

drassana



Els oficis del mar en època
moderna

Els pescadors i la pesca a la
Marina de la Selva del
quatre-cents

Fotògraf a bord. El cas Josep
Coté

Dossier
The Hong Kong Maritime
Museum

Revista *Drassana*: revista del Museu Marítim de Barcelona
Barcelona - Número 29 - Any 2021
Quarta època

El Museu Marítim de Barcelona té per missió interpretar i difondre la cultura marítima d'una manera innovadora, participativa i pròxima a la societat i al territori mitjançant la recerca, la conservació i la salvaguarda del patrimoni.

La revista *Drassana* és el mitjà principal de comunicació de l'Observatori Permanent d'Història i Cultura Marítima de la Mediterrània (Museu Marítim de Barcelona - Universitat de Barcelona). Té una periodicitat anual i admet la publicació d'estudis sobre història i cultura marítima. Dintre de la disciplina de la història marítima, té un abast internacional, tot i que preferentment mediterrani, i focalitzat en el camp de les ciències socials. Cada número inclou, en les pàgines centrals, un dossier monogràfic.

Edició:

Els autors dels treballs editats es comprometen a la cessió dels seus drets a la revista *Drassana* perquè pugui reproduir-los per mitjà de qualsevol sistema de reproducció vigent.

Els treballs que es publiquen a *Drassana* són responsabilitat dels seus autors.

Reservats tots els drets:

© Els autors © Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona.

Drassana no es responsabilitza necessàriament de l'opinió que expressin els articles signats.

Queda prohibida la reproducció de qualsevol part de la revista sense citar la procedència.

Drassana facilita l'accés obert a tot el seus continguts a <https://revistadrassana.cat/index.php/Drassana/index>

ISSN: 0214-2279

Dipòsit legal: B 15331-1988

Contacte:

Av. de les Drassanes, s/n 08001 Barcelona

Telèfon: 933 429 920

A/e: gonzalezsin@mmb.cat

La revista *Drassana* admet l'intercanvi de publicacions amb d'altres de similars de caràcter científic.

Revista editada per:

Admissió d'originals:

Les trameses d'articles s'han de fer en línia en la web de la revista seguint les indicacions que es donen a la mateixa.

<https://revistadrassana.cat/index.php/Drassana/about/submissions>.

Direcció:

Enric Garcia (MMB).

Consell Editorial:

Inma González (MMB),

Jordi Ibarz (UB), Xavier Gil (UB).

International Editorial Advisory Board:

Michaela D'Angelo (Universit  di Messina, Itàlia); Elena Frangakis-Syrett (The City University of New York, EUA); Marta García Garral n (UNED-Universidad Nacional de Educación a Distancia, Espanya); Agustín Guimerà Ravina (CSIC-Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Espanya); Isabel Lobato Franco (Universidad de Sevilla, Espanya); Eloy Martín Corrales (Universitat Pompeu Fabra, Espanya); Carlos Martínez Shaw (UNED-Universidad Nacional de Educación a Distancia, Espanya); Patrice Poujade (Universit  de Perpignan-Via Domitia, França); Martín Rodrigo Alharilla (Universitat Pompeu Fabra, Espanya); Juan José Sánchez Baena (Universidad de Murcia, Espanya); Roser Salicrú i Lluch (CSIC-Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Espanya); Rafael Torres Sánchez (UNAV-Universidad de Navarra, Espanya); Jesús María Valdaliso Gago (UPV-EHU-Universidad del País Vasco, Espanya); Carmel Vassallo (University of Malta, Malta).

Realització:

Correcció i maquetació:

Publicaciones Académicas

Crèdits fotogràfics:

Arxiu Històric de Protocols de Barcelona; Arxiu Històric de la Biblioteca de Catalunya; Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona; Instamaps, Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya; Lars Johansen, Bergen Maritime Museum; ABC; Frank Hurley, National Library of Australia; Museu Marítim de Barcelona; Col lecci  hereus Cot ; P&O Heritage Collection; Archivo Hist rico Provincial de Sevilla; Alfeo Zanini; Colección Distrito Paraná Medio, MOP; Museo Preistorico Etnografico "Luigi Pigorini", Museo delle Civiltà; Gerard Remolins; Ramon Bosch Sanjuan; Arxiu Nacional de Catalunya; Biblioteca Nacional de España; Blog Castell Interior; Hong Kong Maritime Museum.

Imatges de la portada i la contraportada:

Museu Marítim de Barcelona

mmb MUSEU MARÍTIM DE
BARCELONA



Diputació
Barcelona



Port de Barcelona

d

EDITORIAL

↓ 6

Revista Drassana

Dr. Enric Garcia Domingo

REPORTATGE

↓ 9

**Els oficis de mar a la
Barcelona moderna
(segles XVI-XVII): família i
societat**

Alfredo Chamorro Esteban

↓ 25

**Els pescadors i la pesca a la
Marina de la Selva del quatre-
cents. Una nova recerca**

Antoni Ginot Julià

RECERCA

↓ 43

**Fotògraf a bord. El cas
Josep Coté**

Silvia Dahl Termens

DOSSIER

↓ 71

**Un port global en l'era del
vapor: l'ampliació de la xarxa
comercial de Barcelona i la
integració dels mercats
mundials (1860-1895)**

Carles Badenes Escudero

↓ 96

**El Puerto Nuevo de la ciudad
de Paraná (Argentina)
durante el siglo XX.
Aproximaciones a un objeto
de estudio**

Walter Musich, Natalia Vega,
José Larker

↓ 114

**Las piraguas de La Marmotta,
auténtica ingeniería naval
durante la expansión neolítica**

Mario Mineo, Juan F. Gibaja,
Laura Caruso Fermé, Miriam
Cubas, Gerard Remolins, Niccolò
Mazzucco

↓ 132

**Luis de Requesens en el
Mediterráneo: de la Rebelión
de las Alpujarras a la Batalla
de Lepanto (1568-1571)**

Ramon Bosch Sanjuan

↓ 152

**Comerç i Migració: els
viatges marítims de la costa
catalana a Mallorca durant la
Guerra del Francès (1808-
1814)**

Jaume Busquets Artigas

ALTRES MUSEUS

↓ 173

**Starting its Third Chapter:
The Hong Kong Maritime
Museum Fusing History, Art,
and Science**

Joost C.A. Schokkenbroek

ÀLBUM DE FOTOS

↓ 187

**Tres àlbums de fotografies de
les Drassanes Burell
(Barcelona)**

29

Revista
del Museu Marítim
de Barcelona
Desembre de 2021

Editorial
Revista Drassana

Dr. Enric Garcia Domingo

Director general del Consorci de les Drassanes Reials
I Museu Marítim de Barcelona

Em presento en aquest número de *Drassana*, revista del Museu Marítim de Barcelona, com a nou director general del Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona. El 17 de maig vaig prendre el timó d'una institució en la qual he treballat com a tècnic des de fa més de vint anys. És l'inici d'un viatge nou, emocionant i també il·lusionant (i en cap cas lliure de perills i amenaces) per portar la institució més enllà de l'actual horitzó.

Mentre exercia les meves responsabilitats anteriors vaig lluitar per introduir la recerca en el camp de la història i la cultura marítima com un dels eixos fonamentals de la missió del museu. Tot i que aquest mandat forma part de la definició de museu, per defecte, calia implementar una investigació activa, amb el foment i difusió del coneixement més

proactius, enèrgics, vocacionals. Treballant en equip amb Inmaculada González, editora d'aquesta revista i magnífica organitzadora, vam aconseguir obrir-nos pas en un territori que no ens resultava familiar. Poc a poc, amb constància i discreció, van presentar els nostres projectes i els nostres interessos, i alhora vam oferir el museu a les necessitats dels altres. La meua vinculació a un grup de treball de la Universitat de Barcelona i la meua activitat investigadora han servit també per presentar el museu en llocs on, a priori, no hi era.

El resultat, fins avui, ha estat molt positiu, fins el punt que actualment el Museu Marítim de Barcelona és reconegut, en la comunitat científica, com un agent i company de viatge a tenir en compte. I encara més important, som en una posició òptima per ampliar la nostra influència en el camp que ens és propi, la cultura marítima.

Ara, com a nou director, tinc la possibilitat de posicionar millor la recerca en la nostra carta de navegació, i de marcar un rumb més directe i més franc. També tinc la responsabilitat de consolidar l'aposta de la recerca com un projecte global per a tot l'equip del museu, plenament integrant en un full de ruta pels propers cinc anys. Amb la revista *Drassana* com a punta de llança, espero que podrem obrir nous camins per tal de situar el museu en un lloc preeminent com a creador de coneixement i com a prescriptor d'opinió. *Drassana* digital pot ser més que una revista, pot ser l'escenari on el Museu Marítim de Barcelona presenti la seva contribució al millor coneixement del món marítim en el passat.

Desembre de 2021



Reportatge

Els oficis de mar a la Barcelona moderna (segles XVI-XVII): família i societat

Alfredo Chamorro Esteban
Universitat de Barcelona
0000-0002-9986-8074

Data de recepció: 24 de gener 2022
Data d'acceptació: 27 de gener 2022
DOI: <https://doi.org/10.51829/Drassana.29.683>
© CC BY-NC-ND

Barcelona com a ciutat marítima té una població que viu dels oficis vinculats al mar. Aquest estudi ens apropa a conèixer qui eren i com era la seva vida,

durant el període de l'època moderna, un aspecte fins ara molt poc conegut de la història de la nostra ciutat. Aquest treball és el guanyador del XXI Premi de Recerca Ricart i Giralt.



■ RESUM

La història de la ciutat de Barcelona no es pot entendre sense tenir en compte la seva relació amb el mar. Sovint, però, la historiografia no ha prestat l'atenció adequada a l'orientació marítima de la ciutat, especialment en època moderna. Això, ha fet que bona part de la població de la ciutat, que tenia en el mar el seu mitjà de vida, hagi quedat oblidada al discurs històric. Aquest estudi pretén recuperar per la memòria de la ciutat a la gent que vivia del mar, exercint oficis propis d'aquest medi, com els pescadors, mariners, mestres d'aixa o calafats. Tots ells, amb les seves famílies, conformaven la gent de mar de Barcelona que, sens dubte, contribuï a la conformació identitària de la ciutat i dels seus habitants.

Paraules clau: Barcelona, mar, oficis del mar, pescador, mariner i mestre d'aixa

Los oficios de mar en la Barcelona moderna (siglos XVI-XVII): familia y sociedad

■ RESUMEN

No se puede entender la historia de la ciudad de Barcelona sin tener en cuenta su relación con el mar. Sin embargo, a menudo la historiografía no ha prestado la atención adecuada a la orientación marítima de la ciudad, especialmente en época moderna. Esto ha facilitado que buena parte de la población de la ciudad, que tenía en el mar su medio de vida, haya quedado olvidada en el discurso histórico. Este estudio pretende recuperar para la memoria de la ciudad a la gente que vivía del mar, ejerciendo oficios propios de este medio, como los pescadores, marineros, carpinteros de ribera o calafates. Todos ellos, junto con sus familias, conformaban la gente de mar de Barcelona que, sin duda, contribuyó a la conformación identitaria de la ciudad y de sus habitantes.

Palabras clave: Barcelona, mar, oficios del mar, pescador, mariner y carpintero de ribera

Sea crafts in modern Barcelona (16th-17th centuries): family and society

Abstract

It's not possible understand de history of the city of Barcelona without taking into account its relationship with the sea. However, often historiography has not paid adequate attention to the maritime orientation of the city, specially in modern times. This has led to a good part of the city's population, which has dits livelihood at sea, to be forgotten in historical discourse. This study aims to recover for the memory of the city the people who lived from the sea. This people exercised trades of this medium such as fishermen, sailors, shipbuildingmen or calafates. All of them, together with their families made up the seafarers of Barcelona, who contributed to the identity formation of the city and its inhabitants.

Keywords: Barcelona, sea, trades of the sea, fisherman, sailor and shipbuilder

■ INTRODUCCIÓ

Tot i ser una ciutat costanera, ancorada al nord-oest de la Mediterrània, la història marítima de Barcelona ha estat, sovint, oblidada per la historiografia. Així, els historiadors han escrit el seu relat d'esquena al medi aquàtic o centrant-se només en alguns períodes de la seva història. Exemples d'això en trobem en els segles medievals, i, en concret, en aquells que coincideixen amb el moment d'esplendor de Barcelona com a Cap i Casal de Catalunya i motor de l'expansió de la Corona d'Aragó per la Mediterrània, els segles XIII i XIV¹, o ja el segle XVIII, coincidint amb un període de bonança econòmica, fruit del comerç català amb Amèrica. Amb tot, al mig d'aquests dos períodes, tenim un important buit historiogràfic, que abasta els segles XVI i XVII, en el qual l'estudi de les relacions entre Barcelona i el mar ha quedat a un costat davant d'altres aspectes de la història de la ciutat que han suscitat més interès per als historiadors.

De la mateixa manera que, pel que fa als segles moderns, és força desconeguda la història marítima de la ciutat, també ho és la de la gent que vivia d'aquest medi; és a dir, que exercien oficis vinculats al mar, com podien ser els mariners, els pescadors o els mestres d'aixa, entre d'altres². Aquest món dels oficis era força complex. La mateixa nomenclatura dels oficis i les confraries, gens clara, dificulta la identificació dels oficis i quins d'aquests integraven algunes de les confraries del mar: pescadors, mariners, patrons, mestres d'aixa, calafats, remolars, barquers vells, barquers nous, descarregadors, traginers de mar, macips de ribera, bastaixos de capçana o carreters de mar, entre altres.

Un dels trets característics de la Barcelona dels segles XVI i XVII fou la seva important població flotant. L'augment demogràfic vingué donat pel creixement vegetatiu de la ciutat i pel fet que aquesta era el principal centre urbà i capital del principat. Barcelona, doncs, esdevingué un important pol d'atracció d'immigrants. Així, durant tot el segle XVI, la ciutat rebé un flux constant d'immigració provinent de la mateixa Catalunya o de França. En aquest context, els oficis del mar van ser dels que més població flotant van tenir. L'arribada de vaixells de diverses procedències, carregats de mariners soldats, passatgers i altra gent de marineria; de mestres d'aixa i calafats que arribaven a la ciutat per treballar a les drassanes, ja fos temporalment o de manera fixa, procedents de diversos pobles de la costa catalana, o d'altres llocs, com Gènova o Nàpols; de tripulacions de pescadors provinents de les poblacions costaneres properes o de quantitats d'homes que arribaven per nodrir els oficis de càrrega, descàrrega i transport de les mercaderies. Tot indica, doncs, que aquests oficis mariners eren receptors d'importants contingents de mà d'obra.

Donat això, pot semblar que la població dedicada a aquestes tasques era molt basculant, amb una renovació constant de noms i cognoms. Si bé aquesta afirmació té, en part, validesa, el present treball vol demostrar que al llarg d'aquests dos segles també hi hagué un important contingent de població de la ciutat dedicat als oficis del mar estable, amb una continuïtat de famílies que transmeteren l'ofici de pares a fills. Aquestes nissagues del

mar aconseguiren prolongar la seva presència a la ciutat mitjançant l'enfortiment dels llaços familiars, comunitaris i professionals, essencialment per via matrimonial, sobretot en el marc del mateix ofici o confraria, així com amb professionals del mateix sector d'altres poblacions costaneres catalanes. Així, la identificació i l'anàlisi evolutiva de les nissagues barcelonines que formaven part dels oficis i les confraries del mar permetrà tenir una visió de conjunt d'aquest sector econòmic de la ciutat i entendre el seu nivell d'integració i cohesió amb la resta de la població.

■ OBJECTIUS

L'objectiu del treball és, doncs, l'anàlisi dels diferents oficis de la ciutat de Barcelona que estaven relacionats amb activitats del mar, principalment des del punt de vista social. Ben coneguts per als segles XVIII i XIX, els oficis del mar de la ciutat de Barcelona encara són massa desconeguts per als segles XVI i XVII. En alguns casos, com la confraria dels calafats o la dels mestres d'aixa, els seus membres pertanyien tots a un mateix ofici. Però també trobem membres d'aquests oficis enquadrats a altres confraries, com són la dels fusters, la dels barquers vells o la dels barquers nous. Precisament, és en aquestes dues darreres on trobem membres provinents de diversos oficis. Un altre cas no gaire clar és el dels traginers de mar, amb l'existència al segle XVI de dues confraries: *els traginers de mar negres* i *els traginers de mar moriscats*³. Aquestes denominacions ens fan pensar en una possible presència d'esclaus en aquests oficis, almenys en els darrers segles de l'edat mitjana i potser al segle XVI. Així, uns dels primers objectius de l'estudi és l'anàlisi i la identificació dels oficis i les confraries marítimes de Barcelona i de les principals famílies que les integraven; així com donar una visió global del seu estat durant els segles XVI i XVII i valorar la seva relació, integració i cohesió, amb la resta de la ciutat i dels seus habitants. Sovint es té una visió dels oficis del mar i de la seva gent alienada de la resta de la ciutat, i cal veure fins a quin punt aquesta idea és certa, o si bé aquesta gent del mar estava integrada i cohesionada amb la resta dels barcelonins. En aquest



sentit, també és important veure quin és el pes polític, econòmic i social dels oficis del mar en relació amb la resta de la menestralia de Barcelona.

Però, com s'ha dit abans, aquest és un treball essencialment d'història social. En aquest sentit, són diversos aspectes els que centren l'atenció de l'estudi: la identificació de les principals famílies i nissagues dels oficis esmentats; la diferenciació econòmica d'aquestes dins d'ells o de la confraria pertinent; la política matrimonial d'aquestes famílies; les connexions dels membres d'aquests oficis amb les poblacions de la costa catalana i els seus vincles familiars i professionals o la possible incidència de la immigració francesa en aquests oficis i la seva inserció en ells.

Carlos Martínez Shaw afirmà a la 4th Mediterranean Maritime History Network Conference que la tradició de les poblacions costaneres oferia sempre la possibilitat d'una continuïtat familiar en el servei al mar, i que d'aquesta manera es creaven nissagues que es perpetuaven al temps i que, per tant, continuaven el model de la pràctica gremial present en la majoria d'oficis de l'Antic Règim⁴. Un altre dels objectius d'aquest treball és, doncs, comprovar si es compleix aquesta premissa en el cas dels oficis del mar de la Barcelona dels segles XVI i XVII, tenint en compte els processos de creixement o retraïment econòmic que es donaren en aquestes dues centúries. En aquest sentit, també cal analitzar la continuïtat en el temps d'aquestes famílies o la seva extinció, tenint en compte els processos epidèmics i bèl·lics que patí la ciutat.

En relació amb aquesta història de les famílies, cal analitzar aspectes importants, com és la política matrimonial, és a dir, fins a quin punt es practicava l'endogàmia de gremi, o veure quins oficis estaven més oberts a entroncar familiarment amb membres d'altres oficis, en primer lloc del mar, però també la resta de la menestralia de la ciutat. De la mateixa manera, cal analitzar també la procedència laboral i geogràfica dels cònjuges per veure si es produïa un intercanvi regular de nuvis entre els joves dels oficis de Barcelona amb els de les altres poblacions de la costa. Un altre dels aspectes relacionats amb la política matrimonial que cal analitzar és el del dot, el del matrimoni dels fadrins o el futur de les vídues, tenint en

compte que els homes d'alguns d'aquests oficis, com el de mariner, sovint morien mentre estaven embarcats. Tot i que les ordinacions d'aquests oficis incloïen l'assistència a les dones dels confreres malalts o morts, cal veure amb la documentació com es portava a la pràctica. En relació amb aquest punt, resulta ineludible l'estudi del paper de la dona als oficis del mar, tant en l'àmbit productiu com en l'àmbit familiar. Un paper sovint difícil d'esbrinar per la manca de documentació. El fet que només els caps de família assistissin a les assemblees de deliberacions dels oficis dificulta molt aquesta tasca.

La diferenciació econòmica i social de les famílies dedicades al mar és un aspecte important a treballar. Lògicament, al si dels oficis i confraries de la ciutat hi havia confreres més rics i confreres més pobres. Efectivament, el poder adquisitiu de cadascun era diferent, i això marcava directament les relacions i els vincles entre ells, així com les relacions de poder dintre de la confraria. Així, el present projecte pretén identificar aquestes famílies i relacionar-les amb el seu context social i econòmic. En aquest sentit, aquestes diferències econòmiques marcaven la vida social i cultural de l'ofici i, sovint, quedaven reflectides a la vida pública a la ciutat.

Atenent el que exposa García Espuche en relació amb la importància del port de Barcelona com a centre receptor i distribuïdor de mercaderies, però també la destacable activitat d'altres ports de la costa catalana en aquesta època⁵, un dels objectius del treball és l'anàlisi dels vincles dels oficis marítims de Barcelona amb els de les poblacions costaneres. Barcelona, com a cap i casal de Catalunya, era el principal punt d'atracció de contingents humans, que hi venien a treballar temporalment o a residir regularment. En aquest cas, és important veure la procedència dels nous confreres que ingressaven a les confraries del mar i si tenien llaços familiars amb les confraries de la resta de poblacions costaneres.

Un altre dels objectius que no es pot menysprear en aquest treball és el de la possible presència de la immigració francesa en els oficis marítims de Barcelona. Com la historiografia ha demostrat ja fa temps, bona part del creixement demogràfic de la Catalunya del cinc-cents es degué a l'arribada, a vegades massiva, de joves francesos.

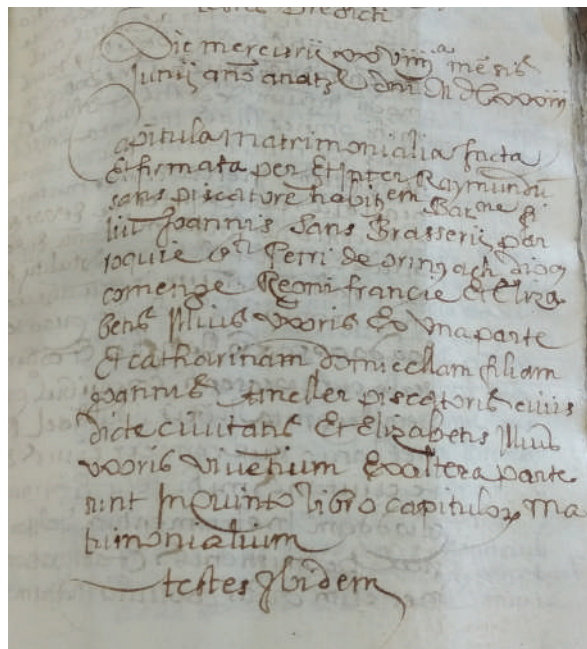
Imatge 1. Capítol matrimonial signat entre el pescador Ramon Sans, francès, habitant a Barcelona, i Caterina, filla del pescador Joan Ametller, dimecres, 29 de juny de 1633. (Arxiu Històric de Protocols de Barcelona. Notari Jeroni Lentsclà, *Vigesimum quintum omnium contractuum et instrumentorum prothocollum*).

Així, Nadal i Giralt van quantificar la presència francesa a Catalunya entre el 1570 i el 1620 d'entre un 10% i un 20%. Davant d'aquestes xifres, cal esbrinar si els oficis del mar van rebre immigrants francesos i identificar en quin grau ho va fer cadascun d'ells. També cal esbrinar fins a quin punt aquests immigrants francesos van casar-se amb filles de mestres d'aquests oficis, i si van ser acceptats o no al si de les confraries, tenint en compte el rebuig que a vegades trobaven aquests immigrants a l'hora de ser acceptats i integrats a la societat d'acollida. (Imatge 1)

En definitiva, l'estudi pretén desvincular-se d'una història global de la ciutat de Barcelona, més anònima, per apropar-se a les famílies que treballaven als oficis marítims de la ciutat. En aquest sentit, la historiografia sempre ha focalitzat la seva atenció en les famílies de les elits municipals, i no tant a reconstruir la història de famílies menestrals. En el cas dels oficis marítims, aquest desconeixement encara és més acusat, sobretot en els segles moderns. Aquest estudi, doncs, pretén omplir un buit historiogràfic i refer la memòria d'una gent que treballava i vivia del mar i que, sense cap dubte, va contribuir a la formació de la identitat de Barcelona al llarg dels segles.

METODOLOGIA, FONTS I CRONOLOGIA

L'estudi sobre els oficis de mar de la ciutat de Barcelona als segles moderns i sobre la gent que els exercia parteix d'un obstacle inicial insalvable: la destrucció de l'arxiu històric de la parròquia de Santa Maria del Mar durant la guerra civil del 1936-1939, que va fer desaparèixer tot rastre documental de la societat marinera que es custodiava en aquest arxiu des de feia segles. Desapareguda aquesta documentació, sembla impossible poder fer una reconstrucció d'aquella societat i de les famílies que la integraven, donat que allà es custodiaven tots els testimonis documentals del cicle vital dels parroquians, com són baptismes, matrimonis, defuncions, etc. Encara disposem, però, d'alguna oportunitat d'aproximar-nos-hi, tot i que de ben segur lluny del que podria haver ofert l'arxiu de Santa Maria del Mar, fent recerca a altres arxius de la



ciutat, especialment a l'Arxiu Històric de Protocols de Barcelona. La documentació de caràcter familiar, i fins i tot institucional, que es guarda en aquest arxiu és vastíssima, inabastable per una recerca que s'ha de realitzar en el temps d'un any.

No obstant això, el fet que alguns notaris tinguessin una clientela, tot i que no exclusivament, pertanyent a aquests oficis de mar, ens ha permès afrontar el repte. L'arribada i la consulta, casual o voluntària, a la documentació generada pel notari Jeroni Lentsclà, mentre es feia una recerca anterior, ens obrí la porta d'accés al món mariner de la Barcelona moderna. Jeroni Lentsclà fou un notari que treballà molt amb la gent de mar de la ciutat, des de començaments de la dècada del 1610 fins a la seva mort, l'any 1647. La seva documentació és important fins i tot des del punt de vista institucional, ja que fou l'escrivà d'algunes de les confraries dels oficis del mar, com fo-



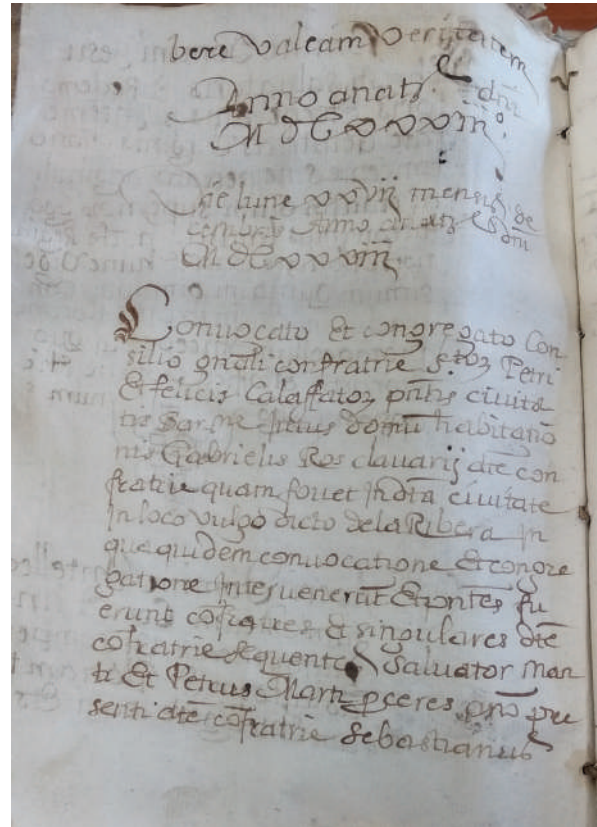
Imatge 2. Consell general de la confraria de Sant Pere i Sant Feliu dels calafats; dilluns, 27 de desembre de 1633. (Arxiu Històric de Protocols de Barcelona. Notari Jeroni Lentsclà, *Vigesimum quintum omnium contractuum et instrumentorum prothocollum*).

ren els calafats (Imatge 2), els mestres d'aixa, els pescadors, especialment, però també dels mariners, dels macips de ribera i dels barquers vells. Així, l'anàlisi dels seus trenta-tres manuals notariais, a més dels llibres de capítols matrimonials i de testaments, ens ha ofert aquesta possibilitat de conèixer, una mica més, la gent d'aquesta societat marinera.

Aquest notari no fou, però, l'únic que treballà amb la gent del mar. Paral·lelament a Jeroni, Miquel Lentsclà també tingué com a clients habituals membres d'aquests oficis mariners. Miquel estigué actiu entre el 1622 i el 1639. Amb tot, sabem que altres notaris, abans d'ells, ja treballaren habitualment amb els membres dels oficis de mar. I, a més, alguns de la mateixa família, com Nicolau Lentsclà, que ja començà a treballar amb ells cap a la segona meitat de la dècada de 1590. Concretament, als manuals de Nicolau comencen a aparèixer membres d'aquests oficis cap al 1596. A més, ja el 1597 la confraria de Sant Pere dels Pescadors confià en ell per enregistrar les actes dels seus consells. També comencen a aparèixer als seus manuals les reunions de les confraries dels descarregadors de mar dels barquers vells i dels barquers nous. Un altre membre de la nissaga de notaris fou Jaume Pau Lentsclà, actiu a la ciutat entre el 1587 i el 1612. (Imatge 3) Als seus manuals també trobem informació relativa a la gent de mar, tot i que la seva clientela fou molt diversa i els membres d'aquests oficis no van ser tan majoritaris com sí que ho van ser amb Jeroni.

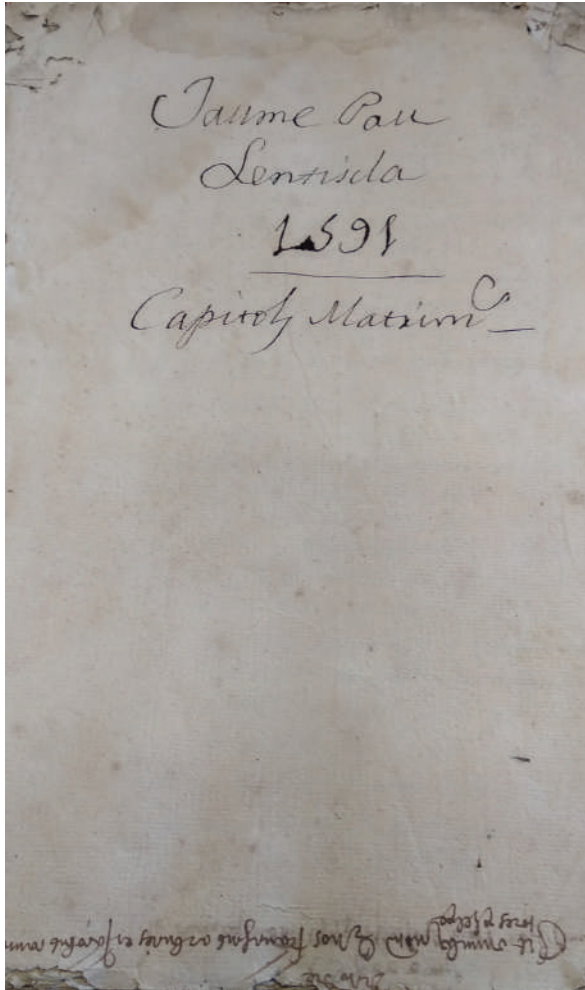
De ben segur que Jeroni heretà la clientela dels seus parents Nicolau i Jaume Pau Lentsclà, ja que fou el 1613 quan Jeroni començà la seva activitat, tot just quan, tant Jaume Pau com Nicolau, moriren; el 1612 el primer, i el 1613 el segon. Tot i això, la confraria dels barquers nous no continuà treballant amb ell, i si que s'hi incorporà, en canvi, la confraria de Sant Elm dels mariners (Imatge 4). El fet que els barquers nous no confiessin el registre dels seus consells en Jeroni Lentsclà ens ha impedit conèixer més de prop aquesta confraria, i reconstruir la successió de pròcers que la van dirigir, com sí que ha estat possible en el cas dels barquers vells.

Encara sabem de dos notaris més que treballaren habitualment amb gent de mar. Al notari Miquel Axada, que



estigué actiu a la ciutat les darreres dècades del segle XVI, (Imatge 5) s'hi fa referència, sovint, en la documentació del mateix Jeroni Lentsclà, com la persona que donà fe de molts actes fets en aquests anys anteriors al temps del mateix Jeroni, però també de Nicolau i Jaume Pau. La documentació d'aquest notari es conserva a la Biblioteca de Catalunya, i ens ha permès completar la informació sobre la gent de mar que visqué a Barcelona entre la darrera dècada del segle XVI i la primera del XVII. També Jeroni Talavera treballà sovint amb la gent de mar. La documentació generada pels Lentsclà fa referència a diversos notaris que també treballaren amb gent de mar;

Imatge 3. Llibre de Capítols Matrimonials, any 1591.
(Arxiu Històric de Protocols de Barcelona. Notari Jaume Pau Lentiscà).



tot i que, per qüestió del mateix temps fixat pel projecte, la recerca en aquesta nombrosa documentació quedarà per a una futura investigació d'ampliació de la present.

