

# Els intents de l'Armada per controlar l'Escola de Nàutica de Barcelona entre 1791 i 1806

## *Attempts by the Navy to control the Barcelona Navigation School between 1791 and 1806*

*per Juan José Ríos Delgado i Enrique Ríos Delgado*

### RESUM:

A finals del segle XVIII, la Reial Armada i l'administració central van intentar controlar els centres d'estudis nàutics de Catalunya mitjançant unes inspeccions. Per poder entendre la magnitud del conflicte, primer analitzarem com i per què es van crear aquestes acadèmies fent especial èmfasi en la creació de l'Escola de Nàutica de Barcelona, vinculada a l'obra educativa de la Reial Junta de Comerç Particular de Barcelona. Després relatarem alguns dels conflictes. De tots ells és destacable el protagonitzat per Francisco Xavier de Winthuyssen, un inspector que es va encarregar d'unificar els sistemes d'estudis de les escoles de nàutica d'Espanya, però que també va aprofitar l'ocasió per intentar cedir el control d'aquestes escoles a l'Armada.

### PARAULES CLAU:

Junta de Comerç, Escola de Nàutica de Barcelona, Sinibaldo Mas, Francisco Javier de Winthuyssen, Félix Meli-Lupi

### ABSTRACT:

In the late eighteenth century, the Spanish Navy and the government attempted to gain control over navigation schools in Catalonia through a series of inspections. To show the full extent of the ensuing conflict, the article first examines how and why these schools were created, particularly that in Barcelona, which was one of the schools run by the Junta de Comercio. It then proceeds to narrate some of the conflicts, the most notorious of which is the one starring Don Francisco Xavier de Winthuyssen, an inspector who while responsible for unifying the teaching of navigation throughout Spain, took the opportunity to try to give control of these schools to the Navy.

### KEY WORDS:

Junta de Comercio, Barcelona, Navigation School, Sinibaldo Mas, Francisco Javier de Winthuyssen, Félix Meli-Lupi

### *Introducció*

Encara que són molts els estudis que se centren en la Catalunya del segle XVIII, són pocs els que ho fan en la vida marítima d'aquella època. Entre els més relle-

vants, trobem *Catalunya en l'Espanya Moderna*, de Pierre Vilar,<sup>1</sup> on es mostra la importància de la Marina Mercant en la formació del capital comercial, i *l'Estudi dels pilots*, de Josep Maria Pons i Guri,<sup>2</sup> obra en la qual s'analitzen de forma magistral els estudis nàutics realitzats en l'Escola de Pilots d'Arenys de Mar. Tot i així, els tripijocs de l'Armada Espanyola per controlar les escoles de nàutica s'insinuen però no es retraten enlloc. En les següents línies intentarem suplir aquest buit a partir de material original procedent de les escoles de nàutica, articles de premsa de l'època<sup>3</sup> i obres de diferents autors.

Per situar-nos en el context històric, cal assenyalar que la Catalunya del set-cents va viure un creixement demogràfic que repercutí en un augment de la producció i productivitat agrícoles. Això es traduí en una considerable millora de l'economia catalana i en un increment de les exportacions (vi i productes manufacturats, com ara l'aiguardent i els productes tèxtils, entre d'altres) i les importacions (productes alimentaris i algunes de les matèries primeres necessàries per elaborar els seus productes).

Així, la companyia naviliera es convertí en un element fonamental de l'economia catalana de l'època, ja que canalitzava tot aquest comerç. Així mateix, les rutes augmentaren; les embarcacions catalanes realitzaven rutes diferents a les del Mediterrani, ja que havien de comerciar amb el nord d'Europa i Amèrica, per la qual cosa era imprescindible que els professionals del mar estiguessin millor qualificats.

En aquest context va ser imperiós que es creessin les escoles de nàutica de Catalunya. Se'n crearen tres, que s'ubicaren en les poblacions de Barcelona, Mataró i Arenys de Mar. Mentre la primera fou creada i finançada per la Reial Junta Particular de Comerç de Barcelona, les altres ho foren per mestres particulars, per la qual cosa, i a diferència de la majoria dels centres de l'època, no pertanyien ni a la Corona espanyola ni a la Reial Armada. A la darrerria de segle, la Reial Armada i l'administració central intentaren prendre el control d'aquestes escoles mitjançant inspeccions.

### *Els inicis de la primera Escola de Nàutica de Barcelona*

La creació de l'Escola de Nàutica de Barcelona correspon a una doble iniciativa privada. Per una banda, la Reial Junta de Comerç de Barcelona necessitava crear una escola de pilots en la capital catalana per fomentar el comerç marítim de Catalunya. És cert que les escoles d'altres poblacions espanyoles, com ara Cartagena o Cadis, ja complien amb aquesta comesa a nivell estatal, però la creació d'una escola a Catalunya suposava grans beneficis; el principal, facilitar l'accés als estudis

1. P. VILAR, *Catalunya en l'Espanya moderna: La formació del capital comercial*, Barcelona, Edicions 62, Barcelona, 1987, vol. IV, 631.

2. J. M. PONS I GURI, *Estudi dels pilots. Ensayo monográfico sobre la Real Escuela Náutica de Arenys de Mar*, Arenys de Mar, Archivo Histórico y Museo Fidel Fita, 1960. Existeix edició en català: *Estudi dels pilots*, Barcelona, Curial, 1993.

3. Arxiu Històric Municipal de Barcelona (en endavant, AHMB), Diario Curioso Histórico.

nàutics a estudiants catalans mercès a la proximitat del centre. Però, per altra banda, la Reial Junta de Comerç de Barcelona per si mateixa no podia crear una escola del no-res. Necessitava un projecte i una persona suficientment capacitada per portar-lo a terme. Si tenim en compte la dificultat de l'accés als estudis en aquella època, entendrem que eren molt poques les persones amb prou excel·lència per permetre fundar una escola de nàutica en una de les ciutats més importants del Mediterrani. Afortunadament, el 27 de febrer de 1769, la Reial Junta Particular de Comerç de Barcelona<sup>4</sup> va rebre i acceptar una proposta del mariner Sinibaldo Mas per a crear l'Escola de Nàutica de Barcelona. La col·laboració entre la Reial Junta Particular de Comerç de Barcelona i Sinibaldo Mas suposava que dues entitats amb intencions ben diferenciades s'unissin per aconseguir un mateix destí.

Abans d'endinsar-se en els detalls de la creació de l'Escola de Nàutica de Barcelona és necessari assenyalar els mèrits de Sinibaldo Mas. Parlem d'un mariner d'origen humil que aconseguí el títol de pilot d'altura l'octubre de 1761 mercès a la seva dedicació i tenacitat. Després d'una controvertida etapa marítima que va

4. La mencionada Junta de Comerç fou la qui la creà, fent les funcions de mentor i mecenes de l'Escola de Nàutica de Barcelona. Aquest seria el seu primer projecte educatiu, encara que no el darrer, doncs també va crear altres escoles, com la de Nobles Arts (1774),<sup>1</sup> l'Escola de Comerç (1787)<sup>2</sup> i l'Escola de Taquigrafia (1805),<sup>3</sup> entre altres.<sup>4</sup> Antoni de Capmany,<sup>5</sup> en el prefaci de les *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, definia l'esmentada Junta de Comerç de la forma següent:<sup>6</sup> «La Real Junta Particular de Comercio de Barcelona, cuyo establecimiento tiene por base el fomento de la agricultura, de la industria y el tráfico del principado de Cataluña, después de haber contribuido para el adelantamiento de estos tres ramos de la felicidad pública con todos los auxilios a que han podido alcanzar sus caudales, sus luces y desvelos; creyó que al paso que trabajaba en la perfección de la náutica, progreso de las fábricas, y buen gusto en todas suertes de artes [...]». L'esmentada Junta de Comerç havia estat creada amb una finalitat clara: desenvolupar tres rams de l'economia catalana: agricultura, indústria i tràfic del Principat (és a dir, el comerç i la navegació mercantil). Una de les mesures per fomentar la navegació fou la creació de l'Escola de Nàutica de Barcelona, però no en seria l'única. Les altres seran comentades més avall.

<sup>1</sup> Fou creada el 6 d'octubre de 1774, encara que no seria fins al 23 de gener de 1775 que obriria sota la direcció de Pere Molas. Vegeu J. IGLÉSIES, *L'obra cultural de la Junta de Comerç (1760-1847)*, Barcelona, Rafael Dalmau Editor, 1969, 41.

<sup>2</sup> Fou fundada el 26 d'abril de 1787, sota la direcció de Francesc Alsina (IGLÉSIES, *L'obra cultural...*, 47).

<sup>3</sup> Fou inaugurada el 16 de maig de 1805 amb el professor Francesc Serra Ginestrà com a responsable de les classes.

<sup>4</sup> A continuació ens referirem a totes les escoles i càtedres que creà la Reial Junta Particular de Comerç: Nàutica, Nobles Arts, Comerç, Arquitectura, Química, Taquigrafia, Estàtica. Economia Política, Física, Botànica i Agricultura, Matemàtica, Aritmètica i Geometria, Construcció, Maquinària, Francès, Italià, Arquitectura Naval, Sordmuts, Dibuix Lineal i Dret Mercantil.

<sup>5</sup> J. MONÉS i PUJOL-BUSQUETS, *L'obra educativa de la Junta de Comerç (1769-1851)*, Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona, 1987, 50.

<sup>6</sup> Antoni de Capmany i de Montpalau nasqué a Barcelona el 1742. L'obra a la qual fem referència es publicà en quatre volums de 1779 a 1792, amb una tirada de 1.500 exemplars. A. CAPMANY, *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua Ciudad de Barcelona*, Barcelona, Editorial Altafulla, 2002, vol. I, 5-7.

estar marcada pel corsarisme del qual va ser víctima, Mas es plantejà la fundació d'una Escola de Nàutica a Barcelona, per la qual cosa envià la proposta que hem citat anteriorment, en la qual mencionava que era capaç d'exercir com a director i primer professor de l'Escola de Nàutica de Barcelona i d'educar els alumnes en l'*arte de marear*. Sinibaldo Mas havia estat habilitat per Francisco Xavier Parrado,<sup>5</sup> el 6 de gener de 1769, per fer classes de navegació i ensenyar als pilots d'altura. Aconseguí tal acreditació mitjançant varis exàmens i informes. L'experiència prèvia de Sinibaldo Mas és important, a més a més de per justificar la seva vàlua, perquè explica que la proposta de Mas recollida en el *Llibre d'acords de 1767-1769*<sup>6</sup> plantejés que la nova escola seguís un mètode d'estudi similar al dels departaments de Cartagena, Cadis i el Ferrol. Encara que Mas inicià els seus estudis en el Real Colegio de San Telmo de Sevilla, no aconseguí plaça en el centre i es va veure obligat a embarcar. El seu bon fer li va facilitar una recomanació que li permeté inscriure's en la Real Escuela de Cartagena, de manera que Mas coneixia de primera mà el temari i el funcionament de dues escoles de nàutica espanyoles. Això li permetia elegir i perfeccionar un model d'estudi que ja havia provat anteriorment.

