

ESTUDIOS

LAS MIGRACIONES EN EL MUNDO MARÍTIMO CATALÁN. UNA HISTORIA DE CONTINUIDADES (1750-1930)

Eduard Page y Daniel Muntané

Las tres últimas décadas han vivido una profunda renovación en los estudios históricos sobre migraciones. En este lapso, se ha transformado la forma misma en que entendemos el fenómeno. La visión clásica de ellas como elementos disruptivos o signos de crisis ha dado paso a su consideración como un componente más de la vida social cotidiana a lo largo de la historia de la humanidad (Lucassen y Lucassen, 1999). En cuanto a los movimientos migratorios de la edad contemporánea, se ha dejado atrás la noción de la industrialización y el triunfo de las relaciones de producción capitalistas como impulsoras de fenómenos migratorios masivos respecto una sociedad preindustrial supuestamente estable e inmóvil. Así, se ha enfatizado el rol de las movilidades temporales continuas como un aspecto fundamental de las estrategias económicas familiares, en las sociedades de Antiguo Régimen y hasta bien entrados los siglos XIX y XX (Jackson Jr y Moch, 1989: 27-29; Lucassen y Lucassen, 1999: 28-29; Moch, 1999: 42-49; Lucassen y Lucassen, 2009). En paralelo, la noción de migración se ha ensanchado, comprendiendo más allá de los desplazamientos definitivos y, a menudo, de larga distancia, que habían dominado el interés en la historia de las migraciones. La movilidad a pequeña y mediana escala, dentro de los mismos estados o regiones, y la de carácter temporal y estacional, han ganado peso en la historiografía tanto internacional como española (Hoerder, 1999; Silvestre Rodríguez, 2007).

Por otra parte, el modelo explicativo del *pull/push*, basado en el análisis de factores de atracción y expulsión en los puntos de destino y salida del movimiento migratorio, se ha enriquecido con otros parámetros que prestan mayor atención a la agencia humana. Las ideas de asimetría en la información, carencia relativa y percepción de oportunidad se han abierto paso, ligadas en buena parte al concepto de redes migratorias (Stark, 1993: 37-46; Silvestre Rodríguez, 2000: 164-68). Estas redes, de parentesco, amistad y paisanaje, eran claves para direccionar las migraciones hacia determinados lugares, a través de la transmisión de información entre los emigrados y los habitantes del lugar de origen. A ello se añadía la formación de redes de sostenimiento y apoyo en el lugar de destino, que facilitaban el asentamiento inicial de los nuevos migrantes. Si estas redes se consolidaban en el tiempo, el flujo

migratorio entre dos áreas podía continuar, aunque las causas iniciales que lo habían impulsado hubieran desaparecido (García Abad, 2003: 345-49). Se ha valorizado, en definitiva, una perspectiva atendiendo a un nivel *meso*, situado entre las restricciones estructurales y la mera decisión individual, como escala adecuada para estudiar las migraciones (Rosental, 2006).

Este cambio de paradigma ha tenido un eco, aunque limitado, en los estudios de las migraciones de los colectivos ligados a la economía marítima. La estacionalidad de muchas actividades agrícolas, clave para la comprensión del rol central de las migraciones temporales como una estrategia generalizada en el mundo rural, se ha extendido al análisis del mundo marítimo. Las diferentes actividades ligadas al mar también gozaban de un marcado carácter estacional. A esto se añadía el intrínseco carácter móvil del trabajo a bordo de los buques, que abría las posibilidades de una movilidad voluntaria y consciente, más barata y fácil que para el resto de la población trabajadora y, a la vez, de naturaleza más temporal y fluida y menos formal (Frigren, 2018: 94-95). Por todo ello, la movilidad a menudo se situó como el eje central de las estrategias económicas que las familias desplegaban para hacer frente a los riesgos intrínsecos del mundo marítimo (Ibarz, 2021: 247).

Los cambios en las demandas de trabajo entre puertos, entre poblaciones o entre regiones litorales podían cambiar las pautas migratorias. En este sentido, ha sobresalido la cuestión de cuál fue el impacto del paso de la vela al vapor en la naturaleza de las migraciones de la población marítima. En línea con la idea de la existencia de una notable movilidad preindustrial, varias investigaciones han resaltado la extraordinaria internacionalización del mercado laboral marítimo en el norte de Europa para los siglos XVII y XVIII. Asimismo, han señalado el predominio de las continuidades sobre los cambios en las pautas migratorias de la población marítima una vez consolidado el proceso de industrialización (Klein y van Lottum, 2020; Lucassen y Lucassen, 2009; van Royen, Bruijn, y Lucassen, 1998).

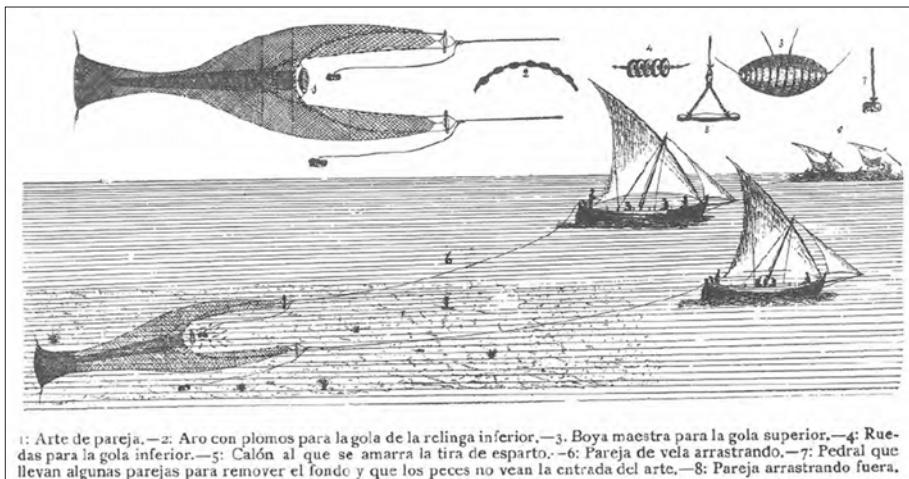


Fig. 1. Diccionario de Benigno Rodríguez (1923).

Aun así, algunos estudios han señalado cómo el triunfo del vapor propició, a partir de mediados del siglo XIX, el aumento de los marineros migrantes llegados a las grandes ciudades portuarias, extendiendo su radio geográfico de procedencia —en especial aque-lllos de más baja cualificación— y adquiriendo, por lo general, un carácter más definitivo (Loockx, 2020; Cochard, 2016: 171-82). El extraordinario crecimiento poblacional de las ciudades portuarias en el Ochocientos, de hecho, se debió casi en exclusiva a unas ratios migratorias extraordinariamente favorables, y el papel de la atracción de marineros fue esencial (Lee, 2005; Lee y Lee, 1998; Lawton y Lee, 2002). Los distritos portuarios de estas urbes, en consecuencia, se convirtieron en espacios de contacto de población flotante, a menudo también multiétnica, y de concentración de una inmigración marítima que moldeó su carácter a nivel social, cultural y urbanístico (van de Laar, 2016: 277-78; Beaven, 2021: 102-3).

Las migraciones de población marinera en España, por su parte, han recibido una atención prácticamente nula. Para el siglo XX, por ejemplo, ha sido casi exclusivamente desde la antropología dónde se han estudiado algunas corrientes migratorias de pescadores hacia Cádiz o el País Vasco (Broullón Acuña 2010; García-Orellán 2022). Un factor decisivo de esta ausencia ha sido la escasa internacionalización de los mercados laborales marítimos españoles, en línea con otros países del sur de Europa (Klein y van Lottum, 2020: 147). En consecuencia, la ausencia de comunidades multiétnicas y contactos interculturales no generaron un foco de atención entre la prensa y los comentaristas contemporáneos. Este rasgo del mercado laboral español se fundamentaba en su carácter restrictivo, con el impedimento legal a la contratación de marineros extranjeros, salvo situaciones excepcionales de escasez de oferta de trabajo. A ello se sumaba la existencia de la institución de la Matrícula de Mar, en la cual todos los trabajadores marítimos tenían la obligación de registrarse (García Domingo, 2014: 143-47; Vázquez Lijó, 2005: 761-868; Phillips, 1997: 338-39).

El marco institucional benefició también que la pesca formase parte de un mercado de trabajo conectado con la navegación. Las necesidades de la Armada, de hecho, no distinguían pescadores de marineros. El paraguas legal compartido fomentó que la pluriactividad entre ambos subsectores fuese habitual (Phillips, 1997: 346). En el caso de la pesca en Cataluña, ésta ha estado marcada por una amplia y extensa historia de migraciones de pescadores vinculada con los cambios técnicos en el sector. En los escasos estudios que han mencionado las corrientes del siglo XVIII, se observan elementos que tendrán continuidad en época contemporánea (Faget, 2011; Errico y Montanelli, 2011; Giménez i Blasco, 2013). Para época contemporánea, sin embargo, aún no se ha abordado en qué contexto se producían estas migraciones, qué factores las empujaban o cuáles eran sus consecuencias en las poblaciones costeras catalanas (Garrido y Alegret, 2003).