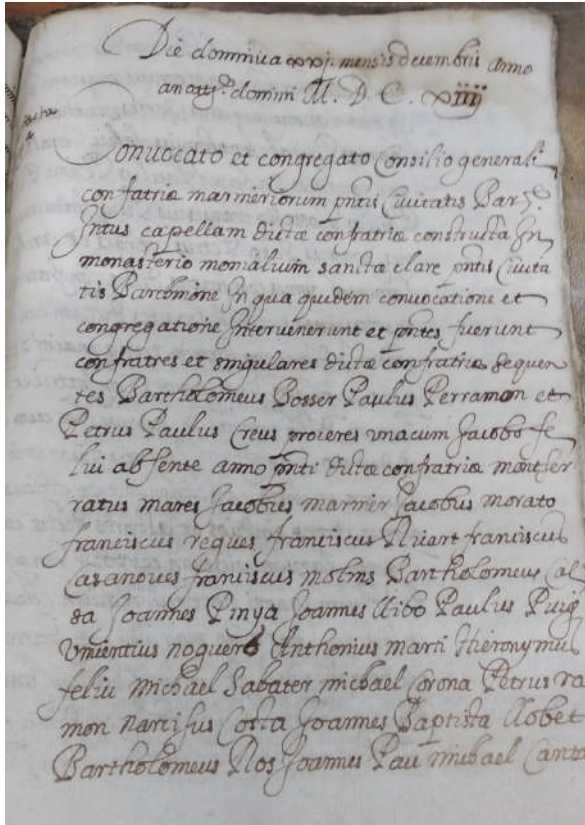
De la mateixa manera que Jeroni Lentiscà heretà la clientela de Jaume Pau i Nicolau, calia esbrinar quin o quins notaris heretaren la del mateix Jeroni, després de la seva mort el 1647. Aquesta li sobrevingué al notari al

bell mig del conflicte bèl·lic de la Guerra dels Segadors (encara faltaven cinc anys perquè s'acabés), en un moment molt complicat per a la ciutat i la societat barcelonina, on el ritme i l'estructura habitual de la societat marinera es veié alterat per la mateixa dinàmica dels esdeveniments. Francesc Lentiscà, que treballà força temps com a escrivà del mateix Jeroni, fou l'hereu de bona part d'aquesta clientela. Però l'anàlisi de la documentació generada per ell ha evidenciat que la composició dels seus clients canvià força. Els actes realitzats per la gent de mar cada vegada són menys nombrosos als seus manuals, i es produeix l'aparició progressiva de nous clients la consolidació d'una posició social i econòmica millor. A més, són més escassos els registres de les reunions dels consells de les confraries de mar, tot i que encara hi apareixen alguns consells de la confraria dels pescadors de Sant Pere, i alguna reunió del consell de la confraria dels mariners o del consell, ja conjuntament, de les confraries dels barquers vells i dels barquers nous. Amb tot, aquestes reunions dels consells registrats per Francesc han permès saber quines famílies tingueren continuïtat en els oficis de mar després de la guerra. No ha estat possible fer-ho, però, amb les confraries dels mestres d'aixa o dels calafats. Sense cap dubte, Francesc Lentiscà gaudí d'un ascens social que es veié reflectit en la seva clientela. El problema rau a esbrinar quin va ser l'hereu o els hereus de la clientela marinera de Jeroni Lentiscà. Fins al present, no hem pogut trobar un notari que treballés de manera clara amb la gent de mar, ja que tampoc Bernat Lentiscà sembla que hagués tingut entre la seva clientela la gent de mar. Així doncs, la recerca continua oberta en aquest sentit.

En la documentació generada per l'activitat d'aquests notaris hi trobem des d'informació de caràcter familiar, com són els capítols matrimonials o els testaments, que formen part del cicle vital d'aquesta gent de mar, passant per altres de caràcter més econòmic, com van ser les activitats de compravenda i lloguer de béns mobles i immobles, com ara cases, barraques i botigues de mar o embarcacions, contractes d'aprenentatge dels macips que s'iniciaven en algun d'aquests oficis, instruments de procuració, molt habituals i necessaris per a uns individus



Imatge 4. Concili general de la confraria de Sant Elm dels mariners de Barcelona, diumenge, 21 de desembre de 1614. (Arxiu Històric de Protocols de Barcelona. Notari Jeroni Lentsclà, *Sextum omnium contractuum et instrumentorum prothocollum*).



que contínuament havien de sortir a la mar i que tenien una mobilitat força important, així com la documentació institucional generada per les mateixes confraries d'aquests oficis.

Segons la hipòtesi de treball plantejada, segons la qual es pretén analitzar la societat marinera de Barcelona per veure l'evolució social i familiar d'aquests oficis, la metodologia utilitzada per a aquest treball es basa en la reconstrucció de famílies, amb l'objectiu de veure si realment va existir aquest pòsit de població fixa al barri de la Ribera i al quarter de mar, amb una sèrie de famílies que es prolongaren al llarg del temps. La documentació

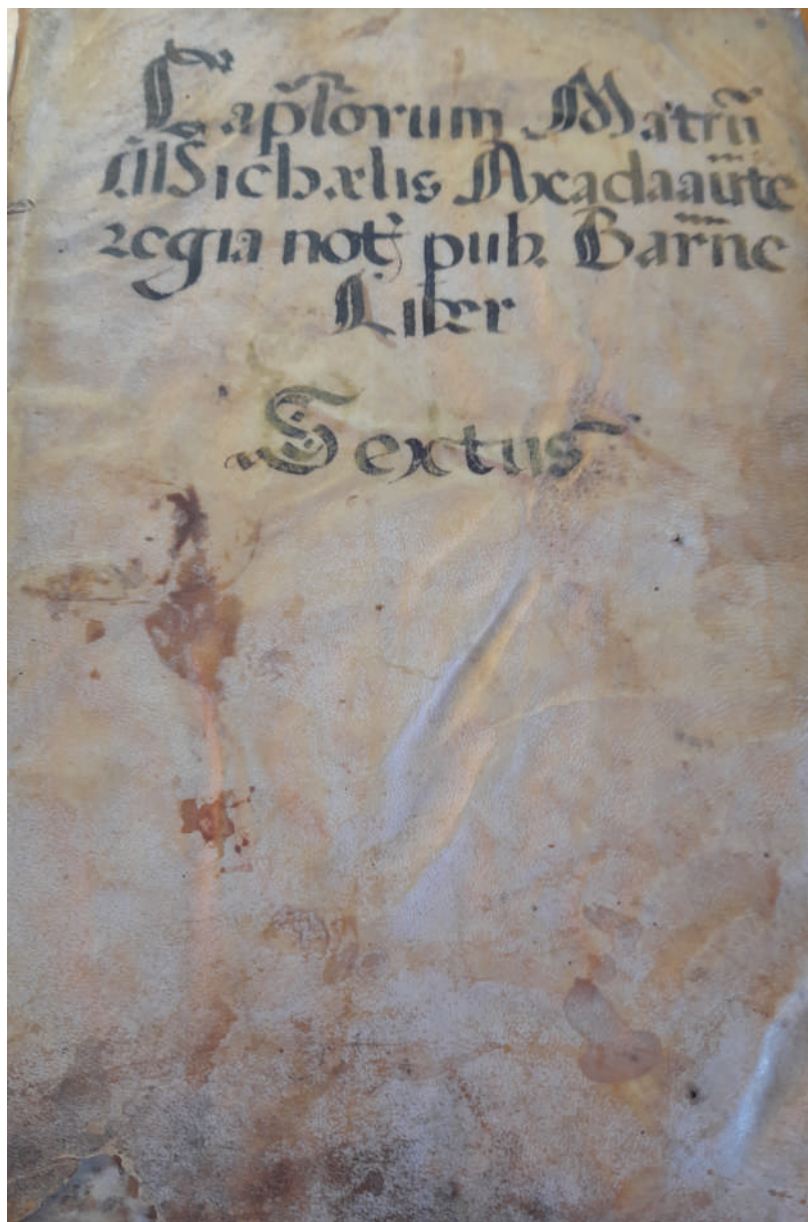
treballada ha permès tenir una idea aproximada, tot i que sovint amb molts buits, del temps d'activitat a la ciutat d'un nombrós grup de gent que va exercir aquests oficis de mar, gràcies a la seva participació en els consells de les diferents confraries (Imatge 6), als seus testimonis en actes notariais, on s'especifica l'ofici d'aquest testimoni, i a la mateixa documentació de caràcter familiar enregistrada per aquests notaris, com ara capítols matrimonials i testaments, que en molts casos ens ha permès establir, tot i que parcialment, parenteles entre individus amb el mateix cognom que desenvoluparen la seva activitat professional dins d'aquests oficis mariners.

El contingut de la documentació, però, ens ha fet delimitar l'objecte d'estudi inicial. La informació referent als matrimonis ens ha evidenciat un fet constatable: tant els macips de ribera, com els traginers de mar, rarament cercaren matrimoni, per a ells i els seus fills i filles, en els oficis de mar. Són molt escassos els matrimonis trobats de macips de ribera i traginers de mar amb pescadors, mariners, mestres d'aixa, calafats i, fins i tot, descarregadors de mar, tot i que la natura del mateix ofici s'assembla molt a aquests últims. A més, els traginers de mar gairebé no treballaren amb els Lentsclà, potser pel fet que la gran majoria habitaven, com ha evidenciat Albert Garcia Espuche, al barri del Raval⁶ i, per tant, lluny de les escriptories d'aquests, situades al bell mig de la zona d'habitatge i de feina de la gent de mar. L'escassetat de documentació referent als traginers de mar i la poca relació trobada entre els macips de ribera i la resta d'oficis de mar ha fet que el focus d'estudi fossin, doncs, els oficis de mariner, pescador, mestre d'aixa, calafat i els descarregadors de mar, tant de la confraria dels barquers vells com de la dels barquers nous.

■ CONCLUSIONS

Des del punt de vista quantitatiu, la documentació de l'Arxiu Històric de Protocols ha permès identificar gairebé quatre-cents cognoms de famílies dedicades als oficis del mar, entre les darreres dècades del segle XVI i la meitat de la centúria següent. Per al mateix període cronològic, i en termes d'individus identificats, més de quatre-cents

Imatge 5. Sisè Llibre de Capítols Matrimonials del notari Miquel Axada. (Biblioteca de Catalunya, Arxiu Històric de la Biblioteca de Catalunya).



cinquanta pescadors, més de tres-cents trenta mariners, quasi cent cinquanta mestres d'aixa i una setantena de calafats. El treball d'investigació, doncs, s'ha basat, gairebé, en un miler d'individus, amb les seves dones, fills i filles, que van viure per al i del mar a la Barcelona dels segles XVI i XVII. En aquest miler de persones ja hi ha inclosos la majoria dels barquers, siguin nous o vells, ja que normalment desenvolupaven altres oficis del mar, sobretot els de mariners i mestres d'aixa. Algunes d'aquestes nissagues van tenir una permanència a la ciutat força llarga. La majoria aparegué a la ciutat a la segona meitat del segle XVI, coincidint amb un moment d'expansió econòmica de la ciutat i en el qual els oficis de mar tingueren força importància. Aquesta pervivència a la ciutat de no poques famílies corrobora la hipòtesi inicial plantejada de l'existència a Barcelona d'un gruix estable de població dedicada als oficis vinculats estretament al mar. Això, però, no vol dir que no hi hagués una població basculant al barri de la ribera del mar, atès que, com ja s'ha dit, la mobilitat pròpia d'aquests oficis de mar afavorí l'arribada a Barcelona, temporal o definitiva, de molts individus per treballar, o fins i tot de famílies senceres.

Essencialment les famílies estaven especialitzades en un dels oficis, tot i que, sovint els treballadors del mar desenvolupaven més d'un ofici o feina. Amb tot, són fàcilment identificables les nissagues més importants de cadascun dels oficis, tot i que algunes, les més grans, col·locaven els seus fills en altres oficis mariners. Un clar exemple d'això és la família Perramon, en origen mariners vinguts de Sant Pol de Mar a finals del segle XVI i que esdevingué, potser, la nissaga marinera més important de la ciutat durant força temps. Trobem els seus membres exercint els oficis de mariners, mestres d'aixa, calafats, barquers nous i, de manera no tan freqüent, pescadors. Els cognoms Martí, Puig, Ràfols i Torres els trobem essencialment a les confraries de mariners i pescadors, tot i que, a vegades, i pel fet de ser cognoms més comuns, hi trobem individus i famílies de diferents procedències.

És en l'ofici de la confraria dels pescadors on trobem les famílies més nombroses i que van mantenir la seva

presència a la ciutat al llarg de bona part de l'edat moderna: Casanoves, Sahuquer, Pi, Santpere, Fàbregues, Mateu, Ferrer, Ros, Nadal, Font, Serra, Ximenis, Ràfols o Sabater. Hi va haver moltes més famílies dedicades a aquests oficis; aquestes són només les principals. Algunes d'elles, tot i tenir menys representants identificats, van tenir un important pes específic dins de la confraria i de la mateixa societat de la ribera, com els Cubells o els Rosselló. A la confraria dels mariners, van destacar, sobretot, a més dels ja esmentats Perramon, els Sahones, una nissaga important que va tenir presència a la ciutat durant força temps. No obstant, es pot destacar un tret diferenciador entre les famílies de mariners i les de pescadors. En aquests darrers es pot observar una certa continuïtat en l'ofici de pares a fills, amb un nombre d'individus identificats més elevat que a les famílies de mariners, molt menys nombroses. Aquestes darreres responen més a la voluntat d'un individu que, gràcies a la seva activitat, té una relació directa amb la ciutat de Barcelona, ja que facilita la seva instal·lació definitiva. A més, els seus fills tendeixen, d'una manera més clara que en els altres oficis del mar, a la diversificació professional i a l'ascens social. Així, doncs, les famílies de mariners són menys nombroses en quantitat d'individus identificats i en la seva presència cronològica a la ciutat.

Les nissagues dedicades a la construcció naval, és a dir, tant mestres d'aixa com calafats, queden normalment enquadrades, exclusivament, en aquests oficis, especialment els calafats, i es fa perfectament identificable la vinculació del cognom amb l'ofici. Aquest és el cas de nissagues de calafats com els Goday, durant el segle XVI, o dels Domènech, Framura Alomar o Morató al llarg del segle XVII; o de les nissagues de mestres d'aixa com els Caixa, Calvet, Camp de Sunyer, Perejaume, Mares, Gandolfo, Fornaguera, Cona, Huix, Verde o Tremolet. Altres famílies altament especialitzades en un ofici mariner foren els Sorribes, que eren remolers; és a dir, feien els remos, o els Mas, que fabricaven veles de naus. Finalment, el cas de les confraries dels barquers vells i els barquers nous és característic perquè, en la majoria dels casos, els confreres tenen altres oficis, especialment el de mariner

Imatge 6. Consell general de la confraria de Sant Pere dels pescadors de Barcelona, diumenge, 27 de febrer de 1594. (Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona. Gremis Municipal, Caixa 20).



o el de mestre d'aixa, tot i que també hi trobem sovint famílies de garbelladors, com els Lleonart, Lledó, Martí o Bertran. Així, entre els barquers vells trobem les famílies dels Bertran, Casanoves, Cubells, Castellar, Fornaguera, Mares, Martí, Oriol, Perejaume o Prats; mentre que a la dels barquers nous tenim els Caixa, Creus, Mascaró, Palau, Rovira, Serra o Perramon.

Quant a la procedència d'aquestes famílies, cal destacar que, durant el darrer quart del segle XVI, s'instal·laren

a la ciutat nombrosos pescadors provinents de les parròquies properes de Santa Maria de Badalona, Sant Martí de Teià, en concret del lloc del Masnou, o Sant Cebrià de Tiana, del lloc costaner de Montgat. D'aquestes parròquies tenim identificades les famílies de pescadors com els Barriga, Bruguera, Sabater o Tremolet, de Badalona; els Fàbregues, Famades, Gurri, o Nadal, de Sant Martí de Teià; els Mateu, Font, Vilar, de Sant Cebrià de Tiana; o els Santpere i Montserrat, d'Alella. Les famílies de mariners,



mestres d'aixa i calafats eren originàries, normalment, de parròquies una mica més llunyanes. Així tenim famílies com els Alegret, Ballester, Bonastre o Serra, de Vilanova de Cubelles; els Alomar, Camp de Sunyer, Flaquer, Feliu i Fornaguera, de Calella; els Perramon, de Sant Pol; els Morató, Aroses, d'Arenys; els Perejaume i Domènech, de Blanes; o els Garrell i Mauri, de Palamós.

En aquesta societat de mar, el paper de la dona era fonamental, donada la mobilitat obligada dels marits que passaven bona part de l'any viatjant, en cas dels mariners, o sortint a pescar cada dia, en el dels pescadors. També les mullers dels mestres d'aixa i dels calafats sovint veien com els marits havien de marxar a treballar a altres poblacions costaneres per a la construcció naval, tot i que en aquest darrer cas, serien les dones dels mestres d'aixa i els calafats de les poblacions de la costa catalana les que ho patirien més, donada l'obligació que tenien els seus marits d'anar a les drassanes reials per a la construcció de galeres. Davant una pròxima sortida al mar, sovint aquestes dones foren nomenades pels seus marits com a procuradores seves amb legitimitat per poder administrar el negoci i la família durant la seva absència. Llavors, aquestes dones esdevenien veritables caps de família, tot i que no assistien als consells de les confraries en nom del seu marit.

El treball al mar era perillós, una de les grans pors de l'època moderna, com advertí Jean Delumeau⁷. Moltes vegades, aquesta absència dels marits esdevenia permanent, ja que molts d'ells morien exercint les seves feines al mar. A la societat marinera de Barcelona, doncs, abundaven les vídues, sovint molt joves, que havien de continuar o refer les seves vides sense els seus marits. En el cas de les vídues joves, acostumaven a casar-se una altra vegada, sovint amb homes del mateix ofici del marit, o d'oficis mariners, tot i que a vegades tornaven a contraure matrimoni amb homes del cercle social i laboral dels seus pares. Però no foren poques les vídues que hagueren d'encarregar-se del negoci familiar, sobrevivint força anys al marit, com fou el cas, per exemple, d'Àngela Cubells, vídua del destacat pescador Pau Cubells, que s'encarregà del negoci familiar fins que el fillastre, Gaspar

Cubells, fou adult. Àngela sobrevisqué, fins i tot, a Gaspar, que l'anomenà marmessora en el seu testament de l'any 1630, i tutora del seu fill Rafael Cubells, del qual s'encarregà fins que el nen morí, amb cinc anys. El cas d'Àngela Cubells és paradigmàtic d'aquestes dones marineres que esdevingueren caps de la família i del negoci.

Un altre dels objectius d'aquest projecte era esbrinar fins a quin punt la immigració francesa estigué present en els oficis de mar de la ciutat. La documentació ha revelat que aquesta presència francesa fou important. Famílies de pescadors com els Aliet o els Brell tenien un origen gal. També fou important la presència d'aquest cognom entre els mariners, tot i que, generalment, foren individus joves que arribaren a la ciutat i s'enrolaren a les tripulacions. Amb tot, esbrinar el nombre de francesos presents als oficis del mar resulta difícil d'aconseguir, ja que, molt possiblement, bona part de les famílies provinents del Maresme tenien un origen francès. Com ha apuntat Alexandra Capdevila, bona part dels immigrants francesos instal·lats al Maresme, ho feren a les parròquies menys poblades, amb un perfil més agrari i més pròximes a Barcelona, com podien ser Sant Martí de Teià o Sant Cebrià de Tiana, que als centres més mercantils i/o més allunyats de la ciutat, com Mataró o Arenys⁸.

En conclusió, amb aquest treball ens hem proposat donar veu a una part de la societat barcelonina sovint oblidada: la gent de mar. La documentació ha permès caracteritzar aquesta gent com un grup força cohesionat i identificat amb unes professions i una àrea geogràfica específiques dins de la mateixa ciutat de Barcelona. Quant a les professions, la documentació ha evidenciat que per gent de mar hem de comprendre aquelles persones o famílies que es dedicaven, essencialment, als oficis de mariner, pescador, mestre d'aixa, calafat o descarregador de mar. En aquest sentit, l'endogàmia matrimonial entre els integrats d'aquests oficis, força acusada, reforça aquesta idea. Pel que fa a l'espai geogràfic, tret de la Drassana, com a punt de desenvolupament fabril a l'extrem sud-oest de la ciutat i, per tant, pol d'atracció de mà d'obra per a la construcció naval, la major part de la gent de mar habitava al llevant de la ciutat, al barri de la Ribera

ra, als carrers que conflueixen al pla d'en Llull, i a les acaballes de la ciutat en aquell extrem. Amb aquest treball hem posat nom i cognom a aquests homes i dones que feren de Barcelona una ciutat de mar.

■ BIBLIOGRAFIA

- Capdevila Muntadas, Maria Alexandra. «La matrícula de 1637: una radiografia dels francesos residents al Maresme». *Annals de l'Institut d'Estudis Gironins*, n. 44 (2003): 233-246.
- Capdevila Muntadas, Maria Alexandra. «La inmigración francesa en la Cataluña litoral en los siglos XVI y XVII: un ejemplo de distribución espacial sobre el territorio», a *Población y grupos sociales en el Antiguo Régimen*, coord. per Juan Jesús Bravo Caro i Luís Sanz Sampelayo (Málaga: Universidad de Málaga, 2009): vol. 1, 391-407.
- Capmany i de Montpalau, Antoni de. *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. (Madrid: Antonio de Sancha, 1779-1807).
- Capmany i Farrés, Aureli. *Historial del Gremi de Bastaixos de Capçana i Macips de Ribera de la Duana de Barcelona. Siglos XIII-XX*. (Barcelona: 1933).
- Chamorro Esteban, Alfredo. «Mestres d'aixa i mestres calafats a la Barcelona del segle XVII: dos exemples de confraries marítimes a l'època moderna (1599-1648)», *Drassana, Revista del Museu Marítim de Barcelona*, n. 27 (2019), 58-89.
- Coldeforns Lladó, Francisco de Paula. *Historial de los gremios de mar de Barcelona (1750-1865)*. (Barcelona: Gráficas Marina, 1951).
- Fargas Peñarrocha, Maria Adela. *La genealogía cautiva: propiedad, movilidad y familia en Barcelona, 1500-1650*. (València: PUV, 2012).
- Fargas Peñarrocha, Maria Adela. *Les dones en l'Antic Règim*. (Barcelona: UOC, 2009).
- Fernández Díaz, Roberto. «La gente de mar en la Cataluña del siglo XVIII» a *Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, vol. I, (1984), 553-568.
- Garcia Domingo, Enric. «La pesca i els pescadors de Barcelona. Una qüestió pendent», a *Per a una història de la pesca als Països Catalans. Recerca i reflexions historiogràfiques*, ed. per Joan Lluís Alegret i Alfons Garrido, (Girona: Museu de la Pesca, Càtedra d'Estudis Marítics i Universitat de Girona, 2018), 78-87.
- Garcia Espuche, Albert. «Espais urbans de la gent de mar: Barcelona segles XIV a XVIII», *Drassana: Revista del Museu Marítim*, n. 15 (2007): 36-53.
- González Arce, José Damián. «Las cofradías del mar en la Corona de Aragón (siglos XIII-XV)», *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie III, Historia Medieval, n. 21 (2000), 285-310.
- Grau i Fernàndez, Ramon (coord.). *Barcelona i el mar. Homenatge a Antoni de Capmany, 1742-1813*, (Barcelona: Seminari d'Història de Barcelona. Quaderns d'Història, n. 21, 2014).
- Martín Corrales, Eloy. «La pesca en Cataluña en la Edad Moderna: una exitosa expansión por el litoral español», *Drassana. Revista del Museu Marítim de Barcelona*, n. 22 (2014): 78-95.
- Martínez Shaw, Carlos. «La ciudad y el mar. La ciudad marítima y sus funciones en el Antiguo Régimen», *Manuscritos*, n. 15 (1997), 257-278.
- Martínez Shaw, Carlos. «La historia marítima de los tiempos modernos. Una historia total del mar y sus orillas» a *Proceedings of the 4th Mediterranean Maritime History Network Conference*, 7, 8, 9 maig 2014, coord. per Jordi Ibarz Gelabert, Inma González Sánchez, Enric Garcia Domingo i Olga López Miguel (Barcelona: MMB, 2016), 17-56.
- Martínez Shaw, Carlos i Fernández Díaz, Roberto. «La pesca en la Cataluña del siglo XVIII: Una panorámica», *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, n. 8 (1988), 323-328.
- Pujol Hamelink, Marcel. *La construcció naval a Catalunya a l'Edat Mitjana*. (Barcelona: Ed. Base, 2012).
- Pujol Hamelink, Marcel. «La pesca durant l'Antic Règim als Països Catalans: una anàlisi historiogràfica» a *Per a una història de la pesca als Països Catalans. Recerca i*



reflexions historiogràfiques, ed. per Joan Lluís Alegret i Alfons Garrido (Girona: Museu de la Pesca, Càtedra d'Estudis Marítics i Universitat de Girona, 2018), 22-35.

Soberón Rodríguez, Mikel. «Les barraques de pescadors a la Barcelona moderna (f. XVI - m. XVII)», *Tribuna d'Arqueologia*, 2012-2013. (2015), 219-235.

Soberón Rodríguez, Mikel. «La confraria de pescadors de Barcelona. 1575-1650» a *Proveir Barcelona. El municipi i l'alimentació de la ciutat, 1239-1930*, ed. per Mercè Renom (Barcelona: Museu d'Història de Barcelona i Arxiu Històric de la ciutat de Barcelona, 2016): 159-172.

Soberón Rodríguez, Mikel. «Arqueologia i pesca d'època moderna a la ciutat de Barcelona», a *Per a una història de la pesca als Països Catalans. Recerca i reflexions historiogràfiques*, ed. per Joan Lluís Alegret i Alfons Garrido (Girona: Museu de la Pesca, Càtedra d'Estudis Marítics i Universitat de Girona, 2018), 88-99.

Vilar, Pierre. *Catalunya dins l'Espanya Moderna: recerques sobre els fonaments econòmics de les estructures nacionals*. (Barcelona: Edicions 62, 1964-1966).

■ NOTES

1. Avui dia la Barcelona marítima és encara massa desconeguda en alguns períodes de la seva història. Aquest és el cas dels segles moderns, i concretament dels segles XVI i XVII. Tot i que en aquell temps bona part de la seva activitat econòmica mirava al mar, ja fos en l'àmbit de la producció com en el del comerç o el transport de mercaderies, encara són pocs els treballs que han tractat la història marítima de Barcelona en aquelles centúries. En aquest sentit, el mateix Antoni de Capmany, a la seva cèlebre obra *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona* (1779-1807), tractà els oficis del mar, en concret els descarregadors del port, principalment en època medieval. Els darrers anys, els medievalistes catalans han centrat el seu interès en el mar molt més que els modernistes. Així, han aparegut interessants estudis relacionats amb el món de la marineria i la construcció naval al Principat. En aquest sentit cal destacar els estudis de l'arqueòleg Marcel Pujol Hamelink, que, combinant els treballs d'arqueologia subaquàtica amb la investigació documental, és, a hores d'ara, un dels principals experts en la història marítima de Catalunya, en concret de la costa gironina.

2. Tenim dues importants obres de referència pel que fa a l'estudi dels oficis del mar. La primera és *Historial del Gremi de Bastaixos de Capçana i Macips de Ribera de la Duana de Barcelona*.

Siglos XIII-XX, d'Aureli Capmany, publicat l'any 1933. Aquesta obra és una recopilació de documents trobats per l'autor relatius a diverses ordinacions donades pels reis i que regularen l'activitat dels membres del gremi al llarg dels segles. L'altra obra és de l'any 1951, *Historial de los Gremios de Mar de Barcelona (1750-1865)*, on el seu autor, Francisco de Paula Coldeforns Lladó, tractà aquests oficis en un temps en el qual l'estructura gremial tradicional de la ciutat s'ensorrava davant noves tipologies de producció. Malgrat que ja és una obra amb una certa antiguitat, el treball de Coldeforns resulta encara molt vàlid, ja que tracta aspectes per al segle XVIII plantejats ara en aquest projecte per als segles anteriors, com per exemple els aspectes referents a les dones del gremi, atès que no sols va fer l'estudi de l'ofici, sinó també el de la confraria i, per tant, de tot allò vinculat al món de l'assistència als confreres i els seus familiars. L'any 1962 va aparèixer la gran obra de l'historiador francès Pierre Vilar *Catalunya dins l'Espanya Moderna. Recerques sobre els fonaments econòmics de les estructures nacionals*. En el seu tercer volum, Pierre Vilar va tractar de manera magistral el món de la marineria, el comerç marítim i la construcció naval a la Catalunya de la segona meitat del segle XVIII. Aquesta obra va tenir una repercussió immediata en els treballs posteriors que versaren sobre l'economia del país. Així, aquesta influència es pot veure a l'obra clàssica de Pere Molas *Los gremios barceloneses del siglo XVIII* (1970), on, tot i la gran qualitat del llibre, els oficis del mar no hi van tenir gaire representació, en part pel bon treball fet per Coldeforns. El 1977 va aparèixer una altra gran obra de referència per a la història de la ciutat de Barcelona: el treball de Claude Carrère *Barcelona 1380-1462. Un centre econòmic en època de crisi*, on l'historiador francès analitzà en el seu primer volum el món barceloní de la marineria, la construcció naval i la pesca en un moment de crisi econòmica; en el qual representà una obra molt completa centrada en els darrers dos segles de l'edat mitjana. Els darrers anys, els medievalistes catalans han centrat el seu interès en el mar molt més que els modernistes. Així, han aparegut interessants estudis relacionats amb el món de la marineria, la pesca i la construcció naval al Principat. En aquest sentit cal destacar els estudis de l'arqueòleg Marcel Pujol Hamelink, que, combinant els treballs d'arqueologia subaquàtica amb la investigació documental és, a hores d'ara, un dels principals experts en la història marítima de Catalunya: *La construcció naval a Catalunya a l'Edat Mitjana* (2012); «La pesca en Catalunya en la Edat Moderna: una exitosa expansió por el litoral español» (2014); *La marina catalana a la Baixa Edat Mitjana. Sant Feliu de Guíxols, un port excepcional en la construcció i carenat de coques, naus i naus grosses* (2018); «La pesca durant l'Antic Règim als Països Catalans: una anàlisi historiogràfica» (2018). La pesca en època moderna comença a ser tractada pels investigadors. Un primer treball introductori fou el d'Eloy Martín Corrales: «La pesca en Catalunya en la Edat Moderna: una exitosa expansió por el litoral español» (2014). També cal destacar els treballs de l'arqueòleg Mikel Soberón Rodríguez.

ron: «Les barraques de pescadors a la Barcelona moderna (f. XVI - m. XVII)» (2015); «La Confraria de pescadors de Barcelona, 1575-1650» (2016) i «Arqueologia i pesca d'època moderna a la ciutat de Barcelona» (2018).

3. Francesc Carreras i Candi i Frederic Schwartz (eds.), *Dietari de l'Antic Consell Barceloní*. (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1898), vol. II, 193, 30 de abril de 1599.

4. Carlos Martínez Shaw, «La historia marítima de los tiempos modernos. Una historia total del mar y sus orillas», a Jordi Ibarz Gelabert, Inma González Sánchez, Enric García Domingo i Olga López Miguel (ed.), *Proceedings of the 4th Mediterranean Maritime History Network Conference*, 7, 8, 9 maig 2014, (Barcelona: MMB, 2016): 41.

5. Sobre la situació econòmica de Barcelona i Catalunya en aquesta època, vegeu Albert Garcia Espuche, *Un siglo decisivo. Barcelona y Cataluña 1550-1640*. (Madrid: Alianza Editorial, 1998).

6. Albert Garcia Espuche, «Espais urbans de la gent de mar: Barcelona segles XIV a XVIII», *Drassana: Revista del Museu Marítim*, núm. 15 (2008): 45.

7. Jean Delumeau, *El miedo en Occidente (siglos XIV-XVIII). Una ciudad sitiada*. (Madrid: Taurus, 2021), 49-62.

8. Alexandra Capdevila Muntadas, «La immigració francesa al Maresme durant els segles XVI i XVII. Un exemple de distribució territorial en una comarca diversa», *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, n. 28 (2008): 876.





Reportatge

Els pescadors i la pesca a la Marina de la Selva del quatre-cents. Una nova recerca

Antoni Ginot Julià
Universitat de Girona
0000-0002-5383-9833

Data de recepció: 17 d'agost 2021
Data d'acceptació: 14 de setembre de 2021
DOI: <https://doi.org/10.51829/Drassana.29.670>
© CC BY-NC-ND

En la societat pesquera medieval es donava la compaginació de les feines pròpies de la pesca amb tasques agrícoles. Quin abast tenia i en quines circumstàncies es donava

és el que l'autor ha estudiat pels casos concrets de Blanes, Lloret de Mar i Tossa de Mar. Aquest treball de Màster va ser el guanyador del IV Premi Antoni de Capmany.



■ RESUM

L'ofici de pescador a Catalunya, al llarg de la història, ha anat acompanyat d'una sèrie de tasques complementàries més enllà de la pesca en si. En aquest article farem un repàs a l'abast de la propietat de terra i de les activitats agrícoles entre els pescadors de les viles de Tossa, Lloret i Blanes, situades a la comarca de la Selva, al segle XV. Així doncs, s'observarà com aquests pescadors tenien un ampli ventall de possibilitats de complementar les seves economies, des del cultiu de l'hort fins a la tinença de masos, passant per l'omnipresent vinya i el conreu de cereals. També es podran analitzar breument algunes estratègies de compatibilitat entre les tasques pesqueres i el conreu d'aquestes terres.

Paraules clau: pescadors, tinença de terres, agricultura, Selva.

Fishermen and fishing in the Marina de la Selva of the four hundred. A new search

■ ABSTRACT

The profession of fisherman in Catalonia, throughout history, has been accompanied with a series of complementary tasks besides fishing itself. In this paper we will go over the range of land tenure and agricultural activities amongst fishermen in the towns of Tossa, Lloret and Blanes, located in the region of la Selva, in the 15th century. Thus, the wide range of possibilities these fishermen counted on to complement their economies will be considered: from the kitchen garden to the tenure of manses, from the vineyard to the cereal crops. Furthermore, we will also briefly analyse some of the compatibility strategies between fishing activities and husbandry.

Keywords: fishermen, land tenure, agriculture, pluriactivity, Selva.

Los pescadores y la pesca en la Marina de la Selva del cuatrocientos. Una nueva búsqueda

■ RESUMEN

El oficio de pescador en Cataluña, a lo largo de la historia, ha ido acompañado de una serie de tareas complementarias más allá de la pesca en sí. En este artículo daremos un repaso al alcance de la propiedad de tierra y de las actividades agrícolas entre los pescadores de las villas de Tossa, Lloret y Blanes, situadas en la comarca de la Selva, en el siglo XV. Así pues, se observará como estos pescadores tenían un amplio abanico de posibilidades de complementar sus economías, desde el cultivo del huerto hasta la tenencia de mansos, pasando por la omnipresente vid y el cultivo de cereales. También se podrá analizar brevemente algunas estrategias de compatibilidad entre las tareas pesqueras y el cultivo de estas tierras.

Palabras clave: pescadores, tenencia de tierras, agricultura, pluriactividad, Selva.