El naixement de l'Escola de Nàutica de Barcelona es justifica pels motius argumentats pel mateix Sinibaldo Mas en la seva proposta. Segons ell, la mala formació dels mariners catalans per no gaudir d'un centre on s'impartissin els estudis nàutics provocava un greu perjudici al comerç marítim i al servei de la Reial Armada, en un lloc que s'havia caracteritzat per disposar entre les seves flotes mercants i militars dels millors mariners de l'Edat Mitjana. Aquest argument era completament inqüestionable per a la Reial Junta Particular de Comerç de Barcelona, de manera que la junta acceptà la proposta. A més a més, la junta recollí les condicions per a l'establiment de l'Escola de Nàutica de Barcelona en un informe,<sup>7</sup> del qual n'arxivà una còpia i n'envià cinc més a l'intendent del departament de Cartagena perquè, al seu torn, les enviés als ministres de les províncies marítimes de Catalunya, que eren, segons la divisió del títol III, del tractat X de las Ordenanzas Generals de la Reial Armada,<sup>8</sup> de *San Pbeliu de Guixols*, Mataró, Barcelona i Tarragona. Per la seva part, Sinibaldo Mas, primer pilot d'altura, es comprometé a ensenyar l'art de pilotatge, segons consta en dos informes del 14 de març de 1769: el contracte pròpiament dir,<sup>9</sup> i un informe de una sessió de la Junta de Comerç recollit en el *Llibre d'acords*.<sup>10</sup>

Encara que Sinibaldo Mas i la Reial Junta Particular de Comerç de Barcelona van ser els fundadors de l'Escola de Nàutica de Barcelona, les seves funcions eren molt

5. Alferes de navili de la Reial Armada i mestre principal de la Real Escuela de Navegación del Departament de Cartagena.

6. Biblioteca de Catalunya (en endavant, BC), Junta de Comerç, (en endavant, JC), JC-2, (*Llibre d'acords 1767-1769*), 263-265.

7. BC, JC, lligall XXVII, doc. 2, 1-6.

8. Arxiu Històric Naval de Cartagena (en endavant, AHNAC), Biblioteca de suport, «Título III. del Tratado X. De las Ordenanzas Generales de la Real Armada. De los Ministros destinados en las Provincias para ejercer en ellas la jurisdiccion de Marina». P-2-G, lligall 15, 1751, 2.

9. BC, JC, lligall XXVII, doc. 2, 1-6.

10. BC, JC-2, *Llibre d'acords...*, 273.

diferents. Segons el contracte de Sinibaldo Mas, el mariner es comprometia a obrir l'Escola de Nàutica de Barcelona i a ensenyar l'art de pilotatge durant un període de quatre anys. Els alumnes serien uns vint, encara que podrien arribar a vint-i-quatre per ordre de la Junta de Comerç. També es comprometé a impartir classe quatre hores diàries, dues pel matí i dues per la tarda, tots els dies, excepte diumenges i dies festius. Per la seva banda, la Junta de Comerç era la part contractant dels serveis de Sinibaldo Mas i es comprometia a pagar-li un sou de quaranta-cinc lliures catalanes al mes i una gratificació de trenta reials d'ardits per mes per cada alumne afegit a qui fes classes. La Reial Junta Particular de Comerç de Barcelona, al seu torn, havia de facilitar-li una casa amb dues aules, i el material suficient per a l'ensenyament. En definitiva, Sinibaldo Mas era el motor ideològic de l'Escola mentre que la Reial Junta Particular de Comerç de Barcelona en sufragava les despeses econòmiques. Veurem com aquesta situació variarà amb el temps. Encara que inicialment pugui semblar que la Reial Junta Particular de Comerç de Barcelona només es dedicava a costejar el projecte de Mas, el cert és que també exercí la funció de control i fins i tot de protecció davant altres entitats marítimes que intentaren fer-se amb el control del centre.

Sinibaldo Mas especificà les assignatures i matèries impartides en un document de 6 de març de 1769<sup>11</sup> i inicià les classes l'1 de maig de 1769, segons consta en un informe de 3 d'octubre de 1786<sup>12</sup> escrit per ell mateix i dirigit a Joseph de Roxas, comandant del departament de Cartagena. No obstant això, el centre no disposava de l'acceptació reial. L'escola havia de ser aprovada pel monarca espanyol, Carles III, encara que fossin els seus ministres i funcionaris els que analitzessin el cas i informessin al monarca amb la intenció que donés la seva aprovació final. Donada la complexitat del tràmit, l'aprovació arribà després de l'obertura de l'escola. El 23 de setembre de 1769<sup>13</sup> la Reial Junta Particular de Comerç de Barcelona estudià les regles que haurien de regir l'escola. El 7 de desembre de 1769,<sup>14</sup> la junta comunicà al monarca la conveniència d'establir una escola de nàutica a Barcelona en una sessió de la Real Junta General de Comercio y Moneda de Madrid.<sup>15</sup> El 16 de febrer de 1770,<sup>16</sup> Luis de Alvarado, secretari general del monarca, sol·licità els informes del candidat a la direcció i docència; Sinibaldo Mas. La Junta de Comerç envià seguidament els esmentats informes en els quals afirmava que el candidat no solament havia superat l'examen que li permetia ensenyar nàutica, el 6 de gener de 1769, sinó que, segons paraules textuais:

Aviendo nosotros mismos querido visitar algunas veces su escuela, nos admiramos del orden, policia, y aplicación con que allí se procede, El credi-

11. BC, JC, lligall XXVII, doc. 2, 3.

12. BC, JC, lligall XXVII, doc. 26, 8-9.

13. BC, JC, lligall XXVII, doc. 4, 1.

14. BC, JC, lligall XXVII, docs. 2; 4-6, 4, i 1-4.

15. La Reial Junta Particular de Comerç de Barcelona estava sotmesa a la jurisdicció de la Junta General de Comercio y Moneda de Madrid.

16. BC, JC, lligall XXVII, doc. 3,1.

to de este Maestro, y su conducta lo persuade bien el concurso de muchos a quienes sus Padres hacer venir de lugares de esta costa para que aprendan con su direccion, y enseñanza. Y los conocidos adelantamientos que con ella han hecho ya muchos que en poco tiempo les ha merecido la correspondiente aprobación, de Pilotos, y Practicos.

Del mateix parer va ser Juan de Cruilles, mestre de matemàtiques jubilat de la Real Academia de las Reales Guardias Marinas de Cadis, que, després de visitar en vàries ocasions l'Escola de Nàutica de Barcelona, determinà que la labor educadora de Sinibaldo Mas era favorable, augurant que l'establiment d'aquest centre, sota la direcció del citat Mas, seria avantatjós. La llista de documents facilitats al monarca no acaba aquí. Altres documents remesos foren el certificat de Francisco Xavier Parrado pel qual s'habilitava a Sinibaldo Mas per impartir classes, enviat per Joan Vidal i Mir,<sup>17</sup> primer secretari de la Junta de Comerç, el 3 d'abril de 1770;<sup>18</sup> y el *currículum vitae* de Sinibaldo Mas, facilitat pel mateix mestre el 30 de març de 1770.<sup>19</sup> Finalment, el 16 de juny de 1770<sup>20</sup> s'envià la confirmació reial segons la qual s'aprovava la fundació de l'Escola Nàutica de Barcelona i les regles per les quals s'havia de girar.

Segons consta en la confirmació reial, Sinibaldo Mas s'havia presentat per ensenyar les ciències nàutiques per quatre anys, acreditant els seus mèrits, a canvi de manutenció. La citada escola estaria situada en el barri de la Barceloneta. Els alumnes que hi cursessin estudis rebrien una educació gratuïta, costejada per la Junta de Comerç, ja que «no deberán satisfacer mesada, ni dar gratificación alguna». Això facilitava que els alumnes sense recursos poguessin accedir-hi. Tot i així, el manteniment en la ciutat de Barcelona era costós, i es donava la solució en el mateix document: els alumnes que arribaven de les províncies marítimes catalanes eren subvencionats pels ministeris de Marina de les seves respectives províncies, les quals assumien la manutenció dels deixebles, sobretot dels que mancaven de mitjans. Aquest sistema s'aplicava també a la concessió de beques i ens mostra l'interès que tenien tant la Junta de Comerç com els diferents ministeris de marina, de crear un escola de nàutica gratuïta i que qualsevol fill, d'un matriculat, pogués instruir-se en l'art de la navegació. La idea no era innovadora, perquè ja es practicava en els col·legis santelmistes de Sevilla i de Màlaga, que eren també totalment gratuïts per als alumnes d'origen humil, encara que els passants, alumnes procedents de famílies adinerades o de cert renom, havien de pagar.

Els principis bàsics de funcionament de l'Escola de Nàutica de Barcelona ens els trobem en una mena de preordenances de nou regles. Gràcies a aquests docu-

17. Joan Vidal i Mir, membre de la Reial Junta Particular de Comerç de Barcelona, comerciant, de 57 anys, natural i veí de Barcelona (aquesta és l'edat aproximada que devia tenir quan signà el document).

18. BC, JC, lligall XXVII, doc. 3, 3.

19. BC, JC, lligall XXVII, doc. 3, 4-5.

20. BC, JC, lligall XXVII, doc. 2, 4-6.

ments sabem, per exemple, que els alumnes havien de ser entesos en matemàtiques, sobretot en aritmètica i en «las quatro reglas principales, y generales, y de las de proporción», segons la primera de les normes. Això implicava que els alumnes posseïssin coneixements inicials, de manera que es limitava l'accés de part de la població. Tot i així, suposem que la finalitat de la norma era accelerar els estudis i no vetar alumnes. Si haguessin preparat els alumnes en l'aritmètica, haurien necessitat més professors.

La manera de comprovar el nivell de coneixements previ de l'alumnat es definia en la segona regla, segons la qual els ministres de cada província marítima examinaven els aspirants per assegurar la seva capacitat. Això sí, si el nombre d'aspirants era excessiu, el mètode d'elecció era el sorteig. D'aquesta manera s'eliminava la parcialitat d'altres sistemes. A més de la vàlua, els alumnes havien de complir altres requisits com lliurar la certificació del ministre de Marina, segons estipulava la tercera norma, o portar el material d'escriptura i un compàs de punta a les classes (quarta regla). Si cometien faltes o eren indisciplinats podien ser expulsats de l'Escola per la Junta de Comerç (cinquena). És més, els alumnes havien de ser puntuals, llevat que la seva falta fos justificada per un motiu greu (setena). En definitiva, la majoria de les regles estipulaven els requisits i el comportament que s'esperava de l'alumnat.