De este modo, a pesar de la escasa internacionalización de sus mercados laborales, existían importantes movimientos migratorios de población marítima dentro del Estado. Estos han recibido una atención muy escasa en la historiografía española. Entendemos que la adopción de las nuevas perspectivas adoptadas en el estudio de las migraciones también ha de ser clave para comprender la forma en que la gente de mar se movía en el litoral español. En este artículo, analizamos las pautas de migración de la costa catalana desde el siglo XVIII hasta principios del XX. Pretendemos analizar los cambios y continuidades en la naturaleza de estas migraciones para responder a la cuestión de

cuál fue el impacto de la industrialización en ellas. Queremos averiguar si, como para el norte de Europa, prevalecieron las continuidades entre períodos.

Para todo ello, abordamos los factores decisivos que impulsaron la movilidad, estudiando la evolución de los mercados laborales marítimos y los cambios que introdujo la industrialización. Asimismo, nos focalizamos en el perfil social y demográfico de los migrantes y los patrones de asentamiento, la conflictividad sociolaboral y el asociacionismo que protagonizaron en sus lugares de destino. Nos centramos en tres áreas principales: las tierras del Ebro, la ciudad de Barcelona y la Costa Brava; y en diversas redes migratorias concretas que se forjaron en determinadas poblaciones.

La investigación se ha basado en un amplio abanico de fuentes. Incluye documentación de las autoridades de Marina, protocolos notariales o expedientes de asociaciones marítimas, que incluyen información sobre su constitución, reglamentos o balances económicos. También se han consultado fuentes hemerográficas,¹ estadísticas de pesca² y otras fuentes institucionales. Junto a ello, se ha elaborado un estudio específico de la inmigración en el distrito portuario de Barcelona, la Barceloneta, a partir de una base de datos construida con el vaciado del Registro de Defunciones de Barcelona y la lista de entradas y salidas del Hospital de la Santa Creu entre los años 1840 y 1900. Con cortes temporales de aproximadamente diez años, es una base de datos de 4.412 registros, con información de 5.961 individuos mayores de 13 años. Estas fuentes se han combinado con la consulta de la amplia literatura bibliográfica local y regional sobre las diferentes áreas tratadas.

LOS FLUJOS MIGRATORIOS PESQUEROS EN CATALUÑA (1750-1820)

A mediados del siglo XVIII, un importante flujo de pescadores catalanes emigró hacia diferentes lugares de la península y del litoral francés en búsqueda de nuevos caladeros de pesca (Alegret y Martí 2003). Estos pescadores se dirigieron a las costas andaluzas: Almería (1750); Málaga (1776); y, posteriormente, Huelva, entre otros puntos (Ríos Jiménez, 2006: 935-936; Viruela Martínez, 1993: 157-58). Pero especialmente destacaron aquellos que, desde 1750, se desplazaron a Galicia y fueron conocidos con el nombre de fomentadores (Carmona, 1982: 323-399).³ Eran armadores de diferentes lugares y zonas del litoral catalán (Costa Brava, Maresme y Barcelona) que se desplazaban hacia los principales puertos y caladeros gallegos para dedicarse a la actividad pesquera y a la salazón de la sardina (Alonso Álvarez, 1977: 16; 49; Labrada, 1971: 63-64). Además, aprovechaban la existencia de redes comerciales terrestres tejidas por catalanes a lo largo de la Península para comercializar el pescado.

¹ A partir de diferentes depósitos digitales como, por ejemplo: Arxiu de Revistes Catalanes Antigues (ARCA); Biblioteca Virtual de Prensa Histórica (BVPH); Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España; Hemeroteca Digital de La Vanguardia.

² *Revista de Pesca Marítima* (1892); *Anuario Estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca Marítima* (1907-1914); *Boletín de Pescas* (mayo a setiembre de 1923).

³ Los fomentadores catalanes se establecieron en Galicia con la intención de dedicarse al negocio de la salazón de sardinas para después remitirlas hacia el Mediterráneo. A modo de ejemplo, la pesca salada procedente de Galicia, en el siglo XIX, era una fuente importante de alimento para los habitantes de Barcelona (Nicolau Nos y Pujol Andreu, 2005: 111-113).



Fig. 2. Pescadores de la Barceloneta (1920). ANC.

Estas corrientes migratorias coincidían con las temporadas de pesca y, una vez finalizadas, los pescadores regresaban a sus respectivas poblaciones de origen. Con el paso del tiempo, este carácter estacional evolucionó a un estadio permanente, contribuyendo a la transformación de los núcleos de pesca ya existentes y a la creación de nuevos. En el caso de Galicia, se ha apuntado que, desde inicios del siglo XIX, los fomentadores catalanes llegados para dedicarse a la salazón se establecieron con sus familias de una forma permanente, constituyendo una comunidad endogámica que conservaba “estrechos lazos de amistad y de negocios, aun residiendo en distintas localidades gallegas” (Muñoz Abeledo, 2010: 35).

Estos cambios no estaban al margen de conflictos entre los pescadores locales y los forasteros. La introducción de nuevos sistemas de pesca más intensivos ocasionó episodios conflictivos, debido a que el rendimiento económico de los pescadores forasteros superaba con creces los artes de pesca artesanales utilizados por los autóctonos (Martínez Shaw y Fernández Díaz, 1988). Bajo el amparo de legisladores conservadores, los gremios de mareantes promovieron reclamaciones y pleitos para frenar su expansión (López Losa, 2008: 8). Escondiendo sus intereses corporativistas, los gremios usaban argumentos de carácter socioeconómico, y hasta medioambientales, para justificar su oposición a los nuevos sistemas de pesca. También debe apuntarse que, frecuentemente, los armadores foráneos facilitaban los artes de pesca más modernos a los tripulantes de las embarcaciones, para dedicarse ellos exclusivamente a la comercialización de las capturas (Ramos Gorostiza, 2011: 202-204).

Estos sistemas de pesca más modernos eran, en primer lugar, la jábega, que consistía en una gran red que se calaba por medio de dos embarcaciones a vela. Una vez

calada, sus extremos eran llevados hasta la costa, donde era estirada por una veintena de hombres. Con este arte se pescaba pescado azul como la sardina. El otro sistema era el de la pesca de arrastre, fundamentado en las parejas del bou,⁴ que consistían en dos embarcaciones a vela que arrastraban una red por el fondo marino (Rodríguez Santamaría, 1923: 482-94; 586-603). Se escapaba del control de los gremios, y su expansión se inició en las costas catalanas para pasar, a través de la movilidad de los pescadores, hacia el litoral andaluz y a las costas gallegas (Martínez Shaw y Fernández Díaz, 1999). A modo de ejemplo, en febrero de 1817, los armadores catalanes establecidos en Cádiz solicitaron que se les concediese un permiso, como ya lo tenían los pescadores valencianos, para pescar con parejas del bou a cambio de dar parte de sus ingresos a la beneficencia del hospital San Juan de Dios de esa localidad.⁵

Por otro lado, durante este periodo Cataluña también fue tierra receptora de pescadores migrantes. Pescadores valencianos se establecieron progresivamente en el sur de Cataluña, sobre todo en la población de l’Ametlla de Mar.⁶ Todos estos flujos migratorios se mantuvieron de una forma más o menos constante. Sin embargo, desde finales del siglo XVIII, con el inicio de la carrera de América, y, a partir de 1820, con el periodo de esplendor del comercio de cabotaje, se produjo una relación directa entre el auge de la navegación a vela y la decadencia del sector pesquero catalán.

EXPANSIÓN Y DECADENCIA DEL TRÁFICO MARÍTIMO A VELA (1820-1890)

Entre 1820 y 1862 se produce en Cataluña una expansión del comercio marítimo a vela. Muchos puertos catalanes eran centros de redistribución hacia poblaciones del litoral de productos importados de otras regiones españolas y del extranjero. A su vez, estos puertos también participaban en la exportación de productos, sobre todo de vinos y de aguardientes hacia América (Pascual i Domènech, 2002). Este apogeo del tráfico marítimo provocó que, en muchas poblaciones costeras catalanas, hubiese un trasvase de individuos del sector pesquero a la marina mercante. Fue el caso de Palamós, dónde el número de marineros aumentó de un 5 % en 1700 a un 29 % a inicios de 1800 (Alegret y Garrido, 2004: 30-31). En la población de Cadaqués, en 1821, había 41 embarcaciones de comercio que daban trabajo a 256 marineros; en cambio, dedicadas a la pesca, solo había 18 embarcaciones, que daban trabajo a 81 pescadores (Barbaza, 1988a: 1:418-19). Aunque no se pueden omitir otros factores en la decadencia de la pesca, como la persistencia en la lentitud de los transportes terrestres, que limitaba la comercialización del pescado fresco al entorno de cada puerto, es evidente que el comercio marítimo fue un fuerte polo de atracción (Barbaza, 1988a: 1:419).

A partir de 1862 fue la navegación a vela la que experimentó un periodo de declive. Por un lado, los avances en la construcción de la red ferroviaria provocaron la transferen-

⁴ Respecto a argumentos favorables y contrarios al uso de la pesca del bou, ver, por ejemplo, Fernández Duro (1866: 12-16; 20-36).

⁵ Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (en adelante AGMAB), Viso del Marqués, Matrículas y Pesca, Asuntos particulares, legajo 2017.