■ INTRODUCCIÓ

El motor que mou les línies que segueixen s'alimenta d'un interès per tots aquells aspectes que envoltaven el col·lectiu dels pescadors medievals, un grup de gent de mar que fins avui dia ha estat poc estudiat. Aquest és un resum del Treball Final del Màster de Cultures Medievals de la Universitat de Barcelona. A través de l'estudi de diverses fonts es pretén aconseguir discernir quin era l'abast de la propietat de terra dels pescadors i la compaginació de les tasques pesqueres amb les agrícoles, tot configurant un model de pluriactivitat molt estès en el nostre territori.

Primerament, revisarem els diferents tipus de propietats que tenien els pescadors i els conreus que s'hi desenvolupaven. Tot seguit, analitzarem les implicacions de la propietat agrària entre els pescadors i la relació que tenia amb l'estatus social i econòmic. Finalment, també farem un petit repàs de les estratègies a les quals recorrien els pescadors per compaginar les activitats en mar amb aquelles de terra. Tot plegat pretén ser una aproximació

a un dels múltiples aspectes que caracteritzaren aquest col·lectiu tan present a casa nostra.

■ FONTS PER A L'ESTUDI DELS PESCADORS I LA PROPIETAT AGRÍCOLA

Per tal de portar a terme un estudi de la propietat de la terra entre aquest col·lectiu, cal recórrer especialment a les fonts notariales. Les vicissituds de la vida han fet que aquestes fonts puguin ser molt abundants en uns indrets, però escasses en altres. En el nostre cas, Blanes n'ha sortit com la gran protagonista, i la documentació lloretenca i tossenca ha quedat relegada a un pla una mica més testimonial, però no per això és menys preuada ni interessant.

La documentació generada pels notaris locals se'ns presenta en forma de volums o pergamins. Els primers els trobem conservats, en el nostre cas, a l'Arxiu Històric de Girona (AHG), en els fons de les notaries de Blanes, Lloret i Tossa, del districte notarial de Santa Coloma de Farners. De Blanes s'han estudiat 65 volums d'entre el 1400 i el 1509. En aquests, han estat 1.250 entrades les que contenen algun tipus d'informació relativa a pescadors. D'aquest miler d'entrades, però, "només" 137 es poden relacionar amb terres: compravendes, donacions, establiments, etc. Cal destacar especialment els capbreus que es troben entre els volums d'aquesta vila.¹ Es tracta del capbreu del monestir de Sant Salvador de Breda sobre les seves propietats a Blanes, que es pot enllaçar amb el capbreu de Lloret que també té aquest monestir, conservat a l'Arxiu Històric Fidel Fita d'Arenys de Mar (1400);² el capbreu de Violant de Prades –incomplet–, consort de Bernat Joan de Cabrera, comte de Mòdica i vescomte de Cabrera i Bas, de qui actua com a procuradora (1443);³ i el capbreu de Joan Ramon Folch, comte de Cardona i Prades, espòs d'Isabel de Cabrera i senyor –usurpador– de la vila i terme durant uns anys (1478-1482).⁴

De Lloret només hem utilitzat un sol volum notarial, de 1474-1478.⁵ La raó és que només es conserva un altre volum d'inventaris del segle XV on no apareixen pescadors i un manual notarial de 1395-1398 on no apareixen els oficis, cosa que dificulta determinar qui és i qui no és pescador.

De totes maneres, aquest únic volum estudiat conserva, entre les 28 referències a pescadors, 5 compravendes de masos vinculades amb gent d'aquest ofici.

De Tossa no conservem volums del segle XV, però sí de principis del XVI, per la qual cosa hem ampliat la cronologia a aquestes dates. Aquests són, doncs, dos llibres de nòtules de 1503-1510 i 1510-1516.⁶ Amb algunes consultes a volums de Vidreres i de Sant Feliu de Guíxols, però, hem pogut completar alguna informació d'aquesta vila.

A banda de la documentació notarial, també és importantíssima, en aquest àmbit estudiat, la consulta dels fons documentals de les senyories que posseïen terres en aquests termes. Ens referim especialment als fons conservats a l'Arxiu Capitular de Girona (ACG). Allà hi ha els documents de la pabòrdia de Novembre del capítol de canonges de la catedral de Girona, el paborde de la qual exercia com a senyor de Lloret. Així doncs, hi tenim capbreus i altres referències a pergamins que sovint es refereixen a la propietat de terres. D'altra banda, tenim el fons de l'Almoina del Vestuari de la seu de Girona, una institució que amb les seves rendes pagava vestits als pobres gironins. Aquí tenim capbreus i llibres de comptes valuosos per al nostre estudi, conservats entre l'esmentat arxiu i l'Arxiu General de la Diputació de Girona, que es troba a les instal·lacions de l'AHG.

Als arxius municipals de Blanes (AMBL), Lloret (SAML) i Tossa (AMT) s'hi han consultat també pergamins que han aportat informació rellevant al treball.

■ METODOLOGIA

A partir d'aquestes fonts es va elaborar una base de dades on es compilaven totes les entrades relacionades amb pescadors esmentades. A partir d'aquí, calia destriar aquelles que afectaven més directament el tema d'interès, que van servir per crear una segona base de dades. Aquesta segona suposa un cens de propietats agrícoles en mans de pescadors o les seves famílies, des d'hortos fins a masos i bordes, passant per feixes i camps, entre altres. La creació d'aquestes bases de dades han permès una anàlisi quantitativa important, seguida d'una altra anàlisi més minuciosa a nivell qualitatiu. A més a més,



aquesta metodologia ha permès contemplar l'evolució al llarg d'aquests més de 100 anys d'algunes peces de terra, i els canvis de cultiu que pogueren haver sofert.

Per cada propietat de terra o mas inserida a la base de dades hi ha diversos ítems que la descriuen. En primer lloc hi ha els elements que permeten identificar el document: la referència arxivística, la tipologia documental (compravenda, donació, capbreuació, etc.) i la data. També es descriu la terra tal com apareix als documents: la tipologia, és a dir, el nom amb el qual se la descriu en el document –hort de terra, feixa de terra, vinya, feixa de terra part vinya part bosc, i un llarg etcètera–, així com la dedicació d'aquesta, el terme o parròquia on es localitza i el topònim on es diu que es troba, així com les afrontacions. Aquestes últimes varien amb els anys segons els propietaris, així que si un tros de terra es documenta dues vegades i es pot constatar que és el mateix, es dupliquen les afrontacions. També s'hi inclouen, és clar, els propietaris o venedors/compradors, segons el tipus de document. Finalment, a banda d'un regist del/s document/s on apareix la propietat, qui n'és el senyor directe i el cens i els drets que cobra sobre la propietat en qüestió.

Aquest cens de propietats ha estat complementat amb la informació dels altres documents notariais i de les fonts d'origen senyorial.

■ CONTEXTUALITZACIÓ

Les tres viles estudiades es troben a l'actual comarca de la Selva, i són les que en configuren la línia de costa. Ara bé, cal tenir en compte també que la Selva, històricament, ha comprès un territori més gran, que en l'àmbit litoral abraçava el tram que discorre entre la riera de Caldes d'Estrac i la parròquia de Fenals d'Aro.

De totes maneres, si ens centrem en l'àmbit medieval, és important tenir en compte que les tres viles pertanyien a tres senyories diferents. Blanes era el principal port del Vescomtat de Cabrera, que s'estenia per l'Alt Maresme i per l'interior fins a les Guilleries i el Montseny.⁷ D'altra banda, Lloret formava part del patrimoni del capítol de la catedral de Girona, i el seu senyor jurisdiccional era el paborde de Novembre. Tot plegat, fruit de la donació

de Sicardis, filla del vescomte de Girona, l'any 1001.⁸ D'altra banda, Tossa fou atorgat al monestir de Ripoll com a deixa testamentària del comte Miró el 966, tot i que la donació no es feu efectiva fins al 1097.⁹ En gran mesura, aquests senyors foren també els que cobraren els drets sobre la pesca als pescadors d'aquests termes, així com els drets de les terres que aquests mateixos pescadors conreaven.

La pesca fou una activitat important –si no la que més– en aquesta zona del litoral, almenys a la primera meitat del XV. Per poder tenir certa perspectiva de quin volum de pescadors hi havia a les viles, podem mirar les reunions de la universitat de Blanes del 1435 i el 1462, en les quals s'indiquen els oficis dels assistents –a Tossa i Lloret no ha estat possible trobar reunions similars que ens permetin fer el mateix càlcul–. En la primera (115 assistents), els pescadors suposen un 30% del total, mentre que els xaveguers són només 6, i suposen un 5,20%. A la segona reunió, més reduïda (98 persones), el 15% són pescadors i el 5% xaveguers.¹⁰ Aquesta distinció entre xaveguer i pescador la trobem bàsicament a Blanes, i podria implicar, més enllà d'una divisió per tècniques de pesca, una distinció de qui és patró. Tot i així, encara cal fer un estudi més ampli en aquest sentit.

■ QUINES TERRES TENIEN ELS PESCADORS, QUÈ HI CONREAVEN I COM?

Per tal de comprendre l'abast de la propietat de terra entre els pescadors, és necessari establir una base sobre la qual treballar. Així doncs, primer cal veure quin tipus de terres tenien els seus veïns vilatans. Per tal de determinar-ho podem consultar els capbreus de Blanes del segle XV (cf. Taules 1 i 2). A Lloret i a Tossa no podem realitzar aquesta aproximació a les dates que ens interessin, ja que els capbreus conservats són anteriors o posteriors a aquestes. Amb tot, Blanes s'erigeix com el laboratori principal on podem fer aquestes anàlisis quantitatives d'una manera més acurada.

El que més destaca és la preponderància de l'hort enfront de les altres propietats, seguit de les terres de conreu genèric, probablement orientades als cereals i lleguminoses,

TAULA 1. CAPBREUS DELS VESCOMTES DE CABRERA (1443) I DE JOAN RAMON FOLCH DE CARDONA (1478-1482) A BLANES: POSSESSIONS DELS VILATANS¹¹

	hort	vinya	terra	bosc i erm
1443 (incomplet) (44 vilatans)	31	26	16	9
1478-1482 (incomplet?) (110 vilatans)	50	28	40	31

TAULA 2¹². TOTAL DE POSSESSIONS EN MANS DE PESCADORS ENTRE EL 1400 I EL 1512

Tipus	hort	vinya	terra	bosc	erms
Nombre total	54	42	47	39	14
Blanes (amb Palafoles)	47	33	26,5	28	13
Lloret	1	2	3	6	–
Tossa (amb Vidreres)	6	7	17,5	5	1

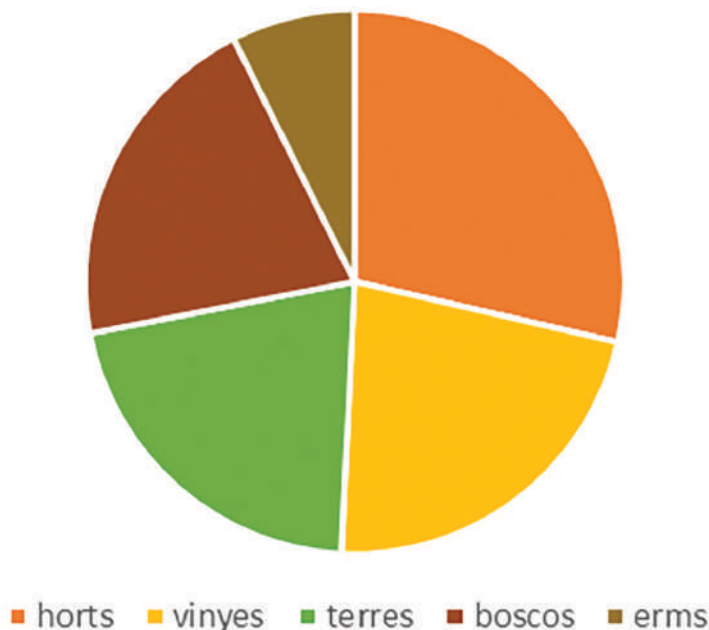
seguides del bosc i la vinya (cf. Gràfic 1). De totes maneres, si ens fixem només en els pescadors, aquest esquema es trastoca una mica. L'hort segueix tenint el mateix protagonisme, però la segona posició l'assoleixen les vinyes, seguides de les terres de conreu, els boscos i els erms, en aquest ordre. De totes maneres, cal recordar que la geografia de les tres viles difereix una mica, especialment en el cas de Tossa, molt més muntanyenca que les seves veïnes. També és important tenir en compte que Blanes és propera a la Tordera i els beneficis que el riu aporta la seva plana per al conreu. Amb això volem dir que no seria estrany que a Tossa, si poguéssim fer una anàlisi tan acurada, trobéssim possiblement una presència més gran del bosc i no tant de les terres

per llaurar. D'altra banda, la població blanenca és més nombrosa i el seu terme més reduït, factors a tenir en compte si es volen extreure conclusions genèriques d'aquests aspectes.

La importància dels horts es fa palesa en comprovar que és la propietat més nombrosa. El seu paper fonamental com a principal espai de producció d'aliment a petita escala per a la subsistència, i la seva proximitat a l'espai de l'habitatge, són factors que propicien aquesta relativa abundància.¹³ Aquesta proximitat a les cases és molt evident en el cas blanenc, on la gran majoria d'horts que tenen els pescadors són al costat de l'església o a les "feixes de Sant Joan", un espai d'horta als afores de la



**GRÀFIC 1. TOTAL DE TERRES EN MANS DE PESCADORS BLANES
(AMB PALAFOLLS)-LLORET-TOSSA (AMB VIDRERES) 1400-1512**



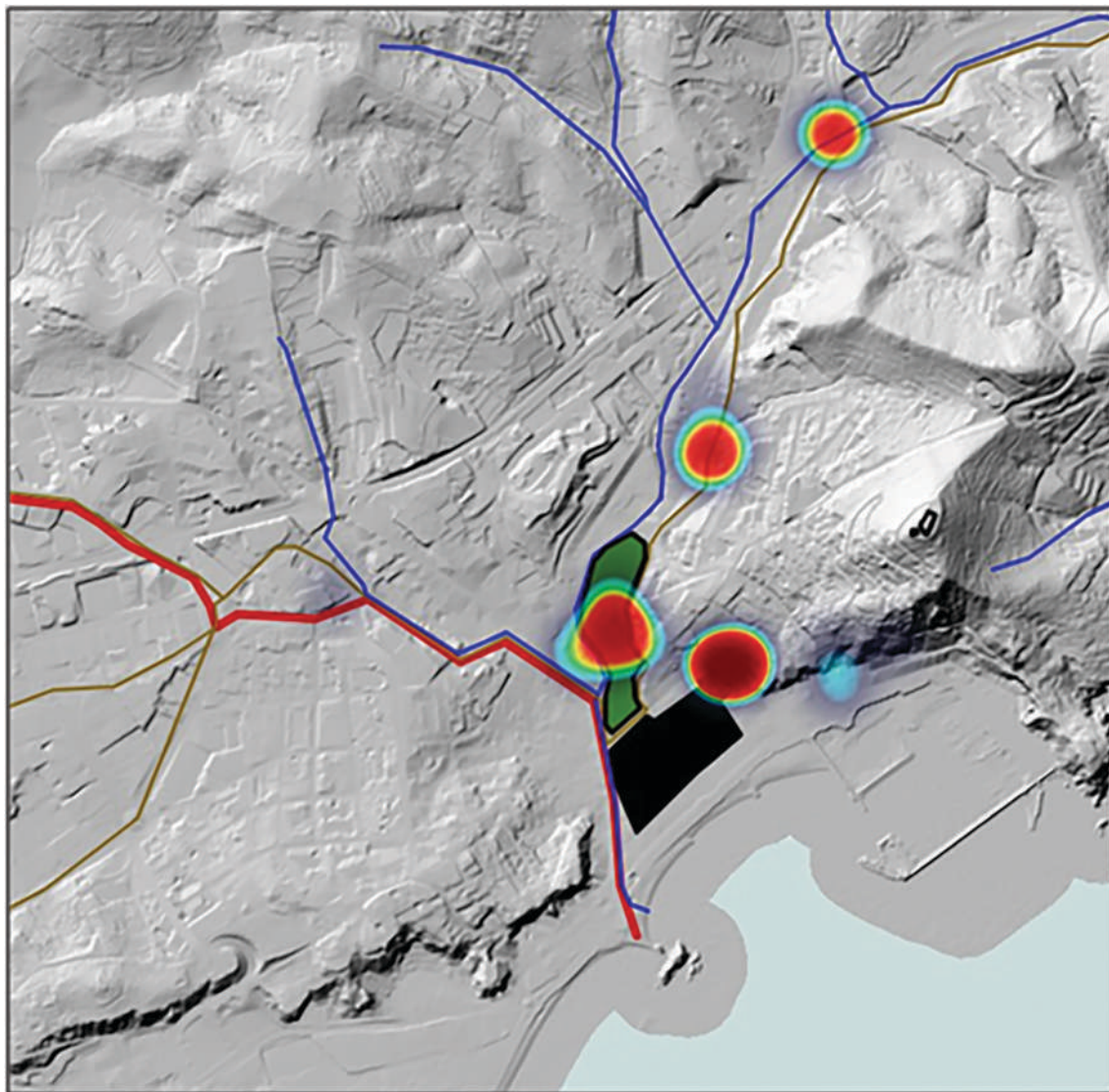
vila (cf. Mapa 1). Això els permetria apropar-s'hi, a ells o les seves famílies, de manera regular, fins i tot un cop acabada la jornada al mar.¹⁴ Aquesta compaginació de la feina amb l'hort era prou fàcil tenint en compte les reduïdes dimensions d'aquests (entre 1 i 1/2 jornals d'home) i l'absència d'una època d'intensa activitat, que es distribuïa al llarg de l'any.

Les terres de conreu, eminentment cerealístic, a diferència dels horts, estan més distribuïdes pels diferents termes. Alguns pescadors fins i tot en tenen a termes veïns com Vidreres o Palafolls. Les dimensions d'aquestes

propietats és molt variable, com també ho és la seva nomenclatura (cf. Taula 3). De totes maneres, destaquen les feixes i els trossos de terra, seguits per altres propietats de dimensió variable, com els camps, les peces o les peçoles. Resulta, però, molt difícil establir unes dimensions estàndards per a cada tipus de terra, i totes ballen entre el jornal i els 6 o més jornals de bou.

Malauradament, no tota la documentació relativa a aquestes parcel·les ens ha deixat constància del que s'hi conreava. Amb les poques referències que tenim, tant de pescadors com d'altres, podem veure que els cereals

Mapa 1. Concentració d'horts al terme de Blanes. Noti's la major presència en punts propers a la riera, especialment a les feixes de Sant Joan (en verd) i a la part posterior de la vila (la jueria-Darrere l'església) (Instamaps. Antoni Ginot, 2020).



TAULA 3. TERRES DE CULTIU DE PESCADORS I XAVEGUERS DE TOSSA, LLORET I BLANES I LES SEVES LOCALITZACIONS (1400-1512)

Localitzacions terres de cultius	Llocs	Peces	Trossos	Camps	Feixes	Peçoles	Faulons	Feixoles	Trociols	Quadres	Total
Tossa	La Plana			1							1
	Les Coromines de l'Abat				12,5						12,5
	Lo Grau	1									1
	Puigventós		1								1
	Viver		1								1
Lloret	Ses Carboneres	2									2
	No especificat		1								1
Blanes	Camadasa		1								1
	Mas Coll			1							1
	Mas Déu		1								1
	Mas Garriga				1						1
	Mas Mestre (pertangué)		1								1
	Mas Morell				2						2
	Mas Roig					1					1

(Continua)

TAULA 3. TERRES DE CULTIU DE PESCADORS I XAVEGUERS DE TOSSA, LLORET I BLANES I LES SEVES LOCALITZACIONS (1400-1512) (CONTINUACIÓ)

Localitzacions terres de cultius	Llocs	Peces	Trossos	Camps	Feixes	Peçoles	Faulons	Feixoles	Trociols	Quadres	Total
	Moixí - Mas Alberich - Mas Ferrer	1	1		1			1	3		7
	Vallarnau-Sta Cristina-S'Agulla		2,5		1					1	4,5
Palafolls	Les Passadores				1						1
	Molí d'en Roig							1			1
	Pla de Poyeda				1		1				2
	Pla de s'Avanell				1						1
	Pont de Ramis				1						1
Vidreres	Camp Soyat			1							1

conreats en aquests termes eren, com a mínim, el forment, el blat i l'ordi, així com el mestall, que era una barreja de cereals. A més a més, també hi ha presència de llegums.¹⁵ És a dir, tot plegat dins els cultius típics del moment; el forment fou el cereal més preuat a l'edat mitjana. Aquest conreu formava part, juntament amb el sègol, l'ordi i l'espelta, dels cereals del cicle hivernal, mentre que la civada, el mill i el panís i la melca formaven part del cicle primaveral.¹⁶ Amb tot, podem considerar que molt probablement els pescadors devien conrear ordi i blat/forment, així com mestall, molt estès al camp català. L'abundant

presència de reduccions de tasques a Blanes al llarg de la cronologia estudiada –que suposen la substitució del pagament proporcional de collita (la tasca) per un pagament fix en moneda– pot indicar també una voluntat de preservar la part principal del producte agrari per a autoconsum o venda.¹⁷

El conreu de la vinya resulta especialment paradigmàtic i, més enllà dels beneficis alimentaris que pugui oferir, també se li ha d'unir tota una cultura al darrere. Tot i així –i sense menysprear aquest romanticisme al voltant dels fruits del cep– és més plausible que aquest conreu de la



vinya respongués especialment a una necessitat d'obtenció d'un producte essencial per a l'alimentació medieval i garantir uns ingressos extres i no tant al gaudi que suposa tenir una vinya pròpia, tal com afirmà Barbaza.¹⁸ A més a més, cal tenir en compte que davant d'una aigua poc fiable higiènicament, la població medieval optava pel consum de vi com a beguda principal.¹⁹

Les dimensions de les vinyes també són molt variables, tot i que rondarien sobretot entre el ½ i els 2 jornals de bou. En el cas de Blanes, si que podem veure que la gran majoria es troben a la zona de Vallarnau-S'Agulla, properes a la mar.

Si hi ha algun indicador, però, de la importància de la vinya entre els pescadors medievals –així com entre la resta de convilatans seus– és la presència d'elements per a l'elaboració del vi que trobem en inventaris i testaments. Aquest vi es feia a casa o bé a les botigues arran de mar, o situades a la vila i als camps de conreu, tal com indica un pescador que té una *“botiguam sive celler”*.²⁰ La fermentació del vi es feia en botes diverses, i s'havien de tenir, al final del procés, un catàleg de diversos estris per guardar-hi el beuratge. En aquest sentit, és especialment significatiu el testament d'Antoni Artigues, pescador blanenc, que deixa al seu germà, el calafat Joan Artigues, a banda d'una vinya i un hort, els seus estris per fer vi: *“Unam botam de mena plenam vino most et cis caretellers buyts et unam corterolam plenam vino rera-most [...] unum cup nou de fusta gran”*.²¹ Aquesta llista mostra, doncs, una participació activa en la producció de vi dels pescadors blanencs. Podem veure com Antoni Artigues pot conrear la seva pròpia vinya i produir el seu propi vi pràcticament sense dependre d'agents externs; és plausible pensar que aquest cup nou sigui el fruit d'una inversió per evitar utilitzar algun altre cup, o per substituir-ne un de vell i usat.

Del bosc se'n podia extreure un gran nombre de recursos, des de llenya per a combustió i construcció fins a aliments. Ara bé, en el cas dels pescadors és important principalment l'ús de tres productes del bosc, més enllà d'aquells que poguessin servir per a l'alimentació: la fusta per a les embarcacions –principalment alzines, pins i

roures–, la pega per a calafatar –extreta de la destil·lació de llenya–, i el suro per fer les boies de les xarxes, els palangres i altres ormeigs.²²

Així doncs, alguns pescadors tenien propietats de bosc en alguns indrets dels termes estudiats. Ara bé, no tenim referències directes dels recursos que n'extreien. Tot i així, és bastant probable que no siguin gaire diferents dels que ja hem anomenat més amunt. Amb tot, deduïm que els pescadors devien utilitzar la llenya per al combustible i, possiblement, el suro per als ormeigs. L'ús de la fusta per a embarcacions provinents de petites propietats de bosc, però, no està gaire clara. Sabem que en els nuclis amb menys bosc era necessari comprar-la, però en espais boscosos, com ara Tossa, potser era possible aquesta producció pròpia de fusta.²³

A banda de totes aquestes tipologies, també es documenten diversos erms, que moltes vegades són antigues terres de conreu o vinyes que s'han deixat amb el temps, i alguns cops s'acaben venent, possiblement en situació de necessitat, com és el cas d'algunes vídues que es desprenen d'aquest patrimoni per pal·liar la manca d'ingressos que suposa la mort del marit.²⁴ Ara bé, també trobem pescadors que planten ceps en antics erms, cosa que pot mostrar aquest interès patent per la vinya.²⁵

■ PESCADORS, MASOS I ESTATUS

D'entre totes les propietats que hem pogut documentar en mans de pescadors o xaveguers, sens dubte la propietat de masos és la que en destaca més. A totes tres viles hi hagué pescadors que compaginaren la seva activitat pesquera amb la propietat d'un o més masos. D'altra banda, la vinculació dels pescadors amb aquest sistema d'explotació va més enllà de la seva adquisició; tant podem contemplar pescadors que provenen de famílies de masos, com a hereus d'aquests que també tenen interessos pesquers, o pescadors casats amb pubilles i que, per tant, passen a ocupar-los. D'altra banda, tenim un cas excepcional d'un pescador que exerceix el domini directe d'un mas, és a dir, el domini que tenien els senyors feudals.

La vinculació més clara dels pescadors de les viles amb els masos es troba en l'origen. Molts pescadors són fills fadrísters –fills petits– a qui no pertoca l'heretament del mas. Tot plegat mostra una gens estranya vinculació de la gent de mar amb la pagesia de mas, que sovint comparteixen un origen familiar comú.²⁶ Alguns d'aquests pescadors, però, segueixen lligats al seu senyor. Alguns d'ells, no obstant això, trencaren aquesta servitud un cop havien marxat del mas, tot pagant una quantitat com a redempció, com els Caselles, pescadors blanencs originaris d'un mas de Tordera.²⁷ Igual que els Caselles provenen d'un mas de l'interior, també trobem pescadors que venen d'altres pobles selvatans, com Sant Dalmai o Vidreres.²⁸

Un altre exemple d'unió entre el món pagès i el de la gent de mar el trobem en les filles de pagesos de mas que marxen per casar-se amb pescadors, algunes fins i tot provenen també de masos de l'interior, com Caterina, filla del mas Font de Maçanet.²⁹

Pel que fa a pescadors que són propietaris útils de masos, en tenim diversos exemples. En aquest cas la documentació conservada ha fet justícia i tenim mostres de pescadors dels tres termes estudiats.

D'una banda tenim aquells pescadors que són senyors del seu mas per herència familiar. Aquests són Antoni Sallers, del mas Salvador de la Creu de Tossa, i Bernat Carener, senyor de la *domus* d'en Carener, de Palafolls. El primer heretà el mas en morir la seva mare, que al seu torn havia rebut aquest del seu germà, primogènit, que havia abandonat la pagesia per dedicar-se a ser mestre d'aixa a Sant Feliu de Guíxols –un cas més de la permeabilitat de la comunitat pagesa dins el món de la gent de mar i viceversa–.³⁰ De totes maneres, no era gens estrany que l'hereu del mas es dedicués a altres oficis, tot i que tampoc era la norma. Yvette Barbaza, però, parlant genèricament, identificà el pagès que es fa a la mar per tal de pescar –el pagès-pescador– com a un individu que s'ha vist abocat a la misèria, i que s'ha de dedicar, en última instància, a una feina que és vista com un mal menor.³¹ Tot i així, no hem de veure, necessàriament, aquests hereus pescadors com a gent que travessa un període de dificultat. La prova d'això la tenim en el testament d'Antoni

Sallers, on apareix com a pescador, malgrat ser l'hereu d'un dels masos més importants de Tossa.

Altres pescadors accedien a la propietat d'un mas a través del matrimoni. Aquest és el cas d'Arnau Bosch, casat amb Caterina, filla de Vicença, esposa del xaveguer blanenc Nicolau Talleda, i filla, al seu torn, de l'hereu del mas Reig de Tossa.³² Caterina rebé el mas en casar-se amb Arnau, i el mantingueren.

En tercer lloc tenim l'accés al mas per compra. El mas és una unitat d'explotació que passa a ser també una unitat de poblament, organització familiar i estructuració social. De totes maneres, el mas a vegades pren només aquest caràcter d'unitat d'explotació, suposa només un interès econòmic i es converteix en objecte de compra i d'inversió de capital. Aquesta situació es veurà afavorida per l'abundància de masos abandonats des de mitjans del segle XIV a causa de les epidèmies i les guerres.³³ Alguns pescadors, doncs, es van introduir en aquest mercat de la terra, on potser van invertir els guanys de la pesca. El cas més paradigmàtic és el de Gabriel Baell, pescador lloretenc que, essent propietari de tres masos –Gamell, Salvador i Malida–, els ven per a comprar el mas Llagostera.³⁴ Tot plegat apunta, a més, a una possible voluntat d'inversió amb perspectives d'obtenció de beneficis econòmics.

A banda d'aquells pescadors que havien accedit a la propietat d'un mas, amb totes les terres que aquest implicava, també hi hagué pescadors que acumularen una bona quantitat de patrimoni agrari a les seves mans. Si bé no arribava a les dimensions d'un mas, superava les de la mitjana de la població. Aquest és el cas de la família Sallers, de Tossa, de la qual conservem una relació de propietats (cf. Taula 4):

Finalment, tenim el cas d'Antoni Andreu, xaveguer blanenc de principis del segle XV que va compaginar la seva tasca pesquera amb funcions de clavari de la vila i una bona inversió en crèdit. Els beneficis que li reportaren aquestes activitats li permeteren comprar el domini directe del mas Guimerà de Tordera, els pagesos del qual –la família Ros– li pagaven anualment 2 gallines, 2 vuitans de forment i les tasques de les terres (1/11 part de la collita).³⁶



TAULA 4. PROPIETATS DE JOAN SALLERS A LA RATIFICACIÓ DE 1475³⁵

Propietat	Dedicació	Cens anual	Cobraments
casa dins la vila	habitatge	6 diners	
casa dins la vila	habitatge	3 diners	
casal dins la muralla	habitatge	12 diners	
3 trossos de terra contigus a Viver	abans vinya, ara erm	5 diners	tasca i delme
1 hort	hort	6 diners	tasca i delme
6 feixes de terra contigües a les Coromines de l'Abat	cultiu	6 gallines	tasca i delme
1 peça de terra	vinya amb avellaners i bosc	6 diners a l'hereu del mas Far	
1 hort prop de la platja	hort	6 diners	tasca i delme
1 camp amb una botiga a la Plana	vinya i cultiu	12 diners a Pere Darder, pagès	tasca i delme, del vi només en paga el delme
1 peça de terra	vinya i bosc	3 diners a Pere Riera, batlle	tasca i delme, del vi només en paga el delme
1 tros de terra a Puigventós	cultiu	1 gallina	tasca i delme
		TOTAL: 59 diners i 7 gallines	

Tant la família Sallers com Antoni Andreu poden considerar-se exemples d'un estrat de pescadors situat en els nivells més elevats de la piràmide. Les referències a membres d'aquesta família i a Antoni Andreu ocupant càrrecs de govern de la vila o en activitats associatives i comerci-

als porta a pensar que es tractaria de patrons de pesca amb capital suficient per invertir en aquestes activitats agrícoles. És a dir, tenint en compte la importància de la terra en la societat medieval, no resulta estrany que, aquells patrons que tenien un poder adquisitiu superior, el

dediquessin a la compra de terres per tal de diversificar la seva economia i, també, obtenir prestigi. En el cas d'Antoni Andreu, ens podem aventurar a descriure'l com un autèntic home de negocis, que no deixa passar cap oportunitat d'obtenir uns guanys extrems als de la pesca.

■ ORGANITZACIÓ DE LES TASQUES

La propietat de totes aquestes parcel·les citades en els apartats anteriors, així com els masos, havia de compaginar-se d'alguna manera amb les feines pesqueres, la tasca principal d'aquests propietaris. Pel que fa a compaginacions de calendaris, la temporada de pesca del peix blau (de la segona Pasqua a Sant Miquel del setembre) era el moment de més activitat pesquera, però tot i així es podia complementar fàcilment amb la verema, que s'inicia al setembre. Aquesta situació va ser la predominant en el cas de Cadaqués durant segles.³⁷

D'altra banda cal tenir en compte que el nucli familiar també participava en les activitats econòmiques, i mentre el cap de casa era a pescar, la dona podia encarregar-se de l'hort i altres tasques agrícoles, com es documenta en alguns casos de mariners. Cal tenir en compte que, mentre que la mar era l'espai de treball de l'home, la terra, en el cas dels pescadors, era el de la dona.³⁸

De totes maneres, les terres de conreu cerealístic són les més difícils d'encaixar amb el calendari pesquer. Si els pescadors conreaven cereals en les seves peces i feixes de terra, havien de dedicar, doncs, temps el juny i el juliol a la collita i a totes les tasques que portava associades. Ara bé, si tenim en compte la poca quantitat de terres que tenien en comparació amb els masos, m'inclino a pensar que tampoc hi havien de dedicar gaire temps, i ambdues tasques es devien compaginar sense gaires problemes. De totes maneres, sempre es podia recórrer a la contractació de mà d'obra assalariada o esclava. La mà d'obra agrícola fou llargament utilitzada a la Catalunya medieval. A Blanes documentem la presència de bracers durant el segle XV. De la mateixa manera, els pescadors que, com hem vist, posseïen masos també podien recórrer a la contractació de pagesos que s'encarreguessin del mas a través de contractes *ad laborationem*, precursors

de la masoveria. Segons Lúdia Donat, aquests contractes els atorgaven aquells senyors útils que "no poden o no volen conrear directament el mas heretat".³⁹ L'ús de mà d'obra esclava no era gens estranya als pescadors medievals, i són diversos els que n'utilitzen per pescar, un d'ells Antoni Sallers.⁴⁰ Per tant, podem deduir que també els devien utilitzar en les tasques del camp.