Les regles que fan referència a l'escola pròpiament dita són tres. La sisena, que assenyalava el dia de Sant Joan com a inici de les classes i que acordava que s'impartirien dues classes al matí i dues a la tarda, cada dia menys els festius. La vuitena, on es definia el següent temari:

[...] todo lo perteneciente â la navegación, con las reglas, y preceptos mas adecuados al arte: a resolverlo por siete instrumentos, que son, cuadrante de reduccion, escala plana y artificial, sacabuchos, Pantometras canon logarithmo, y canon Mathematico; como asimismo la Geometria practica, con el uso del Compas perteneciente al Arte, la trigonometria, y el uso de las Cartas planas, y Esphericas, el tratado de la Esphera Celeste, y terraquea, con el manejo del Globo para los problemas astronomicos correspondientes â la navegación.

Tot això en castellà, idioma obligatori del centre. Finalment, la novena regla ens recordava que el nombre de places disponibles eren vint, encara que delimitava que sis serien per a Mataró, quatre per a cada província, Barcelona, Tarragona i Sant Feliu de Guíxols, i dues per a Tortosa. Encara que la regla més important segurament és la vuitena, és interessant valorar el repartiment d'alumnes acceptats per localitats, sobretot si considerem que el 1779 i 1781 es fundarien les escoles de nàutica d'Arenys de Mar i Mataró, respectivament. Els sis alumnes de Mataró eren alguna cosa a reconsiderar després de l'obertura d'aquests centres.

Com que les ordenances no eren prou concloents, el 26 de juliol de 1770,<sup>21</sup> Sinibaldo Mas va passar un memorial amb algunes recomanacions sobre les normes

21. BC, JC, lligall XXVII, doc. 5, 3-5.

que havien de regir en aquesta escola per assegurar el seu bon funcionament pel que fa a l'ordre i a l'educació dels alumnes. Sinibaldo Mas recomanava que cap dels alumnes de l'escola no pogués fer les pràctiques fins que ell determinés que estava prou avançat en la part teòrica. Si l'alumne realitzava les pràctiques abans d'hora, i el motiu que esgrimís a la Junta de Comerç fora legítim, aquesta Junta ho podia dispensar. En qualsevol altre cas, no havien d'admetre que navegues un alumne sense prou preparació. Segons aquest sistema, el secretari de la Junta de Barcelona havia de lliurar a l'alumne un document ratificat per ell i amb el segell de la Junta de Comerç. Els comissaris de Marina no havien d'admetre cap alumne sense aquesta documentació. A més, Sinibaldo Mas desitjava que els alumnes de l'Escola de Nàutica de Barcelona només es poguessin examinar en aquesta escola per evitar que els alumnes menys preparats intentessin obtenir el certificat en un altre lloc, cosa que podria arribar a desprestigiar els estudis de Barcelona. El 20 d'agost de 1770, els cònsols de la Reial Junta Particular de Comerç de Barcelona van acceptar les recomanacions de Sinibaldo Mas per regular el tema de les pràctiques.<sup>22</sup> Això és una cosa més important del que sembla a primera vista perquè va donar peu a alguns dels enfrontaments de l'Escola de Nàutica de Barcelona, per tant, prendrem aquest tema més endavant.

Les regles de l'escola que abans hem esmentat es van complementar amb un memorial del 30 de juny de 1771 en què es proposaven més recomanacions sobre com havia de funcionar l'escola. Per exemple, en el primer punt s'especificava que cap alumne no havia de fer cap viatge sense presentar un memorial del professor al secretari de la Junta de Comerç segons el qual estava ben alligonat en les següents matèries: principis i regles de navegació, esfera terràquia i celeste, geometria, trigonometria plana, ús d'instruments, cartes i maniobra. El segon punt es referia al fet que els alumnes que quedessin habilitats per fer un viatge s'embarcarien en un vaixell de comerç o de la Reial Armada.<sup>23</sup>

El tercer punt indicava que, en tornar, els alumnes havien de presentar al mestre els diaris de navegació. Aquests serien esmenats per Sinibaldo Mas i servirien per acreditar les pràctiques dels alumnes, així com per extreure informació que podia servir per a nous coneixements nàutics com, per exemple, en forma d'avisos nàutics. Després de finalitzar el primer viatge, tornaven per estudiar les matèries següents: «Geometria; y Trigonometria Esferica, formacion delas cartas, quarterones y construccion de Instrumentos Nauticos, y demas ramos perteneciente âla Nautica». Un cop dominades les matèries del segon període, es tornaven a embarcar amb la certificació corresponent assegurant que havien superat aquesta nova etapa. En definitiva, es tornava a fer èmfasi en un tema que es considerava d'especial interès per a l'Escola de Nàutica. El memorial no acabava allà. També s'estipulava que finalitzades les segones pràctiques, els alumnes tornaven al centre amb els diaris de navegació i derrota, que eren examinats per Sinibaldo Mas, primer professor, per

22. BC, JC, lligall XXVII, doc. 5, 1-2.

23. No estava exclòsa la possibilitat que efectuessin les pràctiques en un vaixell militar, encara que la majoria dels alumnes embarcaren en vaixells de la Marina Mercant.



determinar si havien de tornar a l'Escola i, en aquest cas, quant de temps havien de romandre estudiant. Així mateix, Mas sol·licitava que el senyor intendent del Departament de Cartagena passés l'ordre als ministres de Marina perquè no embarqués cap alumne si no presentava el certificat del mestre i la llicència de la Junta de Comerç. I, al seu torn, l'intendent de Departament de Cartagena procuraria que els patrons que anaven a Amèrica o als països europeus de la Costa del Nord acceptessin alumnes en pràctiques.

Es tornà a posar l'accent en el tema en aquest document i en un altre de 30 de juny de 1771<sup>24</sup> quan Sinibaldo Mas sol·licità que els alumnes de nàutica de Barcelona fossin exempts del servei militar amb la intenció que no abandonessin els seus estudis fins que no estiguessin formats en la teòrica i en la pràctica. El monarca, segons Sinibaldo Mas, podia disposar de deixebles en les vaixells de comerç i de la Reial Armada. L'11 de juliol de 1771<sup>25</sup> es proclamà una Reial Ordre que afectava totes les escoles de nàutica per la qual s'ordenava que els alumnes de les escoles de nàutica fossin exempts del servei militar. Mercès a aquesta disposició, una important petició de Sinibaldo tenia valor de llei. No fou l'única. El 14 de maig de 1772, la Reial Junta Particular de Comerç de Barcelona recollí i aprovà aquestes propostes de Sinibaldo Mas, entre d'altres, i el 24 de novembre de 1773 s'incorporaren en les Ordenances de l'Escola de Nàutica de Barcelona.<sup>26</sup>

*La inspecció del centre el 31 d'agost de 1791 per part de Francisco Javier de Winthuysen, inspector de las escuelas de nàutica*

Encara que l'Escola de Nàutica de Barcelona estava molt ben definida i tenia un correcte funcionament, el monarca espanyol va ordenar, per Reial Decret de 8 de juliol de 1787, que s'efectués una inspecció de totes les escoles de nàutica. Malgrat el motiu principal que s'esgrimí fou unificar els mètodes d'estudis de les escoles particulars de la Corona espanyola, la inspecció resultant va donar a entendre que a més es pretenia traspassar el control de les escoles a l'Armada. Ni la Reial Junta de Comerç de Barcelona ni Sinibaldo Mas estaven disposats a perdre el control del centre i utilitzaren els mecanismes pertinents per aturar aquesta usurpació de poder, com veurem amb deteniment en les següents pàgines.

Per entendre la situació primer hem de definir el rang de Francisco Javier de Winthuysen Pineda, autor de la inspecció més important realitzada a l'Escola de Nàutica de Barcelona mentre Sinibaldo Mas en va ser director (un període comprès entre 1769 i 1806). L'1 de novembre de 1789,<sup>27</sup> Francisco Xavier de Wint-

24. BC, JC, lligall XXVII, doc. 6, 4-6.

25. Es compilaren aquestes disposicions en la Reial Ordre d'11 de juliol de 1771. Arxiu Museu Álvaro de Bazán (en endavant, AMAB), «Pilotos Registros», 3404, (1756-1805), 2º Libro Maestros y Primeros Pilotos (1768-1779), Real Orden de Palacio de 11 de julio de 1771.

26. BC, JC, lligall XXVII, doc. 7, 1-14.

27. AMAB, «Asuntos Particulares de Pilotos», Lligall 3375 (de 1789 a 26 de juliol de 1791), «Revistas de Ynspeccion de las Escuelas de Pilotos de los 3 Departamentos y de la Particulares de navegacion. Cometida à D. Franco Xavier de Winthuysen».

huysen, brigadier del Reial Cos de Guardamarines, va ser informat que havia de rellevar el cap d'esquadra Juan de Soto de la Comandància General de Pilots. Va passar a ser una figura rellevant en aquest cos, de manera que aquell mateix any el monarca espanyol li va ordenar que efectués una inspecció de totes les escoles de nàutica de la Corona, per la qual cosa l'habilità com a inspector de les Escoles de Nàutica del Regne. Amb això sabem que era una figura distingida per al monarca i amb un gran poder. És lògic que s'armés d'aquest poder per defensar els seus interessos i els de l'Armada, la qual cosa, al seu torn, podia generar algun tipus de conflicte amb Sinibaldo Mas, rang del qual era inferior i podia veure's menyspreat per Winthuysen. No en va havia de qüestionar el sistema d'estudis i el funcionament d'un centre que Sinibaldo havia convertit en la seva vida. No obstant això, els escrits de Sinibaldo Mas no reflecteixen aquesta lluita de poders perquè la seva defensa, com veurem, se centrava en un reflex de les lleis i els compromisos del monarca. En els papers oficials podem intuir actituds, però no descobrir els veritables pensaments dels protagonistes.

Les inspeccions es van iniciar al febrer de 1790 i suposaven canvis en els temaris, una nova regulació per als exàmens de pilots i pilotins, i, sobretot, es pretenia que el control de totes les escoles de nàutica fos per a la Reial Armada a través dels ministeris i departaments de Marina. La de Barcelona va arrencar amb l'arribada de Winthuysen el 3 de juny de 1791.<sup>28</sup> L'endemà es va reunir amb els representants de la Comissió de l'Escola de la Junta de Comerç: el marquès de Gironella, Joseph Forn i de Milans, el senyor Onofre Glòria i Jaume Dorda. Winthuysen lliurà a l'Escola de Barcelona 25 llibres de geometria i 25 més de trigonometria, pels quals va rebre deu pesos per part de la Junta. També va lliurar dos tractats de cosmografia i un de problemes d'astronomia,<sup>29</sup> que eren unes obres manuscrites del mateix Winthuysen. En l'actualitat es conserva una mostra d'aquestes obres a la Biblioteca de Catalunya. Aquests presents es poden entendre com una mostra de lideratge per part de Winthuysen, qui marcava les pautes a seguir només arribar. Independentment del material que posseïa l'escola, que encara no havia estat analitzat per Winthuysen, l'inspector lliurava un material que seria necessari per aplicar el seu propi mètode d'estudis.