⁶ Se trataba de pescadores procedentes del Grau de Valencia y Benidorm (Llorca Baus, 1994: 204).

cia del antiguo comercio de cabotaje hacia el transporte terrestre. Además, las mejoras en la eficiencia y seguridad de los barcos de vapor desplazaron progresivamente a las embarcaciones veleras (Pascual i Domènec, 2002). Las consecuencias de este proceso fueron la desaparición de los pequeños puertos comerciales y la concentración alrededor de los grandes núcleos marítimos, especialmente del puerto de Barcelona. Así, entre 1860 y 1900, en la mayoría de puertos catalanes disminuyó el valor de las mercancías. Tan solo crecieron Barcelona, Tarragona, Sant Feliu de Guíxols y Palamós (Alegret y Garrido, 2004: 51-57; Barris, Falgueras, y Santaló, 2001: 19).

La centralidad de Barcelona y las migraciones hacia su distrito portuario

El creciente papel de Barcelona como consumidora tanto de bienes de consumo, fruto de su expansión poblacional, como de materias primas y bienes de equipo, a causa del proceso de industrialización, se combinó, a una escala menor, con el rol del puerto de la ciudad como reexportador de productos coloniales por todo el Mediterráneo y como exportador de las mercancías producidas en su hinterland industrial. Un número creciente de tripulaciones del Mediterráneo español, en consecuencia, se detenían en Barcelona de forma periódica, convertida en punto de contacto habitual de las marinas mercantes de diversas poblaciones. Estas dinámicas posicionaron a su distrito portuario, la Barceloneta, como un gran receptor de población marítima, favorecido por el creciente rol del puerto como nodo de las redes de cabotaje y como núcleo de referencia de las nuevas líneas de vapor.

Esto permitió a la Barceloneta vivir un acelerado crecimiento demográfico, triplicando su población entre 1830 y 1860. Este proceso estuvo fundamentado exclusivamente en el aporte migratorio. De hecho, dos de cada tres habitantes adultos eran inmigrantes. Estas corrientes migratorias procedían, en su mayor parte, de localidades litorales. En un momento inicial se restringía a la costa catalana y las Baleares, pero a partir de 1840 se fue ampliando su radio de procedencia, especialmente a lo largo del litoral valenciano (Page Campos 2022).

Buena parte de los inmigrantes masculinos eran marineros, y procedían de puntos relativamente lejanos. De hecho, no llegaban al 20 % aquellos de origen catalán. Por el contrario, no existió ninguna red migratoria de pescadores hacia la Barceloneta. Entre las principales ocupaciones del barrio, la de pescador era aquella con menor proporción de migrantes. Además, su procedencia tenía un radio geográfico muy reducido, y más del 80 % procedían de otras poblaciones catalanas (Tabla 1; Imagen 1). Las dinámicas de ambos sectores explican las grandes diferencias en el perfil de aquellos que se dedicaban a estas actividades.

Tabla 1. Peso de la migración y perfil migratorio de los marineros y pescadores de la barceloneta, 1840-1900

Ocupación	Inmigrantes sobre el total (%)	Migración catalana (%)	Migración marítima (%)	Distancia media del lugar de origen (km)	Muestra
Marineros	76,3	17,4	89,3	641,9	723
Pescadores	36,2	82,9	89,6	35,4	196

Fuente: Elaboración propia basada en el Registro de Defunciones del Registro Civil de Barcelona y la Lista de entradas y salidas del Hospital de la Santa Creu

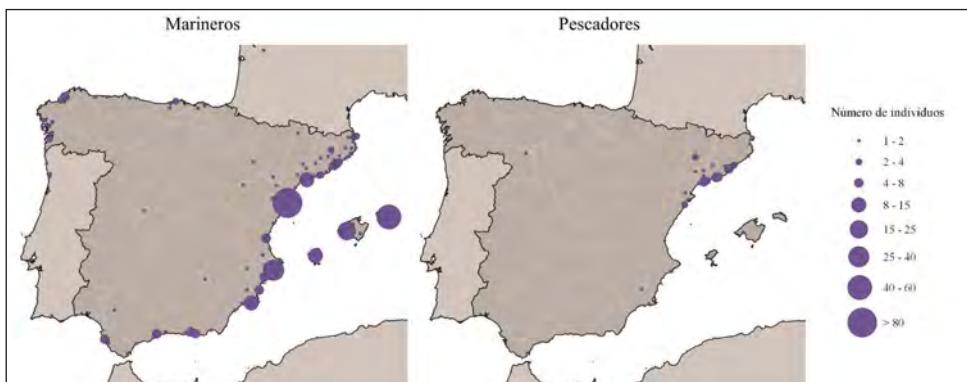


Imagen 1. Localidad de origen de los inmigrantes marineros y pescadores residentes en la Barceloneta (1840-1900). Fuente: Elaboración propia basada en el Registro de Defunciones del Registro Civil de Barcelona y la Lista de entradas y salidas del Hospital de la Santa Creu.

Vinaròs fue la población que mayor contingente migratorio aportó a la Barceloneta durante el periodo. La actividad portuaria de la localidad castellonense tuvo un vínculo muy intenso con Barcelona durante todo el siglo XIX. A través del comercio de cabotaje con la ciudad condal, Vinaròs comerciaba con América, donde exportaba sus mercancías e importaba diversos productos coloniales. También experimentó una notable expansión de la fabricación de vinos y aguardientes a inicios del XIX (Roig Mafé, 2001: 138). La salida de estos productos a través del puerto, con dirección fundamentalmente a Barcelona (Sanz Santos, 2000: 26-29; 89), convirtió la ciudad en el elemento fundamental para ligar agricultura y comercio marítimo en la región (Hernández Soriano, 1985: 122-24).

El vínculo establecido con Barcelona en la primera mitad del siglo XIX generó un efecto de arrastre para otros productos, que también adquirieron una notable importancia en este circuito (Sanz Santos, 2000: 52-54). En paralelo, Vinaròs era el principal puerto valenciano conectado con Aragón, lo que le permitió constituirse como el primer exportador por vía marítima del trigo aragonés, parte del cual iba dirigido también a Barcelona. Fruto del desarrollo comercial de Vinaròs, el crecimiento de su marina mercante fue extraordinario. El distrito marítimo del que Vinaròs era capital, constituyó, en el ecuador de siglo, la segunda matrícula de España en número de personas y embarcaciones matriculadas (Sanz Santos, 2000: 60-61).

A lo largo del contexto de crecimiento comercial en las décadas centrales del Ochocientos, donde el tráfico marítimo entre Vinaròs y Barcelona era fluido y constante, la Barceloneta era la primera área urbana con que los marineros vinarocenses contactaban una vez desembarcados de sus naves de cabotaje en el puerto de la capital catalana. También fue el espacio donde se instalaban de forma temporal esperando volver a embarcar. Este conocimiento del barrio permitió que muy pronto, a partir del ecuador del siglo, se convirtiera en un espacio de asentamiento permanente de esta población. Ligado a este intenso vínculo entre los dos puertos, más del 70 % de los hombres adultos vinarocenses llegados a la Barceloneta hasta 1870 eran marineros. Los movimientos migratorios fueron predominantemente de tipo familiar. La población soltera era muy escasa (22 %) y la mayoría de los progenitores provenientes de Vinaròs de difuntos menores de edad

en la Barceloneta estaban casados entre ellos —el 70 % entre los padres nacidos en Vinaròs; el 68,6 % de madres—. Estas cifras son muy superiores a la homogamia local media entre el conjunto de población inmigrante del distrito, situada en el 31,8 %. Se trataba, en definitiva, de una comunidad muy cohesionada internamente, endogámica familiarmente y también concentrada espacialmente en el barrio (Imagen 2). Las redes creadas entre Vinaròs y la Barceloneta fueron, así, reforzadas por el carácter familiar de la migración y la cohesión alrededor de la extracción social de los protagonistas.



Imagen 2. Patrón residencial de la población originaria de vinaròs en el distrito de la Barceloneta (1840-1900). Fuente: Elaboración propia basada en el Registro de Defunciones del Registro Civil de Barcelona y la Lista de entradas y salidas del Hospital de la Santa Creu.

Por otra parte, ningún caso como el de Benidorm ilustra mejor la movilidad estructural de la población marítima en el Mediterráneo español. En la localidad alicantina, los trabajadores marítimos tenían un peso numérico extraordinario. Sin embargo, el municipio carecía de puerto y de grandes caladeros pesqueros en sus costas, lo que hizo habitual que sus habitantes se embarcaran en naves que tenían sus centros de actividad cientos de millas más allá de la localidad. Así, la movilidad a lo largo de las costas españolas, desde Cádiz hasta Roses, y también en el litoral norteafricano, formaba parte de un patrón de trabajo generalizado. Su participación fue extraordinaria tanto en el comercio de cabotaje mediterráneo como en la carrera de América y de las Filipinas. También en las embarcaciones dedicadas a la pesca de la almadraba, en la Andalucía Occidental o en el norte de África. Ocupaban, además, tanto categorías de personal raso como de la oficialidad y el mando de los buques (Llorca Baus, 1994).

Desde mediados del siglo XIX, parte de esta movilidad se convirtió en definitiva, provocando la disminución de la población de la villa. La migración hacia Argelia, inicialmente de carácter temporal, la protagonizaban sobre todo jornaleros que, en verano, iban a hacer la cosecha cerealista. El área de destino principal de la población marinera, por su parte, fue la Barceloneta. Junto a la centralización del comercio de cabotaje y la instalación de buena parte de las compañías navieras de vapor en la capital catalana, la carencia de puerto comercial y el declive progresivo de la almadraba valenciana fueron factores clave (Llorca Baus, 1994: 235-38; Viruela Martínez, 1995: 125-26).