■ CONCLUSIONS

A partir d'aquestes tres viles hem pogut apropar-nos a la realitat en terra d'un col·lectiu marítim. Avui en dia, la capitalització i la intensificació de la pesca i l'auge del turisme ha acabat amb aquest estil de vida més tradicional, i ja no és tan freqüent aquesta compaginació de tasques agrícoles i pesqueres.

De tot el batibull de feixes, vinyes, masos, arbres i propietats que s'han pogut endreçar i classificar aquí, se'n pot extreure una conclusió molt general que marki línies de recerca futures: els pescadors són molt presents en els documents notariais. Aquest fet hauria de ser, doncs, un incentiu per a l'estudi de molts més aspectes d'aquest col·lectiu.

Així doncs, els pescadors eren propietaris de parcel·les de terra, vinyes, horts, boscos i erms, tal com ja havien anat observant altres autors. Ara bé, aquí, aquestes propietats s'han pogut dibuixar més detalladament pel que fa a tipologies, quantitats i, encara que tímidament, també a dimensions i conreus. De totes aquestes, l'hort sorgeix, sens dubte, com a propietat essencial, i no només entre els pescadors, seguit de conreus cerealístics, les vinyes i els boscos. Cal remarcar, doncs, el conreu de cereal com a indicatiu d'una bona capacitat de compaginació de tasques amb calendaris molt marcats, així com un possible ús de mà d'obra.

Destaca també la diferenciació socioeconòmica dels propietaris de diverses propietats. Podem discernir com els patrons de pesca són més recurrents en la propietat de terres. Així mateix, també trobem alguns pescadors presents en els masos. Tal cosa podria suposar també un pes social més important.

Aquest treball s'ha de veure, doncs, com un capítol més d'una recerca que s'està empenent amb més



profunditat en la tesi doctoral. En aquesta s'estan tenint en compte tots els aspectes socials i econòmics que envolten els pescadors, i es pren com a àmbit geogràfic tota la comarca històrica de la Selva. Així doncs, la recerca s'orientarà cap a l'estructura interna del col·lectiu, les formes d'organització, la família i tots aquells altres elements que es puguin documentar i analitzar.

■ BIBLIOGRAFIA

- Barbaza, Yvette. *El paisatge humà de la Costa Brava*. Barcelona: Edicions 62, 1988.
- Barceló, Maria i Mas, Antoni. «La pesca a l'illa de Mallorca durant l'edat mitjana (1230-1521): Estat de la qüestió i primers resultats d'una recerca en curs». *Imago Temporis. Medium Aevum* XV (2021), 493-515.
- Carbonell, Eliseu. «La mujer y el mar en Cataluña. Realidad y representación», *Revue d'ethnoécologie* 13 (2018), 1-21.
- Comas, Mireia. «Les dones soles a la Baixa Edat Mitjana: una lectura sobre la viduïtat», Tesi doctoral. Universitat de Barcelona, 2012. <http://hdl.handle.net/10803/82146>.
- Garrido, Alfons. «La pesca al Cap de Creus a l'època moderna: organització, gestió i conflictes per l'accés als recursos pesquers (segles XVI-XVIII)». Tesi doctoral. Universitat de Girona, 2011. <http://hdl.handle.net/10803/290073>.
- Guinot, Enric. «El paisatge històric de les hortes medievals mediterrànies». *Estudis d'Història Agrària* 25, (2010-2011): 59-80.
- Lluch, Rosa i Mallorquí, Elvis. «Els masos a l'època medieval. Orígens i evolució», a *L'organització de l'espai rural a l'Europa mediterrània. Masos, possessions, Poderi*. Editat per Congost, Rosa; Jover, Gabriel i Biagioli, Giuliana. Girona: Associació d'Història Rural de les Comarques Gironines; Centre de Recerca d'Història Rural de la Universitat de Girona i Documenta Universitaria, 2003.
- Mallorquí, Elvis. «El port de Lloret i els seus habitants (segles XIII i XIV)». *Quaderns de la Selva* 15: 49-65.
- Martínez Giralt, Alejandro. *L'expansió de Blanes sota el domini dels vescomtes de Cabrera*. Blanes: Ajuntament de Blanes, 2010.
- Muntaner, Carme. «Terra de masos, vila de mar. Vida, economia i territori al Castell de Sitges i el seu terme entre els segles XIV i XV (1342-1418)». Tesi doctoral. Universitat de Barcelona, 2013. <http://hdl.handle.net/10803/119535>.
- Pons Guri, Josep M. *Recull d'estudis d'història jurídica catalana*, vol. IV. Barcelona: Fundació Noguera, 2006.
- Pons Guri, Josep M. *Recull d'estudis d'història jurídica catalana*, vol. III. Barcelona: Fundació Noguera, 1989.
- Pujol, Marcel. *La marina catalana a la Baixa Edat Mitjana*. Barcelona: Diputació de Barcelona, 2018.
- Riera, Antoni. *Els cereals i el pa en els països de llengua catalana a la baixa edat mitjana*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans, 2017.
- Salrach, Josep Maria (coord.). *Història agrària dels Països Catalans*. Barcelona: Fundació Catalana per a la Recerca, 2004, vol II. Edat Mitjana.
- Subiñà, Enric. «El Maresme medieval. Exemples concrets de comunitats pageses». Tesi doctoral. Universitat de Barcelona, 2015. <http://hdl.handle.net/10803/401438>.
- Thomas, William i Znaniecki, Florian. «Una família campesina polaca». *Campesinos y sociedades campesinas*. Editat per Theodor Shanin, 19-24. México D.F.: Fondo de Cultura Económica, 1979.
- Zucchitello, Mario. *En mar i en terra. Una història de Tossa i la seva gent*. Tossa de Mar: Centre d'Estudis Tossencs, 2013.
- Zucchitello, Mario. *Tossa, la formació de la vila. El comte, l'abat i els tossencs*. Tossa de Mar: Centre d'Estudis Tossencs, 1998.

■ NOTES

1. Un capbreu és un document on els propietaris útils de masos, terres i cases declaraven al seu senyor quines propietats tenien per a ell. Cal recordar que el sistema de propietat emfitèutic es basa en la doble propietat: el senyor ostenta el domini directe,

és a dir, és el propietari últim de la terra, mentre que el senyor útil és qui la treballa, hi habita, o bé la lloga o sotsestableix a un tercer.

2. AHG, notaries, Blanes 6, f. 54r-56r (1400 febrer 25).
3. AHG, notaries, Blanes 13, f. 46r-63v, (1443 maig-agost).
4. AHG, notaries, Blanes 418 (1478-1482).
5. AHG, notaries, Lloret 3 (1474-1478).
6. AHG, notaries, Tossa 1 (1503-1510) i Tossa 2 (1510-1516).
7. Alejandro Martínez Giralt, *L'expansió de Blanes sota el domini dels vescomtes de Cabrera* (Blanes: Ajuntament de Blanes, 2010), 7.
8. Josep M. Pons Guri, «Sicardis, senyora de Montseny i de Lloret», a *Recull d'estudis d'història jurídica catalana*, vol. IV, ed. per Josep M. Pons Guri (Barcelona: Fundació Noguera, 2006), 159-160.
9. Mario Zucchitello, *Tossa, la formació de la vila. El comte, l'abat i els tossencs* (Tossa de Mar: Centre d'Estudis Tossencs, 1998), 28-51; Josep M. Pons Guri, *Recull d'estudis d'història jurídica catalana*, vol. III (Barcelona: Fundació Noguera, 1989), 9-15.
10. AHG, notaries, Blanes 415, f. 3v (1462 gener 1)
11. AHG, notaries, Blanes 13, f. 46r i ss. (1443); AHG, notaries, Blanes 418 (1478-1482).
12. Per tal d'elaborar aquesta taula s'han comptabilitzat les parcel·les amb dos cultius diferents en dos apartats diferents per poder veure la proporció de cultiu més que la d'unitat de parcel·lació (és a dir, una feixa de terra part vinya i part erma es comptabilitza a la vegada com a una vinya i un erm). A més a més, s'han tingut en compte totes les propietats documentades entre el 1400 i el 1512 en mans de pescadors; ja s'ha procurat de no repetir propietats que es documenten en mans diferents, identificant-les a través de les afrontacions, els senyors, els censos i els propietaris. Com que és una aproximació per tal de tenir una idea general, no s'ha tingut en compte que una vinya o un conreu esdevinguin bosc o erm. No s'han tingut tampoc en compte les propietats integrades en masos, ja que aquests es tractaran a banda.
13. Enric Guinot, «El paisatge històric de les hortes medievals mediterrànies», *Estudis d'història agrària* 25 (2010-2011), 61.
14. F. Marés Deulovol, *Port de la Selva: notícies històriques* (Figueres: Instituto de Estudios Ampurdaneses, 1972), vol. 2, 75; citat a: Alfons Garrido, «La pesca al Cap de Creus a l'època moderna: organització, gestió i conflictes per l'accés als recursos pesquers (segles XVI-XVIII)» (tesi doctoral, Universitat de Girona, 2011), 205, <http://hdl.handle.net/10803/290073>.
15. A Aromir, pergamí n. 111 (1478 juliol 15); AHG, notaries, Lloret 3, f. 71v (1477 desembre 4); AHG, notaries, Lloret 3, f. 72r

(1477 desembre 4); AHG, notaries, Blanes 13, f. 55v (1443 juliol 20); AHG, notaries, Blanes 13, f. 56v (1443 juliol 21); AHG, notaries, Blanes 13, f. 152r (1443 agost 6); AHG, notaries, Blanes 422, f. 158r-150r (1473 juny 12); BC, Arxiu Històric, pergamí n. 302 (1400 desembre 11); ACG, Almoïna del Vestuari, Comptes Generals 135.08.01.00, f. 66v (1404-1419); AHFF, Lloret 1549, f. 12r, 17v, 29r, 38r (1400 febrer 22 - 1400 febrer 25).

16. Antoni Riera, *Els cereals i el pa en els països de llengua catalana a la baixa edat mitjana* (Barcelona: Institut d'Estudis Catalans, 2017), 23-29.

17. Subiñà també observa aquest fenomen al Baix Maresme; Enric Subiñà, «El Maresme medieval. Exemples concrets de comunitats pageses» (tesi doctoral, Universitat de Barcelona, 2015), 125-126, <http://hdl.handle.net/10803/401438>.

18. Yvette Barbaza, *El paisatge humà de la Costa Brava*, (Barcelona: Edicions 62, 1988), 286; Garrido, «La pesca al Cap de Creus a l'època moderna», 183.

19. Ferran Garcia-Oliver «Els cultius», a *Història agrària dels Països Catalans*, coord. per Salrach (Barcelona: Fundació Catalana per a la Recerca, 2004), vol II. Edat Mitjana, 306-307.

20. AHG, notaries, Blanes 418, f. 8r-8v (1478 [gener ...]). Al capbreu de Blanes del 1478-1482, 5 pescadors declaren tenir botigues. Un altre celler es documenta en un tros de bosc de Lloret tingut per un pescador; SAMLM, Gruart Raurell, perg. 512 (1506 desembre 20).

21. AHG, notaries, Blanes 401, f. 8r-8v (1435 novembre 1). No-teu que és novembre i, per tant, en els cups que Antoni –que està malalt– deixa hi ha most que està fermentant i que de cap manera es pot malbaratar.

22. Marcel Pujol, *La marina catalana a la Baixa Edat Mitjana* (Barcelona: Diputació de Barcelona, 2018), 104.

23. Carme Muntaner, «Terra de masos, vila de mar. Vida, economia i territori al Castell de Sitges i el seu terme entre els segles XIV i XV (1342-1418)», (tesi doctoral, Universitat de Barcelona, 2013), 259, <http://hdl.handle.net/10803/119535>.

24. Mireia Comas, *Les dones soles a la Baixa Edat Mitjana: una lectura sobre la viduitat* (tesi doctoral de la Universitat de Barcelona, 2012), 210, <http://hdl.handle.net/10803/82146>.

25. AHG, notaries, Blanes 9, f. 47r-47v (1410 novembre 12) i AHG, notaries, Blanes 13, f. 46r (1443 [...]); AHG, notaries, Blanes 11, f. 81r-81v (1424 juliol 19); AHG, notaries, Blanes 12, f. 52r-53r (1429 juny 24) i AHG, notaries, Blanes 13, f. 53r (1443 juliol 18); AHG, notaries, Blanes 11, f. 138v-139r; AHG, notaries, Blanes 396, f. 61v (manual) (1424 octubre 14) i AHG, notaries, Blanes 13, f. 46v (1443 maig 22).

26. Elvís Mallorquí, «El port de Lloret i els seus habitants (segles XIII i XIV)», *Quaderns de la Selva* 15 (2003), 58.



27. AHG, notaries, Blanes 6, f. 119r (1400 juny 9). Tots tres es redimeixen pel pagament total de 38 sous i 6 diners.
28. AHG, notaries, Blanes 387, f. 20r-20v (1403 gener 25); AHG, notaries, Tossa 1, f. 16v-17v (1504 desembre 16).
29. AHG, notaries, Blanes 6, f. 146r-146v (1400 desembre 14). Aquesta unió de pescadors amb pageses trenca completament amb la imatge d'uns pescadors marginals. Des de la sociologia rural, tot i que parlant de comunitats distants, s'ha pogut observar un fet que entenem que és extensible a comunitats rurals d'arreu, especialment en aquest context: quan es prepara un matrimoni per a la filla d'una família pagesa, l'home amb qui es casarà no ha de tenir mai una ocupació contra la que existeixi un prejudici a la comunitat; William Thomas i Florian Znaniecki, «Una família campesina polaca», a *Campesinos y sociedades campesinas*, ed. per Theodor Shanin (México D.F.: Fondo de Cultura Económica, 1979), 22.
30. Mario Zucchitello, *En mar i en terra. Una història de Tossa i la seva gent* (Tossa de Mar: Centre d'Estudis Tossencs, 2013), 291.
31. Barbaza, *El paisatge...*, 285-287.
32. AHG, notaries, Blanes 6, f. 63v-65v (1400 febrer 22).
33. Rosa Lluch i Elvis Mallorquí, «Els masos a l'època medieval. Orígens i evolució», a *L'organització de l'espai rural a l'Europa mediterrània. Masos, possessions, poder*, ed. per Rosa Congost, Gabriel Jover i Giuliana Biagioli (Girona: Associació d'Història Rural de les Comarques Gironines; Centre de Recerca d'Història Rural de la Universitat de Girona i Documenta Universitaria, 2003), 37.
34. AHG, notaries, Lloret 3, f. 71v (1477 desembre 4); AHG, notaries, Lloret 3, f. 72r (1477 desembre 4).
35. AMT, col·lecció de pergamins, pergami n. 95 (1475 abril 20).
36. AHFF, notaries, Palafolls 583, f. 62r-62v (1436 abril 21); AHG, notaries, Blanes 422, f. 158r-160r (1473 juny 12).
37. Garrido, «La pesca al Cap de Creus a l'època moderna», 347-348, 205.
38. Eliseu Carbonell, «La mujer y el mar en Cataluña. Realidad y representación», *Revue d'ethnoécologie* 13 (2018), 4-5; Muntañer «Terra de Masos, vila de mar», 298. A les famílies pageses, a banda de la llar, les dones també ajudaven al camp; Mercè Aventín, «Família i unitat d'explotació», a *Història agrària dels Països Catalans*, coord. per Salrach (Barcelona: Fundació Catalana per a la Recerca, 2004), vol II. Edat Mitjana, 469-470.
39. Lúdia Donat «Contractes *ad laborationem* i establiments de masos després de la pesta negra (1349)», a *Homes, masos, història. La Catalunya del nord-est (segles XI-XX)* ed. per Rosa Congost i Lluís To (Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1999), 128.
40. AHG, notaries, Blanes 444, f. 134v-135r; AHG, notaries, Blanes 444, f. 150v. A Mallorca era tal l'ús d'esclaus en les companyies de pesca que es va haver de prohibir que més d'1/3 de la tripulació fos esclava; Maria Barceló i Antoni Mas, «La pesca a l'illa de Mallorca durant l'edat mitjana (1230-1521): Estat de la qüestió i primers resultats d'una recerca en curs», *Imago Temporis. Medium Aevum* XV (2021), 505.



Recerca

Fotògraf a bord. El cas Josep Coté

Silvia Dahl Termens
Museu Marítim de Barcelona

Data de recepció: 18 de gener 2022
Data d'acceptació: 15 de febrer de 2022
DOI: <https://doi.org/10.51829/Drassana.29.679>
© CC BY-NC-ND



■ RESUM

A partir del fons de Josep Coté, fotògraf oficial del vapor *Marqués de Comillas*, l'article presenta la figura del fotògraf d'ofici embarcat en creuers, al segle XX, a Catalunya i a l'Estat espanyol. Aquest professional pertany a un col·lectiu que ha produït milers de fotografies, però sabem molt poc sobre l'ofici. No eren aficionats, sinó professionals que treballaven per un sou o qualsevol altra forma de remuneració, en molts casos contractats per empreses de serveis a les grans navilieres. En general és un actor invisible. Hi ha pocs estudis i tenim força desconeixement sobre aquest professional del mar.

Paraules clau: paquebot, tripulant, fotògraf professional, fotògraf amateur, fotografia de mar

Photographer on board. The Josep Coté case

■ ABSTRACT

Starting from the case of Josep Coté, who was the official photographer on board *Marqués de Comillas*, this work aims to deepen into the figure of 20th century photographers by trade in Catalonia and Spain. Josep Coté belongs to a group of professionals who left thousands of photographs, but in fact we know very little about their job. They were not amateurs, but photography provided their income or other means of livelihood and, in many cases, they were hired by big shipping companies. There are very few studies about this figure and we actually know very little about it.

Keywords: cruiser, crew, professional photographer, amateur photographer, sea photography

Fotógrafo a bordo. El caso Josep Coté

■ RESUMEN

A partir del fondo de Josep Coté, fotógrafo oficial del vapor *Marqués de Comillas*, el artículo profundizará en la figura del fotógrafo de oficio embarcado en cruceros, en el siglo XX, en Cataluña y en el Estado español. Este profesional

pertenece a un colectivo que ha producido miles de fotografías, pero sabemos poco sobre el oficio. No eran aficionados, sino profesionales que trabajaban por un sueldo o cualquier otra forma de remuneración, en muchos casos contratados por empresas de servicios en las grandes navieras. Por lo general es un actor invisible. Existen pocos estudios y tenemos un gran desconocimiento sobre este profesional del mar.

Palabras clave: crucero, tripulante, fotógrafo profesional, fotógrafo amateur, fotografía de mar

■ 1. UNA TROBALLA INSÒLITA

Quan, l'octubre del 2018, vàrem rebre la trucada telefònica d'Antoni Millan, no sabíem l'abast que tindria una troballa insòlita. El senyor Millan, nét polític d'un músic aficionat a la fotografia, contactava amb el nostre museu preguntant si ens interessaria adquirir un conjunt de fotografies realitzades pel seu avi, Josep Coté Abós. Recentment havia descobert una caixa farcida amb uns rodets de negatius inèdits, que va decidir digitalitzar i organitzar a fi d'esbrinar què contenien. Hi va trobar diferents reportatges realitzats a bord del vapor *Marqués de Comillas*, durant la postguerra.

Trucades com aquesta, en què ens ofereixen donacions de fotografies, de models de vaixells, de plànols de construcció naval o de cartes nàutiques, afortunadament, són habituals. Ens mostren que existeix una consciència col·lectiva que valora la salvaguarda del patrimoni. Per al nostre museu, el que no era habitual era la singularitat de l'oferta: per primer cop incorporaríem el fons d'un fotògraf que es dedicava de manera professional a retratar la vida a bord durant les llargues hores de navegació transoceàniques en vaixells de línia regular. Fotografies que aportaven informació sobre els passatgers i els tripulants. Però el fons també era molt important perquè no era anònim, hi havia un nom que rubricava les fotografies. Se'ns varen despertar preguntes sobre aquest fotògraf i la seva producció. Però també sobre un ofici del qual sabíem poc i sobre el qual desitjàvem trobar respostes.

Coté era un músic contractat com a tripulant al *Marqués de Comillas* i en altres vaixells de la Compañía Tra-

atlántica Española (CTE)¹, però que també va exercir com a fotògraf oficial, com s'evidencia en l'escassa documentació inclosa en la donació. Gairebé no sabíem res més de Coté, i menys encara del col·lectiu que representava. Vàrem decidir iniciar una investigació sobre el fotògraf professional embarcat en vaixells de passatge, del qual, fins al moment, hem localitzat poca informació. Aquest fotògraf pertany a un col·lectiu de professionals que ha deixat milers de fotografies, però tenim poques dades sobre l'ofici. No eren fotògrafs aficionats, sinó professionals, que treballaven per un sou o per qualsevol altra forma de remuneració, en molts casos contractats per empreses de serveis a les grans navilieres.

■ 2. LA FOTOGRAFIA ES FA A LA MAR

La inquietud de retratar el mar es remunta a temps immemorials. Abans d'inventar-se l'aparell fotogràfic, el mar s'ha representat mitjançant diversitat de tècniques i suports, "és un assumpte pictòric al qual els artistes s'aproximen amb una sensibilitat diferent en cada època"². Amb la invenció de la fotografia, sorgeixen nous reptes. Observar el mar des de terra per impressionar-lo sobre metall, paper o vidre, en definitiva, "congelar" el seu incessant moviment, ha requerit l'habilitat del fotògraf i també un temps de maduresa de la tècnica. Durant la dècada del 1840 i part del 1850, davant la dificultat de fotografiar el mar, es retrataven els vaixells al port o la gent que treballa al mar. Calien unes llargues exposicions que aturessin onades, balancejos i el flamejar de les velles. En les imatges s'hi trobaven "poques persones: només alguna figura aïllada per establir l'escala, i no només per un impuls romàntic; sinó pels problemes que plantejava la presència humana en la fotografia primerenca"³. En efecte, Pep Parer explica que "es van fotografiar els ports, els molls amb velers ancorats o simplement avatars, esperant la marea alta, i molt sovint amb un punt d'irrealitat en les imatges, amb mars que semblaven boira, amb bots fantasmes i veles espectrals: allò que es movia no es distingia clarament o simplement no quedava enregistrat a la placa fotogràfica"⁴.

El repte és encara més gran si la “fotografia es fa a la mar”, quan s'embarca a bord dels últims grans velers i dels primers vaixells amb propulsió mecànica. La invenció de la fotografia coincideix amb una etapa de profunda transformació en la indústria naval. La construcció de vaixells de ferro i la propulsió a vapor a mitjans del segle XIX serà un avenç tecnològic de primer ordre en el món occidental. Per mar viatjaran els primers aparells fotogràfics arreu del planeta, després de la presentació de la invenció del daguerreotip el 1839 a París. El 25 de setembre del 1839, salpa del port de Paimboeuf (França) el vaixell escola *Oriental-Hydrographe*, en un viatge al voltant del món, amb la missió de formar joves francesos i belgues en coneixements sobre navegació i altres matèries. A bord transporta un dels invents més importants del moment: la càmera de daguerreotípic. Malauradament, el projecte no va assolir l'expectativa de la circumnavegació, perquè el veler va naufragar en aigües xilenes el 23 de juny de 1840⁵. No obstant això, la fotografia arriba per mar a l'Amèrica del Sud de manera exitosa, amb un gran interès per part dels llatinoamericans perquè s'introduís al continent. Allà on l'*Oriental-Hydrographe* va fer escala -Portugal, Brasil, Uruguai, etc.- es van fer demostracions de l'invent, que va crear una gran expectació. “Con las demostraciones de la daguerrotipia en Río de Janeiro, la identificación simbólica de Brasil con las imágenes de su capital comenzaba a construirse también por el proceso fotomecánico”⁶.

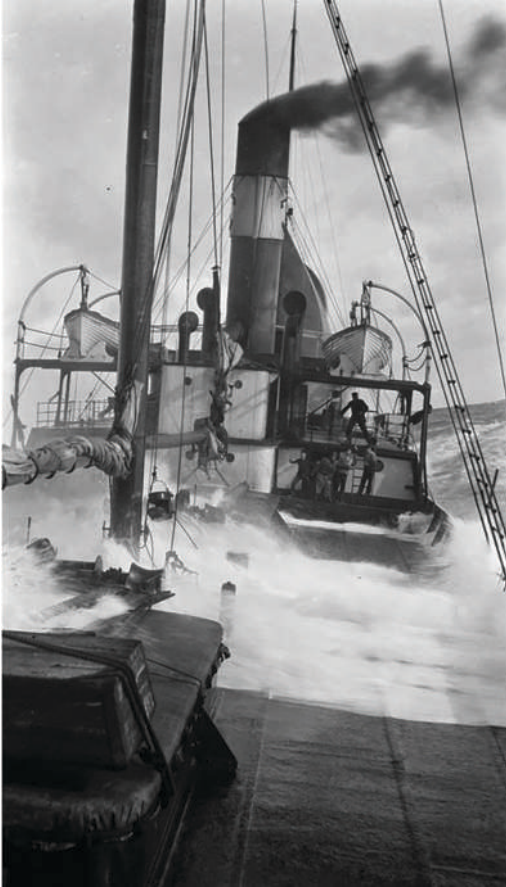
Amb la fotografia viatjant per bona part del món, els primers “fotògrafs d'ofici marítims” capturen la vida a bord amb aquells feixucs i primitius aparells, delerosos d'aturar els balancejos constants del vaixell. Marc Ferrez (Brasil, 1843-1923), a qui, l'any 1886, l'emperador Pere II del Brasil el va declarar “fotògraf de la Royal Navy” per la seva gran qualitat tècnica i per haver desenvolupat un sistema sense precedents per fotografiar a les embarcacions i neutralitzar el moviment dels vaixells⁷, es podria considerar un dels primers fotògrafs oficials embarcats. Ferrez va retratar i va documentar amb l'aparell fotogràfic els viatges del monarca pel Brasil a l'estil d'altres monarques europeus. A Rio de Janeiro, Marc Ferrez va fotografiar (c. 1865) els oficials a coberta de la fragata espanyola *Almansa*⁸.

Des d'aquestes primeres navegacions fotogràfiques fins al segle XXI la tècnica ha evolucionat molt. Actualment, la fotografia digital i l'accés a aparells i dispositius mòbils ofereixen unes prestacions que han facilitat molt les captures a professionals i aficionats. No obstant, la fotografia al mar encara és un repte, ja que vaixells i viatgers estan supeditats als desitjos capritxosos i canviants de l'entorn aquós. El mar sempre atorga i decideix, de manera que no és el mateix fer fotografies en un mar que és una bassa d'oli o quan esdevé un veritable infern. Segui com sigui, no deixaran mai d'emocionar-nos les impressionants imatges de l'embarcació de les onades a coberta amb mar grossa. Però pensem en la persona que ha estat allà, amb la càmera a la mà, desafiant esquitxos, vibracions i moviments? Com bé explica Miquel Casanelles, fotògraf professional especialitzat en nàutica esportiva, senzillament, fotografiar al mar, a bord d'una embarcació en moviment continu, operant en constant perill per a l'equip i el fotògraf (cops, ruixades, caigudes, etc.) i en unes condicions de lluminositat que, en general, difereixen de les condicions a les quals estem acostumats, ja que no és el mateix que fer fotos a terra ferma⁹. Possiblement, deu ser per això que algunes de les fotografies més impactants estan fetes pels mateixos tripulants: són uns professionals adaptats a l'entorn marí, que coneixen bé el vaixell i els humors del mar, com el navegant Alan Villiers (Melbourne, 1903-1982), que ha deixat un llegat d'instants sobre els seus viatges a bord dels velers *Herzogin Cecilie* i *Parma* durant la primera part del segle XX¹⁰.

■ 3. FOTÒGRAF AMATEUR VERSUS FOTÒGRAF PROFESSIONAL

Sovint és una tasca complexa aprofundir en el coneixement de l'ofici del fotògraf¹¹. Museus, biblioteques, arxius i altres entitats patrimonials conserven milers de fotografies, majoritàriament d'autor desconegut, sobretot a mesura que reculem en el temps. Posar nom a la majoria dels productors és tot un repte, però també ho és el fet d'establir si l'autor és professional o aficionat si no va acompanyada de la inscripció de l'autor o del laboratori, o si el fons no va acompanyat per una documentació complementària. Els

Figura 1. Fotografia a bord d'un mercant amb mar grossa. (Foto: Lars Johansen / Bergen Maritime Museum).



tècnics que gestionem patrimoni fotogràfic ens guiem per la praxi aconseguida després d'anys d'observar el que ens diuen les fotografies i per la poca documentació associada: la composició, la tècnica emprada, el suport, la qualitat de la imatge, l'autoria, etc. És un compendi d'indicis que ens ajuden a pensar si la imatge està realitzada per un aficionat o per un professional. La línia que separa les dues "categories" és complicada de saber, i s'evidencia la poca visibilitat d'un ofici o d'una afició que en alguns casos

actua com a ofici (molts fotògrafs aficionats que subministren fotografies a la premsa, catàlegs, etc.).

Al mar moltes fotografies estan realitzades per tripulants aficionats a la fotografia, per passatgers ocasionals, o per fotògrafs professionals que treballen per encàrrec. No sempre sabem si el fotògraf actua com a professional o aficionat. Aquest fet ens dificulta el nostre estudi sobre els fotògrafs embarcats en vaixells de passatge, ja que moltes vegades som els mateixos gestors dels fons o les col·leccions els qui "hem de suposar" si es tracta d'un treball d'ofici o no, és a dir, si el fotògraf rep un encàrrec remunerat o no pel reportatge.

■ 4. FOTÒGRAF A BORD: UN OFICI AL MAR POC VISIBLE

Com hem vist, la tecnologia condiona, i encara més en un entorn en moviment continu. Durant els primers anys del segle XX apareixeran al mercat càmeres més "transportables", que aniran suplantant els feixucs aparells muntats sobre trípod, per poder retratar passatgers i tripulants. Aquest fet afavorirà que les navilieres introdueixin el servei fotogràfic de manera estable, i amb una demanda creixent. El fotògraf oficial tindrà una funció clau derivada de les necessitats de donar un servei més complet a bord.

Hi ha una gran diversitat i riquesa de temes sobre el medi marí, però quan busquem imatges de les navegacions, el cert és que trobem menys recursos fotogràfics. Recollim les paraules de Pierre Borhan: "La botadura de un nuevo transatlántico es immortalizado por decenas de fotografías, pero los fotógrafos no saben visualizar un nuevo record de velocidad y nunca están allí cuando se produce una colisión en mitad del Pacífico. ¡No viven en el mar!"¹². A menys que durant la navegació hi hagi un tripulant aficionat o un professional de la fotografia a bord. El diumenge 9 d'agost de 1970, el paquebot *Montserrat* de la flamant naviliera Compañía Trasatlántica Española, es queda a la deriva a causa d'una avaria a la posició 23° 26' Nord i 42° 18' Oest; és a dir, gairebé al mig de l'Atlàntic i amb 630 passatgers a bord¹³. L'operació de transbordament del paquebot avariats al *Begoña*, pertanyent a la

Figura 2. Primeres pàgines que encapçalen l'article publicat a *Blanco y Negro*. L'operació de rescat es va desenvolupar amb èxit. (<https://www.abc.es/archivo/periodicos/blanco-negro-19700829.html>).



mateixa naviliera, es va desenvolupar sense cap incidència. L'episodi va ser immortalitzat per un cambrer del *Begoña*, que en va fer un complet reportatge fotogràfic. Després el va vendre a la revista *Blanco y Negro*¹⁴, on es van publicar algunes de les imatges a les pàgines centrals. Evidentment, es tracta d'un fotògraf aficionat, i el seu nom és desconegut (Fig. 2).

Els museus temàtics, com és el cas dels marítims, conserven un llegat fotogràfic especialitzat, on hi ha fotografies realitzades a bord. Una part important dels seus autors no són fotògrafs d'ofici. I dels que són professionals, sabem poc sobre la seva trajectòria i les característiques del seu treball, cosa que els fa força invisibles. Però el seu punt de vista esdevé un testimoni valuós, ja que contribueix a entendre el món marítim i el que volen que es recordi. A vegades tenen accés a espais restringits del

vaixell, com la bodega, la cuina, o les cabines dels tripulants. En definitiva són documents que ofereixen la possibilitat de veure la vida a bord a través de la mirada de la gent de mar. "Todos los registros fotográficos se hacen desde el punto de vista de alguien"¹⁵.

Entre les fonts orals consultades, Jean-Pierre Basile¹⁶, fotògraf del *France*, explica que la seva relació contractual amb la naviliera es deriva d'un contracte privat similar al que es podria tenir a terra. La diferència rau en el fet que el vaixell es converteix en la ciutat flotant on el fotògraf té seu laboratori i la teva botiga, així com també on publicita, a través dels reclams propagandístics, els serveis fotogràfics. En el cas dels creuers, es podria equiparar al "fotògraf de BBC" (batejos, bodes i comunions), però encapsulat al mar.

Una diferència entre el fotògraf de terra i el de mar potser és que aquest segon s'embarca en un entorn especial.

Seria una consideració que el fa especialment singular dins el món de la fotografia, i sobre la qual ja hem introduït la qüestió de la seva adaptabilitat a un entorn inestable, fluctuant, i de dimensions reduïdes. Les condicions del laboratori (ventilació, llum, temperatura) són més precàries que a terra. I això és especialment significatiu quan el fotògraf s'ha de tancar durant hores a la cambra fosca. Al mar, el fotògraf necessita un espai especialment reservat per guardar i manipular el material fotogràfic (càmeres, ampliadora, negatius, paper fotogràfic, els líquids per al les feines de revelatge, etc.). Aquesta cambra ha de ser fosca, estable i ventilada per treballar amb aquest material tan sensible.

En la breu bibliografia localitzada, trobem alguns exemples de laboratoris a bord, una tasca complexa, sobretot en els primers temps de la fotografia, quan calia sensibilitzar la placa i fer el revelatge *in situ*, abans de l'aparició de les plaques seques o el gelatinobromur, que s'aniran imposant a partir de la dècada del 1880, i substituiran el procediment del col·lodió humit. Quan diem *in situ* ens referim al mateix vaixell. A la fragata *Presidente Sarmiento*, "la localización exacta de la cámara oscura nos permite conocer el uso que se le daba. Es cierto que la cubierta baja, situada a popa, es el lugar que menos sufre los movimientos del barco. Aun así, esto no era suficiente para la debida estabilidad del equipo empleado para el revelado. Esto y que estuviera junto al motor del timón (con las vibraciones que esto supone) parece indicar que los procesos químicos del revelado se llevaban a cabo una vez el buque arribaba a puerto, en cada una de las escalas, y nunca durante la navegación¹⁷."