Com que a Catalunya convivien tres escoles, Javier de Winthuysen les inspeccionà seguint aquest ordre: primer l'Escola de Mataró, després la d'Arenys de Mar i, per acabar, la de Barcelona. Després de finalitzar les seves indagacions, Winthuysen va remetre un informe el 31 d'agost de 1791 en el qual plantejava a la Junta de Comerç unes modificacions sobre el mètode, govern, estudis, exàmens i el material que s'havia d'adequar a l'Escola de Nàutica de Barcelona. La majoria de les reformes de Winthussen es van acceptar, la qual cosa va donar lloc a unes noves ordenances el 31 de març de 1797, però sorgiren els primers problemes perquè la «Instrucción para la Disciplina, estudios y examenes, sobre que deven arreglarse las

28. BC, JC, lligall XXVII, doc. 34, 30-39.

29. BC, JC, lligall XXVII, doc. 43, 27-75.

Escuelas particulares de Nautica»<sup>30</sup> reduïa les atribucions de la Junta de Comerç en benefici de la Reial Armada. Segons el primer article d'aquesta instrucció, la part facultativa, fins llavors de la junta, passava al «Comandante en Gefe del Cuerpo de Pilotos», és a dir, a Winthuysen, per a totes les escoles constituïdes per la gràcia del rei, segons el Reial Decret de 8 de juliol de 1787.

Entre l'articulat acceptat, ens trobem que havien d'haver dues sales habilitades per impartir classes properes al mar, la qual cosa era vàlida per a l'Escola de Barcelona, ja que sempre havia estat al barri de la Barceloneta. En aquells moments es trobava a la Casa Llotja i tenia dues sales, una per a cada mestre. Per a un major control del material de l'Escola de Nàutica, s'havia d'habilitar el fet que un dels mestres visqués a la Casa Llotja. Si bé la Junta de Comerç s'havia compromès a pagar-li el lloguer de l'habitatge a Sinibaldo Mas en el contracte de 1772, no havia de ser necessàriament a la Casa Llotja, per la qual cosa van llogar una casa de les rodalies. A més, el material havia de ser inventariat per controlar el seu estat i/o poder realitzar compres si era necessari. Com que calia que les escoles tinguessin un mínim de dos professors, sent necessari que un d'ells dominés el dibuix perquè en fos el professor delineant, les escoles que disposaven d'un únic professor, com les d'Arenys de Mar i Mataró, doblaven el seu cos docent. En el cas de Barcelona no suposava canvis perquè el segon mestre, Jaume Tutzó, ja s'encarregava de les classes de dibuix i de les de segon professor. També es regulava el que havien de cobrar els professors de nàutica. El primer professor havia de cobrar 600 ducats<sup>31</sup> i el segon, uns 400.<sup>32</sup> Això suposava un augment de sou d'un 10,5%<sup>33</sup> per al primer professor i d'un 92,5%<sup>34</sup> per al segon. No obstant això, aquest augment en el segon professor no és tan espectacular com sembla d'antuvi, ja que absorbia les funcions de professor delineant. L'augment real és, aproximadament, d'un 10%.<sup>35</sup> Finalment, segons l'article cinquè, el primer professor seria el director de l'escola i el temari era el mètode d'estudis recollit en el primer article del «Metodo de estudios que se ha de seguir en todas las Escuelas Particulares de Nautica».<sup>36</sup> Això era d'aplicació tant per al primer mestre com per al segon, que ensenyaven en aules separades. Aquesta reforma tampoc no era cap gran novetat perquè l'Escola de Barcelona ja estava funcionant així.

Tot i aquests canvis que suposaven millores, també havien articles compromesos que incidien en el control de l'escola per part de l'Armada. Segons el quart punt, els oficials del Cos de Pilots de l'Armada serien els encarregats d'impartir les classes a l'Escola de Nàutica quan es retiressin els professors actuals. D'aquesta manera, els pilots de l'Armada que no podien seguir navegant podien exercir una

30. Utilitzem la terminologia que emprava Winthuysen per definir les esmentades regles. BC, JC, lligall XXVII, doc. 43, 6-9.

31. «825 pesos sencillos ó 1155 libras catalanas».

32. «550 pesos sencillos ó 770 libras catalanas».

33. Passem a incloure els ingressos variables amb els fixos per la qual cosa situem els seus ingressos anuals, que eren 727 pesos i un reial o 1.017,975 lliures catalanes.

34. El segon mestre passava de cobrar 400 lliures catalanes a 770 lliures catalanes.

35. La suma dels sous segon mestre i professor delineant és de 700 lliures catalanes.

36. BC, JC, lligall XXVII, doc. 43, 10-12.

carrera docent. A la pràctica, aquesta reforma hauria significat el control efectiu de l'Armada dels estudis nàutics. Tanmateix, això no va arribar a succeir i els relleus dels professors van ser de la Marina Mercant i no de l'Armada.

A més, segons el següent article, els professors estaven subjectes als seus respectius consolsats, que posseïen les facultats correctives. Es podia amenaçar els mestres de presentar un informe al mateix rei. Si aquestes mesures no eren suficients, es manifestarien al capità general del departament per prendre mesures més rígides: l'arrest i la reprensió. En cas de reincidir podia ser expulsat del seu càrrec i ser reemplaçat per un altre mestre. Això representava la fi del control dels mestres per part de la Junta de Comerç, amb la qual cosa minaven les facultats de govern de la Junta sobre els mestres de l'Escola que estaven finançant. Això es reafirmava en l'article setè, en el qual s'indicava que si s'havia de substituir algun dels professors, els còsols o cossos al capità general del seu departament havien d'avisar al comandant de pilots<sup>37</sup> perquè destinés professors en els llocs sense cobrir. Mentrestant, els alumnes més avançats es dedicarien a fer les classes. S'utilitzava el sistema de passants per ocupar l'esmentada plaça. De nou era l'Armada Reial i no la junta, qui determinava qui havia de dedicar-se a l'ensenyança nàutica.

Altres aspectes importants eren que l'escola havia de passar les notícies mensualment al Departament de l'illa de Lleó (Cadis), responsable dels estudis nàutics, el 15 de cada mes, i informar anualment del seu estat general. A més, segons l'article vuitè, els còsols o cossos de l'Armada informarien al mateix departament dels pilots de l'Armada que fossin adequats per fer classes, i que no fossin aptes per navegar. En el novè article s'ordenava que els primers professors de les escoles enviessin informes dels estris i instruments necessaris per a les classes al comandant de pilots. El consolat demanaria informes a les juntes respectives amb la finalitat de controlar els avenços de les escoles. En definitiva, la Junta de Comerç ja no controlava la referida escola perquè havia d'enviar informes al Consolat de Marina. Segons el desè article, la Junta de Comerç no controlaria el nombre dels aspirants que entraven a l'Escola de Barcelona. Aquesta funció passava al Consolat o al cos de l'Armada. Unes altres funcions que havia de delegar la Junta de Comerç eren les certificacions als alumnes que anaven a realitzar les pràctiques acadèmiques, l'acomiadament dels alumnes que no fossin aplicats i el control dels exàmens.

Tots aquests articles van provocar la controvèrsia entre Francisco Javier de Winthuysen, comandant de pilots, i la Junta de Comerç, que finançava l'escola i no volia perdre'n el control. La junta va informar el 24 de setembre de 1791 que aquestes disposicions no es podien traslladar a aquesta Escola de Barcelona, ja que era una institució amb les seves peculiaritats per la qual cosa la seva situació no era extrapolable a les altres institucions de la Corona. Li semblava necessària la reforma, però no compartia la majoria de punts d'aquestes regles. Mitjançant aquesta reforma, l'Escola de Barcelona passava a dependre absolutament del Departament de Marina, que podia retirar els professors que estaven fent classe i

37. El qual estava destinat a l'illa de Lleó de Cadis, dins del Departament de Cadis, el qual era responsable del control dels estudis nàutics.

substituir-los per uns altres de l'Armada, i s'eliminaven gairebé totes les funcions que tenia la Junta de Comerç. La suposada independència que se li atorgava a Sinibaldo Mas, primer professor i director del centre, tampoc no era del grat de la Junta de Comerç, ja que, quan se li havia deixat tanta llibertat en la direcció de l'escola, no s'hi havien obtingut grans progressos.

La Junta de Comerç afirmava que aquesta reforma no era viable econòmicament, ni la seva aplicació era conforme als designis del monarca quan va fundar aquesta escola. Segons el document en què el rei va aprovar la formació de l'Escola de Nàutica de Barcelona el 16 de juny de 1770, el centre es va crear per formar oficials de la Marina Mercant i no tant de l'Armada. Per tant, la Junta de Comerç va sol·licitar la intervenció del rei en el conflicte d'interessos. Aquest va intercedir a favor de la junta i va paraitzar les reformes de Winthuysen a l'Escola de Barcelona amb una Reial Ordre de la Reial Junta de Comerç i Moneda del Regne del 16 octubre de 1791.<sup>38</sup> El rei determinava que no es realitzés cap modificació i que es continués amb el sistema existent fins llavors.

La lluita, però, no acaba aquí. El 4 de setembre de 1791, Javier de Winthuysen va remetre una lletra al senyor Antonio Valdés, ministre de Marina de la província de Barcelona, explicant la possibilitat de finançar l'Escola de Nàutica de Barcelona amb el mateix sistema que l'Escola d'Arenys de Mar, si la Junta de Comerç renunciava a l'esmentada escola, fet que no succeí. Un extracte del text deia així:

Si por acaso la dicha Junta combiniese y aun persuadiese a quitar la Escuela por no sufrir esta Dependencia podria concederle con la condicion de poner en manos del Ministro de Marina de esta Ciudad la Cantidad de 2 mil Libras anuales, con todos los utiles que tiene la escuela, y con esto formarla en el Muelle de la Barceloneta arredando Una de sus Casas para este Objeto, y baxo la Direccion del Capitan del Puerto, ó Ministro de la Provincia, en los utiles terminos que en este caso propondria a V.E. con mucha semejanza, è igualdad a la Propuesta para la Provincia de Mataró.

Segons aquesta proposta, una part del finançament corresponia a les poblacions matriculades de les províncies marítimes que estudiaven a l'escola i una altra part a un gravamen sobre les patents de navegació, mentre que els alumnes que no fossin d'aquelles poblacions havien de pagar un pes fort al mes. Aquest sistema no es va arribar a implantar a Barcelona, la qual cosa hauria suposat que alguns alumnes haguessin hagut de pagar les classes.