Como en el caso de Vinaròs, se trataba de una migración muy familiar, donde el predominio de los marineros entre la población masculina llegada a la Barceloneta era muy elevado (72,7 %) y el peso de la homogamia local entre progenitores era extraordinario (76,7 %, tanto a partir de los padres como de las madres). Esta cohesión social se tradujo también en una gran concentración espacial dentro del barrio, signo de la elevada densidad de la red migratoria creada entre las dos poblaciones (Imagen 3).



Imagen 3. Patrón residencial de la población originaria de Benidorm en el distrito de la Barceloneta (1840-1900). Fuente: Elaboración propia basada en el Registro de Defunciones del Registro Civil de Barcelona y la Lista de entradas y salidas del Hospital de la Santa Creu.

Hasta la abolición de la Matrícula de Mar en 1873, los trabajadores marítimos estaban sujetos a la jurisdicción de Marina. Esto significaba que debían responder a los requerimientos de las autoridades militares de su distrito marítimo, que percibían la alta movilidad de la gente de mar como un problema. En 1852, la Ayudantía de Marina del distrito de Benidorm pedía al comandante de Marina de Barcelona que hiciera pasar a su matrícula una serie de individuos convocados al servicio militar. Según el

comunicado, “los más de ellos viven en Barceloneta”, y se adjuntaba la relación de 28 hombres residentes en el distrito que se ocupaban “unos navegando, otros en las dragas, y otros en la carga y descarga de buques en aquella badia”.⁷

La presencia de benidormenses en la Barceloneta no se limitó a marineros rasos —que eran muy mayoritarios en el barrio—. También incluyó capitanes, pilotos y sus familiares. Apellidos ilustres entre los oficiales de la localidad, como Barceló, Bayona, Devesa, Llorca o Zaragoza, se emparentaron entre ellos y mantenían una notable presencia en el barrio a finales del Ochocientos.⁸ Muchos habían realizado sus estudios náuticos en Barcelona, un primer paso para familiarizarse con la ciudad. Era el caso del capitán Jaume Cosme Mayor, que en 1875 tripulaba un bergantín que realizaba la ruta hacia Cuba.⁹ Las mujeres benidormenses instaladas en la Barceloneta mantenían vínculos con su localidad natal, y eran a menudo las encargadas de gestionar las propiedades inmobiliarias de la villa. En 1870, dos de ellas, miembros de familias marineras, iniciaron los procedimientos para la venta de casas que, a causa de un temporal, se habían derrumbado. Se trataba de Josepa Cabot, viuda y madre natural y política de marineros, y de Àngela Devesa i Llorca, mujer del barquillero Josep Ibars.¹⁰

CRECIMIENTO DE LA PESCA Y MIGRACIONES A BARCELONA Y A LA COSTA BRAVA (1890-1930)

El declive del comercio de cabotaje a vela implicó que, en muchas poblaciones costeras catalanas, la pesca se convirtiera en uno de los pocos o, directamente, en el único sector donde trabajar e invertir. Se produjo la introducción generalizada de artes de pesca más intensivos —el bou, la vaca o la traíña—¹¹ y de embarcaciones más capitalizadas que las de vela, tanto de vapor¹² como motor. Existió, así, una relación entre la decadencia del cabotaje a vela y el resurgimiento de la pesca. Muchos hombres de mar dedicados al tráfico comercial marítimo, y también a artes de pesca tradicionales —palangre, sardinal, nansa o trasmallo—, se introdujeron en sistemas de pesca más modernos y eficientes.

En 1885 se había aprobado el reglamento *Libertad de Pesca Reglamentada*, que liberalizaba la pesca a partir de las tres millas de la costa, aunque el bou seguía siendo considerado un arte ilícito (López Losa, 2023: 100-102). Tres años más tarde, y gra-

⁷ AGMAB, Departamento Marítimo de Cartagena, Legajo CG479, 11, “Distritos”, doc. 43, 24 de marzo de 1852.

⁸ Así lo rebelan la persistencia de estas familias en el censo masculino del barrio del año 1890. Arxiu Intermedi de l’Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona (en adelante AIAMCB), Barcelona, Elecciones, Carpeta D.3.1., 1889-1990.

⁹ Arxiu Històric de Protocols de Barcelona (en adelante AHPB), Libro 1375/11, f. 42, not. Pere Màrtir de Fortuny, 1 de junio de 1875.

¹⁰ AHPB, Libro 1375/6, f. 27 y 32, not. Pere Màrtir de Fortuny, 9 y 25 de marzo de 1870.

¹¹ La vaca era pesca de arrastre y una evolución del arte del bou, en vez de una pareja consistía en una sola embarcación a vela. La traíña, en cambio, era pesca de cerco realizada con luz artificial (Bas, 1980).

¹² En Cataluña los vapores de pesca de bajura fueron muy pocos en comparación con otras regiones españolas. En cambio, los *otter trawlers*, dedicados a la pesca de altura, tuvieron gran importancia en el puerto de Barcelona (Sinde Cantorna y Álvarez Llorente, 2019).

cias a las presiones que ejercieron los partidarios del arrastre, se extendió el permiso al bou. Posteriormente, en 1898 se decretó el *Reglamento para la pesca con parejas del bou y demás redes de arrastre remolcadas por embarcaciones* (Ministerio de Marina, 1898). Aunque inicialmente de carácter provisional, se mantuvo vigente por más de tres décadas. Al año siguiente de su aprobación, en las provincias marítimas de Barcelona, Tarragona, Valencia y Alicante, se estableció un período de veda de este arte, de mayo a septiembre (Soler i Pujol, 2002: 61-66). Alegret i Martí han sugerido que la introducción generalizada del bou provocó un cambio lento pero irreversible de las relaciones de producción en el sector pesquero (Alegret y Martí, 2003: 35). En conjunto, la decadencia del comercio de cabotaje a vela, la liberalización de las parejas del bou y la introducción de nuevos sistemas de pesca permitieron que el sector pesquero en Cataluña viviese un intenso crecimiento entre finales del siglo XIX e inicios del XX (Tablas 2 y 3). Fue un crecimiento de la actividad pesquera compartido con el resto de las provincias marítimas españolas, en un contexto de rápida difusión de las innovaciones técnicas en el sector (Giráldez Rivero 1997; Ocampo Suárez-Valdés 2002; Sinde Cantorna, Fernández Vázquez, y Diéguez Castrillón 2002).



Fig. 3. Reglamento de la Asociación de Patronos Pescadores de Barcelona (1901).

Tabla 2. Embarcaciones del Bou en Cataluña.

Provincia Marítima	1866	1878	1908	1910	1912	1914
Palamós	2	-	-	-	-	-
Mataró	48	46	-	-	-	-
Barcelona	140	86	299	312	328	279
Tarragona	128	147	410	424	394	402
Tortosa	20	-	-	-	-	-
Total	338	279	709	736	722	681

Fuentes: Elaboración propia a partir de Soler i Pujol (2002, 96-98); *Anuario Estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca Marítima* (1907-1914).

Tabla 3. Pesca capturada en Cataluña, en valor y peso.

Provincia marítima	1892		1908		1920	
	Kg (Miles)	Pesetas (Miles)	Kg (Miles)	Pesetas (Miles)	Kg (Miles)	Pesetas (Miles) ¹³
Tarragona	1.499	1.207	3.871	2.916	5.297	4.137
Barcelona	1.742	1.265	4.719	4.470	13.474	8.745
Total	3.241	2.472	8.590	7.385	18.770	12.882

Fuentes: Elaboración propia a partir de *Revista de Pesca Marítima* (1892); *Anuario Estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca Marítima* (1908); *Boletín de Pescas*, n.º 81-85 (1923).

El cambio en las pautas migratorias de Barcelona

El crecimiento del sector pesquero catalán y el ocaso de la navegación a vela tuvo notables consecuencias para la ciudad de Barcelona, que experimentó por primera vez importantes oleadas migratorias de pescadores. El aumento de su población y las mejoras en las comunicaciones terrestres convirtieron la capital catalana en un importante y destacado centro de consumo de pescado fresco.¹⁴ La Asociación de Patronos Pescadores de Barcelona, en julio de 1896, decía lo siguiente:

“La rápida y excepcional importancia adquirida por la ciudad de Barcelona de algunos años á esta parte ha llevado consigo extraordinario crecimiento de población y por ende de las necesidades del mercado determinando gran desarrollo en la industria pesquera traducido en aumento considerable de embarcaciones y de brazos á ella dedicados, y ha convertido nuestra playa en obligado punto de concurrencia de pescadores de las más apartadas regiones españolas que aquí vienen atraídos por las perspectivas de negocio seguro y lucrativo”.¹⁵

¹³ Las pesetas en 1920 se encuentran deflactadas-> IPC: 1913=100; 1920=189,88.

¹⁴ En 1900 el consumo de pescado salado en Barcelona era alrededor de un tercio respecto al de 1837. En cambio, el consumo de pescado fresco se había incrementado de 175 a 4.300 toneladas (Nicolau Nos y Pujol Andreu 2005, 113).

¹⁵ “Instancia de Pedro Freixas y Salvador Alié al Gobernador Civil de Barcelona en nombre de la Asociación de Patronos Pescadores de Barcelona”, Arxiu del Museu Marítim de Barcelona (en adelante AMMB), Fondo de la Junta de Obras del Puerto, Asuntos de dirección entidades 1871-1969, caja 811, H-1573/6.