Però no sempre es destinava un espai exclusiu al fotògraf. Sovint, preveient navegacions de llarga durada, el revelatge i les còpies en paper es feien a la mateixa cabina o en algun altre espai del vaixell destinat ocasionalment a aquests afers. Savelijus Golubevas (1935-2007), mariner i després fotògraf naval, ens exemplifica com són de complexes les condicions, amb una veritable manca de mitjans a bord: escassetat d'aigua neta necessària per al revelatge (ja que l'aigua acostumava a estar contaminada amb òxid o sals) i la dificultat de controlar la temperatura¹⁸.

■ 5. EL FOTÒGRAF EMBARCAT

Abans de situar l'ofici del fotògraf embarcat en paquebots i creuers de Catalunya i de l'Estat espanyol, exposarem un marc contextual sobre el fotògraf embarcat en vaixells no especialitzats en el transport de persones. Hem consultat fonts bibliogràfiques, així com les principals entitats patrimonials marítimes del món occidental. Com a resultat d'aquest sondeig, hem decidit agrupar diversos fons i col·leccions de fotògrafs embarcats en tres situacions diferenciades:

- 5.1. Els tripulants aficionats a la fotografia.
- 5.2. Els fotògrafs professionals que fan reportatges durant el seu temps d'oci o per un interès particular i sense un encàrrec professional.
- 5.3. Els fotògrafs professionals contractats per fer fotografies en embarcacions que no es dediquen al transport de viatgers.

Destaquem alguns dels casos que ens han semblat més representatius:

5.1. El tripulant aficionat a la fotografia

Es tracta del treballador del mar que, a causa de la seva afició per la fotografia, la bona adaptació a l'entorn marí i la possibilitat d'adquirir material fotogràfic, fa fotografies durant la navegació i l'estada al port. Hi ha una intenció de narrar a través de la imatge el que es vol recordar sobre les vivències al mar, per la qual cosa el seu punt de vista té un valor afegit. El fet de navegar a diferents països, així com de travessar oceans i mars, li permet accedir a un material fotogràfic existent en un món encara no globalitzat, en temps de guerres mundials, de la Guerra Civil Espanyola i de postguerres. Lars Johansen (1891-?), tripulant del vapor *D/S Storfond*, de la marina mercant noruega, retrata la feina i l'oci durant la navegació en temps de guerra (1916-17) (Fig. 1). El Bergens Sjøfartsmuseum (Bergen) conserva una col·lecció de 48 acetats realitzada amb una càmera Kodak 3A Automatic que probablement

Johansen va comprar abans d'embarcar al *D/S Storfond* a Nova York¹⁹.

Un altre exemple de membre d'una tripulació és el cas de Haukur Helgason (1933-?), islandès, que va treballar com a pescador d'arengades durant dos o tres estius a finals dels anys cinquanta. Tenia una bona càmera i va documentar la vida a bord²⁰.

El ja mencionat Savelijus Golubevas va navegar i retratar durant dues dècades la vida a bord (treballs i oci) en pesquers soviètics on era tripulant. Després es va dedicar de manera professional a la fotografia i va esdevenir un fotògraf reconegut que va participar en nombrosos concursos i exposicions de fotografia. Va immortalitzar la vida a bord en vaixells d'arrossegament a través de diversos reportatges, realitzats entre els anys 1968 i 1990, que es conserven a Lietuvos Jūrų Muziejus (Klaipėda)²¹.

De finals del segle XX, destacarem també els reportatges fotogràfics realitzats per tripulants embarcats en vaixells de regates, com les competicions de vela oceànica circumnavegant el món, on els mateixos tripulants, uns navegants a la recerca d'emocions fortes, fotografien el dia a dia i alguns dels fets més destacats durant les navegacions. Aquests darrers anys, l'MMB ha rebut en donació diversos reportatges de la Whitbread Round the World Race²², entre els quals la col·lecció fotogràfica de Nandu Muñoz, amb aproximadament 1.200 diapositives datades en la dècada del 1980, donada per la vídua del navegant. Nandu Muñoz (1956-2018), navegant i metge, i també aficionat a la fotografia, va ser pioner de la vela oceànica a Catalunya i a l'Estat espanyol²³.

El cas de les forces armades, per exemple les de l'Estat espanyol, l'inclourem en aquest grup quan ens trobem amb la situació que els fons fotogràfics custodiats han estat produïts per un tripulant que, per afició o per altres circumstàncies, no rep l'encàrrec com a professional. El Museo Naval de Ferrol custodia una col·lecció fotogràfica del segle XX, sobretot de vaixells al servei de l'Armada, unitats i personalitats rellevants. Desconeixem si les fotografies van ser realitzades per personal extern de l'Armada o per un mariner o suboficial al qual se li va assignar l'encàrrec. El Museo Naval de San Fernando conserva un

arxiu fotogràfic amb reportatges fotogràfics a bord, del qual, en la majoria dels casos, les fotografies les realitza la mateixa dotació.

Fora del nostre país, fem menció del Narodowe Muzeum Morskie (Gdańsk) on conserven fotografies fetes a bord per membres de tripulacions. La majoria són d'aficionats, sovint captades per estudiants de l'Escola Marítima de Tczew (després Gdynia) i recollides en àlbums privats durant els viatges acadèmics, com també fotografies realitzades per viatgers²⁴.

5.2. El passatger amb ofici de fotògraf

En aquest apartat hem agrupat els fotògrafs professionals que probablement no embarquen amb una relació contractual o requerits per un reportatge fotogràfic a bord, o que s'embarquen per fer fotografies per un interès personal.

El Musée de la Pêche (Concarneau) ha adquirit recentment un lot de negatius de Pierre Poppé, fotògraf professional de París que va embarcar en el vaixell de pesca *Adamastor*, de Concarneau (1963). El fons encara no està documentat ni digitalitzat.

El National Museum of the Royal New Zealand Navy (Devonport) conserva el fons del fotògraf professional Tudor Collins (1898-1970), que s'inicia en la fotografia com a fotògraf documental de la indústria local de la tala d'arbres. No era un fotògraf d'estudi, però capturava esdeveniments i venia les fotografies a molts dels seus contactes després de revelar-les al seu propi estudi. Durant la Segona Guerra Mundial es va unir a la Marina Reial de Nova Zelanda com a suboficial, on va ser destinat a vaixells de defensa del port per patrullar les costes. Se li va concedir un permís per embarcar-se en diversos vaixells que navegaven per les aigües de Nova Zelanda, les illes del Pacífic i Singapur. Va actuar com a fotògraf no oficial entre els anys 1930 i 1960, documentant molts esdeveniments oficials, i també la vida quotidiana²⁵.

Hem inclòs en aquest grup John Steen (Chicago 1877-?) perquè ens recorda el nostre Coté, ja que oficialment era músic però també es treia un sou extra com a fotògraf. No era un fotògraf embarcat, però sí que era músic

al servei de la US Navy durant el primer terç del segle XX, concretament en els períodes del 1903 al 1908 i entre el 1915 i el 1919. Tocava a la banda de música del cuirassat *USS Wisconsin*. També tenia afició a la fotografia, cosa que li permetria accedir a espais i activitats a l'arsenal. Assumia d'aquesta manera tasques no oficials com a fotògraf del recinte, sense cap restricció. Capturava imatges de tot allò que li interessava, des de mariners descansant fins a vaixells al dic sec. Després de la guerra es va dedicar professionalment a la fotografia i va establir un laboratori a Seattle (EUA). Ocasionalment venia fotos als companys de navegació²⁶.

5.3. El tripulant fotògraf d'ofici

Hi ha situacions en què l'armador, la naviliera o l'Estat té la necessitat de contractar un fotògraf a bord. Generalitzant, es tracta de serveis al mar en situacions on fotògrafs embarcats reben l'encàrrec de fer treballs fotogràfics en vaixells d'expedicions científiques, en vaixells escola (marina militar), en l'àmbit de la nàutica esportiva i altres supòsits.

Amb la invenció de la fotografia, les expedicions científiques del segle XIX necessitaven la constatació fotogràfica dels seus descobriments i les seves aventures en terres llunyanes. Les diferents ciències troben en la fotografia una eina eficaç que certifica les troballes, i aquestes fotografies es publicaran en tractats i mitjans de comunicació, on causaran un gran impacte en cercles científics i també entre l'opinió pública. Fem un incís, fora de l'àmbit de bord però dins la "fotografia de mar", per referenciar el cas de Louis Boutan (1859-1934), professor de malacologia a París, que s'apropa a la fotografia per complementar la seva recerca en biologia marina. Fabrica la primera caixa estanca, on introdueix la càmera fotogràfica, i el 1893 realitza les primeres imatges submarines amb èxit, a poca fondària, amb uns temps d'exposició molt llargs (d'entre 10 i 30 minuts)²⁷. Aquestes primeres fotografies submarines causen un gran impacte a escala mundial i desplacen per primera vegada les interpretacions gràfiques del fons marí, que fins llavors havien fet els dibuixants i gravadors. L'any 1900 publica el primer tractat de fotografia submarina²⁸.

Les esmentades incursions fotogràfiques al fons marí seran un important antecedent per a l'oceanografia, on fotògrafs embarcats en batiscafs de tecnologia avançada han capturat imatges d'espècies que viuen a grans profunditats, o han fotografiat restes de naufragis, com les campanyes d'exploració del *Titanic* amb Christian Pétron com responsable d'il·luminació i direcció de fotografia del documental que es va realitzar sobre el derelict (1996-1998), a 3.840 metres de profunditat.

La Biblioteca Nacional d'Austràlia conserva unes interessants col·leccions de fotografies antàrtiques realitzades, entre altres, per Frank Hurley (Glebe, 1885 - Sídney, 1962) com a fotògraf oficial durant les expedicions dirigides per Douglas Mawson (1911-14 i 1929-31) i Ernest Shackleton (1914-17), a bord de l'*Aurora*, l'*Endurance* i el *Discovery*²⁹. (Fig. 3).

La Royal Geographical Society té unes col·leccions fotogràfiques d'exploradors i viatgers (i d'alguns militars) a bord, entre les quals la col·lecció de l'expedició *Discovery* realitzada per diversos membres de la tripulació. Herbert George Ponting (1870-1935) va ser seleccionat com a fotògraf oficial en l'expedició Terra Nova a l'Antàrtida (1910-1911)³⁰.

El cas dels vaixells escola és una altra línia de recerca a considerar. A partir de la investigació realitzada sobre la fragata argentina *Presidente Sarmiento* veiem que no es tractaria d'un cas aïllat, i possiblement hi ha més vaixells escoles amb servei o departament fotogràfic a bord. La fragata *Presidente Sarmiento*³¹ va fer 37 voltes al món, entre els anys 1899 i 1938, on s'impartia la pràctica de la fotografia entre les accions formatives dirigides als cadets a càrrec de professors fotògrafs en un vaixell dotat d'una infraestructura completa: laboratori a bord, material i equip tècnic³². A l'Estat espanyol, el vaixell escola *Juan Sebastián Elcano* té una secció d'audiovisuals a bord. Les persones embarcades que es dediquen a la fotografia són part de la dotació, i és un destí més entre la resta de serveis al vaixell escola.

En temps de guerra, la càmera fotogràfica és una eina eficaç de difusió dotada d'un component propagandístic que es vehicula a través dels diferents mitjans de comunicació. Durant la Primera Guerra Mundial existeix una

Figura 3. Frank Hurley amb la càmera davant la proa de l'*Endurance*, atrapat al gel. 1915. (Frank Hurley. National Library of Australia. PIC FH/1009 LOC Cold store PIC HURL 65/1).



abundant producció fotogràfica que, en gran part, és afavorida pels estaments militars dels països en guerra. A França es crea la Secció fotogràfica de l'Exèrcit, per constituir un fons documental per a l'exèrcit i sobretot un fons d'arxiu preparat per donar testimoni dels esdeveniments bèl·lics davant la història³³. Es van reclutar fotògrafs per nodrir aquests arxius amb episodis de guerra a terra i també al mar. Els museus especialitzats en la guerra conserven col·leccions fotogràfiques provinents d'encàrrecs a professionals, que són una font a tenir present. L'MMB custodia una col·lecció especial, formada per 439 còpies en paper realitzades per fotògrafs oficials de l'Armada anglesa (Admiralty Official Photographs) i per fotògrafs d'agències contractades per cobrir el conflicte bèl·lic. Van ser donades entre els anys 1942 i 1943 pel Consolat Britànic de Barcelona, en plena Segona Guerra Mundial³⁴. Les anotacions mecanoscrites en el revers de les fotografies aporten una valuosa informació dels autors dels reportatges. Els drets d'aquestes fotografies pertanyen a l'Imperial War Museums³⁵.

En unes línies anteriors hem fet referència als navegants que participen en esdeveniments esportius, com les regates que fan la volta al món. Són casos en què el tripulant exerceix la funció de fotògraf. En l'àmbit professional, també existeix el fotògraf d'ofici que documenta les competicions esportives al mar (motonàutica, vela o rem) o les proves de navegació, embarcat habitualment en llanxes pneumàtiques. Velocitat, esquitxos i caigudes són alguns dels *petits* (o grans) inconvenients per capturar la millor imatge que es publicarà en revistes destinades bàsicament a la indústria del sector i a actes de difusió d'esdeveniments d'esports nàutics. Darrere dels reportatges, hi ha navegants fotoperiodistes com Diego Yriarte³⁶, Jordi Maseras o Josep-Anton Trepas, que produeixen un valuós llegat per a l'estudi dels esports nàutics³⁷.

Hi ha altres casos on existeix servei de fotògraf d'ofici. El Norsk Maritimt Museum (Oslo) conserva la col·lecció del fotògraf Knut Erik Knudsen, que va ser contractat per l'Associació d'Armadors de Noruega per fer fotografies a bord dels seus vaixells durant els anys seixanta fins a finals dels vuitanta del segle passat. Posteriorment, va treballar com a fotògraf per al diari noruec VG³⁸. Un altre

cas és el de la col·lecció Moran Towing, que conté centenars de negatius (anys seixanta i vuitanta) dels remolcadors de la companyia Moran que treballaven al port de Nova York. Aquests van ser utilitzats per l'empresa de serveis Moran o a petició de les empreses que contractaven els remolcadors, normalment de vaixells de vapor, que documentaven l'arribada inaugural d'un nou vaixell a Nova York. Caldria destacar Francis Duffy (1929-2020), també conegut com a Frank Duffy³⁹, com a fotògraf acreditat per haver realitzat moltes de les fotografies per a la companyia Moran del 1984 al 1993.

■ 6. JOSEP COTÉ, FOTÒGRAF A BORD: UN CAS D'ESTUDI

Com hem dit anteriorment, el Museu Marítim de Barcelona ingressa el 2018 una donació peculiar⁴⁰, consistent en 575 negatius en blanc i negre sobre plàstic, pas universal, 3 còpies sobre paper i un conjunt de càmeres i material de laboratori de Josep Coté (1894-1960). El conjunt fotogràfic documenta, entre el més destacat, la vida a bord en vaixells de passatge de la Compañía Trasatlántica Española (CTE). Coté no s'embarca com a fotògraf, sinó com a músic de bord; concretament era violinista. Així està documentat en els historials de personal de la CTE. Coté va treballar al servei d'aquesta naviliera entre l'any 1921 i el 1960.

En els historials de personal ("Personal de Fonda", 5.941-6.437) de la CTE (1917-1938)⁴¹ no apareix referència de cap fotògraf, tot i que tenim constància que, almenys, el músic (violinista) Josep [José] Coté Abos va exercir també com a fotògraf oficial del *Marqués de Comillas* (Laboratori Coté), però mai no va ser registrat com fotògraf. Ni tan sols al final del llibre, on hi ha una fitxa resum de la seva relació laboral amb la CTE. La relació amb la naviliera va ser com a músic i encarregat de músics.

No sabem en quin moment comença a exercir l'ofici de fotògraf, ja que no està documentat, però sí que podem afirmar que des de l'any 1930 practicava la fotografia durant els seus viatges oceànics⁴². Tenia una gran afició a la fotografia, i en un moment determinat la seva afició esdevé una professió. Conservem un dels sobres de laboratori utilitzats per Coté, amb el segell que indica "V/C 'Marqués

Figura 4. Autorretrat de Josep Coté. Ca 1940. (MMB).



de Comillas' Fotografia" i un parell de fotografies, possiblement del laboratori a bord, de les quals una d'elles és un autorretrat⁴³ (Fig. 4). Els descendents de Coté guarden, entre el llegat, un plànol de Nova York amb el segell "V/C 'Marqués de Comillas' / Laboratorio fotográfico Cote" (Fig. 5).

Aquestes són algunes de les constatacions, a més del treball fotogràfic adquirit, que treballava com a fotògraf oficial a bord del paquebot *Marqués de Comillas*⁴⁴ durant la dècada dels anys quaranta i cinquanta del segle XX. De dia era fotògraf professional i de nit treballava com a violinista de l'orquestra. El seu llegat consisteix en un conjunt de retrats de passatgers i tripulants (festes als

salons, àpats als menjadors, oficis religiosos, etc.), o visites de ports, entre altres, que documenten una manera de viatjar per feina, per plaer i per emigració forçosa. En qualitat de tripulant, tenia l'oportunitat d'accedir i retratar als espais privats del vaixell, on la resta de companys portaven a terme les seves feines rutinàries i gaudien del temps d'esbarjo (Fig. 6 i 7). A més de les fotografies i el sobre de laboratori, conservem aparells fotogràfics i material de laboratori. Es tracta d'una col·lecció interessant perquè documenta la vida a bord⁴⁵.

Els viatges transoceànics en temps de postguerra (1940-1950) van permetre a Coté accedir al mercat internacional en una època marcada per l'escassetat de

Figura 5. Plànol de Nova York (detall). Conté l'únic segell (conegut) de laboratori on associem el Marqués de Comillas amb el Laboratori Coté (c. 1940). (Font: Col·lecció hereus Coté).



Figura 6. Diverses instantànies de la vida a bord de tripulants de la CTE (c. 1940). (Autor: Josep Coté. MMB).

Figura 7. Cambreres i cambrers del Marqués de Comillas (c. 1940). (Autor: Josep Coté. MMB).



materials fotogràfics. Els rodets contenen diversitat de marques comercials -com l'espanyola Mafe o les estrangeres Agfa, Kodak, Gevaert Belgium i Dupont-. Durant els seus viatges a Nova York, Coté també tenia accés a revistes de fotografia dirigides a aficionats on es publicaven notícies sobre marques, consells i altres informacions d'interès. Per la diversitat de formats i materials dels rodets, s'evidencia que les fotografies es van fer amb càmeres diferents. Va muntar a bord un petit laboratori fotogràfic on revelava els rodets i impressionava les còpies en paper.

Tot apunta que el Coté fotògraf no tenia una relació contractual amb la naviliera. La documentació oficial no ho recull, però en un moment donat fa i ven les fotografies als passatgers amb el consentiment d'alguna autoritat, fins al punt d'establir un laboratori de revelatge al mateix vaixell. Devia ser una pràctica habitual la remuneració de manera no contractual o era una excepció en aquest ofici?

Fora de l'Estat espanyol, com es formalitzava la relació contractual entre l'armador i el fotògraf d'ofici en vaixells de passatge? Quan vàrem investigar el cas Coté, treballàvem amb la hipòtesi que hi havia d'haver hagut altres navilieres amb vaixells de passatge a l'Estat espanyol que tenien alguna mena d'acord amb un fotògraf professional a bord per retratar els passatgers. El cas de Josep Coté podia tractar-se d'un fet aïllat, però pensem que deuen existir altres exemples.

■ 7. FOTÒGRAF D'OFICI EN VAIXELLS DE PASSATGE

Al voltant del segon quart del segle XIX va començar una nova manera de viatjar al mar, per oci o per necessitat forçosa, que va moure grans masses humanes per tots els continents, i que al segle XX es consolida. La rapidesa, la regularitat i la capacitat de càrrega més gran en les comunicacions transoceàniques de l'època van afavorir els grans corrents migratoris que, partint d'Europa, van arribar al continent americà i a Austràlia.

Gràcies als avenços de la indústria, les grans navilieres van construir vaixells cada cop més ràpids, segurs i confortables. Ybarra y Cía SA garantia, el 1958, uns viat-

ges feliços -"Les deseamos una grata estancia en nuestra ciudad flotante"⁴⁶-, on el viatger podria trobar diversió i molts dels serveis existents a terra (cinema, piscina, sala de ball, festes, etc.). Els reclams publicitaris prometien als passatgers una aventura al mar. Els emigrants transitaven pel mar amb l'esperança d'una vida millor, i els viatgers que s'embarcaven per plaer, negocis o per altres motius gaudien de la navegació i de les atraccions del vaixell. Molts d'ells desitjaven que la seva experiència, d'alguna manera, quedés immortalitzada i es compartís en cercles d'amics i familiars un cop a terra. És aquí on la fotografia esdevindria l'eina adequada per registrar l'experiència al mar. La fotografia sobre vidre, paper o plàstic encapsulava uns records que avui formen part de fons i col·leccions en museus, arxius i biblioteques. Altres es guarden en arxius familiars, i moltes altres fotografies han desaparegut per causes diverses, entre elles, la pèrdua del vaixell a conseqüència, per exemple, d'un naufragi.

7.1. Navilieres no espanyoles amb fotògrafs contractats

Les navilieres ofereixen un conjunt de serveis a bord durant els viatges, de manera que els seus clients viatgin confortables i amb el màxim de seguretat, com el servei de *nursery*, cambrers i cambreres, cuiners i cuineres, barbers, músics i també el fotògraf, que són essencials per aconseguir que el passatge s'hi trobi a gust. El servei fotogràfic és un reclam més i una font d'ingressos addicional.

Existeixen fons fotogràfics provinents de les línies regulars de vaixells de passatge més importants que contractaven servei de fotògraf per retratar la vida a bord, sobretot els viatges dels passatgers. Destacarem algunes de les institucions patrimonials més emblemàtiques en la història marítima fora de l'Estat espanyol.

Algunes línies regulars de les grans companyies marítimes franceses⁴⁷ contracten servei de fotògraf. L'associació French Lines & Compagnies⁴⁸ gestiona els fons històrics de la Compagnie Générale Maritime (CGM) i de la Société Nationale Corse Méditerranée (SNCM). Custodien llistats de fotògrafs professionals a bord de la flota, i fotografies del passatge. També conserven alguna foto-

grafia de laboratori a bord, que aporta una interessant informació sobre la feina del fotògraf. Destaquem les fitxes sobre el personal embarcat: entre ells, a més dels cuiners, els perruquers i el personal de bugaderia, també hi ha els fotògrafs. Aymeric Perroy, responsable de les col·leccions de l'associació French Lines, explica que les necessitats per part de la companyia no deixen d'augmentar i, en concret, fa referència al fotògraf. El 1969, explica que, al paquebot *France III*, "le photographe doit livrer 1.650 photos noir et blanc par an, "ou l'équivalent en photos couleur sachant qu'une photo couleur compte pour deux noir et blanc [...]"⁴⁹. El fotògraf treballa fins a llargues hores de la nit per capturar unes bones fotografies, revelar-les i, a primera hora del matí, exposar-les per vendre-les als passatgers. El fruit del seu treball dependrà del nombre de clixés venuts durant el viatge.

La P&O Heritage conserva i ofereix diferents serveis des del seu web sobre la línia de creuers britànica. Junta-ment amb la P&O Cruises Australia, una empresa germana fundada també per P&O, segons indica la seva pàgina web, té el patrimoni més antic entre les línies de creuers del món (1837). Els fotògrafs eren empleats d'empreses o d'agències de fotografia privades que treballaven a bord⁵⁰. Conserven uns anuncis en forma de fulletons, destinats als passatgers, que aporten dades sobre els serveis, entre les quals on es trobava la botiga on es venien les fotografies o quines eren les tarifes per les còpies fotogràfiques. En un d'aquests reclams s'anuncia la venda de fotografies per la primera classe al *foyer* de la coberta A, i per a la classe turista a la galeria de la coberta A a la banda de babord, de 9.15 h a 10.30 h AM, i de 16.30 h a 17.30 h PM, excepte quan el vaixell és a port. El servei fotogràfic també ofereix acompanyar els passatgers durant les excursions a terra.

Els treballs fotogràfics realitzats a bord i a terra es venien al vaixell convenientment anunciats. El paquebot *Strathmore* (1936) anuncia el servei de fotògraf que, entre altres, ofereix un souvenir ideal de les vacances en forma d'àlbum fotogràfic (Fig. 8).

Maurizio Eliseo, historiador i enginyer naval, és un investigador de referència en l'estudi de les línies italianes

dedicades als creuers. Eliseo coneix diversos noms de fotògrafs marítims que operen principalment a Trieste i a Gènova durant el segle XX, i fins i tot en té biografies completes al seu arxiu privat⁵¹. Destacarem les biografies de Domenico Tagliapietra (1902-1968) i d'Italo Rainato. Aquesta segona procedeix d'un manuscrit sobre la seva vida al mar destinat a convertir-se en un llibre que no està publicat. Del fotògraf Tagliapietra, les memòries facilitades per la seva filla han ajudat a escriure'n la biografia, de la qual s'han publicat algunes dades. Tagliapietra va començar la seva carrera al mar com a fotògraf oficial dels transatlàntics *Saturnia* i *Vulcania*, la dècada del 1930, professió que va exercir de manera intermitent fins al 1953⁵².

La Nordfjeldske i el Bergenske Dampskibsselskab contracta Anders Beer Wilse (1865-1949), un reconegut fotògraf noruec, com a fotògraf a bord dels seus creuers el 1905, i va treballar amb ells i en altres creuers almenys fins al 1910⁵³.

A la Nantucket Historical Association (Nantucket, MA) conserven el fons de Joe Rota⁵⁴, fotògraf oficial a bord del transatlàntic *SS United States*, de la United States Lines, als anys seixanta. Joe Rota va ser cambrer i, durant uns anys, fotògraf oficial de la naviliera.

Els museus sobre la immigració són receptors de milers de fotografies d'emigrants durant el segle XX. Són una font a tenir present, ja que en els grans vaixells que transportaven emigrants era habitual el servei a bord d'un fotògraf. Ens informa Dan Conlin, conservador del Canadian Museum of Immigration at Pier 21⁵⁵, que el treball del fotògraf està documentat i que els grans transatlàntics contractaven fotògrafs professionals a temps complet, mentre que els vaixells i les línies més petites feien de la fotografia a bord una feina a temps parcial, però professional, normalment assignada als membres de sobrecàrrec. Es retrataven els passatgers a la taula del menjador i en esdeveniments especials i festes, i al final del viatge es podien adquirir les còpies fotogràfiques realitzades pels professionals. Aquestes fotografies formen part de donacions a aquest museu, per part de famílies immigrants. La bona qualitat tècnica o les inscripcions del fotògraf en les còpies fotogràfiques demostren que es

Figura 8. Anunci de l'Strathmore. (Font: © P&O Heritage Collection).



P. & O. "STRATHMORE."

PHOTOGRAPHERS SHOP
"D" DECK, VERANDAH CAFE.

THE SHOP IS OPEN:
AT SEA
10 a.m. to 12 Noon
2.30 to 6.00 p.m. 8.0 to 10.0 p.m.
IN PORT
8 to 10 p.m.

Passengers Films Developed and Printed on board.

ALL SIZES OF FILMS AND CAMERAS FOR
SALE

Photographs taken on deck and ashore by the
Official Photographers are displayed each evening.

An Album compiled from these photographs will
form an ideal souvenir of your holiday.

tracta d'un treball professional. També es conserven imatges amb una qualitat més modesta realitzades pels mateixos immigrants.

Entre les entitats no patrimonials, hem consultat algunes agències de serveis. Com hem comentat, aviat les navilieres van ser conscients que el servei d'un fotògraf seria un reclam molt atractiu durant la travessa, i per això calia contractar aquest professional a bord. Era habitual que els fotògrafs embarcats fossin professionals amb la missió de retratar els passatgers (turistes i emigrants) i els diferents espais a bord durant la navegació. En general, les companyies marítimes contractaven una agència fotogràfica que els proporcionés el servei del fotògraf. Marine Photo Service (MPS) és, segons el National Maritime Museum de Greenwich (NMM), la primera empresa del món a oferir un servei fotogràfic al mar. Va ser fundada el 1920 pel fotògraf Gilbert Morgan Morris, i va tancar el 2011. Actualment el seu fons està custodiat per l'NMM⁵⁶.

Aquesta modalitat de servei se segueix utilitzant avui. Ocean Images proporciona serveis per a vaixells de passatge (des de capitans fins a cambrers, i també fotògrafs)⁵⁷. SIDC Group és una altra empresa de serveis per a vaixells de passatge i per a iots de luxe. Per exemple, el 2021, ofereix un fotògraf (Jr. Photographer) del Carnival Cruise Line, amb un sou net de 700 \$ / mes + % de comissions⁵⁸.

Entre les fonts orals, destacarem dues entrevistes del ja mencionat Jean-Pierre Basile, fotògraf de bord del paquebot *France* (CGT, 1962) del 1969 al 1974, on explica amb detall la feina a bord. Tenia una relació contractual amb la naviliera que li permetia formar un equip de tres persones en viatge regular o quatre persones en creuer. No estava inscrit com a tripulant. La naviliera contractava el servei fotogràfic i Basile subcontractava els membres del seu equip de laboratori. Havia de pagar un *permís* i lliurar un cert nombre de fotos que acordava amb la naviliera. El seu encàrrec era retratar els passatgers, i vendre les fotos a bord.

Finalment, fem menció del cas d'una dona fotògrafa (ocasional), Sari Maenpaa, actual conservadora del Forum Marinum (Turku, Finlàndia), que en el passat compaginava els seus estudis amb treballs temporals com a tripu-

lant en creuers finlandesos. En un moment donat, se li va presentar l'ocasió de treballar com a fotògrafa formant equip amb un fotògraf del Regne Unit contractat per l'empresa Ocean Image⁵⁹. Van retratar els passatgers del ferri *Finnjet*, de la línia marítima finlandesa Finnlínes, l'any 1996. Tenien laboratori a bord, on feien el revelatge i venien les fotos als passatgers.

7.2. Els fotògrafs a les navilieres de l'Estat espanyol

En aquesta primera aproximació al fotògraf d'ofici al mar, hem consultat algunes de les institucions patrimonials que conserven fons de navilieres de passatge de l'Estat espanyol, així com agents del sector empresarial i a tripulants ja jubilats. El record d'aquests últims aporta una valuosa informació que no apareix a les fonts escrites. També hem consultat bibliografia sobre les principals navilieres espanyoles dedicades al transport de passatge.

La marina mercant espanyola dedicada al passatge va tenir un paper destacat en el transport, especialment d'emigrants. Entre les navilieres, la Compañía Trasatlántica Española (CTE) i la Naviera Pinillos⁶⁰ van embarcar milers d'emigrants durant la segona meitat del segle XIX i primers anys del XX, cobrint les rutes marítimes entre la península Ibèrica i el continent americà. La Ybarra y Cía i la Naviera Sota y Aznar⁶¹ van anar desenvolupant un paper destacat a mitjans del segle XX.

D'aquestes navilieres, destacarem tres de les més importants dedicades al transport de passatge: la Ybarra y Cía⁶², la CTE i la Compañía Trasmediterránea⁶³, que cobrien les principals línies regulars de passatge entre la nostra Península i el continent americà.

El gruix més important de la Ybarra està dipositat a l'Arxiu Històric Provincial de Sevilla, que depèn de la Junta d'Andalusia. Es tracta d'una part de la documentació generada per l'empresa en el transcurs de la seva trajectòria (llibres d'actes de les juntes directives i de les assemblees de socis, expedients personals, expedients de contractació, llibres amb registres de personal, fitxes del personal, etc.)⁶⁴. Entre les fitxes de personal, trobem

alguna referència al fotògraf d'ofici. Enrique Alcayna Planas (Barcelona, 1931- ?) és contractat el 14 d'abril del 1958 com a professor d'orquestra. A partir del 17 de setembre del 1963 exerceix el càrrec de fotògraf al *Cabo San Vicente*, fins al 27 d'octubre del 1963, amb embarcament i desembarcament a Barcelona. Posteriorment, va treballar, també com a fotògraf, al *Cabo San Roque*, on va embarcar el 10 de setembre del 1965 i va desembarcar el 23 de setembre del 1965 a Barcelona (Fig. 9).

L'MMB conserva una petita part del fons de la Ybarra. Entre les fotografies (negatius, diapositives 4x4, etc.), hi ha imatges de la construcció i l'avarada de diversos paquebots, els seus interiors i la vida a bord protagonitzada pels passatgers, com els dinars, festes a bord, o simulacres de salvament. L'autoria és desconeguda, però el format, els temes i la qualitat de les imatges delaten la professionalitat del seu realitzador. Estan datades en les dècades del 1960 i el 1970, que corresponen a una època pròspera de l'empresa en les línies de creuers, amb el *Cabo San Roque* i el *Cabo San Vicente* com a protagonistes, que cobrien viatges de línies regulars. Per aquestes dates, els creuers de la Ybarra eren de classe única, i oferien a tots els creueristes un ventall de serveis: sanitaris, religiosos, perruqueries, bugaderia i planxat, revelatge fotogràfic, postals, etc.⁶⁵

Hem entrevistat dues persones molt vinculades a Ybarra y Cía: Juan Ybarra, president de la naviliera, i Julio Ugartondo, oficial de màquines jubilat al servei de la naviliera durant molts anys⁶⁶. Juan Ybarra recorda que hi va haver un departament de fotografia a bord. Per la naviliera, aquest servei de venda de fotografies representava una manera més d'incrementar l'atractiu dels viatges. Julio Ugartondo té una llarga trajectòria professional en els vaixells de la naviliera Ybarra. Recorda que al *Cabo San Roque* i al *Cabo San Vicente*, on va treballar entre el 1972 i el 1976, existia servei fotogràfic a bord, amb un fotògraf d'ofici contractat per fer reportatges fotogràfics als passatgers durant la navegació i en les excursions a terra. En alguns viatges, havien contractat dos fotògrafs. Els seus reportatges es venien a bord, comunicant-ho prèviament als passatgers mitjançant uns cartells publicitaris que es

penjaven als plafons d'anuncis. Hi havia una cabina destinada a la cambra fosca a la coberta principal de passatge, al mig del passadís, on es feien els treballs de revelatge i les còpies en paper. Alguns d'aquests fotògrafs tenien el seu propi laboratori a terra i combinaven la professió amb els encàrrecs durant la temporada dels creuers, on retrataven els passatgers i la vida a bord al mar (Fig.10).