El que resulta curiós, però, és que si analitzem el sistema de finançament de l'Escola d'Arenys de Mar veurem que l'Armada mai no va pretendre sufragar les despeses de l'Escola de Nàutica de Barcelona. Aquest sistema està recollit en l'ar-

38. AMAB, «Asuntos Legislativos Pilotos», lligall 3375, (3 de novembre de 1792) «Sobre informes por D. Franco Xavier de Winthuysen de su Revista General de las Escuelas de Nauticas».

title tercer de les instruccions per a l'Escola d'«Aréns en la Prov<sup>a</sup> de Mataró»,<sup>39</sup> formada el 19 de març de 1792 per Francisco Winthuysen per Reial Ordre de 8 de febrer de 1792 i recollides el 22 de maig de 1792<sup>40</sup> per aprovació reial. El reproduïm textualment amb la finalitat de demostrar que la Reial Armada no va pretendre en cap moment assumir els esmentats costos:

Los caudales de q<sup>e</sup> se compondrá esta Caja son, de los 740 Libras anuales q<sup>e</sup> contribuyen los ya expresados Pueblos delas Provincia, y qualesquiera otra dela misma q<sup>e</sup> en lo sucesivo quiera dar: De la contribucion del medio Real por tonelada de las Patentes de Navegacion q<sup>e</sup> despache el Juez Conservador en su territorio, ô de las q<sup>e</sup>renovare, ô abilitarse; y de Vm. Peso fuerte q<sup>e</sup> pagaran por cada Mes los Jóvenes q<sup>e</sup> quieran aprender en ella, y no sean Hijos, ô Parientes de los Matriculados delos Pueblos q<sup>e</sup> contribuyen: todos los quales deveràn poner en manos del Juez Conservador las cantidades anticipadas, Los primeros por Años, ô semestres, y los Ultimos por mezes: todo lo qual conservará en si dicho Juez, hasta el ultimo dia del Mes en q<sup>e</sup> se abra la Caja, para Pagar, recibir, y Anotar, por èl, ô su subdelegado las cantidades q<sup>e</sup> á continuacion se señalan.

El 13 de setembre de 1791,<sup>41</sup> la Junta de Comerç, després de comunicar el desacord amb aquest nou sistema de control, va traslladar al senyor Francisco Javier Winthuysen que pretenia realitzar alguna innovació en les propostes sobre el mètode que proposava per a l'escola. Ara ens trobem amb la situació inversa. La junta volia anar més enllà de les seves possibilitats i reduir els canvis de Winthuysen. No obstant això, Francisco Javier Winthuysen va remetre un informe el 15 de maig de 1792 en què acatava la Reial Ordre de 16 d'octubre de 1791, reconeixent la independència de l'Escola de Barcelona de la Marina Reial, però instava que es realitzés la reforma educativa en tots els aspectes, menys en la qüestió dels relleus dels professors, en què la Junta de Comerç tenia la potestat de determinar qui ocuparia aquestes places. D'aquesta manera, La Junta de Comerç de Barcelona va conservar el govern de l'Escola de Barcelona encara que Winthuysen va imposar la seva reforma educativa i va unificar el mètode d'estudis a les escoles de Nàutica. Tanmateix, aquesta lluita continuaria, mentre que les escoles d'Arenys de Mar i de Mataró van perdre la seva autonomia inicial.

39. Arxiu del Museu Naval de Madrid (en endavant, MNM), «Instrucción para la Disciplina, Estudios y Exámenes que deben seguirse en las Escuelas Reales y Particulares de Náutica del Reyno. Firmado y aprobado por Dn Francisco Xavier de Winthuysen y Pineda», 26 de febrer de 1790, Ms. 895, 9-13.

40. AMAB, Fons Colegio de San Telmo, lligall 1020 (Aranjuez, 22 de maig de 1792), «Del establecimiento de Arens, Prova de Mataró, de una Escuela nautica y Graduacn a sus Maestros. Reglamento para las Escuelas Nauticas».

41. AMAB, «Asuntos Legislativos, Pilotos», lligall 3375 (3 de novembre de 1792), «Sobre informes por D. Franco Xavier de Winthuysen de su Revista General de las Escuelas de Nauticas».

L'informe del maig de Francisco Javier Winthuysen suposava la fi d'una batalla, però no la fi de la guerra. El 5 de desembre de 1798,<sup>42</sup> la Junta de Comerç de Barcelona va presentar un memorial a la Junta General de Comerç i Moneda a Madrid per renovar les competències anteriors que la junta posseïa per nomenar el successor del càrrec de primer mestre i director de l'escola i el de conservar les facultats del govern econòmic, sent la junta la que mantenia aquesta escola. No obstant això, el monarca va determinar el 26 de desembre de 1798 que l'Escola de Barcelona depenia del Ministeri de Marina. Aquest és només un exemple dels successius enfrontaments que hi va haver entre la Junta i l'Armada. En algunes ocasions vencien uns, en d'altres es giraven les tornes, però mai no hi va haver una victòria definitiva per cap de les parts.

*L'enfrontament de Félix Meli-Lupi, comandant militar de la província de Barcelona, amb la Junta de Comerç per prendre el control de l'escola*

Ara no analitzarem una inspecció pròpiament dita, sinó el cas particular de Félix Meli-Lupi, brigadier nomenat comandant militar de la província de Barcelona el 18 d'abril de 1800 en substitució de Cayetano Agustín de Mora, segons un document de 9 de juny de 1800<sup>43</sup> de Sinibaldo Mas, director de l'escola, que reproduïa una carta de Félix Meli-Lupi. Es tracta d'un conflicte que es va desenvolupar durant diversos anys, de manera que n'estudiarem les diferents etapes.

El primer incident es va donar quan Félix Meli-Lupi va instar la Junta de Comerç que li remetés l'estat de l'Escola de Nàutica. Un dels documents que sol·licitava era el llistat dels alumnes de l'escola que no seguissin estudiant en aquest centre, així com el dels pilots examinats al centre. Necessitava ambdós llistats per informar a l'excel·lentíssim senyor Francisco de Borja, capità general del Departament de Marina de Cartagena. Sinibaldo Mas va preparar un llistat dels pilots examinats a l'Escola de Nàutica de Barcelona, tal com havia sol·licitat Félix-Meli-Lupi el 17 de juny de 1800. A més, sol·licità a la Junta de Comerç que determinés el que considerés més convenient en una carta de 18 de juny de 1800.<sup>44</sup> Sinibaldo Mas no volia lliurar la llista al senyor Félix Meli-Lupi si la junta no ho considerava pertinent.

El 25 de juny de 1800,<sup>45</sup> la Junta de Comerç autoritzà Sinibaldo Mas a enviar l'estat dels alumnes i dels pilots de l'escola al comandant militar de la província de Barcelona. Sinibaldo complí l'ordre, però segons Félix Meli-lupi, els documents aportats no eren suficients. Per aquest motiu, demanava una còpia original dels «Libros de Asientos de Pilotos y Alumnos de la Escuela», tal como consta en una lletra enviada per Sinibaldo Mas a la Junta de Comerç el 28 d'agost de 1800.<sup>46</sup>

42. BC, JC, lligall XXVII, doc. 49, 25-27.

43. BC, JC, lligall XXVII, doc. 49, 68.

44. BC, JC, lligall XXVII, doc. 49, 66.

45. BC, JC, lligall XXVII, doc. 49, 67.

46. BC, JC, lligall XXVII, doc. 49, 75, 78 i 79.

Que en oficio de 26 los entregue á dho Sor<sup>47</sup> Comandante Militar, y a pesar de haver merecido su aprovacn<sup>48</sup> me dijo de Palabra, no eran suficientes para su gobierno, y q<sup>e</sup> querrá copia original de los Libros de Asientos de los Pilotos, y Alumnos de la Escuela, mandadome tres Libros en blanco para el intento.

Sinibaldo Mas va respondre que aquests llibres, segons la Reial Instrucció de 12 de juliol de 1783<sup>49</sup> i les ordenances de l'escola,<sup>50</sup> havien de quedar a càrrec del director de l'escola. A més a més informà a Félix Meli-Lupi que havia de consultar-ho primer a la Junta de Comerç.

La discussió prosseguí quan Félix Meli-Lupi exposà a Sinibaldo Mas que, segons l'article seixanta-quatre del tractat desè, títol tercer, de les Ordenances de Matrícula de 1751,<sup>51</sup> el comandant militar tenia facultat d'obligar els pilots de comerç que re-

47. 'dicho Señor'.

48. 'aprobación'.

49. Podem trobar aquesta Reial Instrucció en la Biblioteca de Catalunya. En reproduïrem dos fragments relatius a les potestats dels mestres de l'escola de nàutica:

«Que los Directores de Pilotos en los Departamentos de Marina, y los Maestros de las Escuelas de Navegacion establecidas en sus Dominios con Real proteccion, exâminen al que pretendiere plaza de Pilotin, segundo Piloto, y primero.» Amb aquesta disposició comprovem com els mestres de navegació tenien potestat d'examinar els que pretenien plaça de primers pilots, segons pilots o pilotins.

«Que verificado el exâmen conforme á los citados artículos, exponga el Director si fue en Departamento, y el Maestro si en alguna de las Escuelas en el nombramiento, que dé al exâminado, el próximo biage que va â hacer: y en los sucesivos (presentando siempre cada uno el citado pable del dueño) pondrá al pie del nombramiento: Visto-bueno para que haga viage á tal parte, en tal embarcacion, la fecha, y media firma, pues este es el único instrumento que ha de conservar en si el interesado; porque las certificaciones y papeles de los dueños que presente, han de quedar legajados con el número del folio en que se puso en el libro de la Direccion, ó de la Escuela el asiento del sugeto, en el qual han de n otarse todos los Vistos-buenos que se dieren, como los demas que ocasione, & c.: Que en los puertos distantes de los Departamentos recaigan en el Capitan de él las mismas facultades (exceptuando el exâmen), que en los Directores, y expresados Maestros, y en los que no hubiese Capitan de Puerto, recaigan las propias facultades en el Juez de Matrícula.» Els mestres havien d'emplenar els assentaments dels pilots en llibres, els quals s'havien de conservar en l'escola. Una altra de les potestats del mestre era la de nomenar pilots, com ho era també del director del Departament de Marina.

BC, JC, lligall XXVII, doc. 22, 7 i 8.

50. Es remitia a l'article vuitè de les ordenances de 31 de maig de 1797: «Acudirán por si mismos â esta Capital; y daran memorial â la Real Junta acompañado de la fe de su Bautismo, y tomados los correpondientes informes, por medio de los Comisionados dela Junta; y constandole dela idoneidad delos Pretendientes, por previo exâmenes de los Maestros, dispondra la RI Junta sean admitidos en su Escuela en caso de parecerle que no hay inconveniente, y seguidamente se anotarán por el Director en el Libro de Matricula de la Escuela que esta â su cargo». BC, JC, lligall XXVII, doc. 42, 4.