El cambio de las dinámicas en la economía marítima se trasladó también a las pautas migratorias del distrito portuario de la ciudad. En un primer momento, con la llegada de pescadores estacionales. Si bien llegaban de todos los lugares de España, destacaron especialmente aquellos que procedían del sur de Cataluña y de la Comunidad Valenciana. Sobresalieron poblaciones como l’Ametlla de Mar, Sant Carles de la Ràpita, Benicarló, Peñíscola, Vinaroz o Benidorm.¹⁶ A finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, se limitaba al periodo de veda del bou, es decir, entre los meses de mayo a septiembre. Así lo reflejaba una pieza de 1902:

“Dicen de Ametlla que ha terminado la temporada de la pesca del bou. Los pescadores se muestran satisfechos este año porque además de haber resultado un poco productiva, no se ha tenido que lamentar ninguna desgracia. Ha comenzado la emigración de bastantes familias de pescadores que, después de la temporada del bou, van todos los años á Barcelona con objeto de dedicarse durante el verano a otros sistemas de pesca”.¹⁷

Sería a lo largo de las primeras décadas del siglo XX cuando se convirtieron en corrientes permanentes. Como resultado, en 1930 el perfil de la inmigración a la Barceloneta se había modificado, y el peso de marineros y pescadores, muy desequilibrado en el siglo XIX, era ahora equivalente.

Especialmente importante fueron las redes migratorias con la costa valenciana y la Andalucía Oriental. En el caso valenciano, hasta 1914, un 12,6 % de los migrantes residentes en la Barceloneta eran pescadores; y, entre 1915-1930, lo eran un 13,6 %. Ya para 1930, el 21 % de hombres valencianos habitantes en el barrio eran pescadores, el mismo porcentaje que aquellos registrados como marineros (Pitarch Calero, Villar Garruta, y López Gay, 2018: 282-83). Ningún factor de crisis puede explicar tampoco esta corriente migratoria, y, de hecho, la Comunidad Valenciana experimentó un crecimiento del sector pesquero durante esas décadas (Tabla 4). Como señalaba la instancia de la Asociación de Patronos Pescadores, esta corriente se había forjado gracias al gran polo de atracción que ejercía Barcelona. Por lo que se refiere a la migración andaluza, en 1930 se había consolidado la permanencia de pescadores originarios de las costas de Almería y Granada en la Barceloneta. Destacaron especialmente aquellos procedentes de poblaciones como Roquetas de Mar, Dalías, Motril, Polopos y Albuñol (Tatjer, 1980). Todas ellas, excepto la última, estaban ausentes de las pautas migratorias de la Barceloneta durante el siglo XIX.

Tabla 4. Pesca capturada en el País Valenciano, en valor y peso.

Provincia	1892		1908		1920	
	Marítima	Kg (miles)	Pesetas (miles)	Kg (miles)	Pesetas (miles)	Kg (miles)
Alicante	1.124	644	3.049	1.973	3.657	2.433
Valencia	444	225	2.774	2.300	5.937	5.326
Total	1.568	870	5.823	4.273	9.594	7.759

Fuentes: *Revista de Pesca Marítima* (1892); *Anuario Estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca Marítima* (1908); *Boletín de Pescas*, n.º 81-85 (1923).

¹⁶ *El Vigía de la Barceloneta*, 7 de julio de 1895 y 25 de abril de 1897.

¹⁷ *El Ebro*, 13 de mayo de 1902.

¹⁸ Las pesetas en 1920 se encuentran deflactadas-> IPC: 1913=100; 1920=189,88.

La transformación de las características de las migraciones hacia la Barceloneta se refleja especialmente en el caso de Vinaròs. La etapa de expansión comercial de la localidad castellonense vio su fin en la década de 1870. El establecimiento del ferrocarril y el impacto de la tercera guerra carlista en la comarca del Baix Maestrat mermaron el tráfico portuario, afectando tanto al circuito de la sal como la importación de productos coloniales, que se redujeron notablemente desde entonces (Sanz Santos, 2000: 91-93). La construcción naval fue uno de los sectores más afectados por el cambio de coyuntura, reduciéndose intensamente el número de buques construidos en las tres últimas décadas del siglo (Borrás Jarque, 2001, 2:147-48). El único sector que prolongó su fase expansiva fue la producción y exportación vitivinícola, que en los años 1880 se vio beneficiada por el impacto de la filoxera, primero en Francia y, posteriormente, en otras áreas productoras españolas. La caída de demanda y precios de los vinos a partir de los años 1890 y, finalmente, la llegada de la filoxera en la comarca en 1904, pusieron fin al sector económico líder de la región (Sanz Santos, 2000: 127-30; Borrás Jarque, 2001, 2: 230).

La crisis del último cuarto de siglo XIX y principios del XX generaron una importante emigración tanto hacia América como a Barcelona (Sanz Santos, 2000: 142; Borrás Jarque, 2001, 2: 260; Roig Mafé, 2001: 156), lo que produjo la reducción de población de Vinaròs, que pasó de los más de 10.000 habitantes en 1847 a 7.824 en 1900 (Borrás Jarque, 2001, 2: 247-48). La crisis que experimentó hizo aumentar la población migrada hacia la Barceloneta. Más importante aún, el perfil de los migrantes se amplió, y se incorporaron otras capas de la población a la corriente migratoria. De esta forma, a partir de 1870, los marineros ya suponían menos de la mitad de los hombres adultos (42,3%), y tan importante como estos eran los jornaleros, categoría muy residual anteriormente —crecieron del 10,6 % al 43,5 %—. En paralelo, se iniciaron en la década de 1890 las primeras migraciones temporales de pescadores de Vinaròs al distrito durante el período de la veda del bou, como ya hemos señalado. Estas se consolidaron a inicios del siglo XX, y se extendieron a otros municipios que, hasta entonces, eran residuales en la inmigración al distrito.

Nuevas migraciones, conflictividad y formación de un denso tejido asociativo

A inicios del siglo XX, se produjo un auge asociativo general en todo el territorio español. Un crecimiento que también se reflejó en el asociacionismo pesquero en Barcelona. A finales del siglo XIX, existían tan solo dos sociedades: la Asociación de Patronos Pescadores y el Fomento de la Pesca. Durante las dos décadas siguientes aparecieron una gran cantidad de entidades de distinta tipología que defendían intereses separados y que se esparcieron por diferentes zonas de la ciudad más allá de la Barceloneta.¹⁹ Por

¹⁹ Se trata de las siguientes: el Centro Cooperativo de Pescadores (1901); la Armonía (1903); el Gremio de Pescadores (1909); la Asociación de Pesca Marítima Nacional (1910); la Juventud Pescadora (1911); la Unión Pescadora (1912); Asociación de Armadores Nacionales de Pesca (1914); la Obrera Pescadora (1915); la Unión Nacional de Armadores de Vapores Pesqueros (1923); los Pescadores de la Farola (1925); y el Pósito de Pescadores de Barcelona (1926). Ver: Solà Gussinyer (1993); *Cooperativismo*, 1 de junio de 1915; *Los Debates*, 17 de mayo de 1910; *Vida Marítima*, 10 de enero de 1914.

otro lado, los fenómenos migratorios no escaparon de las luchas entre pescadores locales y forasteros. Fue una conflictividad originada por los artes de pesca modernos, como la llegada de vacas a las aguas del distrito marítimo de Barcelona durante la veda del bou. Así lo expresaba un representante de la Asociación de Patrones Pescadores de Barcelona:

“Muy Sr. nuestro: Una Comisión de Patronos Pescadores de esta le pone en conocimiento de V. sobre los habusos de la pesca de arrastre llamada (Vaca) durante el tiempo de veda resultando que todos los años estamos perjudicados de esta manera. Muchas barcas que son forasteras en tiempo de veda vienen hacer temporada á esta con artes prohibidos por la ley de pesca y envista de los grandes abusos que estan cometiendo muchas veces emos tenido de recurrir a la Comandancia de Marina siendo todo inutil pues nos han dicho que no tenían personal bastante para poder perseguir á los contraventores y dicha Asociación de Patronos hace ya seis años que se está cargando los gastos en el verano de poner una barquilla de vigilancia con tres pescadores y un marinero del Cañonero resultando un gasto enorme para los Pescadores”.²⁰

Los choques también se manifestaron en diversas acusaciones de robos hacia pescadores forasteros y, sobre todo, en la lucha por el uso y explotación del espacio de la Playa de los Pescadores de Barcelona:

“Como los [pescadores] de esta ciudad creéense perjudicados por los otros [forasteros], pues tienen que dejar sus barcas en el agua, por haber ocupado el varadero con las suyas los forasteros, á menudo ha de intervenir la Asociación de Patronos Pescadores de Barcelona”²¹

En su reglamento de 1901, la Asociación de Patronos Pescadores impulsó la regulación de ese espacio a través de una serie de diez disposiciones reglamentarias. Entre otras medidas, establecía que las barcas de derecho no podían permanecer en la playa más de seis meses, debiendo estar colocadas allí donde no estorbasen.²² La prohibición respondía a que muchos pescadores forasteros, cuando finalizaba la temporada de pesca, dejaban sus embarcaciones varadas y volvían a sus lugares de origen embarcándose en alguna nave de cabotaje.