El fons de la CTE està disgregat en diferents institucions: l'MMB, el Museo del Dique i la Biblioteca Unicaja de Temas Gaditanos Juvencio Maeztu (Cadis). La majoria de fotografies del fons de l'MMB són imatges propagandístiques d'interiors utilitzades en catàlegs i altres mitjans de difusió de la naviliera. El Museo el Dique⁶⁷ conserva un destacat fons fotogràfic sobre els treballs de construcció i reparació naval, format per fotografies realitzades per professionals i també pels mateixos treballadors. La Biblioteca Unicaja de Temas Gaditanos Juvencio Maeztu⁶⁸ conserva una part del fons administratiu de la naviliera.

Carlos Peña Alvear, capità al servei de la CTE durant 30 anys mencionat abans, explica que "el servicio de fotografía, considerado secundario, estuvo cubierto efectivamente por profesionales que estaban enrolados como músicos o camareros, que era su trabajo a bordo principal y por el que recibían su remuneración mensual. La labor de fotógrafo realizada en las fiestas a bordo, muy especialmente en los cruceros, en los simulacros de abandono de buque o en acontecimientos sociales como bautizos, lo era a título personal, al margen de la compañía, que no se daba por enterada, y el fotógrafo hacía de sus reportajes el uso que mejor le convenía"⁶⁹.

La localització del fons de la Trasmediterránea és, fins al moment, desconegut. Per aquesta raó haurem d'esperar per a la consulta, si algun dia és possible. De moment les poques fonts orals existents no ens aporten dades significatives. Laureano García⁷⁰, exoficial de la Compañía Trasmediterránea i investigador de referència sobre aquesta naviliera, no ha conegut la figura del fotògraf embarcat. La naviliera, quan necessitava reportatges dels vaixells, contractava fotògrafs, com el cas de Ramón de Baños, a Barcelona, que va fer reportatges al *Mallorca*, al *Ciudad de Sevilla* i al *Plus Ultra*, entre altres.

Figura 9. Fitxa d'Enrique Alcayna Planas. Des de l'any 1963 fins al 1965 està inscrit com a fotògraf oficial. (Font: Archivo Histórico Provincial de Sevilla).

[illegible]

Figura 10. Fotografia procedent de la Ybarra entre les dècades 1960 i 1970. (Autor desconegut. MMB).



■ 8. FUTURES SINGLADURES

En aquesta primera aproximació a la figura del fotògraf d'ofici embarcat, a partir del cas Coté, hem confirmat que existien altres navilieres de passatge a l'Estat espanyol del segle XX que tenien algun acord amb un fotògraf professional per retratar els passatgers a bord. Hem fet una primera aproximació als fotògrafs de vaixells de passatge d'alguns països d'Occident, de l'Estat espanyol i de Catalunya al segle XX. De la revisió bibliogràfica, de la consulta a centres patrimonials especialitzats, a navilieres, a investigadors, així com a fonts orals, en podem extreure alguna conclusió.

Constatem que existeix una relació contractual entre fotògraf i armador en els grans transatlàntics, sobretot italians, francesos, alemanys; i a l'Estat espanyol, en els de la Ybarra. En creuers més modestos, acostuma a establir-se un acord entre el capità i un membre de la tripulació aficionat a la fotografia, com és el cas de la CTE del segon terç del segle XX.

Les grans navilieres tenen interès a oferir prestacions a bord molt completes, de manera que hi ha servei fotogràfic al mateix vaixell, i els passatgers també tenen l'opció de contractar el fotògraf durant les excursions a terra. Fins i tot s'ofereix un servei de revelatge a bord als viatgers que tinguin el seu propi aparell fotogràfic, de manera que poden acabar l'estada al paquebot amb les còpies fotogràfiques a la maleta.

Es tracta de fotògrafs *freelance* contractats per encàrrec, per la qual cosa els treballs fotogràfics no estan realitzats per amateurs, sinó per professionals que no són estrictament tripulants però que sí que conviuen amb ells. En molts casos són professionals amb laboratori a terra que embarquen durant unes temporades. Com a mínim des del 1920, és molt habitual la subcontractació del fotògraf a través d'empreses de serveis.

El fotògraf no forma part de la tripulació, sinó que s'estableix un contracte privat entre el fotògraf i la naviliera. Basile, fotògraf del *France*, ho explica amb cert detall. A diferència dels països de fora de l'Estat espanyol, a casa nostra localitzem força menys informació sobre el fotògraf embarcat, cosa lògica, ja que les línies de passatge són més modestes si les comparem amb algunes de les navilieres mencionades en aquest article, però això no vol dir que no existeixi la necessitat de tenir fotògraf a bord per cobrir unes necessitats. Hem localitzat diferents fórmules d'acord entre fotògraf i naviliera: la Ybarra o la Trsatlántica (cas de Coté) en són la mostra. En el fons de la Ybarra y Cía, hem detectat que existeix la menció del fotògraf entre les fitxes de personal, cosa que demostra que hi ha una relació contractual en vaixells dedicats al passatge d'aquesta naviliera, i que possiblement es realitza en condicions similars a les dels creuers estrangers. Per altra banda, una altra pràctica referida al servei fotogràfic s'evidencia en el cas Coté (pensem que no és l'únic cas, ja que alguns testimonis així ho recorden), en el qual un tripulant compagina les seves responsabilitats amb una remuneració extra com a fotògraf, de manera no contractual i amb l'aprovació del capità. Sembla probable que sigui una pràctica normal, almenys en els vaixells de la CTE del segon terç del segle XX, segons indiquen algunes fonts orals.

En referència a la figura del fotògraf, constatem que es tracta d'un ofici força invisible. Tenim un camí per recórrer perquè es posi en valor, en el seu conjunt, el llegat fotogràfic. Existeix poc coneixement i pocs estudis sobre la figura del fotògraf de bord. Entre les institucions consultades, en un percentatge elevat dels casos no saben si el seu fons o la seva col·lecció pertany a un fotògraf professional o a un d'amateur, per la qual cosa es fa difícil estudiar el fotògraf d'ofici. Es coneix la seva obra o treball, que es posa en valor, però es desconeix la identitat de la persona que captura les imatges. D'aquelles col·leccions en què sí que es té referenciat el nom de l'autor, hi ha poca informació sobre ell. Tant si tracta de professionals o d'aficionats, la seva producció és molt més coneguda i útil que no la persona autora de les imatges. A terra i al mar, entre les meres fotografies és un fet habitual que els realitzadors no hi posin el nom. El vaixell és un entorn amb una jerarquia estricta, on el fotògraf, igual que cambrers, barbers, o el servei de *nursery*, se situen a la base de la piràmide. Deu ser casualitat o no, que en tres casos documentats (Coté, Steen, Alcayna) el fotògraf sigui un músic a bord? O que cambrers, com Joe Rota, o el fotògraf anònim del paquebot *Begoña*, hagin deixat un llegat fotogràfic? Possiblement és un interrogant que ens està demanant respostes, i sobre el qual s'obre una via de recerca respecte al treball a bord.

Aquesta poca visibilitat també es posa de manifest en altres exemples. No hem localitzat un registre oficial de fotògrafs de bord dels vaixells, a excepció d'un petit llistat de fotògrafs francesos elaborat, a iniciativa personal, per un tècnic de la French Lines & Compagnies. Perroy i Eliseo dediquen un apartat exclusiu al fotògraf de bord en les dues publicacions referenciades anteriorment, que contenen il·lustracions amb unes impressionants imatges, la majoria d'autor desconegut. Fins a noves investigacions, gran part dels fons fotogràfics de les grans línies de passatge seguiran citant-se com d'autor desconegut. Així ens ho explica Eliseo en relació amb les línies de passatge italianes, o després de consultar els arxius francesos de la French Lines & Compagnies. Alguns centres o investigadors han iniciat línies de recerca sobre els fons de grans transatlàntics que transportaven emigrants i/o

turistes i viatgers en general. Perroy dedica un apartat del llibre esmentat al fotògraf a bord dels fons conservats per l'associació French Lines, i també es realitzen dues entrevistes a Jean-Pierre Basile, fotògraf del *France*, on aporta una sèrie de dades interessants que ajuden a estudiar les condicions laborals i el seu treball.

Els museus marítims tenim noves vies de recerca per aprofundir sobre els nostres fons fotogràfics. Posar en valor el llegat fotogràfic permetrà entendre millor la col·lecció, i classificar el fotògraf embarcat en vaixells de passatge com una categoria més a tenir present, de la mateixa manera, per exemple, que existeix la categoria del fotògraf que retrata els vaixells que visiten els ports (Shipspotting⁷¹). Hi ha un camp de treball sobre els oficis al mar, dels quals seria interessant incorporar el fotògraf embarcat, que aporta una singularitat: és el narrador d'uns fets a bord, que en moltes ocasions només estan documentats gràcies al seu testimoni gràfic.

Aquest article ha estat una primera aproximació, però queden singladures més enllà de l'horitzó. Caldria investigar entre els fons de la CTE abans i després del temps de la República, o els fons de la Ybarra durant l'època "daurada" dels creuers, dels anys 1960-1970. De la resta de navilieres de l'Estat espanyol, desgraciadament, la documentació està dispersa o desapareguda fins al moment, i hi ha pocs testimonis que ens puguin aportar alguna informació.

A més dels museus marítims, seria interessant investigar en museus de la fotografia, arxius, biblioteques i, en general, en centres que conservin fotografies en espais geogràfics propers al mar, en museus sobre la immigració, o en organismes amb vinculacions amb la marina. Els sectors no patrimonials, com el cas dels consignataris i armadors que operen amb creuers de passatgers, són també uns recursos que caldria tenir presents.

■ BIBLIOGRAFIA

Alexander, Caroline. *Atrapats al gel. La llegenda expedició a l'Antàrtida de Shackleton*. Barcelona: Columna Edicions, 2007.

Boutan, Louis. *La photographie sous-marine et les progrès de la photographie*. París: Schleicher frères

- editeurs, 1900. Consulta en línia, BnF. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k10250505/f1.item.r=boutan>
- Borhan, Pierre. *El arte del mar. Fotografía marítima desde 1843*. Barcelona: Editorial Blume, 2009.
- Casanelles, Miquel. *La fotografía a bordo*. Barcelona: Editorial Noray, 1982.
- Castillo Cáceres, Fernando, Martínez Oyarbal, Elena i Moreno Martín, José María, *Hombres y barcos: la fotografía de la Marina española en el Museo Naval (1850-1935)*. Madrid: Museo Naval, Ministerio de Defensa, 2007.
- Castillo Dueñas, Adolfo i Ybarra Mencos, Iñigo. *La naviera Ybarra*. Ybarra y Cía SA, Sevilla: Guadalquivir, 2004.
- Covarsí, Laura. Blog FOTodeMAR MMB. 2016. <https://www.mmb.cat/blog/foto-de-mar/intervencio-sobre-la-col%2%b7leccio-consolat-britanic/>.
- Covarsí, Laura, Dahl, Silvia, Garcia Felguera, Maria de los Santos i Gonzalez, David. *Bromolis. Fotografia pictorialista de Joaquim Pla Janini*. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona, 2022.
- Checa Cremades, Fernando, Crespo Delgado, Daniel, García Felguera, María de los Santos, Mancini, Matteo, Morán Turina, Miguel i Pérez Preciado, José Juan. *El mar en las colecciones del Museo del Prado*. Madrid: Ediciones El Viso, 2019.
- Dahl Termens, Silvia. *Històries de mar: les col·leccions fotogràfiques del Museu Marítim de Barcelona*. Barcelona: Consorci Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona, 2012.
- Dahl, Silvia i Parer, Pep. "Col·leccions fotogràfiques de revistes especialitzades al Museu Marítim de Barcelona". Experiència presentada a Imatge i Recerca: Jornades Antoni Varés, 14es (Girona: 2016:). Consultable en línia: https://www.girona.cat/sgdap/cat/jornades_actes_fitxa?acta=11104&pag=0&ordre=titol&cerca=dahl&descriptors=0
- Derek Wood, R. "The voyage of Captain Lucas and the Daguerreotype to Sydney". *Journal de la Société des Océanistes*. Núm. 102. 1996. https://www.academia.edu/12840419/The_Voyage_of_Captain_Lucas_and_the_Daguerreotype_to_Sydney
- Eliseo, Maurizio. *Saturnia and Vulcania. Record motorships*. Londres: M. Eliseo e Carmania Press, 2018.
- De las Heras, Beatriz i Molano, Ignacio. "Fotografía a bordo en la fragata Presidente Sarmiento". *Discursos Fotográficos*, 87 (2013), doi: 10.5433/1984-7939.2013v9n15p83 https://www.researchgate.net/publication/276231879_Fotografia_a_bordo_en_la_fragata_Presidente_Sarmiento
- Farradellas, Victor. "Josep Coté. El cronista desconegut". *Argo*. Núm. 3 (2019), 56-59. https://www.mmb.cat/wp-content/uploads/2020/07/ARGO-3_web.pdf
- Francisco Olmos, José María de, Nebreda, Lara, Olivera, María, Salvador Benítez, Antonia i Sánchez Vigil, Juan Miguel. *El viaje del Thistle. Fotografías de Adela Crooke*. María Olivera Zaldua, 2020. https://www.academia.edu/51081973/El_viaje_del_Thistle_Diarios_de_a_bordo_1897_Fotograf%C3%ADas_de_Adela_Crooke
- García Pelayo, Alvaro i Rivas, José. "Del Montserrat al Be-goña. Transbordo en pleno océano Atlántico". *Blanco y Negro* (1970), 26-31. Consultable a Hemeroteca ABC: <https://www.abc.es/archivo/periodicos/> <https://www.abc.es/archivo/periodicos/blanconegro-19700829.html>
- Guillot, Hélène. "Le métier de photographe militaire pendant la Grande Guerre". *Revue Historique des Armées* (2011), vol. 265, 6-18. Consulta online: <https://journals.openedition.org/rha/7356>
- Green, Andrew, Hernandez, Carlos, Morales, Felipe i Roca, Lourdes. *Tejedores de imágenes: propuestas metodológicas de investigación y gestión del patrimonio fotográfico y audiovisual*. Mèxic: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2014.
- Ibarz Gelabert, Jordi. *L'art d'estibar. Els treballs de càrrega i descàrrega al port de Barcelona*. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona, 2010.
- López Mondejar, Publio. *La fotografía como fuente de memoria*. Discurso del académico electo Sr. D. Publio López Mondéjar. Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, 2008.
- Macnamara, Charles. "The First Official Photographer". *The Scientific Monthly*, vol. 42, núm. 1. (1936).

Marypez, *diario a bordo de los transatlánticos Cabo San Roque y Cabo San Vicente*. 1958

Mussapi, Roberto. *Mar en la pintura*. Barcelona: Lunweg Editores, 2007.

Parer, Pep. Introducció a Dahl Termens, Silvia. *Històries de mar: les col·leccions fotogràfiques del Museu Marítim de Barcelona*. Barcelona: Consorci Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona, 2012.

Peña Alvear, Carlos. *Historias de barcos de la Compañía Trasatlántica*. Santander: Bookmark and Share. Ediciones Tantín, 2010.

Perroy, Aymeric. *Voyages en mer paquebots & cargos: trésors photographiques de French Lines / Textes Aymeric Perroy et Didier Mouchel, avec l'aimable collaboration de Gaëtan Crespel*. París: Éditions du Chêne, 2003.

Savelijus Golubevas. *Žmogus ir jūra = Man and the sea*. Klaipėda. Lietuvos aukštoji jureivystės mokykla, 2016.

Turazzi, Maria Inez. *El Oriental-Hydrographe y la fotografía. La primera expedición alrededor del mundo con un "arte al alcance de todos" (1839-1840)*. Montevideo: Centro de Fotografía de Montevideo, 2019. https://issuu.com/cmdf/docs/l_oriental-ingle_s

"Àlbum de Fotos: Vela oceànica". *Drassana*. Núm. 28 (2020): 157-168 <https://revistadrassana.cat/index.php/Drassana/article/view/662>

■ WEBGRAFIA

Astillero de Puerto Real. <https://museodique.navantia.es/> [Consulta: 3 juny 2021]

Archivo Provincial de Sevilla. https://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos/web_es/contenido?id=94380e92-6304-11e7-922b-000ae4865a5f&idContArch=9fa14e6d-3893-11de-8026-000ae4865a5f&idArchivo=d9f0f1ac-58a4-11dd-b44b-31450f5b9dd5&idTipo=02cd09d5-57e2-11dd-ba1f-31450f5b9dd5 [Consulta: 5 octubre 2021]

Associazione Culturale Italian Liners. <https://www.italianliners.com/> [Consulta: 28 agost 2021]

Bergens Sjøfartsmuseum (Bergen). <https://digitaltmuseum.no/021188491626/storfond> [Consulta: 30 juliol 2021]

Biblioteca Unicaja de Temas Gaditanos Juvencio Maeztu. <https://www.fundacionunicaja.com/cultura/nuestros-centros/biblioteca-unicaja-de-temas-gaditanos-juvencio-maeztu/>

Canadian Museum of Immigration. <https://pier21.ca/home> [Consulta: 1 octubre 2021]

Clifford, *portal dels fotògrafs del segle XIX a Espanya*. <https://www.fotoconnexio.cat/clifford/> [Consulta: 30 agost 2021]

Diego Yriarte a <https://yriarte.net/> [Consulta: 13 octubre 2021]

Endurance and the Great White Silence. The Antarctic photographs of Frank Hurley, Herbert Ponting and captain Scott. (Catàleg online) Atlas Gallery, 2020. <https://www.atlasgallery.com/wp-content/uploads/2020/10/Endurance-Catalogue-LR-1.pdf>

Exposició "Càmeres submarines. El repte de fotografiar sota l'aigua". Museu Marítim de Barcelona. 2014-2015. <https://youtu.be/tCwhX9pjVsl> [Consulta: 1 setembre 2021]

Francis Duffy, obituari: <https://www.legacy.com/us/obituaries/nytimes/name/francis-duffy-obituary?pid=196131667> [Consulta: 25 agost 2021]

Frank Hurley's Antarctic photographs. <https://www.nla.gov.au/pictures/frank-hurley-antarctic-photographs> [Consulta: 22 agost 2021]

French Lines Collections. <https://www.frenchlines.com/collections/photographies/> [Consulta: 3 juny 2021]

Haukur Helgason. <http://www.myndverk.is/Sild.html> [Consulta: 16 juliol 2021]

Imperial War Museums <https://www.iwm.org.uk/collections/photographs> [Consulta: 12 agost 2021]

Italian Liner Historical Society, www.italianliners.com [Consulta: 21 agost 2021]

John Steen's early shipyard photography. <<https://eu.kitsapsun.com/picture-gallery/news/2018/06/27/john-steens-early-shipyard-photography/36442159/>> [Consulta: 16 agost 2021]

“La vela oceànica a través del navegant Nandu Muñoz”. Blog FOTodeMAR. 2020. <<https://www.mmb.cat/blog/foto-de-mar/la-vela-oceanica-a-traves-del-navegant-nandu-munoz/>>

Lietuvos Jūrų Muziejus (Klaipėda). <https://www.limis.lt/en/greita-paieska/rezultatai/-/exhibitList/form?yearInterval.fromYear=&searchInArchives=true&_searchInPhotos=on&_searchInExhibits=on&_searchInAudioVideo=on&backUrl=https%3A%2F%2Fwww.limis.lt%2Fgreita-paieska%2F-%2FexhibitSearchFast%2Fform&query=golubevas&_searchInLibraries=on&searchInAudioVideo=true&searchInPhotos=true&searchInLibraries=true&museumId=805293&_searchOnlyWithImages=on&yearInterval.toYear=&yearInterval.fromBC=false&_searchOnlySimpleMetadata=on&searchCommand.fieldId_txt=&_searchInArchives=on&action=doSearch&yearInterval.toBC=false&searchInExhibits=true&fieldId> [Consulta: 20 juliol 2021]

Marine Photo Service (MPS) web del NMM:< <https://www.rmg.co.uk/collections/our-collections-documenting-cruising-industry-waterline-collection>> [Consulta: 4 setembre 2021]

National Maritime Museum (Greenwich). <<https://www.rmg.co.uk/stories/topics/alan-villiers>> [Consulta: 2 agost 2021]

Norsk Maritimt Museum (Oslo). Col·lecció del fotògraf Knut Erik Knudsen <<https://digitaltmuseum.no/search/?q=knut+erik+knudsen&aq=owner%3F%3A%22NSM%22>> [Consulta: 4 agost 2021]

Norsk Maritimt Museum (Oslo). <<https://digitaltmuseum.no/search/?q=wilse&aq=owner%3F%3A%22NSM%22>> [Consulta: 27 juliol 2021]

P&O Archive. <<https://www.poheritage.com/the-collection/galleries/Photographs>> [Consulta: 5 setembre 2021]

SIDC Group. <<http://www.sidcgroup.com/web.nsf/WebEjob?OpenForm&opn=Vacancies&active=1&lang=1&cat=Cruise%20Liners&lngLAT>> [Consulta: 10 setembre 2021]

Shipspotting, o l'art d'observar vaixells. <<http://bitacolammb.blogspot.com/2010/06/shipspotting-o-lart-dobservar-vaixells.html>> [Consulta: 3 juny 2021]

Tudor Collins, photographer. <<https://navymuseum.co.nz/news/tudor-collins-photographer/>> [Consulta: 3 agost 2021]

Trasmeships. <<https://www.trasmeships.es/>> [Consulta: 1 octubre 2021]

Working as a Photographer and Video Operator onboard a Cruise Ship. <<https://cruise.jobs/working-as-photographer-and-video-operator-on-cruise-ship/>> [Consulta: 5 setembre 2021]

■ NOTAS

1. La Compañía Trasatlántica Española és una de les navilieres més importants de l'Estat espanyol. Els seus anys més gloriosos es situen en el període de finals del segle XIX fins als últims anys de la segona dècada del segle XX, aproximadament. Creada l'any 1881, els seus antecedents es troben l'any 1857, quan es funda la societat Antonio López y Compañía, amb línia regular entre Marsella i Cadis. Des de l'any 1987, una part del fons fotogràfic d'aquesta naviliera està custodiada pel Museu Marítim de Barcelona (MMB). Està formada per més de 2.000 fotografies de vaixells (vistes exteriors i interiors dels vaixells: vaixells navegant o atracats al moll, cobertes, cabines, salons, etc.) durant els últims anys del segle XIX fins a la meitat del segle XX.

2. Editor, pròleg a *El mar en las colecciones del Museo del Prado*. (Madrid: Ediciones El Viso, 2019), 9.

3. Covarsí, Laura et al., *Bromolis. Fotografía pictorialista de Joaquim Pla Janini*. (Barcelona: Museu Marítim de Barcelona, 2022), 13.

4. Parer, Pep, pròleg a *Històries de mar: les col·leccions fotogràfiques del Museu Marítim de Barcelona* (Barcelona: Consorci Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona, 2012), 13.

5. Existeix una imatge del naufragi de l'*Oriental-Hydrographe* a la Biblioteca Nacional de Chile, Catálogo bibliográfico B/N, accés el 15 de juny de 2021: <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/visor/BND:314372>

6. Turazzi, Maria Inez. *El Oriental-Hydrographe y la fotografía. La primera expedición alrededor del mundo con un "arte al alcance*

de todos" (1839-1840). (Montevideo: Centro de Fotografía de Montevideo. 2019), 188-189. També consultable en línia: https://issuu.com/cmdf/docs/oriental-hydrographe_-_es/1.

7. Castillo Cáceres, Fernando, Martínez Oyarbal, Elena i Moreno Martín, José Maria, *Hombres y barcos: la fotografía de la Marina española en el Museo Naval (1850-1935)*. (Madrid: Museo Naval, Ministerio de Defensa. 2007), 136.

8. De las Heras, Beatriz i Molano, Ignacio. "Fotografía a bordo en la fragata Presidente Sarmiento". *Discursos Fotográficos* (2013), 87. Doi: 10.5433/1984-7939.2013v9n15p83: https://www.researchgate.net/publication/276231879_Fotografia_a_bordo_en_la_fragata_Presidente_Sarmiento

9. Casanelles, Miquel. *La fotografía a bordo* (Barcelona: Editorial Noray, 1982), 6.

10. El seu fons està custodiat al National Maritime Museum (Greenwich): <https://www.rmg.co.uk/stories/topics/alan-villiers>. Maig, 2021.

11. És d'agrair quan tenim disponibles treballs realitzats amb rigor, com Clifford, *portal dels fotògrafs del segle XIX a Espanya*, realitzat per l'investigador català Jep Martí, d'accés gratuït des del web de l'associació cultural Fotoconnexió: <https://www.fotoconnexio.cat/clifford/>

12. Borhan, Pierre. *El arte del mar. Fotografía marítima desde 1843* (Barcelona: Editorial Blume. 2009), 139.

13. Peña Alvear, Carlos. *Historias de barcos de la Compañía Trasatlántica*.

14. "Como dato curioso, no hubo necesidad de aplicar ni siquiera un sólo esparadrapo." García-Pelayo, Alvaro y Rivas, José. "Del Montserrat al Begoña. Transbordo en pleno océano Atlántico". (Madrid: *Blanco y Negro*, 1970). Hemeroteca ABC: <https://www.abc.es/archivo/periodicos/>

15. Green, Andrew et al. *Tejedores de imágenes : propuestas metodológicas de investigación y gestión del patrimonio fotográfico y audiovisual*, (Mèxic: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2014): 78.

16. Les entrevistes són consultables en forma d'àudio al fons de la French Lines & Compagnies, amb petició prèvia.

17. De las Heras, "Fotografía a bordo...", 93.

18. Savelijus Golubevas : Žmogus ir jūra = Man and the sea. (Klaipėda. Lietuvos aukštoji jureivystės mokykla, 2016), 11.

19. Bergens Sjøfartsmuseum, accés el 13 de juliol del 2021: <https://digitaltmuseum.no/021188491626/storfond>

20. Photographer © Haukur Helgason, accés el 4 agost del 2021: <http://www.myndverk.is/Sild.html>

21. JŪRŲ MUZIEJUS, accés el 1d'agost de 2021, <https://muziejus.lt/>

22. La Whitbread Round the World Race, avui Volvo Ocean Race, és una regata de vela de gran prestigi internacional que té com a objectiu donar la volta al món. Accés el juny del 2021: <https://www.theoceanrace.com/es/home.htm>

23. Consulteu una breu selecció de fotografies de Nandu Muñoz al post del blog FOTodeMAR: Dahl, Sílvia "La vela oceànica a través del navegant Nandu Muñoz". Accés l'11 novembre de 2020: <https://www.mmb.cat/blog/foto-de-mar/la-vela-oceanica-a-traves-del-navegant-nandu-munoz/> També vegeu una altra selecció de fotografies sobre vela oceànica dels fons de l'MMB e la revista *Drassana* núm. 28, "Àlbum de Fotos: Vela oceànica", 2020: <https://revistadrassana.cat/index.php/Drassana/article/view/662>

24. Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku, accés el 24 de juliol de 2021. <https://en.nmm.pl/>

25. National Museum of the Royal New Zealand Navy (Devonport): <https://navymuseum.co.nz/news/tudor-collins-photographer/>

26. Phillips Library, Peabody Essex Museum, accés el 25 de juliol del 2021: <https://eu.kitsapsun.com/story/news/local/2018/06/27/navy-museum-exhibit-display-works-photographer-who-documented-shipyards-early-history/738832002/>

27. Boutan, Louis. *La photographie sous-marine et les progrès de la photographie*. (París: Schleicher Frères Editeurs, 1900): Consulta online, BnF. Maig dels 2021: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k10250505/f1.item.r=boutan>

28. L'MMB va celebrar el 175 aniversari de la invenció de la fotografia amb l'exposició "Càmeres submarines. El repte de fotografiar sota l'aigua". Museu Marítim de Barcelona. De l'octubre del 2014 a l'abril del 2015. Accés l'11 de gener de 2022: <https://youtu.be/tCwhX9pVsl>

29. Biblioteca Nacional d'Austràlia, accés el juliol del 2021: <https://www.nla.gov.au/pictures/frank-hurley-antarctic-photographs>

30. Algunes de les fotografies es van mostrar a les exposicions organitzades per la galeria Atlas: "Endurance and the Great White Silence" (2020-21), accés a l'agost del 2021: <https://www.atlasgallery.com/exhibition/hurley-platinum-series>; The Great White South (2013) <https://www.atlasgallery.com/artists/herbert-g-ponting>

31. Turismo Buenos Aires, accés el juny del 2021: <https://turismo.buenosaires.gob.ar/es/otros-establecimientos/buque-museo-ara-fragata-sarmiento>

32. De las Heras, "Fotografía a bordo...", 85: "Lo interesante del estudio de la fragata es que en la ejecución de estos objetivos la fotografía está muy presente: 1) Como documento, al inmortalizar aquellos vestigios del pasado de ciudades remotas o los usos y costumbres lamo

33. Guillot, Hélène. "Le métier de photographe militaire pendant la Grande Guerre". (*Revue Historique des Armées*, 2011, vol. 265), 17. Consulta en línia: <https://journals.openedition.org/rha/7356> Le port et l'usage de l'appareil photographique est réglementé dès 1914 dans la zone des armées et il est, officiellement, impossible de s'improviser photographe sans autorisation. Pourtant lorsqu'en 1915, il est question de créer une section photographique de l'armée (SPA), la composition de l'équipe des photographes, non qu'elle soit secondaire, semble alors symboliser à ce moment une tâche et un savoir-faire entièrement réservés aux professionnels des maisons photographiques civiles. Rapidement, l'équipe évolue et la SPA s'y implique et s'y impose de plus en plus en exigeant notamment que les photographes soient tous militaires".

34. Covarsí, Laura, blog FOTodeMAR, MMB, 2 de febrer del 2016: <https://www.mmb.cat/blog/foto-de-mar/intervencio-sobre-la-col%2b7leccio-consolat-britanic/>. "Se desconoce el motivo por el que estas fotografías fueron donadas al archivo del museo, puesto que no existe carta o informe de donación de la época. El museo posee únicamente dos cartas de agradecimiento firmadas por el director del museo en aquellas fechas, F. Condominas, dirigidas al Consulado Británico".

35. Imperial War Museums: <https://www.iwm.org.uk/collections/photographs>

36. Diego Yriarte a <https://yriarte.net/-Blog FOTodeMAR> MMB, 10 de març del 2017; <https://www.mmb.cat/blog/foto-de-mar/diego-yriarte-al-portal-de-fotografia-de-catalunya/>

37. Dahl, Silvia, Parer, Pep. "Col·leccions fotogràfiques de revistes especialitzades al Museu Marítim de Barcelona". (Experiència presentada a Imatge i Recerca: 14es Jornades Antoni Varés, novembre del 2016): https://www.girona.cat/sgdap/cat/jornades_actes_fitxa?acta=11104&pag=0&ordre=titol&cerca=dahl&descriptors=0

38. El museu té una col·lecció de fotografies a bord de diversos vaixells que és consultable al catàleg del web del Norsk Maritimt Museum (Oslo): <https://digitaltmuseum.no/search/?q=knut+erik+knudsen&aq=owner%3F%3A%22NSM%22>

39. Obituari de Francis Duffy, accés l'agost del 2021: <https://www.legacy.com/us/obituaries/nytimes/name/francis-duffy-obituary?pid=196131667>

40. El llegat del fotògraf va romandre oblidat durant més de 70 anys fins que el seu nét polític, Antoni Millán, el va descobrir dins una maleta. Abans de fer-ne donació al Museu, va obrir un compte d'Instagram amb el nom @josecote, per donar a conèixer, amb gran èxit mediàtic, el fons fotogràfic a les xarxes socials.

41. Historials de personal. "Personal de Fonda" (5.941-6.437) (CTE) 1917-1938. L'MMB va arribar a un acord amb la Real Liga Naval Española de Madrid per digitalitzar el fons documental de la CTE, com el registre d'expedients del personal, a fi de garantir

la seva preservació i per posar-lo al servei de l'investigador. Es pot consultar a les dependències de l'MMB.

42. Fotografia 102547F MMB. Retrat del paquebot *Marqués de Comillas* al dic sec del port de Nova York (1930). MMB: <https://www.mmb.cat/catalegs/aleta-del-marques-de-comillas-dic-sec-nova-york/>

43. Fotografies 102047F, MMB: <https://www.mmb.cat/catalegs/autoretrat-del-fotograf-josep-cote/> i MMB, i 102498F, MMB: <https://www.mmb.cat/catalegs/fotografia-del-laboratori-fotografic-a-bord-del-marques-de-comillas/>

44. Durant més de 30 anys, el *Marqués de Comillas* (1928-1961) va cobrir, sobretot, la línia Barcelona-Nova York, amb passatgers de primera, segona i tercera classe, així com emigrants, exceptuant el període de la guerra civil, que va donar servei com a vaixell hospital. La seva vida s'acaba el 1961 després de l'incendi que va patir mentre l'estaven reparant a Astano (El Ferrol).

45. Es va mostrar a l'exposició "Josep Coté, fotògraf a bord", MMB, del 11/10/2019 al 08/12/2020: <https://www.mmb.cat/exposicions/josep-cote-fotograf-a-bord/>

46. Revista "Marypez, diario a bordo de los transatlánticos Cabo San Roque y Cabo San Vicente". 1958. Cada matí els creueristes rebien en la seva cabina aquest diari editat a bord, juntament amb el programa d'activitats del dia.