51. L'article seixanta-quatre disposava: «Los Pilotos, Contramaefres,<sup>1</sup> y otros oficiales del Mar, que tubieran Nombramientos legitimos depachados<sup>1</sup> por aquellos, â quienes por Ordenanza pertenece darlos, que los habilitan â fervir<sup>1</sup> de tales mis Vageles, folo<sup>1</sup> fe<sup>1</sup> deftinaràn en efta<sup>1</sup> calidad, quando fean neceffarios<sup>1</sup>, y fe<sup>1</sup> les mandâre, y por consiguiente, feràn libres de sortèo. Pero no los que fin<sup>1</sup> como tales en Embarcaciones particulares, ni aun los que, como interionos, hu-



alitzessin el servei com a mariners. A més, Félix Meli-Lupi li informà que el director de l'escola no podia nomenar pilots, sinó que només podia atorgar certificacions. No obstant, Sinibaldo Mas li contestà que segons la Reial Instrucció de 12 de juliol de 1783 i segons la instrucció de l'inspector general de les escoles del regne de Francisco Javier Winthuysen, tenia potestat per fer-ho. Suposem que Sinibaldo Mas es referia a l'article segon del «Método y formalidades para los exámenes de Pilotos y Pilotines»<sup>52</sup> de la reforma de Winthuysen, el qual començava de la forma següent: «El que solicite plaza de Pilotin, ô Piloto, se presentará al primer Maestro, y exhibiendole todos los Ynstrumentos prevenidos â este objeto en la R<sup>l</sup> orden circular de 12 de Julio de 1783 [...]». Això era cert, ja que la Reial Ordre de 12 de juliol de 1783 deia textualment: «[...] y el Maestro si en alguna de las Escuelas en el nombramiento, que dé al exâminado, el próximo biage que va â hacer».

La divergència de criteris continuà. Sinibaldo Mas recordà que, segons l'article cinquè del tractat tercer, títol sisè, de les Ordenances de l'Armada Reial de 1793,<sup>53</sup> els pilots de comerç només havien de servir a l'Armada en classe de mariners quan hi obligués l'escassetesa del moment. Sinibaldo Mas ho traslladà a la Junta de Comerç amb la intenció que determinés el que considerés oportú, i la junta determinà que el motiu de la sol·licitud dels informes era la inclusió dels pilots de comerç en el sorteig de mariners de l'Armada, segons un document de la junta de 6 de setembre de 1800,<sup>54</sup> i no el d'informar el capità general del Departament de Marina de Cartagena. El 19 de setembre de 1800,<sup>55</sup> la Junta de Comerç establí que se suspengués el lliurament de les còpies dels llibres de l'escola.

Arribats a aquest punt, la discussió havia transcendit a organismes superiors. Si la junta havia intercedit a favor de Sinibaldo Mas, l'excel·lentíssim senyor Francisco de Borja, capità general de Marina del Departament de Cartagena, el 4 de novem-

vieren fervido eftas Plazas en la Armada; pues ferán<sup>1</sup> comprehendidos en la Claffe<sup>1</sup> de Marineros habiles con los quales alternarán para las falidas<sup>1</sup>, fin<sup>1</sup> difticion<sup>1</sup> alguna». FNB Armada Real (1751) Títol III del tractat de les ordenances generals de la Reial Armada, Madrid, pàg. 23.

<sup>1</sup> La f es una s alemana.

52. BC, JC, lligall XXVII, doc. 43, 12-15.

53. L'article cinquè disposa textualment el següent: «En ocasiones de necesitarse reemplazos de tales clases fuera de las Capitales de Departamento, despachará el Comandante de la Esquadra los Nombramientos interinos, ordenando â los Ministros ó Subdelegados de Marina la presentacion de los que fueren menester, y verificandose examâmen de su idoneidad, que tampoco debera omitirse por el Comandante de un baxel suelto que arriba â algún puerto con igual necesidad».

Mentre que l'article quart exposava: «Correpondera al Capitan ó Comandante General del Departamento expêdir los Nombramientos de Pilotos, Pilotines y Prácticos interinos, procedido informe del Comandante del Cuerpo, conseqüente â providencia para llamar al servicio â los Capitanes, Pilotos ó Patrones de buques particulares, y exâminar su idoneidad, según se prescribe en el lugar». L'esmentat article disposava que només el comandant general del departament podria cridar els capitans i pilots particulars al servei, i que el comandant d'una província marítima no disposa de l'esmentada potestat.

BMM, *Armada Real, Ordenanzas generales de la Armada Real. Parte Primera*, Madrid, Imprenta de la Viuda de Joachin Ibarra, 1793, vol. I, 388-389.

54. BC, lligall XXVII, doc. 49, 76 i 78.

55. BC, lligall XXVII, doc. 49, 83.

bre de 1800<sup>56</sup> intercedí a favor del seu contrincant. Informà a Sinibaldo Mas de la seva ordre de 28 d'octubre de 1800 per la qual havia de passar al comandant militar de Barcelona, Félix Meli-Lupi, el llistat de tots els pilots matriculats en l'escola amb la intenció de poder fer llistes per controlar les baixes i altes dels pilots i així evitar que els individus que no fossin dels rams dels matriculats accedissin als llocs dels pilots, sent les seves paraules les següents:

No pudiendo ni debiendo permitir los Comandantes Militares de las Provincias que disfruten los beneficios de la Mar, algun Individuo que no sea Matriculado, ni que mande Embarcacion de Comercio, trafico, y Pesca, quien no tenga los requisitos de ordenanza, es de absoluta necesidad, les consta el Numero y Clase de aquellos, por tanto prevengo â Vm pase al Comandte<sup>57</sup> Militar de esa Provincia D<sup>n</sup> Félix Meli-Lupi la Lista que le tiene pedida de todos los Pilotos que corresponden â esa Escuela, sin que por esto se le perjudiquen en nada, las demas Comisiones que están â su cargo por esa Junta, ô Consulado, que no se opongan âl R<sup>l</sup> Servicio.

La carta del capità general de Marina del Departament de Cartagena eliminava el temor que els documents s'empressin per als sortejos de mariners de l'Armada.

Una altra cosa important és que Francisco de Borja sol·licità que habilitessin per manar embarcacions al pilotí Ramon Badia i al meritori Joan Tramujas, la qual cosa ens confirmava que el primer mestre i el director de l'Escola de Nàutica podien nomenar pilots, contradient a Félix Meli-Lupi, segons un document de Sinibaldo Mas de 22 de novembre de 1800.<sup>58</sup>

El 9 de novembre de 1800,<sup>59</sup> la Junta de Comerç aprovà que, a més de passar un llistat de la relació de tots els pilots examinats en l'escola, amb els seus noms, pàtries i destinacions, es passés també la raó individual dels que feren servei a la Reial Armada i de tots els alumnes que havien estudiat des del començament de 1798, renovant el llistat creat en els anys anteriors. Es comprometé així mateix a no posar en el futur cap entrebanc a oferir els llistats que el comandat militar de Marina de Barcelona sol·licités.

Semblava que el conflicte s'havia resolt, però va tornar l'any següent amb més força, si era possible. Félix Meli-Lupi va remetre un informe el 26 agost 1801<sup>60</sup> al Departament de Marina de Cartagena sobre les competències del seu càrrec en relació amb l'Escola de Nàutica de Barcelona. Per un informe del Ministeri de Marina del 13 d'octubre de 1801, sabem que Félix Meli-Lupi considerava que hi havia

56. BC, Lligall XXVII, doc. 49, 98.

57. 'Comandante'.

58. BC, JC, lligall XXVII, doc. 49, 97.

59. BC, JC, lligall XXVII, doc. 49, 99.

60. AMAB, «Asuntos Particulares de Pilotos», lligall 3376 (San Lorenzo, 13 d'octubre de 1801): «El Ministerio de Marina. Acompaña á los usos convenientes un expediente sobre establecimiento de la Escuela nautica de Barcelona que se halla pendiente en aquel Ministerio».

diverses facultats que li pertanyien a ell mateix, però que Sinibaldo Mas se les havia atribuït. Félix Meli-Lupi va adjuntar a l'informe una carta amb sis documents que analitzarem posteriorment. Així, Félix Meli-Lupi va acusar primerament Sinibaldo Mas d'incomplir la Reial Ordre Circular de 12 de juliol de 1783, ja que segons Félix Meli-Lupi havia examinat de pilotí un alumne de l'escola que només havia realitzat un viatge.<sup>61</sup> Sinibaldo Mas va recórrer al capità general de Marina del Departament de Cartagena. El comandant militar, Félix Meli-Lupi, titllava de:

[...] infundada, falsa y orgullosa la queja, ya por que la orn<sup>62</sup> en que se apoya no fue dada para el fin q<sup>e</sup> la toma el Director, y ya porque se arroga facultades q<sup>e</sup> no le competen, pues otra instrucción de 26 de febrero de 1790 ((2) No se ha encontrado la orn que haya sancionado esta instrucion dada por el Gefe de esq<sup>a</sup> d. Fran<sup>co</sup> Winthhuysen<sup>63</sup> para el gobierno de las Escuelas) previene que el Consulado expida las certificaciones.

A favor del senyor Félix Meli-Lupi, una Ordre de 16 febrer 1801, comunicada pel director general de l'Armada, dictaminava el següent:

[...] que la dependencia que tiene los Pilotos al Comandante Militar es unica, al mismo tiempo que no deben reconocer ninguna al Maestro dela Escuela, cuyas funciones estan reducidas á la mera enseñanza.

Això suposava que els directors de les escoles perdien les seves facultats en els exàmens de pilots, convertint-se en mers examinadors. Amb això, Félix Meli-Lupi, comandant militar de Barcelona, va realitzar diverses preguntes a Sinibaldo Mas sobre les competències dels exàmens de pilot. La resposta del director de l'escola va ser que la Reial Circular de 12 de juliol de 1783 no s'havia derogat. Varen remetre aquesta afirmació al comandant principal de Matrícula, Joseph Pasqual Bonanza, el qual va donar la raó a Sinibaldo Mas.

Com que no en va quedar satisfet, Félix Meli-Lupi va considerar que hi havia una contradicció de la resposta del comandant principal de Matrícula amb l'ordre de 16 de febrer de 1801, per la qual cosa sol·licità una resposta del seu cap superior, que era el capità general de Marina del Departament de Cartagena. Félix Meli-Lupi argumentava que el director de l'Escola de Barcelona no tenia cap subordinació «al abrigo de la proteccion que le sostiene en el Departamento».

61. «[...] que no se exámine de Pilotín de la carrera de América á quien no justifique con certificaciones de las Contadurias de Marina, ô por roles que los Jueces de Matricula tienen en los Puertos, haber hecho dos viages redondos á aquellos Dominios exerciendo el arte de la navegacion, ó un viage solo, como en él haya hecho algunas travesías, ó el viage redondo, y algunas compañías en Europa en los Baxeles de S. M.<sup>1</sup>.»

<sup>1</sup> 'Su Majestad'.