Más tarde, este recurso también lo utilizaron pescadores forasteros que, aconsejados por autóctonos de Barcelona, iban a pescar a diferentes puntos de la Costa Brava (Sala i Lloberas, 1986: 130-31). Durante los primeros años del siglo XX, en muchas poblaciones costeras gerundenses, los artes del bou, de la vaca o de la traíña no estaban presentes —en localidades como Lloret de Mar, Tossa de Mar, Sant Feliu de Guíxols o Palamós—.²³ Eran, por lo tanto, caladeros de pesca que no habían sido sobreexplotados. Estas migraciones hacia las aguas de la Costa Brava empezaron a producirse a partir de 1910 y fueron creciendo con el paso del tiempo, siendo primero estacionales para convertirse progresivamente en permanentes.

²⁰ Instancia de Pablo Comas al presidente de la Cambra de Comercio de Barcelona en representación de la Asociación de Patronos Pescadores. Arxiu Històric de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria, Serveis i Navegació de Barcelona (en adelante AHCOCISNB), Legajo 624-20, Expediente del Dictamen de Asuntos Marítimos n.º 3, 12 de abril de 1912.

²¹ *La Vanguardia*, 17 de julio de 1896.

²² AGMAB, serie 1.24. Indiferente de Marina, legajo 4771, *Reglamento de la Asociación de Patronos Pescadores de Barcelona de 1901*, pp. 14-15.

²³ *Anuario Estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca Marítima* (1907-1914).

La migración de pescadores fue fundamental para impulsar la actividad pesquera en la Costa Brava. Para 1924, en la villa de Roses, que era el puerto gerundense con más pescadores, había 90 pescadores inmigrantes: 50 no empadronados que vivían en sus embarcaciones —45 del Campello, 3 de Villajoyosa y 2 de l’Ametlla de Mar— y 40 empadronados —18 del Campello, 12 de l’Ametlla, 3 de Tarragona y 7 de distintos lugares— (Barbaza, 1988b: 164). A inicios del siglo pasado, la pesca era el único motor económico de la población. La aparición de las parejas del bou se había producido a través del conflicto con los pescadores de l’Estartit que pescaban dentro del Golfo (Soler i Pujol, 2002: 106-10). La introducción de la traíña, por su parte, se debió a la acción de un industrial local de la salazón.²⁴ Sin embargo, las embarcaciones de arrastre a motor llegaron de la mano de pescadores foráneos —especialmente del Campello— generando conflictos con los pescadores nativos (Barris, Falgueras, y Santaló, 2001: 24-25). A nivel societario, en 1912 se creó la Unión Mutua Obrera y, dos años después, La Pescadora.²⁵ La fusión, en 1921, de estas dos entidades que agrupaban a los pescadores de la villa dio como resultado la constitución del Pósito de Pescadores de Rosas.²⁶

En el cercano puerto de Palamós la historia fue diferente. Al contrario que Roses, la industria del corcho atraía a mano de obra nativa. En 1900, la pesca tan solo ocupaba al 0,64 % de la población, y sólo existían artes tradicionales (Alegret y Garrido, 2004: 60-63). La introducción de los sistemas de pesca modernos en la localidad fue posible gracias a la migración de pescadores del sur de Cataluña —l’Ametlla de Mar— y de la Comunidad Valenciana —Vinaroz y Campello—, que no encontraron una comunidad local de pescadores que se opusiera a su llegada, al contrario que en Sant Feliu de Guíxols (Alegret, 2008: 29). Por otro lado, Palamós, como Roses, contaba con puerto y, por lo tanto, podía albergar las embarcaciones de motor que no podían ser varadas en la playa. Además, la industria del corcho era un polo de atracción, sobre todo a largo plazo y para los familiares de los pescadores. El asociacionismo pesquero también se consolidó. A partir de 1927 se creó La Previsión Pescadora y, a lo largo de la década de los treinta, fueron apareciendo diversas sociedades de pescadores: los Pescadores del Puerto de Palamós (1931); la Sociedad Mutua de Armadores de Pesca (1932); y el Montepío de Obreros Pescadores de Catalunya-Palamós (1933).

En la Barceloneta, más allá del impacto cuantitativo, la comunidad procedente de Vinaròs también dejó una huella muy notable a nivel cualitativo. El perfil social y las pautas de llegada les posibilitaron tejer redes organizativas en el barrio, gracias a unos lazos construidos en base al paisanaje compartido. Esto se tradujo en un activo papel asociativo, con el papel impulsor que inmigrantes de Vinaròs tuvieron en la creación de varias asociaciones. En 1900, por ejemplo, un grupo de este colectivo, reunidos habitualmente en una bodega de la calle Ginebra, organizaron una coral para el canto

²⁴ “Expediente promovido por Don Salvador Romañach Berta solicitando autorización para pescar con el arte denominado traíña en todos los puntos del litoral de la provincia de Barcelona”, ANC, sección YM, grupo VI-C, carpeta 222, 21 de junio de 1898.

²⁵ *La Publicidad*, 01 de noviembre de 1914.

²⁶ Archivo de la Confradía de Pescadores de Roses (en adelante ACPR), *Acto de constitución del Pósito de Pescadores de Rosas*, 1-3.

de coplas que acabaría registrándose como sociedad (Redó Vidal, 2008: 22-23). Años más tarde impulsarían otras entidades, como el Centro Cultural Vinarocense, el Ateneo Vinarocense o el Montepío “La Vinarocense”, en todas ellas con el gentilicio del de la población presente en el nombre (Redó Vidal, 2008: 34-55), signo de la perseverancia del sentido de pertenencia a su localidad de origen. De la huella dejada por esta corriente migratoria dan testimonio tanto la presencia de una calle de Vinaròs en la Barceloneta desde la segunda década del siglo xx, como memorias recientes del barrio (San Agustín, 2016: 164-65).

CONCLUSIONES

El estudio de diferentes localidades catalanas, especialmente del caso de la Barceloneta, así como el análisis de las dinámicas del colectivo pesquero, nos ha permitido entender las migraciones como un elemento central en las estrategias de la población marítima. A lo largo del periodo estudiado, predominaron los elementos de continuidad en la naturaleza de estos movimientos. Ya en el Antiguo Régimen, las migraciones formaban parte de la vida cotidiana de muchas poblaciones marítimas. Si bien los cambios en las coyunturas económicas propiciaron variaciones en el peso de los diferentes sectores marítimos, las formas y pautas de la movilidad se perpetuaron.

Aunque la frontera entre movimientos temporales y definitivos fue tenue, en diferentes casos hemos observado que los primeros solían dar lugar a los segundos con el paso del tiempo. Así ocurrió con los fomentadores catalanes desplazados a Galicia en el siglo XVIII, los marineros vinarocenses que migraron a la Barceloneta en el XIX y los pescadores valencianos y de las Tierras del Ebro que se dirigieron a Barcelona y la Costa Brava a principios del siglo XX. Este elemento no fue modificado por los cambios económicos introducidos por la industrialización. Y esto tampoco afectó a la escala de estos movimientos, donde siguieron dominando los desplazamientos de ámbito regional.

También hemos observado el papel central de las redes migratorias en la configuración de estos movimientos. Estas fueron clave en los asentamientos que se produjeron en diferentes regiones desde mediados del siglo XVIII hasta inicios del siglo XX, tanto en contextos urbanos como rurales. Otro elemento de continuidad fue el carácter de los conflictos sociolaborales. En estos se repite un mismo patrón de conflicto entre los pescadores autóctonos y forasteros. Habitualmente, los primeros eran defensores de los artes de pesca tradicionales o menores, mientras que los segundos lo eran de los artes de pesca intensivos o modernos. Lo observamos en el siglo XVIII con la pesca del bou y en el siglo XX con la pesca de la vaca o la traíña.

El principal elemento de transformación inicial en la naturaleza de las migraciones lo propiciaron los cambios institucionales, la desaparición de los gremios y de la Matrícula de Mar. A finales del siglo XIX, con la liberalización del sector pesquero, nos encontramos en un escenario donde el asociacionismo pesquero había evolucionado a un amplio abanico de sociedades que representaban intereses diferentes y separados —ya fueran de oposición a los nuevos sistemas de pesca, de separación entre capital y trabajo, asistenciales, instructivos o de ocio. Aunque el origen no fue un factor decisivo en la estructuración de la sociabilidad pesquera, muchos pescadores forasteros se integraron en estas entidades. Asimismo, también surgieron nuevas asociaciones basadas

en el paisanaje compartido, como las de los marineros vinarocenses en la Barceloneta, inexistentes hasta inicios del siglo xx. El protagonismo de los colectivos de migrantes marítimos en las sociedades de acogida creció y se consolidó en parte gracias a este auge asociativo.

