

41 PÉREZ DE COLOSÍA RODRÍGUEZ, M.I., “Un modelo de embarcación con fines didácticos en el siglo XVIII”, en *Actas del Simposio Nacional de Historia del Arte: El barco como metáfora visual y vehículo de transmisión de formas*, Málaga, Universidad de Málaga, 1987, pag. 173.

San Telmo de Málaga y a su sistema de enseñanza. Pero también es mucho más. El proceso de su nacimiento, su vida, su descubrimiento y recuperación, y su actual puesta en valor –que no se detiene–, nos lo muestra como un objeto vivo, ligado a esta ciudad, a sus ciudadanos, a la institución que lo vio nacer y a los muros que ahora lo acogen, los mismos en los que vivió gran parte de su larga existencia.



6. El navío de San Telmo. Noviembre 2015. Foto: Jesús Jiménez.

Bibliografía

- BORREGO PLA, M^a del C., (1985), “El Real Colegio de San Telmo de Málaga a través de las Ordenanzas de 1789”, en TORRES RAMÍREZ, B., y HERNÁNDEZ PALOMO, J. J., (coords.), *Andalucía y América en el siglo XVIII: Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*, CSIC, vol. 2, Madrid, 1985.
- BURGOS MADROÑERO, M., “El Colegio de San Telmo de Málaga, escuela de pilotos: el curso de prácticas”, *Revista Cultural y Científica Isla de Arriarán*, nº 1, 1993, pp. 51-72.
- CASTELLÓN SERRANO, F., *El grabado calcográfico en la Málaga moderna. Francisco de la Torre, grabador y maestro de dibujo*, CEDMA, Málaga, 2013.
- CILVETI RIPOLL, N. A., *Real Colegio Náutico de San Telmo de Málaga según la Ordenanza de 1787*, GSP Editores, Málaga, 2001.
- GARCÍA GARRALÓN, M., *Taller de mareantes: El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847)*, Obra Social Cajasol, 2 vol., Sevilla, 2007.
- GRANA GIL, I., *El Real Colegio Náutico de San Telmo de Málaga*, Universidad de Málaga, Málaga, 1995.
- HEREDIA FLORES, V. M., *Gaona. De Congregación de San Felipe Neri a Instituto de Enseñanza Secundaria (1739-2002)*, Ágora, Málaga, 2002.
- PÉREZ DE COLOSÍA RODRÍGUEZ, M^a. I., “Un modelo de embarcación con fines didácticos en el siglo XVIII”, en *El barco como metáfora visual y vehículo de transmisión de formas. Actas del Simposio Nacional de Historia del Arte*, Universidad de Málaga, Málaga, 1987.
- SANTOS ARREBOLA, M^a. S., “La fundación del Real Colegio de Náutica de San Telmo de Málaga”, en ÁLVAREZ SANTALÓ, L. C. y CREMADES GRIÑÁN, C. M., (eds.), *Mentalidad e ideología en el Antiguo Régimen*, vol. II, Universidad de Murcia, Murcia, 1993.