BC, JC, lligall XXVII, doc. 22, 7.

62. 'ordenanza'.

63. «Gefe de esquadra Don Francisco Winthuisen.»

Ja vàrem veure com el mateix Xavier de Winthuysen va haver de reconèixer que l'escola estava sota la jurisdicció de la Junta de Comerç el 15 de maig de 1792, però ara la situació era diferent. El monarca havia determinat el 26 de desembre de 1798<sup>64</sup> que l'Escola de Barcelona depenia del Ministeri de Marina, per la qual cosa, efectivament, l'escola depenia, a partir de la data esmentada, del Departament de Cartagena i de la Junta de Comerç.

Una altra de les argumentacions de Félix Meli-Lupi era que l'ensenyament no s'adequava a la instrucció de 26 de febrer de 1790. I, a més, «los Pilotos Particulares eran los que disfrutaban de las utilidades del mar, y los que menos sirven en los vageles de la Armada». La prova que argumentava era que dels 335 pilots existents en els llistats, només 38 havien servit en l'Armada, encara que, segons ell, tots els alumnes havien de ser sortejats i servir com a mariners en l'Armada. Els alumnes de l'escola estaven exempts del servei i Sinibaldo Mas es referia al fet que, en cas de realitzar un servei de l'Armada, aquest havia de realitzar-se amb una categoria similar a la del Comerç Particular, en cas que n'hi hagués necessitat. Això estava indicat en l'article cinquè del tractat tercer, títol sisè, de les Ordenances de l'Armada Reial de 1748, amb la qual cosa veiem que la sol·licitud del llistat d'alumnes i pilots de l'escola es va fer, en realitat, per als sortejos de mariners de l'Armada, tal com la Junta de Comerç i Sinibaldo Mas sospitaven inicialment.

Félix Meli-Lupi sol·licità una resposta del seu superior en una carta de 26 d'agost de 1801, en què arribava a sol·licitar que se'l rellevés del seu càrrec de comandant militar de la província de Barcelona o es prenguessin mesures contra les atribucions de Sinibaldo Mas, director de l'escola. Reproduïm un fragment de la carta:

Aunque lo repugne, no dejaré de obedecer lo que este S<sup>or</sup> mi inmediato Gefé intima, pero protexo con la devida sumision delante de V.E., y le hago presente que siendo todo implicatorio lo que este Maestro executa por sí, tanto en lo perteneciente â estudios, como por lo que respecta â nombrami<sup>tos65</sup>, licencias, y aun en algunos otros particulares de Pilotos, sin la inmediata inspecc<sup>n66</sup> de otro Gefé, y sin la menor subordinacion â quien le mande, fiado en la proteccion, y en el abrigo que encuentra en alguno que lo sostiene indevidam<sup>te67</sup> en el Departamento, veo q<sup>e</sup> muy â menudo està truncando el buen orden del servicio, y desairado mi empleo, y mis funciones, tan distantes del suyo, que me corro, y no puedo del modo alguno resistirlo, sin la esperanza que tenga en la rectitud de V.E., de q<sup>e</sup> ô me facilitará el relevo, ô q<sup>e</sup> corrigiendo este abuso, remediara un mal, que no dudo ha de ser intolerable â qualq<sup>er68</sup> que me suceda en esta comision de Comand<sup>te</sup> â la vista y â la mofa de un Piloto particular, que por sola la

64. BC, JC, lligall XXVII, doc. 49, 25-27.

65. 'nombramientos'.

66. 'inspección'.

67. 'indebidamente'.

68. 'cualquier'.

causalidad de ser graduado de oficial, ha de competir por su soberbia, con quien solamente devia tratar de obedecer y respetar.

Amb aquesta missiva va adjuntar els documents següents:

– Una ordre del 16 de febrer de 1801 de l'excel·lentíssim senyor director general de l'Armada senyor Joseph Antonio Caballero, en la qual s'instava a prendre les mesures oportunes, ja que el segon pilot Justino Benet i Soler no estava matriculat i Sinibaldo Mas, mestre de l'Escola de Barcelona, l'havia habilitat. Considerava que Mas no estava facultat per a aquesta ocupació, ja que, segons ell, només ho estava per a l'ensenyament.

– Una ordre del capità general del Departament de Cartagena del 2 de maig de 1801, en la qual se li sol·licitava que no tornés a ocórrer l'incident en què Félix Meli-Lupi va esborrar la nota per la qual Sinibaldo Mas sol·licitava el vaixell en què havia de fer pràctiques l'alumne Josep Peix, natural de Barcelona, ja que aquestes funcions li corresponien al comandant de Matrícula i als directors de l'escola en compliment de la Reial Instrucció de 12 de juliol de 1783. Aquestes dues ordres recollides en els dos primers documents es contradieien.

– Un tercer document, datat el 12 de maig de 1801 a Barcelona, en què Félix Meli-Lupi considerava que Sinibaldo Mas s'havia atribuït diverses facultats que li pertanyien i exposava les seves acusacions, tal com es va reproduir en l'informe de 13 d'octubre de 1801, que hem vist anteriorment.

– Un quart document amb la contestació de l'excel·lentíssim senyor director general de l'Armada relativa a la controvèrsia anterior sobre les atribucions de Sinibaldo Mas. Aquest document està datat de 26 de maig de 1801, i no disposem de la resposta de Sinibaldo Mas.

– Un cinquè document amb un ofici de Félix Meli-Lupi a Sinibaldo Mas i la resposta d'aquest. Félix Meli-Lupi va preguntar el següent a Sinibaldo Mas el 12 de juny de 1801:

¿Como es que haviendole advertido al Maestro de esta Escuela Nautica en orn del Exmo S<sup>or</sup> Director de la R<sup>l</sup> Armada de 16 de febrero de este año, que sus funciones quedan a la mera enseñanza del Pilotage; como es digo que creyó poder dar Certificacion de haber tenido nombram<sup>to</sup> de Pilotin Josef Fran<sup>co</sup> Miralles en su Escuela con los demas que expresa la misma Certificacion, siendo asi que los Libros Matrices de donde se havian de sacar estas noticias, los havia entregado en fuerza de la referida orden en esta Comandancia Militar de mi Cargo, y que por consiguiente de inferirse que solo yo podia darlos como sucede con las demas noticias de esta Matricula?

¿Si este Maestro ha tenido esta Conducta habra pensado quizá fundarse en la Real instrucción de 26 de Febrero de 1790, según lo dexó dispuesto mediante la autoridad que tenia por S.M. el Gefe de Esquadra D<sup>n</sup> Fran<sup>co</sup> Xav<sup>r</sup> Winthuysen, por tal vez no habra admitido art<sup>o</sup> 10 de la misma instrucción está ceñida esta facultad, para con los Alumnos que ya pasaron las clases, y que según el art<sup>o</sup> 6<sup>o</sup> que habla del metodo, y formalidades de los exámenes, deva darselos carta de examen con sugencion al modelo que en el citado

artículo se expresa, y no carta de examen con sugesion al modelo que en el citado artículo se expresa, y no certifiqn en la forma que se nota la dio á el Matriculado Jph Fran<sup>co</sup> Miralles de quien no consta ni en los libros que ha entregado quando haya sido hecho Piloto?

¿También merece saberse la Real Orden, ó disposicion de Gefe Compe-  
tente que autoriza este Maestre á conceder licencias á los Pilotos para que pueda hacer viages de Europa, y de America; pues siendo privativo á el Gefe, ó Comandante de cada Matricula el darlas, será muy necesario conste de oficio una tal autorizacion; para que este Comandante deponga esta creencia, y que esté en la inteligencia para que otro Gefe, ù otra Persona tiene igual facultad; pues muy claro está qe ciñiendose cada qual á sus incumbencias, nunca lo que le partenezca desempañar ó readmitiro á otro Gefe, quando por equivocacion ó falta creencia se lleve asu despacho?

¿Y finalmente haviendose notado pòr las formaciones, y diarias refrendas de Roles que navegan muchos Pilotos 1<sup>s</sup> y 2<sup>s</sup> y que estan havilidas Pilotines para Viages de America, sin que hayan ni unos, ni otros hecho campañas en el servicio del Rey, según está prevenido en la R<sup>l</sup> Orden de 12 Julio de 1783 será muy comben<sup>te</sup> el saber el porque de esta practica, pues para un caso preciso como consta en una Real Orden de 22 de septiembre del mismo año se alteró esta Real disposicion á favor de dos Pilotos particulas que se expidió en Aranjuez, pero aun en este solo caso prescribiendose la sugesion en todo lo demas a la ya citada de 12 de julio?

Sinibaldo Mas va donar la seva resposta el 15 de juliol de 1801. El pilotí Josep Francisco Miralles, natural de Vinaròs, li havia fet present haver perdut tots els papers i instruments el 28 d'octubre de 1798, i sol·licità que li donés un document per acreditar que havia estat format a l'Escola de Barcelona. A Sinibaldo Mas li constava com a cert el naufragi, de manera que li va lliurar els papers el 7 de juliol de 1801, per tal que pogués fer un viatge a Sicília en la bombardera *La Amable Madalena*. Sinibaldo Mas va exposar que tenia facultats per fer-ho, segons la Real Ordre Circular de 12 de juliol de 1783, que li va comunicar la Reial Junta de Comerç a 28 de juliol de 1783, així com amb la Reial Instrucció que li va ordenar Francisco de Winthuysen, la Reial Ordre d'1 de gener de 1800 i les ordres del capità general del Departament de Cartagena d'1 d'agost de 1789 i de 2 de maig de 1801. Sinibaldo Mas argumentava que no havia incomplert la Reial Ordre de 26 de febrer de 1801, ja que, com s'indicava en aquesta Reial Ordre i en la de 2 de maig de 1801, aquesta no obligava a Sinibaldo Mas a lliurar les llistes de tots els pilots examinats a l'escola. No obstant això, va informar a la Junta de Comerç de la sol·licitud del senyor Félix Meli-Lupi. Sinibaldo Mas va remetre la següent informació al senyor Félix Meli-Lupi: Josep Francisco Miralles havia estat examinat a l'illa de León el 13 de maig de 1796.

Sinibaldo Mas li va respondre a les altres preguntes remetent-se a la normativa en vigor en aquell any.

– El sisè document era la resposta del 8 d'agost de 1801 de José Borranza, comandant principal de Matrícula, que donava la raó a Sinibaldo Mas i instava que es continués amb el mètode que s'estava realitzant fins aquell moment.