REFERENCIAS

- Alegret, Joan Lluís. 2008. «Historia del puerto pesquero de Palamós: migraciones, asociacionismo y desarrollo». *Areas: revista internacional de ciencias sociales*, 27: 27-40. <https://revistas.um.es/areas/article/view/118601>.
- Alegret, Joan Lluís, y Alfons Garrido. 2004. *Història de La Confraria de Pescadors de Palamós. Palamós: Confraria de Pescadors de Palamós*.
- Alegret, Joan Lluís, y Miquel Martí. 2003. «La Pesca En Blanc i Negre». En *La Pesca a Catalunya*, editado por Joan Lluís Alegret, Enric Garcia Domingo, Miquel Martí i Llambrich, y Marta Vives i Jornet, 10-65. Barcelona: Angle: Generalitat de Catalunya, Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca: Museu Marítim.
- Alonso Álvarez, Luis. 1977. *Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1830*. Madrid: Akal.
- Barbaza, Yvette. 1988a. *El paisatge humà de la Costa Brava*. Vol. 1. Barcelona: Edicions 62.
- 1988b. *El paisatge humà de la Costa Brava*. Vol. 2. Barcelona: Edicions 62.
- Barris, Josep Maria, Joan Falgueras, y Jaume Santaló. 2001. *Roses, 1875-1975: del model comercial a la revolució turística*. Roses: Ajuntament de Roses.
- Bas, Carles. 1980. *La pesca a Catalunya*. Barcelona: Ediciones Destino.
- Beaven, Brad. 2021. «Foreign Sailors and Working-Class Communities: Race, Crime and Moral Panics in London's Sailortown, 1880-1914». En *Migrants and the making of the urban-maritime world: agency and mobility in port cities, c. 1570-1940*, editado por Christina Reimann, Martin Öhman, y Birgit Tremml. Routledge advances in urban history 8. New York, NY: Routledge.
- Borrás Jarque, Joan M. 2001. *Historia de Vinarós*. Vol. 2. Vinarós: Ajuntament de Vinaròs.
- Broullón Acuña, Esmeralda. 2010. *Gallegos en Cádiz: redes sociales y estrategias familiares de las pesquerías gallegas en Cádiz durante el siglo xx*. Cádiz: Universidad de Cádiz, Servicio de Publicaciones.
- Carmona, Xán. 1982, «Producción textil rural e actividades marítimo-pesqueiras na Galiza, 1750-1905». Tesis doctoral (no publicada), Universidade de Santiago de Compostela.
- Cochard, Nicolas. 2016. *Les marins du Havre : gens de mer et société urbaine au xixe siècle*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01292145>.
- Errico, Clara, y Michele Montanelli. 2011. *La pesca nel mare di Livorno fra il xvi e il xix secolo*. Livorno: Debatté.
- Faget, Daniel. 2011. *Marseille et la mer: hommes et environnement marin, xviiie-xxe siècle*. Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- Fernández Duro, Cesáreo. 1866. *Estudios sobre la pesca con el arte denominado parejas del bou y reglamento para su régimen presentados a la comisión permanente de pesca*. Madrid: Establecimiento tipográfico Estrada, Díez y López.
- Frigren, Pirita. 2018. «Finns as Mobile Maritime Labor in Coastal Ports of the United Kingdom, 1850-1930». En *Migration and Multi-Ethnic Communities. Mobile People from the Late Middle Ages to the Present*, editado por Maija Ojala-Fulwood, 99-128. Berlin/Boston: De Gruyter Oldenbourg. <https://doi.org/10.1515/9783110528879-005>.
- García Abad, Rocío. 2003. «Un estado de la cuestión de las teorías de las migraciones». *Historia contemporánea*, 26: 329-51. <https://doi.org/10.1387/hc.5455>.

- Garcia Domingo, Enric. 2014. «El Trabajo en la marina mercante española en la transición de la vela al vapor (1834-1914)». Barcelona: Universitat de Barcelona.
- García-Orellán, Rosa. 2022. *Mujeres en retaguardia, pesca industrial en Pasaia. Recreación de vivencias e imaginarios, 1926-1982*. Bilbao: Itsasmuseum Bilbao.
- Garrido, Alfons, y Joan Lluís Alegret. 2003. «Apunts per a La Creació d'un Programa de Recerca Sobre La Història de La Pesca Als Països Catalans». En *La Pesca a Catalunya*, editado por Joan Lluís Alegret, Enric Garcia Domingo, Miquel Martí i Llambrich, y Marta Vives i Jornet, 7-16. Barcelona: Angle: Generalitat de Catalunya, Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca: Museu Marítim.
- Giménez i Blasco, Joan. 2013. *La província marítima de Mataró: economia i conflictes socials (1750-1870)*. 1^a ed. (Col·lecció Premi Iluro ; 76). Mataró: Fundació Iluro.
- Giráldez Rivero, Jesús. 1997. «Las bases históricas de la actividad pesquera en España». *Papeles de economía española*, 71: 33-47.
- Hernández Soriano, Teresa. 1985. «Acentuación de los contrastes durante el siglo XIX en el norte del País Valencià». *Cuadernos de geografía*, 37: 113-32. <https://ojs.uv.es/index.php/CGUV/article/view/14974>.
- Hoerder, Dirk. 1999. «Segmented macrosystems and networking individuals. The balancing functions of migration processes». En *Migration, migration history, history: old paradigms and new perspectives*, editado por Jan Lucassen y Leo Lucassen, 2nd, rev. ed ed., 73-84. Bern: Peter Lang.
- Ibarz, Jordi. 2021. «Labor Mobility and Migrations in the Barcelona Docks, c. 1900-1950». En *Migrants and the making of the urban-maritime world: agency and mobility in port cities, c. 1570-1940*, editado por Christina Reimann, Martin Öhman, y Birgit Tremml. Routledge advances in urban history 8. New York, NY: Routledge.
- Jackson Jr, James H., y Leslie Page Moch. 1989. «Migration and the Social History of Modern Europe». *Historical Methods: A Journal of Quantitative and Interdisciplinary History* 22 (1): 27-36. <https://doi.org/10.1080/01615440.1989.9956335>.
- Klein, Alexander, y Jelle van Lottum. 2020. «The Determinants of International Migration in Early Modern Europe: Evidence from the Maritime Sector, c. 1700-1800». *Social Science History* 44 (1): 143-67. <https://doi.org/10.1017/ssh.2019.43>.
- Laar, Paul Thomas van de. 2016. «Bremen, Liverpool, Marseille and Rotterdam: Port Cities, Migration and the Transformation of Urban Space in the Long Nineteenth Century». *Journal of Migration History* 2 (2): 275-306. <https://doi.org/10.1163/23519924-00202004>.
- Labrada, José Lucas. 1971. *Descripción económica del Reyno de Galicia*. Vigo: Galaxia.
- Lawton, Richard, y Robert Lee. 2002. «Port Development and the Demographic Dynamics of European Urbanization». En *Population and Society in Western European Port Cities, c.1650-1939*, editado por Richard Lawton y Robert Lee, 1-36. Liverpool: Liverpool University Press.
- Lee, Robert. 2005. «Configuring the City: In-Migration, Labour Supply and Port Development in Nineteenth-Century Europe». <https://doi.org/10.1177/084387140501700106>.
- Lee, Robert, y W. Robert Lee. 1998. «The socio-economic and demographic characteristics of port cities: a typology for comparative analysis?». *Urban History* 25 (2): 147-72. <https://doi.org/10.1017/S096392680000078X>.
- Llorca Baus, Carlos. 1994. *Historia marinera de Benidorm, 1781-1950*. Benidorm: Ayuntamiento de Benidorm.
- Loockx, Kristof. 2020. «Migration Trajectories of Seafarers during the Transition from Sail to Steam: Change and Continuity in Antwerp, 1850-1900». *International Journal of Maritime History* 32 (3): 616-35. <https://doi.org/10.1177/0843871420956488>.

- López Losa, Ernesto. 2023. «Institutional constraints to the development of the Spanish fishing sector (18th and 19th centuries)». *Revista de historia industrial-Industrial History Review* 32 (87): 81-109. <https://doi.org/10.1344/rhihr.36781>.
- . 2008. «La pesca en el País Vasco durante el siglo xx. Modernización, tradición y crisis». *Áreas: revista internacional de ciencias sociales*, 27: 7-25. <https://revistas.um.es/areas/article/view/118611>.
- Lucassen, Jan, y Leo Lucassen. 1999. «Migration, migration history, history: old paradigms and new perspectives». En *Migration, migration history, history: old paradigms and new perspectives*, editado por Jan Lucassen y Leo Lucassen, 2nd, rev. ed ed., 41-56. Bern: Peter Lang.
- . 2009. «The Mobility Transition Revisited, 1500-1900: What the Case of Europe Can Offer to Global History». *Journal of Global History* 4 (3): 347-77. <https://doi.org/10.1017/S174002280999012X>.
- Martínez Shaw, Carlos, y Roberto Fernández Díaz. 1988. «La pesca en la Catalunya del siglo XVIII: Una panorámica». *Pedralbes: Revista d'història moderna*, 8: 323-28. <https://raco.cat/index.php/Pedralbes/article/view/100713>.
- . 1999. «El despliegue de los bous catalanes en el siglo XVIII». En *Historia moderna, historia en construcción, Vol. 1, 1999 (Economía, mentalidades y cultura)*, ISBN 84-89790-30-2, págs. 61-76, editado por Pierre Vilar y Carlos Martínez Shaw, 1:61-76. Lleida: Milenio.
- Ministerio de Marina. 1898. *Reglamento para la pesca con el arte del bou y demás redes de arrastre remolcadas por embarcaciones*. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina.
- Moch, Leslie Page. 1999. «Dividing Time: An Analytical Framework for Migration History Periodization». En *Migration, migration history, history: old paradigms and new perspectives*, editado por Jan Lucassen y Leo Lucassen, 2nd, rev. ed ed., 41-56. Bern: Peter Lang.
- Muñoz Abeledo, Luisa. 2010. *Género, trabajo y niveles de vida en la industria conservera de Galicia, 1870-1970*. Barcelona: Icaria : Edicions Universitat Barcelona.
- Nicolau Nos, Roser, y Josep Pujol Andreu. 2005. «El consumo de proteínas animales en Barcelona entre las décadas de 1830 y 1930: evolución y factores condicionantes». *Investigaciones de Historia Económica* 1 (3): 101-34. [https://doi.org/10.1016/S1698-6989\(05\)70021-7](https://doi.org/10.1016/S1698-6989(05)70021-7).
- Ocampo Suárez-Valdés, Joaquín. 2002. «Cambio técnico e industrialización pesquera en Asturias (1880-1930)». *Historia agraria: Revista de agricultura e historia rural*, 28: 69-90.
- Page Campos, Eduard. 2022. «La Barceloneta en transició: una comunitat marítima urbana en el pas de la vela al vapor (1840-1900)». Tesis doctoral, Universitat de Barcelona. <http://hdl.handle.net/10803/675872>.
- Pascual i Domènech, Pere. 2002. «El comerç de cabotatge (1820-1935). Etapes i factors explicatius de la seva evolució». En *El Transport marítim de cabotatge a la Mediterrània: II Jornades de Marina Tradicional, Promediterrània 2000, Palamós, 15/16-12-2000*, editado por Joan Lluís Alegret, 45-61. Palamós: Ajuntament de Palamós : Universitat de Girona : L'Estrop.
- Phillips, Carla Rahn. 1997. «The Labour Market for Sailors in Spain, 1570-1870». En *Those Emblems of Hell?: European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870*, editado por Paul C. van Royen, Jaap R. Bruijn, y Jan Lucassen, 329-48. Liverpool: Liverpool University Press. <https://doi.org/10.5949/liverpool/9780968128831.003.0016>.
- Pitarch Calero, Kenneth, Concepción Villar Garruta, y Antonio López Gay. 2018. «Ser migrante en la Barcelona de 1930. La inmigración valenciana en el barrio de la Barceloneta». *Pasado y memoria: Revista de historia contemporánea*, 17: 259-99. <https://doi.org/10.14198/PASADO2018.17.10>.