47. "LES SERVICES À BORD. A bord des plus grands navires, une myriade de services était proposée aux passagers pour répondre à toutes les exigences et dissiper toute source d'inquiétude. Pour paraître sous son meilleur jour et briller pendant les dîners de gala, manucures, coiffeurs et barbiers sont à la disposition des clients (...) LE PERSONNEL NAVIGANT. (...) Pour compléter leurs offres de services à bord des plus grands paquebots, les compagnies pouvaient faire appel à des professionnels spécialisés, tels des coiffeurs, musiciens, photographes...": <https://www.frenchlines.com/collections/photographies4/>

48. Pàgina web: <https://www.frenchlines.com/french-lines/>

49. Perroy, Aymeric. *Voyages en mer paquebots & cargos: trésors photographiques de French Lines* / textes Aymeric Perroy et Didier Mouchel, avec l'aimable collaboration de Gaëtan Crespel. (Paris: Éditions du Chêne, 2003), 26-27.

50. P&O Archive, accés en agost 2021: <https://www.poheritage.com/the-collection/galleries/Photographs>

51. En el lloc web de la Italian Liner Historical Society (www.italianliners.com) es pot consultar una part de les 70.000 fotografies de la col·lecció, des de la impressió d'albúmina de mitjan segle XIX fins a la dècada del 1960, totes negatives originals, sobre vidre o cel·luloide, i gravats vintage.

52. Eliseo, Maurizio. *Saturnia and Vulcania. Record motorships*, (Londres: M. Eliseo e Carmania Press, 2018): 142-147.

53. La col·lecció es pot consultar al catàleg del web del Norsk Maritimt Museum (Oslo): <https://digitaltmuseum.no/search/?q=wilse&aq=owner%3F%3A%22NSM%22>

54. Entrevista a Joe Rota: <https://www.wearetheunitedstates.org/single-post/2018/05/14/ss-united-states-crew-member-joe-rota-blue-riband-award>. Més informació: <http://www.ss-united-states.com/galleryvt.html>

55. Canadian Museum of Immigration at Pier 21. <https://pier21.ca/home>

56. El fons del Marine Photo Service (MPS) es pot consultar al web del NMM: <https://www.rmg.co.uk/collections/our-collections-documenting-cruising-industry-waterline-collection>

57. Es poden llegir diferents posts al blog d'Ocean Images referents a l'ofici de fotògraf. "Working as a Photographer and Video Operator onboard a Cruise Ship": <https://cruise.jobs/working-as-photographer-and-video-operator-on-cruise-ship/> "A day in the life of a Photographer": <https://cruise.jobs/a-day-in-the-life-of-a-photographer/>

58. SIDC Group: <http://www.sidcgroup.com/web.nsf/WebEjob?OpenForm&opn=Vacancies&active=1&lang=1&cat=Cruise%20Liners&lngLAT>

59. <https://cruise.jobs/current-jobs/-> Ocean Images proporciona serveis a naviliers de passatge arreu del món, com Aida Crueros, Costa Crueros, Viking o Cunard Lines entre altres (juliol del 2021).

60. Naviera Pinillos, fundada el 1840. Tindrà un important període d'expansió entre finals del segle XIX i començament del XX, amb la posada en marxa de noves línies transatlàntiques, com el 1908, la línia a Brasil i Río de la Plata.

61. Sota y Aznar. Creada a Bilbao el 1906. Durant el segon terç del segle XX va tenir un paper destacat en el tràfic regular de cabotatge.

62. Ybarra y Cía. Fundada a Sevilla el 1843, amb una línia regular entre Bilbao i Sevilla. Després de la Segona Guerra Mundial construeix grans vaixells transatlàntics. Durant la dictadura franquista s'especialitzarà en creuers turístics fins els anys 80.

63. Compañía Trasmediterránea. Des del 1917 ha donat servei de transport de mercaderies i passatge, on destaquen les línies Barcelona, Valencia, Balears.

64. En la seva pàgina web és consultable l'inventari. El fons no està digitalitzat i es requereix consulta presencial a l'arxiu: https://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos/web_es/contenido?id=94380e92-6304-11e7-922b-000ae4865a5f&idContArch=9fa14e6d-3893-11de-8026-000ae4865a5f&idArchivo=d9f0f1ac-58a4-11dd-b44b-31450f5b9dd5&idTipo=02cd09d5-57e2-11dd-ba1f-31450f5b9dd5

65. Castillo Dueñas, Adolfo i Ybarra Mencos, Iñigo. *La naviera Ybarra. Ybarra y Cía SA* (Sevilla: Guadalquivir, 2004).

66. Entrevista realitzada per l'autora de l'article a Barcelona el setembre del 2021.

67. El fons fotogràfic del Astillero de Puerto Real conserva més de 500.000 negatius, realitzats entre el 1877 y la data actual, que documenten els treballs i els esdeveniments socials a les drassanes que avui conformen la Compañía Pública Navantia. La seva pàgina web és: <https://museodique.navantia.es/>

68. El servei està tancat temporalment: <https://www.fundacionunicaja.com/cultura/nuestros-centros/biblioteca-unicaja-de-temas-gaditanos-juvencio-maeztu/>

69. Correspondència de l'autora amb Carlos Peña Alvear. Agost del 2021.

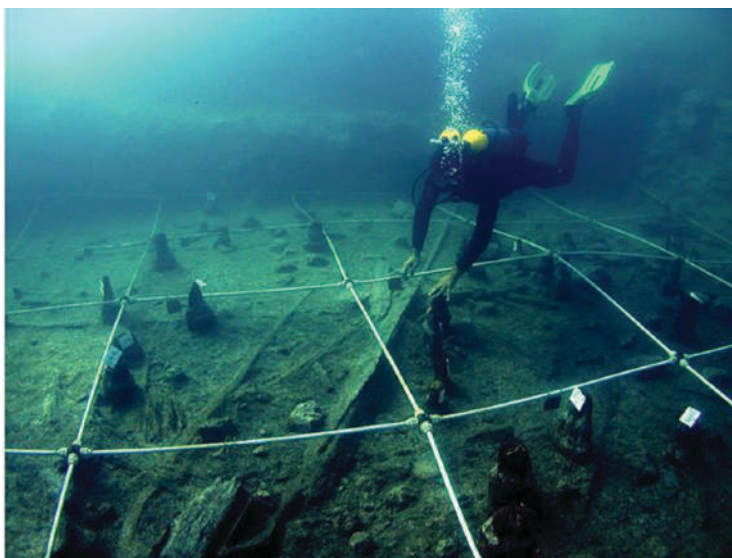
70. Laureano Garcia és autor de la pàgina web <https://www.trasmeships.es/>

71. <http://www.shipspotting.com/>

Dossier



[pàg. 74 Un port global en l'era del vapor: l'ampliació de la xarxa comercial de Barcelona i la integració dels mercats mundials (1860-1895) / Carles Badenes Escudero] [pàg. 96 El Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná (Argentina) durante el siglo XX. Aproximaciones a un objeto de estudio / Walter Musich, Natalia Vega, José Larker] [pàg. 114 Las piraguas de La Marmotta, auténtica ingeniería naval durante la expansión neolítica / Mario Mineo, Juan F. Gibaja, Laura Caruso Fermé, Miriam Cubas, Gerard Remolins, Niccolò Mazzucco] [pàg. 132 Luis de Requesens en el Mediterráneo: de la Rebelión de las Alpujarras a la Batalla de Lepanto (1568-1571) / Ramon Bosch Sanjuan] [pàg. 152 Comerç i Migració: els viatges marítims de la costa catalana a Mallorca durant la Guerra del Francès (1808-1814) / Jaume Busquets Artigas]



On comença i on acaba la història marítima? La selecció d'articles que presentem en el número 29 de la revista Drassana pot ajudar a respondre. En un extrem, retrocedim fins als orígens de la navegació, amb l'article de Juan F. Gijbaja, Laura Caruso, Míriam Cubas, Gerard Remolins i Niccolò Mazzucco sobre les piragües de La Marmotta, obra neolítica que ens ajuda a comprendre com es podien haver realitzat els primers intercanvis comercials i demogràfics en un temps que, massa sovint, queda fora dels relats tradicionals. Un enorme salt ens porta al segle XVI, de la mà de Ramon Bosch Sanjuan. L'objecte d'estudi no són les embarcacions sinó un personatge de qui s'ha parlat poc i de qui potser no es tenia una imatge certa i realista: Lluís de Requesens. Com a home de guerra, present en alguns dels grans conflictes de la seva època, ens ajuda a comprendre millor als catalans de la seva època, homes i dones al servei de la Monarquia Hispànica en un moment singular en la història de Catalunya. El següent salt arriba fins a una altra guerra, més propera i popular, ben estudiada en els seus aspectes terrestres però no tant en la seva vessant marítima local. Jaume Busquets Artigas ens regala una visió marítima de la relació entre Catalunya i Mallorca durant la Guerra del Francès (1808-1814): comerç i migració marítima en temps de guerra.

Més proper ens resulta l'article de Carles Badenes Escudero sobre el port de Barcelona en l'era del vapor i la seva integració dels mercats mundials (1860-1895). Es tracta d'un període marcat per la consolidació de la industrialització, la transició de la vela al vapor i la modernització del port. No està tot dit sobre el nostre port. Finalment, arribem al segle XX i posem la mirada en un port de l'hemisferi sud, el Puerto Nuevo de la ciutat de Paraná (Argentina). El treball de Walter Musich, Natalia Vega i José Larker ens descobreix un espai fluvial poc conegut per a l'historiador europeu i ens convida a visitar el món de les xarxes marítim-fluvials.

En resum, cal mirar cada cop més enrere per tal de trobar les arrels de la història de la navegació, i també cal mirar la història més recent per tal de vincular passat, present i futur.

Un port global en l'era del vapor: l'ampliació de la xarxa comercial de Barcelona i la integració dels mercats mundials (1860-1895)

Carles Badenes Escudero
Universitat Autònoma de Barcelona
0000-0003-1783-8494

Data de recepció: 19 de gener 2022
Data d'acceptació: 9 de març de 2022
DOI: <https://doi.org/10.51829/Drassana.29.682>
© CC BY-NC-ND



■ RESUM

Aquest article estudia la transformació de la xarxa comercial del port de Barcelona durant les dècades centrals de la primera globalització (1860-1895): un període marcat per la consolidació de la industrialització, la transició de la vela al vapor i la modernització del port. En concret, s'analitza el creixement i diversificació geogràfica de la xarxa importadora. S'estudien les noves regions d'origen dels tràfics, i la seva inserció en els mercats mundials a partir dels canvis socioeconòmics que experimentaren, així com les transformacions en les xarxes del comerç internacional. Així mateix, es valora el paper de la revolució dels transport en l'establiment d'aquestes noves relacions comercials.

Paraules clau: comerç marítim, globalització, mercat mundial, navegació, xarxes comercials

A global port in the era of steam: the expansion of the Barcelona commercial network and the integration of world markets (1860-1895)

■ ABSTRACT

This article studies the transformation of the commercial network of the port of Barcelona during the central decades of the first globalization (1860-1895): a period marked by the consolidation of industrialization, the transition from sailing to steam and the modernization of the port. Specifically, the growth and geographic diversification of the importing network is analysed. The new regions of origin of traffic and their insertion in world markets are studied based on the socioeconomic changes they experienced, as well as the transformations in international trade networks. Likewise, the role of the transport revolution in the establishment of these new commercial relations is valued.

Keywords: maritime trade, globalization, world market, shipping, commercial networks

Un puerto global en la era del vapor: la ampliación de la red comercial de Barcelona y la integración de los mercados mundiales (1860-1895)

■ RESUMEN

Este artículo estudia la transformación de la red comercial del puerto de Barcelona durante las décadas centrales de la primera globalización (1860-1895): un período marcado por la consolidación de la industrialización, la transición de la vela al vapor y la modernización del puerto. En concreto, se analiza el crecimiento y la diversificación geográfica de la red importadora. Se estudian las nuevas regiones de origen de los tráficos y su inserción en los mercados mundiales a partir de los cambios socioeconómicos que experimentaron, así como de las transformaciones en las redes del comercio internacional. Asimismo, se valora el papel de la revolución de los transportes en el establecimiento de estas nuevas relaciones comerciales.

Palabras clave: comercio marítimo, globalización, mercado mundial, navegación, redes comerciales

■ INTRODUCCIÓ

Els anys 1860-1895 assistiren a una explosió dels intercanvis internacionals. La formació d'un vertader mercat mundial i la creixent interdependència de les diferents economies han portat a caracteritzar aquest període com la "primera globalització".

La major part de la literatura recent sobre la primera globalització ha atribuït el creixement dels intercanvis i la formació dels mercats globals als impactes de la reducció de les barreres físiques i institucionals al comerç entre països. En paral·lel a l'onada de lliurecanvis europeu posterior a l'abolició de les Corn Laws britàniques (1844) i del Tractat Cobden-Chevalier (1860), la revolució dels transports marítims suposà un estímul clau per a la multiplicació dels intercanvis, en reduir els costos del comerç internacional i les diferències de preus entre mercats². Els tràfics marítims entre països i continents multiplicaren la seua dimensió, el seu abast geogràfic i el ventall de

productes transportats, fent del segle XIX "l'Edat Daurada dels ports i les ciutats portuàries"³.

Tanmateix, els efectes d'aquesta reducció dels costos del comerç internacional no van ser unívocs. Diversos treballs han matisat el paper de la transició de la vela al vapor tant en el creixement del comerç internacional com en la caiguda dels costos del transport marítim. En aquest sentit, s'ha assenyalat que la reducció dels nolis prengué força abans de l'arribada del vapor i que aquesta derivà en bona mesura de la major disponibilitat de productes i punts de comercialització que conformaren les xarxes marítimes internacionals⁴. Addicionalment, la industrialització dels treballs i les instal·lacions portuàries, esperonada per la competència en la captació dels tràfics globals, sembla haver jugat un paper tant o més destacat en la reducció dels costos del transport marítim global⁵. Alguns estudis empírics han apuntat que la revolució del transport marítim i la caiguda dels nolis hauria estat més aviat la conseqüència que no la causa del llarg cicle d'expansió comercial, que derivava del creixement econòmic i les transformacions productives⁶.

Més enllà d'aquests debats i matisos, el procés d'articulació del mercat mundial al segle XIX va anar més enllà de la reducció dels costos del comerç internacional. Atenygué també al desenvolupament de regions senceres que s'integraren en l'economia internacional de mercat, respondent a processos específics de transformació social i productiva, així com a la reorganització de les xarxes de proveïment de les principals potències econòmiques⁷. L'objectiu d'aquest article és, precisament, estudiar el procés d'integració comercial i productiva internacional a partir de la transformació i l'ampliació de la xarxa comercial del port de Barcelona; en concret, de la geografia dels tràfics d'importació.

L'economia catalana, i el port de la capital, node principal de les seues relacions comercials, participaren plenament de la majoria dels fenòmens que caracteritzaren la primera globalització. La consolidació de la industrialització va fer cada cop més dependent l'economia del rerepaís de les importacions de matèries primeres i inputs productius. També els tràfics d'exportació, si bé d'una entitat molt menor, proporcionaren gran part del dinamisme

que acompanyà l'auge de la producció vitícola en aquelles dècades. El comerç exterior català travessà, durant la segona meitat del segle XIX, un llarg cicle expansiu, en paral·lel a l'ascens de la navegació a vapor a una posició de clar predomini en la majoria de rutes, així com de la modernització de les instal·lacions portuàries, a partir de l'aprovació de la Junta d'Obres del Port, el 1868⁸.

Situar l'evolució de la geografia importadora del port català en el marc d'aquells processos més amplis que acompanyaren el sorgiment del mercat mundial capitalista pot aportar, doncs, elements per a una explicació complementària de la integració econòmica internacional del vuit-cents. En les pàgines que segueixen tractaré d'analitzar principalment les connexions entre les noves rutes de proveïment del port català i alguns dels fenòmens geopolítics i socioeconòmics que donaren forma a l'economia global anterior a la Primera Guerra Mundial.

Per fer-ho em serviré de dues fonts primàries principalment: d'una banda, l'*Estadística del Comercio Exterior*; de l'altra, els registres de vaixells arribats al port publicats diàriament al *Diario de Barcelona*. L'estudi d'aquesta segona font parteix del buidatge complet dels vaixells arribats, els seus punts d'origen i les seves característiques (tipologia i dimensions) per als anys 1860, 1865, 1875 i 1890. Aquest buidatge extensiu es complementa amb mostres aleatòries per als anys 1865, 1880 i 1895, que inclouen també els productes descarregats tal com eren publicats en la mateixa font, és a dir, sense referència al seu valor i quantitats⁹.

Començaré per oferir una descripció de la xarxa comercial del port a mitjans de segle i de les seves principals línies d'evolució en el període 1860-1895. Posteriorment, presentaré un breu resum dels principals factors explicatius de l'expansió comercial d'aquests anys. Tot seguit, oferiré una anàlisi individualitzada del sorgiment de les noves rutes d'importació, tot situant-les en el marc de transformacions socioeconòmiques i institucionals de caràcter internacional. L'anàlisi em servirà també per ponderar el paper de les transformacions en la navegació en l'expansió de les xarxes comercials que caracteritzà el període.

■ LÍNIES D'EVOLUCIÓ DE LA GEOGRAFIA DE LES IMPORTACIONS DEL PORT DE BARCELONA

L'estructura bàsica de les relacions comercials del port de Barcelona durant la segona meitat del segle XIX havia quedat definida a partir del segon terç de la centúria i es consolidà al voltant dels anys cinquanta. Fradera i Valls han explicat com aquest nou complex comercial, estretament vinculat al procés d'industrialització, sorgí en resposta a tres grans obstacles que impediien la continuïtat dels esquemes comercials característics de l'expansió del segle XVIII¹⁰.

En primer lloc, la fi del *cicle de l'aiguardent*, derivada del tancament dels mercats europeus, havia conduït a una reorientació de la producció (cap al vi) i de les exportacions (cap als mercats americans), i havia agreujat, de retruc, la tradicional posició deficitària del comerç exterior català amb Europa. En segon lloc, la pèrdua del gruix de les possessions de l'antic imperi americà contribuï a reforçar enormement el pes estratègic dels mercats colonials antillans, sobretot el cubà. Finalment, la política prohibicionista espanyola en relació amb les importacions de blat, que s'havia de perllongar durant gairebé mig segle a partir dels anys vint, limitava les possibilitats de col·locar en els mercats mediterranis el sucre cubà, que tenia els cereals com a principal contrapartida.

Donada l'escassa capacitat de consum del mercat peninsular, el creixement continuat de les exportacions catalanes i del comerç ultramarí requeria nòlits de retorn alternatius. El cotó en floca, primer brasiler i a la llarga nord-americà, permeté activar un cercle virtuós de creixement industrial i mercantil que havia de constituir l'eix fonamental del comerç transatlàntic barceloní fins a la fi de segle. Els avantatges que aquest sistema d'intercanvis generava per als comerciants i les cases de comerç catalanes els permeteren, a més, ocupar vetes de mercat claus del comerç exterior cubà, i expandir les rutes del comerç triangular cap a diversos mercats de l'Amèrica del Sud i Central, on els vaixells catalans carregaven tints, cuirs i *tasajo*, principal aliment dels esclaus de les plantacions sucreres¹¹.

Tot i l'estabilitat dels eixos bàsics del comerç d'importació català al llarg del segle, la segona meitat del vuit-cents assistí a transformacions molt significatives en aquesta xarxa d'intercanvis. Entre la dècada del 1860 i mitjans dels anys noranta, coincidint amb les dècades centrals de la *primera globalització*, l'evolució del comerç exterior de Barcelona va estar marcada per: I) una expansió molt destacada de les rutes d'importació i del seu abast geogràfic; II) una clara diversificació de les regions i els ports d'origen, així com d'alguns dels productes més destacats; III) un desplaçament geogràfic del que podríem considerar els ramals secundaris de la xarxa d'importacions.

Tal com mostra la taula següent (Taula 1), si l'any 1860 arribaren a Barcelona vaixells amb càrrega procedents d'almenys 115 ports estrangers, el 1895 les rutes d'importació tenien origen en almenys 148 ports (de 38 països distints, segons les fronteres actuals, 32 en el moment, considerant les colònies com a unitats polítiques), és a dir, un 28,7% més.

Tenint en compte que el punt de partida es caracteritzava ja per un elevat grau de complexitat i una considerable amplitud de les connexions comercials, es percep la solidesa d'aquest procés d'ampliació i diversificació dels lligams comercials amb l'estranger. Com es pot observar al mapa (Figura 1), a finals de la centúria, el de Barcelona era un port altament internacionalitzat¹², que rebia productes des de pràcticament 150 ports situats en latituds i regions econòmiques molt dispars. A fi de facilitar una visualització tan completa com sigui possible de l'abast i els canvis a la xarxa, vegeu la Figura 1, on no es fa referència a la intensitat d'aquests tràfics, que, evidentment, era molt diferent entre ports d'origen. Alguns es corresponien amb relacions més aviat perifèriques dintre de l'estructura comercial, o amb fluxos de caràcter esporàdic. Però la imatge del port de Barcelona que transmeten aquestes xifres és, sens dubte, la d'un node destacat de les xarxes del comerç internacional.

Aquest creixement del nombre total de ports de la xarxa comercial barcelonina es refereix, tanmateix, a un augment net: algunes dels punts d'origen dels tràfics d'importació a inicis dels anys seixanta havien deixat de ser-ho a les darreries del vuit-cents. No totes elles es cor-

responien amb expedicions esporàdiques. Així, per exemple: l'any 1860 havien arribat a Barcelona 7 embarcacions procedents de Rio de Janeiro, 6 de Guayaquil o 5 de Paraíba. El 1895 no constava cap arribada. De manera que, juntament amb l'esmentada ampliació dels punts d'origen, s'havia produït també un procés de substitució, que, en alguns casos, coincidí amb un desplaçament geogràfic de les rutes. Des d'un punt de vista de conjunt, la contracció de la xarxa va estar cenyida principalment a l'Amèrica del Sud. El 1895 no constaven arribades des de ports del vessant pacífic de la regió. Quant al vessant atlàntic, aquests s'havien concentrat, i havien passat de 9 a 5 ports d'origen, i dels 33 vaixells arribats des d'aquella regió, 3 procedien de Montevideo i 1 del Brasil (Rio Grande); la resta d'embarcacions provenien totes de l'Argentina.

En termes generals, l'esmentada expansió de les relacions comercials del port barceloní es va produir fonamentalment en direcció est. L'establiment de connexions amb l'Europa Oriental va ser una de les tendències més destacades en l'evolució de la xarxa importadora catalana en aquestes dècades: si el 1860 no constaven arribades d'embarcacions procedents d'aquella regió, el 1895 es podien comptar fins a 30 vaixells, provinents sobretot de la mar Negra i d'Azov. A això cal afegir-hi també els tràfics procedents de ports turcs, com Esmirna i Istanbul, així com des del subcontinent indi i el sud-est asiàtic, cosa que constituïa una vertadera novetat històrica. Fins i tot en el cas dels fluxos comercials des del nord d'Àfrica, el seu origen principal es desplaçà del Marroc i Algèria a Egipte: 13 vaixells arribats d'Alexandria i 1 de Port Saïd, en comparació amb els 6 amb origen en ports marroquins i 2 en ports algerians.

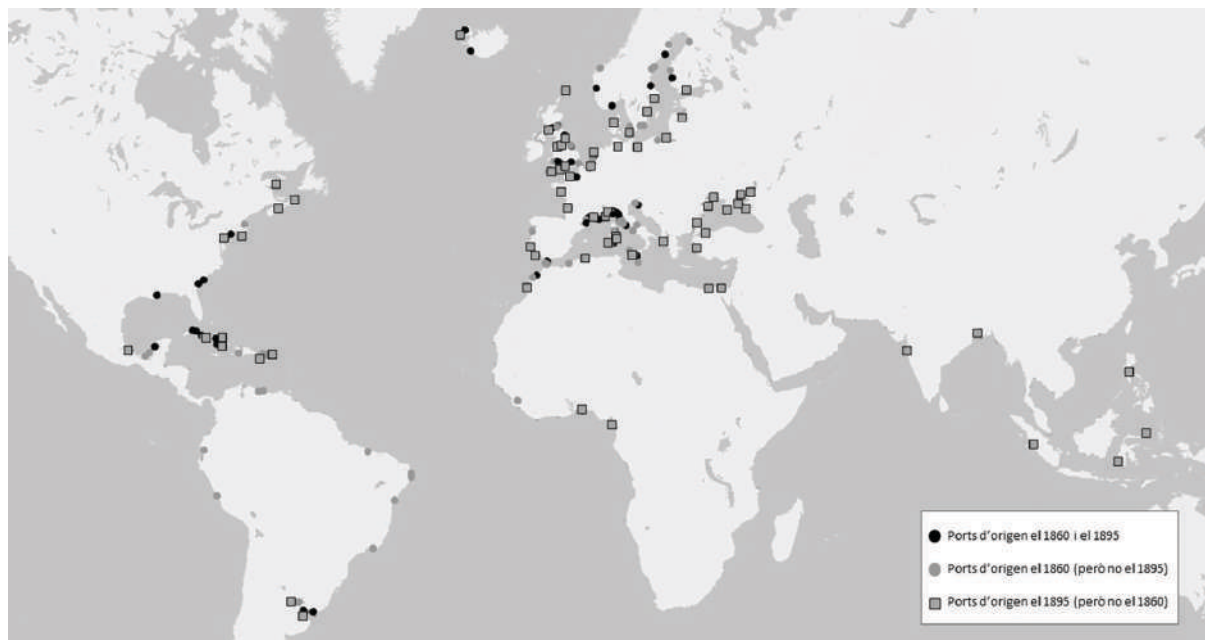
A banda d'aquest creixement en direcció cap a l'est, s'havia produït també una expansió en direcció nord, tot i que menys espectacular per l'arqueig i la freqüència dels vaixells arribats: els moviments marítims des de l'Amèrica del Nord incloïen també 12 embarcacions vingudes de fins a quatre ports canadencs. Finalment, es registraven també arribades des de dos ports de la regió del golf de Guínea, tot i que la seva importància en termes de l'arqueig i el nombre d'embarcacions arribades al port era molt inferior: quatre vaixells en total.

**TAULA 1. NOMBRE DE PORTS D'ORIGEN DELS VAIXELLS ARRIBATS A BARCELONA
DES DE L'ESTRANGER, 1860-1895**

		1860	1875	1895
ÀFRICA	Nord i Mediterrània	5	5	6
	Nord-Occidental	1		
	Golf de Guinea			2
	TOTAL	6	5	8
AMÈRICA	Central i CariO	15	16	13
	Nord	6	8	9
	Sud Pacífic	3	3	
	Sud Atlàntic	9	8	5
	TOTAL	33	35	27
ÀSIA	Sud		1	2
	Sud-est		1	4
	Orient Mitjà		2	3
	TOTAL		4	9
EUROPA	Central	2	1	2
	Oriental		4	11
	Septentrional	21	26	18
	Sud i Mediterrània	25	25	24
	Occidental	28	33	36
	TOTAL	76	89	91
No identificats			2	13
TOTAL		115	135	148

Font: elaboració pròpia a partir del buidatge complet dels registres del 'Diario de Barcelona' dels anys 1860, 1875 i 1895

Figura 1. Ports d'origen dels vaixells arribats a Barcelona des de l'estranger, 1860-1895
(Font: elaboració pròpia a partir del buidatge complet dels registres del Diario de Barcelona dels anys 1860 i 1895).



És l'ampliació de la xarxa importadora catalana cap a aquest conjunt de nous tràfics, provinents de regions amb les quals no hi havia relacions comercials destacables a mitjans del XIX, el que m'interessa analitzar, especialment en relació amb la formació del mercat mundial de matèries primeres i aliments.

Una mostra¹³ dels vaixells arribats al port català corresponent al 1880 ofereix resultats que donen una idea aproximada de la composició d'aquests tràfics, en alguns casos encara incipients, que acabarien consolidant-se en les dues darreres dècades del segle. Així, els carregaments arribats des del sud d'Àsia constaven exclusivament de cotó en floca; els de Turquia, de cotó en floca i blat; els de l'est d'Europa, solament de blat; els del Canadà, només de fusta, i els del sud-est asiàtic (amb origen a Manila tots ells), incloïen pebre, sucre i cafè. El blat, el cotó en floca i, en menor

mesura, la fusta emergeixen, doncs, juntament amb els colonials, com a protagonistes d'un eixamplament geogràfic de l'estructura importadora, que convé connectar amb el desenvolupament específic d'aquestes regions i de la seua inserció en l'economia global.

■ LES IMPORTACIONS DE BLAT I LES RUTES DES DE L'EUROPA DE L'EST I L'ORIENT MITJÀ

El comerç massiu de cereals a escala intercontinental va ser una de les dades clau del període, i ha estat l'aspecte més estudiat de la globalització del vuit-cents. Les "economies de frontera" que protagonitzaren l'expansió agrícola exemplifiquen la majoria dels fenòmens econòmics associats a la primera globalització: migracions massives, amplis fluxos de capitals, comerç a llarga distància, convergència

**TAULA 2. DISTRIBUCIÓ GEOGRÀFICA DE LES IMPORTACIONS ESPANYOLES DE BLAT I
PROPORCIÓ IMPORTADA PEL PORT DE BARCELONA, 1870-1895**

	1870	1875	1879	1882	1887	1894	1899	1905
França	40%	21%	13%	23%	11%	5%	15%	10%
Algèria	7%	15%	4%	11%				
Regne Unit	1%		4%	5%	1%	2%	11%	1%
Estats Units	1%		36%	18%	32%	8%	8%	0%
Argentina				1%	1%	10%	12%	13%
Rússia	4%	49%	23%	20%	42%	63%	36%	39%
Romania i Búlgaria					1%	5%		10%
Turquia	15%	12%	1%	7%	4%	4%	1%	15%
Índia				4%	7%	1%	0%	6%
Pos. britàniques Oceania							11%	4%
Altres	32%	3%	19%	12%	2%	1%	6%	1%
Total importat per Espanya (tones)	62.502	22.380	120.532	275.724	314.091	424.836	373.496	884.986
Proporció importada pel port de Barcelona	37%	68%	65%	38%	51%	55%	63%	49%

Font: elaboració pròpia a partir de les Estadístiques del Comerç Exterior

internacional de preus i formació de cadenes productives, així com de grans mercats majoristes i de futurs¹⁴.

Les causes de l'enorme expansió de l'agricultura cerealística i de la formació d'un mercat mundial foren múltiples. D'una banda, el creixement demogràfic, els processos d'urbanització i l'especialització industrial, al Regne Unit i en altres economies de l'occident europeu, intensificaren les pressions sobre la demanda d'aliments. De l'altra, els canvis en la política comercial europea i, en particular, l'abolició de les Corn Laws britàniques a mitjans de segle van orientar bona part d'aquesta demanda alimentària cap a l'exterior¹⁵.

A això caldria afegir-hi els impactes de la revolució dels transports terrestres i marítims, i el rol actiu de cases mercantils i interessos financers europeus, burocràcies estatals i diàspores comercials, en l'emergència de l'agricultura cerealística global¹⁶.

A Espanya, malgrat la forta resistència política dels interessos agraris tradicionals¹⁷, les arribades de cereals s'iniciaren a partir del 1869, quan l'aranzel Figuerola posà fi a gairebé cinquanta anys de prohibicionisme¹⁸. Amb tot, els elevats aranzels que seguien pesant sobre el blat i els continuats recàrrecs al llarg de la dècada dels setanta, retardaren els seus impactes: seria a partir del 1882 que les conseqüències més traumàtiques del comerç internacional de cereals van planar sobre el camp espanyol¹⁹.

Barcelona era, per raó de la seua ubicació perifèrica (allunyada de les principals zones cerealícoles d'Espanya), de la seua densitat urbana i de l'especialització vinícola de l'agricultura catalana, el gran mercat espanyol de consum de blat i altres cereals. Per això, donats els altíssims preus vigents a la ciutat, n'esdevindria també el principal port importador. Fins al punt que acabaria desenvolupant una indústria farinera que s'orientava també a la demanda d'altres punts d'Espanya²⁰.

Les entrades de grans estrangers es caracteritzaren per una altíssima oscil·lació interanual, condicionada per la situació de les collites internes i l'evolució dels efectes dels aranzels. Les dades presentades a la Taula 2 fan referència al conjunt de les importacions espanyoles, ja que

no disposem d'informació més desagregada. Tot i que la quota del port català en aquests tràfics va ser molt elevada (entre el 40% i el 70%, aproximadament, en els anys seleccionats) no és clar que les dades agregades en fossin del tot representatives.

Tot i els sòlids vincles establerts amb els mercats ultramarins, les dades d'importacions per duana de les Estadístiques, que es presentaren de manera desagregada per continents d'origen fins al 1887, indiquen que el 1869-1887 les arribades de blat a Barcelona des del conjunt del continent americà representaren un 29,2% del total. Una quota gens menyspreable que, tanmateix, no oculta el fet que el proveïment es donà en major mesura a partir d'altres centres de producció o distribució.

Si ens basem en la situació de conjunt a Espanya, Algèria i França tingueren un pes molt fort en els anys immediatament posteriors al canvi de la política comercial, marcats encara per importacions de baixa entitat. De fet, segons les dades que he presentat adés de forma agregada, 4 dels 5 ports d'origen de l'Àfrica del Nord i mediterrània l'any 1875 eren algerians. En aquell any, 23 de les 24 embarcacions arribades d'aquella regió provenien de ports algerians²¹. El centre de gravetat del comerç importador català des del nord d'Àfrica es desplaçaria posteriorment cap a Egipte, a causa dels tràfics de cotó, com veurem.

França mantindria en tot moment un rol destacat en aquest comerç, malgrat que la seva quota començà a descendir a la segona meitat dels vuitanta. Cal pressuposar que una porció considerable de les exportacions franceses de blat eren, de fet, reexportacions. Tot i que les estadístiques per als primers anys no permeten discernir-ho, les xifres per al 1905, quan l'esmentada font oficial distingia entre procedència immediata i origen del producte, indiquen que els blats francesos representaven un 18% del total dels arribats des d'aquell país. Una funció similar de redistribució, fins i tot més marcada, jugà el Regne Unit: al voltant del 92% de les exportacions tenien origen en altres països²².