Tornem ara als documents de la Junta de Comerç per comprovar l'altra versió d'aquests successos. El 26 de febrer de 1801, Félix Meli-Lupi va ordenar que li passessin còpia dels tres llibres que va lliurar amb els llistats dels alumnes i pilots que van cursar estudis a l'escola, amenaçant que aquells dels quals no tingués constància no quedarien matriculats i, per tant, no podrien embarcar en cap vaixell mercant, segons l'article vuitanta-vuit de les Ordenances de Matrícula<sup>69</sup> –suposem que es refereix a la de 1751–. A més d'aquest article, incloïa referència a l'allistament dels homes de mar. Aquests requeriments de Félix Meli-Lupi consten en un document firmat pel senyor Sinibaldo Mas que es va remetre a la Junta de Comerç el 28 de febrer de 1801.<sup>70</sup> El 5 de març de 1801,<sup>71</sup> la Junta de Comerç va determinar que Sinibaldo Mas no havia d'incloure el llistat dels alumnes de l'escola, ja que els alumnes no s'havien de matricular de forma prematura, atès que això causaria una menor aflluència d'alumnes al centre, cosa que no beneficiaria en res a la Reial Armada.

El 28 d'abril de 1801,<sup>72</sup> Fernando Daviz, director general intern de la Reial Armada, va recordar que Sinibaldo Mas, director de l'escola, pel seu grau de militar i la seva professió, depenia de la Reial Armada, per la qual cosa instà al director a respondre les preguntes que el comandant militar de Marina de Barcelona havia efectuat al senyor Félix Meli-Lupi, amb la següent excepció:

[...] con la excepcion muy debida de no pasarla la lista de los Alumnos de la Escuela de Navegacion, porque ciertamente no deben estos ser comprendidos en la Matricula hasta q<sup>e</sup> concluida su enseñanza salgan á navegar.

Fernando Daviz reconeixia que no s'havia de remetre el llistat, ja que els alumnes no s'havien de matricular. En la mateixa carta del director general intern de la Reial Armada, aquest manifestava que havia advertit al senyor Félix Meli-Lupi que ell no era l'encarregat de manar ni a l'Escola de Nàutica de Barcelona ni als seus mestres, amb una autoritat que no li corresponia.<sup>73</sup>

69. Que prohibia l'admissió dels pilots o d'altres homes de mar en els vaixells de comerç, si no estaven matriculats. També, aquest article vuitanta-vuit regulava: «que convoque al alistamiento à todos los Yndividuos de esta clase, y demás que quieren gozar delas conveniencias y utilidades que resultan de andar en la Mar, con la prevencion de enterar de ello el Comandante à los Pilotos que alistarse para evitar en lo succesivo equivocaciones en esta parte». BC, JC, lligall XXVII, doc. 50, 9.

70. BC, JC, lligall XXVII, doc. 50, 7-8.

71. BC, JC, lligall XXVII, doc. 50, 9-10.

72. BC, JC, lligall XXVII, doc. 50, 4.

73. L'extracte del document deia el següent: «He advertido q<sup>e</sup> el Comand<sup>te</sup> Militar de Marina de Barcelona juzgando equivocadamente que puede mandar en la escuela Nautica de dicha Ciudad, y en sus Maestros usa en sus oficios à D<sup>n</sup> Sinibaldo Mas de unas voces de authority que no son correspondientes y que han contribuido á desorientar al expresado Maestro. En esta inteligencia le contexta V.E. lo que crea conveniente à tranquilizarle y pretendra V.E. tamb<sup>n</sup> à D<sup>n</sup> Félix Meli-Lupi que no tiene mando en la Escuela Nautica de Barcelona, y que baxo este concepto escriba los papeles de oficio en las ocasiones conel Maestro de ella Prevengolo à V.E. todo en contextacion de sus cartas de 14 del pasado y 21 de este mes». BC, JC, lligall XXVII, doc. 50, 4.

Com veiem, la petició d'unes dades va suposar un conflicte que es va allargar en el temps, complicant-se fins a extrems impensables al principi. Tots dos contendents sempre es van centrar en el seu coneixement de l'ordenament, per la qual cosa podem deduir que tots dos pensaven que les lleis els donaven la raó, motiu pel qual no van dubtar en cap moment a recórrer als seus superiors. En aquest cas podem culpar el desconeixement exhaustiu de les lleis de Félix Meli-Lupi, ja que les normes que eren aplicables en altres escoles no ho eren al centre barceloní, però també hem de fer-nos ressò de la desconfiança, en aquest cas fundada, de Sinibaldo Mas i la Junta de Comerç.

### *La confiscació de material per part de la Comandància de Marina el 1806*

Félix Meli-Lupi va morir el 29 d'abril de 1803, segons el seu historial professional.<sup>74</sup> El Tribunal de Marina va determinar, després de la mort de Sinibaldo Mas,<sup>75</sup> embargar part del material de l'Escola de Nàutica, sobretot pel que fa a la documentació interna de l'escola,<sup>76</sup> segons una carta d'agost 1806 de la Junta de Comerç.

74. AMAB, «Cuerpo General, Expediente de Pilotos», lligall 620/720, «Don Félix Meli Lupi».

75. La mort de Sinibaldo Mas va tenir lloc el 31 de juliol de 1806 a les deu de la nit. BC, JC, lligall XXVII, doc. 57, 1.

76. Enumerarem els llibres que requisà la Comandància Militar de Barcelona: «Nota de los Libros y papeles, que por disposición del tribunal de Marina han sido llevados à la comandancia militar de este tercio, à saber

17 ... Diarios de navegacion de varios Pilotos de esta Escuela.

2 ... Libros de asientos delos Pilotos examinados en esta Escuela.

6 ... Libros de asientos de los Alumnos de esta Escuela.

Lejajos

Nº 1 ... Copias de oficios pasados por D<sup>n</sup> Sinibaldo Mas à la Real Junta.

Nº 2 ... Correspondiente el Comandantes de Pilotos.

3... varios papeles de oficio sueltos.

4... Papeles relativos al curso dela Fragata Almogáber armada por la Real Junta.

5... Copias de oficios pasado por D<sup>n</sup> Sinibaldo Mas al Ex<sup>mo</sup> S<sup>or</sup> Capitan General de Departamento.

6... Copias de los oficios pasados por D<sup>n</sup> Sinibaldo Mas à los S<sup>tes</sup> Comisionados dela Escuela náutica.

7... Oficios pasados à D<sup>n</sup> Sinibaldo Mas por los antiguos comisarios de marina y Comandante de Matricula.

8 ... Oficios de la Real Junta à D<sup>n</sup> Sinibaldo Mas.

9... Copias de Estados delos Alumnos dela Escuela náutica.

10... Nombramiento de Pilotos exâminados en esta Escuela nautica.

11... Oficios de los S<sup>tes</sup> Comisionados dela Escuela náutica à D<sup>n</sup> Sinibaldo Mas.

12... Oficios del Capitán General del Departamento D<sup>n</sup> Sinibaldo Mas.

13... Yd de la Ynspeccion de D<sup>n</sup> Josef Llaugér.

14... Documentos pertenecientes à los alumnos de la Escuela náutica, que se han examinado y aprobado para empezar à navegar.

15... Un pliego cerrado con oblea entregado por D<sup>n</sup> Fran<sup>co</sup> Winthuysen à D<sup>n</sup> Sinibaldo Mas en 1º de Abril de 1792= Rafael Mas».

BC, JC, lligall XXVII, doc. 57, 3-4.



Un dels propòsits de don Félix Meli-Lupi es va fer efectiu de forma pòstuma després de la mort del primer director, ja que es van dur a la Comandància Militar de Barcelona<sup>77</sup> els dos llibres d'assentaments dels pilots examinats a Barcelona i els sis llibres d'assentaments d'alumnes de l'escola, entre altres documents. Lamentablement aquesta informació s'ha perdut i, per tant, no en disposem.

### *Conclusions*

Les inspeccions realitzades a l'Escola de Nàutica de Barcelona van servir per controlar-ne els progressos i per millorar-ne els defectes que s'hi havien trobat. No obstant això, també es van utilitzar per exercir un major control de l'escola per part del Departament de Marina de Cartagena, com acabem de veure. La reforma i les inspeccions de Winthuysen a les diferents escoles de nàutica de la Corona espanyola va suposar, a la pràctica, la unificació dels estudis nàutics que s'impartien en tots els centres de la Corona i un intent de modernització d'aquests centres, però també es va buscar un major control de la Marina envers les escoles de la Corona, una cosa que es repetiria al llarg de tot el període que estudiem.

En un primer moment, la petició del llistat d'alumnes per part del senyor Félix Meli-Lupi es va fer per informar de l'estat de l'escola al Departament de Marina de Cartagena després del relleu del seu antecessor el 18 d'abril de 1800. Era, per tant, un informe rutinari. No obstant això, Sinibaldo Mas i la Junta de Comerç es van negar a lliurar-li aquest document perquè sospitaven que amagava una altra intenció: el sorteig dels mariners de l'Armada en la qual degradarien a mariners als pilots de comerç. Francesc de Borja, capità general de Marina del Departament de Cartagena va intervenir en aquest conflicte, ja que va esmentar que necessitava el llistat per controlar que cap persona aliena als marins matriculats no es beneficiés dels avantatges de pertànyer-hi, intentant evitar l'intrusisme professional.

En aquest cas deduïm la intenció d'establir un major control sobre l'escola per part de Félix Meli-Lupi gràcies als documents aportats, però és impossible saber si era per iniciativa pròpia o per una ordre directa. El que sí és segur és que Félix Meli-Lupi realment creia en el que feia i per això no es va aturar en cap moment. Al contrari, va buscar per tots els mitjans que l'escola estigués sota el seu control i del Departament de Marina de Cartagena.

Un dels indicadors pels quals coneixem que Félix Meli-Lupi va arribar a adonar-se del seu error és que va plantejar la disputa per les atribucions de Sinibaldo Mas com si es tractés d'un assumpte personal, desmereixent en moltes ocasions la vida professional del director de l'escola. Això és una cosa que no es dóna tant en el cas contrari. Podem entendre que la pèrdua dels modals té a veure amb l'odi generat per saber que estava perdent el conflicte d'una manera lícita.

77. El comandant militar del Terç Naval de Barcelona era el capità de navili Pedro Colme- nares el 22 de juliol de 1806.

BC, JC, lligall XXVII, doc. 58, 2.

Després de la mort de Sinibaldo Mas el 31 de juliol de 1806, es va confiscar una part important de la documentació interna de l'Escola de Nàutica per la Comandància Militar de Barcelona, gràcies a una sentència del Tribunal de Marina, òrgan de justícia militar afí a la Comandància Militar. Veiem que al final van aconseguir tota la documentació que desitjava don Félix Meli-Lupi, però van haver d'esperar que morís Sinibaldo Mas, per aprofitar l'interval d'incertesa a causa del relleu forçat del director de l'escola per defunció.

Sigui com sigui, si hem de nomenar un vencedor en els conflictes, aquest honor recau en la Junta de Comerç de Barcelona. Aquest organisme va mantenir el control de l'escola, ja que era el que la finançava, tot i haver de fer concessions de tant en tant. Potser la cosa hauria estat diferent si alguna administració de la Corona, com ara la Reial Armada, hagués volgut assumir de veritat els costos del centre.