- Ramos Gorostiza, José Luis. 2011. «Marco institucional y conservacionismo pesquero en la España del siglo XVIII». *Cuadernos De Estudios Del Siglo XVIII* (21), 193-216. <https://doi.org/10.17811/cesxviii.21.2011.193-216>.
- Redó Vidal, Ramón. 2008. *Vinarossencs a la Barcelona industrial*. Vinaròs: Antinea.
- Ríos Jiménez, Segundo. 2006. «La pesca en Andalucía (1700-1900): una visión a largo plazo». En *Historia de la pesca en el ámbito del Estrecho*. Vol. 2, editado por Junta de Andalucía, 927-60. España: Junta de Andalucía, Instituto de Investigación y Formación Agraria y Pesquera.
- Rodríguez Santamaría, Benigno. 1923. *Diccionario de artes de pesca de España y sus posesiones*. Madrid: Suc. de Rivadeneyra.
- Roig Mafé, Santiago. 2001. *Breve historia de Vinaròs*. Vinaròs: Associació Cultural Amics de Vinaròs.
- Rosental, Paul-Andre. 2006. «Between Micro and Macro: Theorizing Agency in Nineteenth-Century French Migrations». *French Historical Studies* 29 (3): 457. <https://doi.org/10.1215/00161071-2006-007>.
- Royen, Paul C. van, Jaap R. Bruijn, y Jan Lucassen, eds. 1998. «*Those Emblems of Hell*?: European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870». Liverpool: Liverpool University Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctt21kk2mx>.
- Sala i Lloberas, Joan. 1986. *La gent de mar a Lloret*. Lloret de Mar: Ajuntament de Lloret de Mar.
- San Agustín, Arturo. 2016. *En mi barrio no había chivatos*. Barcelona: Comanegra.
- Sanz Santos, José Luis. 2000. *Crecimiento, auge y crisis del puerto de Vinaròs en el siglo XIX*. Colección Aldebarán 21. Vinaròs: Editorial Antinea.
- Silvestre Rodríguez, Javier. 2000. «Aproximaciones teóricas a los movimientos migratorios contemporáneos: Un estado de la cuestión». *Historia agraria: Revista de agricultura e historia rural*, n.º 21: 157-94. <http://hdl.handle.net/10234/129527>.
- . 2007. «Temporary Internal Migrations in Spain, 1860-1930». *Social Science History* 31 (4): 539-74. <https://doi.org/10.1017/S0145553200013857>.
- Sinde Cantorna, Ana Isabel, y Gema Álvarez Llorente. 2019. «La flota pesquera de altura y gran altura en el puerto de Barcelona: Una historia no contada (1907-1936)». *Revista de historia industrial*, n.º 76: 79-106. <https://doi.org/10.1344/rhi.v28i76.22137>.
- Sinde Cantorna, Ana Isabel, María Teresa Fernández Vázquez, y María Isabel Diéguez Castrillón. 2002. «El proceso de difusión tecnológica en la pesca de altura del norte de España». *Historia agraria: Revista de agricultura e historia rural*, 28: 113-35.
- Solà Gussinyer, Pere. 1993. *Història de l'associacionisme català contemporani: Barcelona i comarques de la seva demarcació, 1874-1966*. Barcelona: Direcció General de Dret i d'Entitats Jurídiques.
- Soler i Pujol, Georgina. 2002. *Del bou a la vaca: la pesca d'arrossegament a Catalunya i l'Empordà (1865-1936)*. Girona: Universitat de Girona.
- Stark, Oded. 1993. *La Migración del trabajo*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- Tatjer, Mercè. 1980. «La inmigración en Barcelona en 1930: los andaluces en la Barceloneta». *Estudios geográficos*, 41 (159): 119-44.
- Vázquez Lijó, José Manuel. 2005. «La Matrícula de Mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII». Tesis doctoral, Universidade de Santiago de Compostela. <https://core.ac.uk/download/pdf/61964968.pdf>.
- Viruela Martínez, Rafael. 1993. «Difusió de la pesca del bou en el litoral de Valencia (segles XVIII i XIX)». *Cuadernos de Geografía*, n.º 53: 145-61. <https://doi.org/10.7203/CGUV..14796>.
- . 1995. «Expansión y crisis de la actividad pesquera valenciana en el siglo XIX». *Investigaciones geográficas* 13: 117-33. <https://doi.org/10.14198/INGEO1995.13.11>.

Las migraciones en el mundo marítimo catalán. Una historia de continuidades (1750-1930)

*Migrations in the Catalan maritime world.
A history of continuities (1750-1930)*

EDUARD PAGE
Universitat de Barcelona

DANIEL MUNTANÉ
Universitat de Barcelona

RESUMEN

Este artículo aborda los cambios y continuidades en la naturaleza de las migraciones marítimas catalanas desde el siglo XVIII hasta inicios del XX. Pretendemos evaluar el impacto de la industrialización en ellas, y si, como en el norte de Europa, prevalecieron las continuidades. Para ello estudiamos la evolución de los mercados laborales marítimos, algunas redes migratorias y el perfil sociodemográfico de los migrantes. También sus patrones de asentamiento y la conflictividad laboral y el asociacionismo que protagonizaron en sus lugares de destino. Nos centramos en tres áreas principales: las tierras del Ebro, la ciudad de Barcelona y la Costa Brava.

PALABRAS CLAVE

Migraciones, pesca, industrialización, Cataluña.

ABSTRACT

This article addresses the changes and continuities in Catalan maritime migrations from the 18th century to the beginning of the 20th century. Our aim is to assess the impact of industrialisation on them, and whether, as in northern Europe, continuities prevailed. To this end, we study the evolution of maritime labour markets, specific migratory networks and the socio-demographic profile of migrants. We also focus on their settlement patterns and the labour conflicts and the associations in which they played a leading role. We focus on three main areas: Terres de l'Ebre, the city of Barcelona and the Costa Brava.

KEYWORDS

Migration, fishery, industrialization, Catalonia.

EDUARD PAGE CAMPOS

Doctor *cum laude* en Historia, profesor en la Universitat de Barcelona y miembro del grupo de investigación Trabajo, Instituciones y Género. Su principal línea de investigación se centra en el proceso de industrialización y el cambio social en el mundo urbano. Especialmente ha analizado la transformación de las comunidades marítimas a raíz de la transición de la navegación a vela a la de vapor, en aspectos como condiciones de vida, mercados de trabajo y migraciones. Ha publicado artículos en *Avances del Cesor* y *Drassana* y capítulos de libro en las editoriales Brill y Viella.

ORCID: 0000-0001-6761-9682

DANIEL MUNTANÉ PUEYO

Doctor *cum laude* en Historia por la Universitat de Barcelona y miembro del grupo de investigación Trabajo, Instituciones y Género. Su principal línea de investigación se centra en los cambios técnicos en la pesca entre finales del siglo XIX e inicios del XX y en la sociabilidad y asociacionismo del mundo pesquero. Ha publicado artículos en *Drassana* y capítulos de libro en las editoriales Brill y Viella.

ORCID: 0000-0002-6672-7718

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO

Eduard Page y Daniel Muntané, “Las migraciones en el mundo marítimo catalán. Una historia de continuidades (1750-1930)”, *Historia Social*, núm. 111 (2025), pp. 3-26.

Eduard Page y Daniel Muntané, “Las migraciones en el mundo marítimo catalán. Una historia de continuidades (1750-1930)”, *Historia Social*, 111 (2025), pp. 3-26.

DOI: <https://doi.org/10.70794/hs.113435>