Les importacions de cereal nord-americà tingueren un pes molt destacat entre finals dels setanta i començaments

dels noranta. Nova York era el principal port d'origen d'aquests blats, segons els registres del *Diario de Barcelona* a començaments dels vuitanta. Entre els vaixells arribats des d'aquell port amb carregaments de cereals, s'hi comptaven, segons la mostra obtinguda, dos vaixells de vela (que sumaven 815 tones d'arqueig) que carregaven blat i panís, i un vapor (de 1604 tones) amb panís.

La quota dels Estats Units en el proveïment de blat al mercat espanyol i, cal suposar, català, va descendir de forma molt acusada en anys posteriors, en paral·lel a l'augment de la quota de les vendes argentines. La intensificació de les relacions entre Barcelona i Buenos Aires a finals de la centúria es veié afavorida per l'expansió del mercat d'exportació al país, de la mà de l'arribada de contingents migratoris espanyols. Però, sobretot, pel fet que Barcelona s'integrà en les rutes dels vapors italians entre Gènova i l'Argentina estimulades també pels massius corrents migratoris. El 76% dels vaixells arribats de l'Argentina (i el 86% dels de Buenos Aires) el 1895 eren de pavelló italià, i un 40% eren arribats en trànsit. Gènova ascendí al segon port d'origen dels vaixells arribats al port català, quan el 1860 i el 1875 no figurava entre els 10 primers.

L'aspecte més relacionat amb l'ampliació de la geografia comercial cap a l'est, però, és el rol que els mercats productors de l'Europa oriental, el Llevant mediterrani i l'Índia jugaren en la formació de la xarxa de proveïment de blat espanyola i, cal suposar, barcelonina. En un primer moment, Turquia tingué una posició més remarcable; amb el temps, seria l'economia bladera del mar Negre (sobretot els ports de l'Imperi Rus) la que esdevingué el principal punt de partida dels tràfics que inundaren de blat estranger el territori espanyol.

En definitiva, el creixement de les importacions de blat estigué caracteritzat per: un paper de redistribució molt significatiu, tot i que minvant, per part de les grans economies europees (amb estructures comercials i xarxes de proveïment més àmplies i una posició de mercats centrals dintre dels tràfics globals); un pes remarcable dels blats ultramarins, primer nord-americans i, cada vegada més, argentins, i el predomini sostingut dels blats arribats a

través de la Mediterrània, des d'Àsia i des de l'est del continent europeu.

Què propicià l'establiment d'aquest vincle comercial amb els ports de la mar Negra i d'Azov? D'entrada cal dir que no és gens clar que els costos de transport hi tinguessin un rol determinant, si més no en la primera fase d'aquests tràfics. El 1875, entre les naus arribades des dels ports ucraïnesos i russos, s'hi comptava un sol vaixell de vapor²³. La resta corresponien a embarcacions de vela de dimensions relativament grans: corbetes que oscil·laven entre les 442 i les 632 tones d'arqueig i un bergantí. Els vaixells de vela representaven més del 70% de la capacitat de càrrega mobilitzada en aquests tràfics. Les dades per al 1880, que es corresponen a una mostra i no a un buidatge complet dels registres, venen a confirmar que la situació no havia variat gaire cinc anys més tard: les embarcacions provinents d'aquella regió eren totes de vela²⁴. És possible que el 1882, quan les importacions de blat a Espanya començaren a adquirir un volum molt més considerable, la situació s'hagués decantat més clarament en favor del vapor. En tot cas, per explicar el creixement d'aquestes importacions, resulta més convincent la caiguda sostinguda que, a partir del 1881, experimentaren els preus en origen a Odessa, com també a Nova York i a Liverpool. En el cas del port ucraïnès, per exemple, el preu mitjà anual del blat es va contraure un 42% el 1881-85²⁵. Això no és contradictori amb el fet que els nòlits marítims a la regió del mar Negre travessaren des dels anys setanta un acusat descens, comparable amb el que es produïa en la circulació transatlàntica²⁶.

Des d'un inici els tràfics de blat des de l'Europa oriental foren conduïts per embarcacions d'altres nacionalitats, com a part de les activitats comercials de diversos països o comunitats mercantils foranes establertes a la zona. El 1875, hi predominava el pavelló italià, tot i que consta l'arribada d'un vaixell espanyol (el vapor esmentat adés). El 1880, les naus arribades eren de pavelló majoritàriament italià i grec. El 1895, aquestes relacions estaven molt més consolidades i els tràfics s'havien intensificat: 30 vaixells, pràcticament vapors tots ells, entre els quals predominava la bandera grega (un 40% tant

del nombre de naus com de l'arqueig total), seguida de la britànica i la noruega. També s'hi comptaven embarcacions russes, daneses, austrohongareses, sueques i italianes, però cap d'espanyola.

Com ha explicat Papadopoulos²⁷, l'explosió de les exportacions de la regió anà lligada a la intensa activitat desenvolupada per diverses cases de comerç europees (britàniques i alemanyes, sobretot), així com a les diàspores mercantils grega i jueva establertes a l'àrea del mar Negre. La producció cerealística de l'àrea de Novorossiia havia estat vinculada a la demanda de consum britànica des d'abans de l'abolició de les Corn Laws; però el volum regularment exportat a la primera meitat del segle XIX era, comparativament, molt més reduït i fluctuant en funció de les collites angleses. A partir de la Guerra de Crimea (1853-1856), les reformes empreses per les autoritats tsaristes generaren una ràpida transformació de l'economia de la regió, en paral·lel a la seua integració en el mercat mundial. La crisi política postbèlica conduí, entre altres, a l'abolició de la servitud (1861), i generà una massa de petits camperols sotmesos a pesades càrregues financeres imposades per l'emancipació que els empenyeren a una elevada comercialització. Això havia de tendir a eliminar els obstacles que recurrentment havien conduït a l'estancament de la productivitat agrària a l'Europa de l'Est. D'altra banda, el decidit impuls a la construcció ferroviària connectà la producció interior als ports d'exportació i permeté ampliar la frontera agrària. Així es generà el context per a l'auge de les activitats d'unes diàspores mercantils amb vincles ètnics que assumiren l'organització i els aspectes logístics de l'activitat exportadora. L'acció d'aquestes comunitats mercantils, juntament amb les cases de comerç internacionals establertes als ports més importants, activà mecanismes d'endeutament que facilitaren la fragmentació de grans propietats de baixa productivitat, cosa que amplià la massa de petits productors²⁸.

Des d'aquesta perspectiva, el gruix de les arribades al port de Barcelona des de l'Europa oriental s'inscrivien en circuits comercials d'ampli abast, organitzats per cases de comerç i diàspores mercantils internacionals, que

dinamitzaven un comerç mundial de cereals en ràpida expansió. L'ampliació de la xarxa comercial barcelonina consistia, en aquest cas, fonamentalment, en la integració del port català com a node d'una xarxa d'exportacions internacionals. Aquest procés, almenys en la seua fase més incipient als anys setanta, respongué no tant a la transformació sobtada dels mitjans de transport com als canvis socials i econòmics impulsats per grups comercials i pel poder polític rus.

■ LA DIVERSIFICACIÓ GEOGRÀFICA DE LES IMPORTACIONS DE COTÓ EN FLOCA

L'altre gran rengló de les importacions que explicava en gran mesura l'ampliació de les relacions comercials cap a l'est era el cotó en floca. En aquest cas, i a diferència dels blats, el procés no consistí en la progressiva (i fluctuant) penetració d'un bé competitiu amb la producció interna, sinó en una diversificació dels punts de proveïment estrangers. A inicis dels seixanta, les importacions de cotó en floca a Espanya (que en aquest cas equivalien pràcticament a les barcelonines) provenien quasi exclusivament dels Estats Units. Cinc anys després, però, la fibra provinent del continent americà representava només un 21% de la importació total, i el seu origen era majoritàriament brasiler i mexicà. La causa d'aquest canvi brusc en la distribució geogràfica, acompanyat d'una forta contracció dels volums totals arribats, va ser la Guerra Civil nord-americana i el consegüent bloqueig de les exportacions cotoneres des dels Estats Units, que donà lloc a la *fam de cotó*.

La quota de mercat de les plantacions cotoneres nord-americanes tardà a recuperar-se després de la guerra i no ho va fer de manera completa. En un primer moment, França i el Regne Unit esdevingueren els grans proveïdors de les minvades importacions requerides pel complex tèxtil català. De manera similar al que hem observat per al comerç del blat, per tant, les grans economies del continent, exercien el rol de centres redistribuidors. Una funció que, amb oscil·lacions d'amplitud considerable, continuaren exercint en les dècades posteriors.

TAULA 3. DISTRIBUCIÓ DE LES IMPORTACIONS ESPANYOLES DE COTÓ ENTRE DIVERSOS PAÏSOS (EN TONES) I QUOTA DEL COTÓ ARRIBAT D'AMÈRICA SOBRE LES IMPORTACIONS TOTALS (EN %), 1860-1910

	França	Regne U nit	Turquia	Índia	Egipte	Cotóamercà
1860						99,7%
1865	7.563	3.431				20,7%
1866	4.446	5.314	1.822			37,9%
1868	2.884	1.347	3.645			63,9%
1870	3.440	1.782	3.809			65,2%
1875	7.112	2.298	4.788	1.130		50,8%
1880	6.939	1.827	1.922	5.460		64,3%
1885	440	865	5.954	1.216		71,5%
1890	6.484	1.213	2.765	1.060	1.225	72,9%
1895	2.287	2.005	2.476	1.692	6.528	78,3%
1900	2.817	1.226		23	6.913	81,5%
1905	3.478	2.473	519	1.031	6.897	78,6%
1910	19.885	3.863	527	283	979	67,7%

Font: elaboració pròpia a partir de les Estadístiques del Comerç Exterior

Amb tot, ja des del 1866 l'oferta de cotó no americà (o més aviat, no importat directament d'Amèrica) començà a diversificar-se. La fibra arribada de Llevant suposava en aquell any una desena part del volum importat des de França i el Regne Unit conjuntament. Dos anys després, superava les quantitats vingudes des del país veí i més que doblava les remeses britàniques cap a Barcelona. El pes comparat d'aquests països va anar oscil·lant. El que és més important, però, és que el cotó arribat des de l'Orient Mitjà es mantingué, almenys fins a mitjans dels anys noranta, com a font complementària de proveïment. Des de mitjans dels setanta, a les importacions de cotó

de Turquia, s'hi afegiren les arribades de l'Índia, d'un volum en general inferior, però gens menyspreable. En els darrers anys de la centúria, a més, s'hi incorporaren les arribades d'Egipte, que passà a ocupar ràpidament la segona posició en el proveïment de la fibra, després, dels Estats Units. En tot cas, segons el *Diario de Barcelona* ja el 1875 s'havien registrat tràfics des del port d'Alexandria cap a Barcelona.

La Guerra de Secessió nord-americana suposà un punt d'inflexió definitiu en el comerç internacional i en l'organització mundial de la producció de la primera matèria essencial per al sector líder de la primera industrialització.

Això hauria de donar lloc a una extraordinària ampliació de la plantació cotonera a escala global, com a component bàsic d'un vertader "imperi del cotó". A finals dels cinquanta, i de manera similar al cas barceloní, el cotó de procedència americana suposava la immensa majoria del consumit per les fàbriques del Regne Unit, França i el Zollverein alemany. Els inicis de la conflagració, en solapar-se amb una imminent crisi de sobreproducció industrial, no es concretaren en problemes greus per als fabricants, que aprofitaren per desfer-se de l'excés d'existències. Però en allargar-se el conflicte, i davant la incertesa sobre la seua possible duració, la inquietud es va estendre entre els homes de negocis, confrontats també a una creixent competitivitat obrera²⁹.

Les reaccions a aquesta conjuntura havien de tenir conseqüències duradores en la configuració de l'economia cotonera global. Comerciants i financers esmerçaren esforços en ampliar (i controlar) l'oferta de matèria primera, arrossegant petits i mitjans camperols de diverses zones rurals del planeta a la producció comercialitzada de cotó per a l'exportació. A més, l'escassetat generalitzada generarà "un clamor favorable a la intervenció de l'Estat en el camp cotoner global". Buròcrates i administradors colonials, però també els governants egipcis i turcs, propulsaren l'expansió de les plantacions de cotó orientat als mercats europeus, mitjançant combinacions variables d'accions coercitives, regulació, incentius econòmics, distribució de llavors i inversió en infraestructures de regadiu i transport. Fins i tot l'administració nord-americana tractà d'impulsar la producció en altres països, a fi d'erosionar la base econòmica dels Estats Confederats³⁰.

En definitiva, i com en el cas de les importacions de blat, l'ampliació de la xarxa de proveïment de l'economia catalana derivà de la combinació entre una demanda interna, àmplia i molt inelàstica, i un procés de *construcció dels mercats* agrícoles internacionals, impulsat per potents interessos comercials i burocràcies estatals. Sens dubte, la diversificació de l'oferta respongué en part als senyals del mercat, però la resposta distà molt de ser automàtica, i els preus tendiren a restablir-se entre finals dels seixanta i començaments dels setanta.

El lideratge en aquest procés correspongué als sectors dominants dels nous territoris exportadors i a les grans potències europees; en aquest cas, especialment, als homes de negocis i l'aparell imperial britànics. Així, de les 18 embarcacions arribades de Llevant al port barceloní l'any 1875, fins a 13 eren vapors amb pavelló britànic, que representaven un 87% del tonatge mobilitzat en aquells tràfics. Seguien en importància els velers grecs i els vapors holandesos. No hi consta cap vaixell de bandera espanyola en l'esmentat trajecte.

Els britànics controlaven també els vaixells arribats des de l'Índia. En aquest cas, però, l'establiment de relacions comercials responia no sols a l'impuls de la producció de cotó per a les fàbriques de la metròpoli, sinó també al transcendental canvi en els circuits de la navegació internacional que suposà l'obertura del Canal de Suez el 1869: el recorregut entre Londres i Bombai quedà reduït en un 41%, de manera que la infraestructura va esdevenir una peça clau de la geopolítica imperial britànica, malgrat les reticències inicials per l'impuls francès³¹.

Els requisits tècnics que imposava aquesta infraestructura a les embarcacions suposarien un notable estímul a la generalització de la navegació a vapor³², de manera que el seu pes en aquests tràfics va ser molt més destacat que en el cas del blat des d'un inici. Ara bé, quan les remeses de fibra des dels Estats Units recuperaren el seu predomini en les importacions catalanes, els velers van continuar dominant aquests trajectes durant anys. Així, el 1875 suposaven el 87% de l'arqueig mobilitzat i el 95% dels 97 vaixells arribats des dels ports de Nova Orleans, Savannah, Charleston i Filadèlfia, i el 1895 la vela encara representava un 27% de les embarcacions.

En resum, els nous tràfics de cotó en floca des de l'Índia, l'Orient Mitjà i Egipte es vehicularen principalment, i pràcticament des de l'inici, en vaixells de vapor, que, molt probablement, n'abaratien els costos i de ben segur ampliaven la capacitat de transport per al proveïment de la principal indústria britànica. És possible que aquesta fos la clau de la penetració d'aquest cotó, a llarg termini, en els mercats barcelonins, tenint en compte la competitivitat de les xarxes catalanes d'importació a través de l'Atlàntic. Amb tot, això no evità que els mecanismes

comercials i els sistemes de transport tradicionals mantinguessin el seu predomini sobre l'oferta global de cotó a Barcelona.

Si bé els nous tràfics van veure's estimulats pels canvis en el transport marítim, el sorgiment d'aquests ramals complementaris del principal comerç d'importació de la capital catalana s'inscriví plenament en el desenvolupament de les noves xarxes britàniques d'importació i en els nous patrons d'especialització productiva impulsats pels governants d'aquells territoris.

■ EL NOU COMERÇ COLONIAL

L'obertura del Canal de Suez no sols permeté integrar el port de Barcelona en la xarxa britànica de distribució del cotó indi, sinó establir una nova variant del comerç colonial amb les Filipines. Els intercanvis previs amb aquest domini des de Barcelona no eren completament nous, però havien estat molt limitats: Cadis concentrava, en bona mesura, unes relacions comercials amb l'arxipèlag que pivotaven sobre l'estanc del tabac. L'obertura de la nova connexió directa va generar noves oportunitats per al port català, que no es concretaren de manera contundent fins a la dècada dels vuitanta, a partir de l'establiment de la línia oficial de vapors entre Manila i Barcelona, atorgada a la Compañía Trasatlántica, i del reforçament del *pacte colonial* derivat de la Ley de Relaciones Comerciales con las Antillas (1882)³³.

La integració de les Filipines en l'òrbita del comerç colonial català, que suposà l'accés a un mercat dinàmic, molt més competitiu, i amb una gran capacitat potencial d'absorbir les exportacions manufactureres catalanes, ha estat molt més estudiada per la literatura³⁴. L'obertura del Canal de Suez, doncs, constituí una condició necessària per a l'obertura del nou ramal del comerç colonial del port de Barcelona, però no és segur que en fos la condició suficient. A banda de la reducció dràstica en el temps de viatge des dels antípodes i, presumiblement, en els seus costos, les concessions estatals havien de tenir un paper clau: precisament, en la mesura que sufragaven una part d'aquests costos; si més no, l'amortització dels

elevats capitals inicials exigits. L'altre aspecte clau seria el fet que Barcelona s'havia constituït, en les dècades prèvies, en el port colonial per excel·lència: canalitzava el gruix de les relacions amb les Antilles i concentrava els principals interessos i negocis al voltant de les relacions colonials³⁵.

El cas presenta paral·lelismes, pel que fa als seus inicis, amb l'altre nou component del comerç colonial que es consolidà també durant el darrer terç del segle: els vincles amb Fernando Poo (a l'actual Guinea Equatorial). Malgrat els esforços de les autoritats metropolitanes des del 1868 per potenciar-hi l'establiment de colons, l'expansió del conreu del cacau no va tenir lloc fins a la dècada dels vuitanta. Els fluxos comercials amb la metròpoli foren molt limitats, fins que, novament, una concessió governamental a la Compañía Trasatlántica establí un tràfic regular que havia d'estimular les importacions de cacau. La capital catalana esdevingué el principal centre metropolità també en aquest eix dels intercanvis colonials³⁶, fet que podria explicar, en part, la pèrdua d'importància de diversos ports llatinoamericans en la xarxa importadora barcelonina: els tràfics des de l'Equador o Veneçuela a mitjans de segle consistien, segons els registres del *Diario de Barcelona*, quasi exclusivament en cacau.

En tot cas, aquesta obertura de noves relacions comercials amb els dominis colonials espanyols estava en sintonia amb les tendències del nou imperialisme europeu i dels seus impactes en els intercanvis globals. L'expansió de les potències europees als continents africà i asiàtic constituí un estímul renovat als intercanvis amb aquelles regions. Les exportacions des del sud i sud-est asiàtic i des d'Àfrica cresqueren notablement al llarg del segle XIX, i els territoris asiàtics sota domini europeu veieren transformada l'estructura de les seves relacions externes. Les exportacions d'espècies, els colonials tradicionals (com el sucre) i els tèxtils caigueren de forma dràstica en el seu pes relatiu, en favor d'aliments tropicals i matèries primeres, com els olis vegetals, els cautxús i les gomes³⁷. En el cas africà, i especialment de l'Àfrica subsahariana, l'expansió territorial europea va estar vinculada, en

alguns casos, a les corbes ascendents en els preus internacionals de diversos productes tropicals que adquiriren una dimensió de consum de masses en els mercats metropolitans³⁸.

La definició d'aquests nous patrons d'especialització no fou un simple automatisme de mercat, sinó fruit de l'impuls dels interessos comercials metropolitans, en estreta connexió amb els estaments polítics imperials. La desaparició dels antics monopolis de les companyies privilegiades europees anà de bracet d'un nou model de relacions, tant en els dominis tradicionals com en els nous territoris conquerits i les colònies informals³⁹. *L'imperialisme del lliure comerç* obrí als intercanvis amb altres països aquests dominis, i contribuï a intensificar les relacions comercials entre Europa i bona part d'Àsia i Àfrica⁴⁰.

Així, a més dels tràfics des de les colònies espanyoles d'Àfrica i Àsia, el 1895 arribaven també al port de Barcelona embarcacions provinents d'altres punts del golf de Guinea i el sud-est asiàtic. D'una banda, un veler i un vapor arribats de Cotonou, a la colònia francesa de Dahomey (actual Benín), que havia reorientat la seva especialització des de l'exportació d'esclaus a l'oli de palma⁴¹. De l'altra, quatre embarcacions de vela (de banderes sueca, alemanya i noruega) provinents de Manado, Macasar i Padang, a l'actual Indonèsia (en aquell moment colònia neerlandesa). Barcelona devia representar només una aturada intermèdia en una ruta comercial més àmplia, probablement, seguint el model que caracteritzava part del negoci comercial i navilier dels països nòrdics, especialitzats en el comerç itine-
rant⁴².

■ EL COMERÇ DE FUSTA I L'EXPANSIÓ CAP AL NORD DE LES XARXES D'IMPORTACIÓ

El darrer eix incorporat a la xarxa comercial catalana de finals del vuit-cents estava protagonitzat per les importacions de fusta. La seva rellevància en el valor i el volum dels tràfics del port català era molt inferior a la d'alguns dels renglons esmentats anteriorment; tot i així, es tractava

TAULA 4. VALOR DE LES IMPORTACIONS DE FUSTA DEL PORT DE BARCELONA, 1862-1912 (1862-66 = 100)

1862-66	100,0
1867-71	95,2
1872-76	281,4
1877-81	390,0
1882-86	398,2
1887-91	433,7
1892-96	438,1
1897-1901	600,5
1902-06	525,2
1907-12	678,3

Font: elaboració pròpia a partir de les Estadístiques del Comerç Exterior

d'un producte imprescindible en el desenvolupament econòmic del seu *hinterland*. Les dogues serien un dels productes fusters més destacats en els tràfics marítims des de l'exterior durant gairebé la totalitat del període. La seva procedència, des de mitjans de la centúria, era principalment nord-americana, i constituïen una càrrega complementària de les remeses de cotó: gairebé totes les embarcacions arribades aquell any amb dogues des de ports americans transportaven també cotó en floca. I més o menys la meitat dels vaixells arribats del sud dels Estats Units carregaven dogues.

Però aquest comerç no es limitava a la boteria. Comprenia una gran varietat de productes, tant per les seves

característiques físiques com per la seva presentació (en pals, taulons, bigues, etc.) i els seus usos: la construcció, en primer lloc, seguida de les activitats agrícoles, la indústria, els ferrocarrils i la mineria⁴³.

Tot i que bona part dels requeriments de fusta de l'economia catalana eren proveïts pel mateix rerepaís, especialment des de la regió pirenaica,⁴⁴ l'economia espanyola era molt dependent de les arribades de fusta des de l'exterior, a causa de factors climàtics, orogràfics i d'organització de les explotacions⁴⁵. Tot i la forta pressió sobre els boscos peninsulars, l'oferta interna era insuficient i poc competitiva, i es complementava amb volums considerables provinents d'Europa i d'Amèrica. Tal com palesa la Taula 4, entre el 1862-66 i el 1897-1901, les importacions pel port de Barcelona es van multiplicar per sis⁴⁶.

El comerç internacional de fusta no era, evidentment, una novetat del període. El que canvià van ser les seues dimensions i la lògica econòmica imperant en la seva producció, sota l'impuls de la industrialització europea i nord-americana. La seva producció visqué un procés de mercantilització i es veié condicionada i potenciada per l'adopció de tècniques i inversions (en instal·lacions, tecnologia i infraestructures de transport) amb una lògica competitiva. Sorgiren empreses modernes, que controlaven àmplies àrees forestals o el procés de comercialització a escala internacional. Les possibilitats que brindaven uns mercats globals en franca expansió i el consegüent benefici econòmic impulsaren, al seu torn, processos de colonització i d'ampliació de les àrees d'explotació guiats per una lògica capitalista⁴⁷.

Aquest va ser el cas del Canadà. En concret, de les seves principals províncies exportadores de productes forestals, el Quebec i Nova Brunswick, que emergiren com a alternativa a la tradicional oferta de fusta d'Escandinàvia. Les guerres napoleòniques i el bloqueig naval van suposar el punt d'arrencada d'una dinàmica economia vinculada a l'explotació forestal i l'exportació transatlàntica de fusta. La població de Nova Brunswick es multiplicà entre el 1780 i el 1850 -va passar d'uns 4.000 habitants a 200.000-, i la producció fustera va atreure nombrosos capitals. El resultat fou una vertadera revolució industrial en el sector a mesu-

ra que s'integraven les activitats de tala i les serradores, tot mecanitzant-se algunes fases del procés. La superfície d'explotació s'expandí enormement des del litoral, seguint el curs dels rius i, posteriorment, de les vies fèrries. Al llarg del segon terç del segle sorgiren bona part de les empreses que acabarien controlant un mercat cada cop més concentrat, a mesura que els productors es proletaritzaven⁴⁸.

Tanmateix, a partir dels anys seixanta, l'eliminació de la *preferència imperial* britànica va fer que la producció canadenc trobés creixents dificultats per competir amb les exportacions des dels països nòrdics, especialment de Suècia, en els mercats britànics i europeus. Això obligaria els comerciants que controlaven els tràfics a reorientar-los en gran mesura cap al mercat estatunidenc, que, en poc temps, n'esdevindria el principal client⁴⁹.

En aquest context, començaren a registrar-se arribades de vaixells des de la costa de Nova Brunswick al port de Barcelona. El 1875 es podia registrar el fenomen, de manera incipient: un sol vaixell arribat sota pavelló estatunidenc. En les dues dècades posteriors, aquests vincles es consolidaren i els tràfics es van veure notablement acrescuts. Així, el 1895, almenys 12 vaixells de dimensions mitjanes entraren al port, provinents d'aquella regió. La majoria d'aquestes embarcacions (9) tenien bandera espanyola, cosa que sembla indicar que s'hi havien establert relacions comercials estables. La resta navegaven sota pavelló italià i rus.

Amb tot, si bé el comerç de fusta permet explicar l'expansió de la xarxa d'importacions del port català cap diversos ports canadencs, la importància d'aquells territoris en el proveïment no es pot exagerar. Segons indiquen les estadístiques oficials, el 1881 el valor de les fustes arribades des del Canadà a Espanya equivalia un 18% de les importacions de fusta des dels Estats Units, principal proveïdor americà aquell any, i el 40% de les vingudes de Cuba. El 1895, havien crescut notablement i suposaven ja un 38,7% de les importacions des dels Estats Units, però el seu pes sobre les importacions totals de fusta era secundari: les arribades des de Suècia eren 2,5 vegades més grans que les d'Amèrica del Nord.

TAULA 5. VAIXELLS ARRIBATS A BARCELONA DES DE PUNTS D'IMPORTACIÓ DE FUSTA

	1875			1890		
	Proporció de vaixells de vela	de la vela sobre l'arqueig total	Nombre de vaixells arribats	Proporció de vaixells de vela	Proporció de la vela sobre l'arqueig total	Nombre de vaixells arribats
Suècia	100%	100%	22	92%	93%	4
Finlàndia	100%	100%	25	40%	38%	15
Canadà	100%	100%	1	40%	39%	12

Font: elaboració pròpia a partir del buidatge complet dels registres del *Diario de Barcelona* dels anys 1860, 1875 i 1895

De fet, la fusta era el producte més freqüent en els vaixells arribats de Dinamarca, Suècia, Noruega i l'actual Finlàndia (llavors el Gran Ducat, integrat a l'Imperi Rus). Tot i que al segle XVIII es registraven ja tràfics de fusta des d'aquella regió, el 1850 les arribades d'aquest producte eren molt esporàdiques i hi predominaven productes com el bacallà, les pells i els greixos. El 1880 i el 1895, fustes i taulons eren el producte més freqüentment transportat pels vaixells arribats de Suècia i l'actual Finlàndia, mentre en les rutes d'altres països nòrdics predominaven el bacallà (Noruega) o la fècula i la dextrina (Dinamarca, el 1895).

La demanda d'una economia en procés de creixement i transformació, com la catalana del darrer terç del vuitè, conduí, doncs, a la integració del port de Barcelona en els mercats internacionals fusters, transformats per les noves formes d'organització de la producció i l'exportació, sota paràmetres capitalistes i industrials, i amb l'impuls que conferia la demanda dels nuclis productius més avançats. Ara bé, si atenem als tràfics d'entrada del port català, els canvis en els modes de transport i, en concret, la transició de la vela al vapor, semblen haver jugat un paper reduït en aquest procés.

Encara el 1895, quan la navegació a vapor dominava en el conjunt del transport marítim internacional, les embarcacions de vela suposaven el 93% de les arribades des de ports canadencs a Catalunya. Des de Suècia i Finlàndia, aquestes proporcions eren, respectivament, del 38% i del 40%.

■ CONCLUSIONS

Com hem pogut veure, en el període 1860-1895 el port de Barcelona es va inserir en unes xarxes comercials que connectaven amb les més diverses regions i amb nombrosos ports europeus, americans, asiàtics i africans. Els tràfics tradicionals, vinculats al proveïment de la indústria tèxtil, es veieren reforçats, i els vaixells arribats des de l'Europa occidental i mediterrània i des dels Estats Units continuaren sent predominants. L'establiment de relacions amb altres regions, però, suposà una diversificació dels productes i una ampliació de les rutes, generalment, integrades a les xarxes de proveïment d'altres economies industrials, o bé en les de comercialització de marines d'altres països, especialitzades en la intermediació.

Tant la política comercial com les transformacions en el comerç marítim (entre les quals cal comptar també la construcció del Canal de Suez i la mateixa modernització i ampliació del port barceloní) suposaren estímuls clau per al creixement del comerç i la consolidació d'aquestes vastes relacions comercials, amb gairebé 150 ports. Igualment, els processos associats d'urbanització, creixement demogràfic i augment de la demanda de consum al Principat contribuïren de manera destacada a l'enorme dinamisme del comerç marítim

Tanmateix, com he tractat de mostrar, l'expansió del complex comercial del port respongué també a transformacions clau en les regions d'origen i en l'organització internacional del comerç. A banda de la transformació de la navegació i els canvis d'orientació de la política aranzelària, la globalització comercial del vuit-cents consistí també en el procés d'inserció en el mercat mundial d'amplis territoris. Sota la pressió de governants, colons i comerciants, diversos països i territoris colonials modificaren els seus processos d'especialització i transformaren la seua organització productiva, orientant-la a les necessitats dels grans nuclis fabrils internacionals i de les economies capitalistes més dinàmiques.

El port de Barcelona i l'economia catalana responien precisament als condicionants i a les característiques pròpies de les modernes societats industrials. No és estrany, per tant, que participessin de les connexions comercials que, durant la segona meitat del segle XIX, vinculaven les principals economies industrials entre elles i amb la resta del món: territoris que anaren especialitzant-se, majoritàriament, en el proveïment d'aliments i matèries primeres. Amb tot, les dimensions i la competitivitat en els mercats globals de l'economia catalana no podien comparar-se amb la dels nuclis fabrils i comercials més dinàmics. De manera que el creixement de la xarxa comercial va significar, sobretot (a excepció dels tràfics colonials i, parcialment, dels tràfics des del Canadà), la inserció de Barcelona com a escala en els tràfics d'altres països.

■ BIBLIOGRAFIA

- Alemany, Joan, *El port de Barcelona*. Lunwerg (1998).
- Austin, Gareth. "Resources, techniques, and strategies south of the Sahara: revising the factor endowments perspective on African economic development, 1500-2000 1". *The Economic History Review* 61.3 (2008). 587-624.
- Badenes, Carles. "La geografia comercial de Barcelona en el període de consolidació industrial: 1848-1914" (tesi doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona, 2020). <https://www.tesisred.net/handle/10803/670382>
- Bairoch, Paul. *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIXe siècle*. Paris, Mouton, Publications de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales (1976).
- Beckert, Sven. *El imperio del algodón. Una historia global*. Barcelona: Crítica (2016).
- Boglio, Denis. "Industria y comercio de la madera en el Pirineo catalán. Perspectiva histórica desde la revolución industrial 1850-1950" (tesi doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona, 2016). <https://www.tesisred.net/handle/10803/400024>
- Brenner, Robert, "The origins of capitalist development: a critique of neo-Smithian Marxism", *New Left Review* (1977), 104. 25.
- Bunel, Mattia et al. "Geovisualizing 12 the sail-to-steam transition through vessel movement data". *Advances in Shipping Data Analysis and Modeling: Tracking and Mapping Maritime Flows in the Age of Big Data* (2017). 189.
- Carreras, Albert i César Yáñez. "El puerto en la era industrial: una síntesis histórica", a Joan Clavera et al. *Economía e historia del Puerto de Barcelona. Tres Estudios* (Madrid: Civitas-Port Autònom de Barcelona, 1992). 81-157.
- Carreras, Anna i Yolanda Blasco. "Las exportaciones de España a Cuba (1891-1913): pervivencias históricas en la demanda cubana de productos españoles", *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales* 59 (2004). 131-156

- Castañeda, Lluís i Xavier Tafunell. "El mercado maorista de algodón en Barcelona a mediados del siglo XIX", a Carre-ras, Albert (ed.). *Doctor Jordi Nadal: la industrialització i el desenvolupament econòmic d'Espanya*. Edicions Uni-versitat de Barcelona (1999).
- Castillo, Daniel i Fatima Zohra Mohamed-Chérif. "La confi-guración de las redes de transporte marítimo en África noroccidental (1880-1939)". *Investigaciones de Historia Económica-Economic History Research* 13.2 (2017). 81-92.
- Castillo, Daniel, i Jesús M. Valdaliso. "Path dependence and change in the Spanish port system in the long run (1880-2014): An historical perspective". *International Journal of Maritime History* 29.3 (2017): 569-596.
- Chilosi, David i Giovanni Federico. "Early globalizations: The integration of Asia in the world economy, 1800-1938". *Explorations in Economic History* 57C (2015). 1-18.
- Delgado, Josep Maria. "'Menos se perdió en Cuba'. La di-mensión asiática del 98". *Illes i imperis*, 2 (1999). 49-64.
- Fradera, Josep Maria, *Indústria i mercat: les bases comer-cials de la indústria catalana moderna: 1814-1845*. Bar-celona: Crítica (1987).
- Frankema, Ewout, Jeffrey Williamson and Pieter Woltjer. "An economic rationale for the West African scramble? The commercial transition and the commodity price boom of 1835-1885". *The Journal of Economic History* 78.1 (2018). 231-267.
- Gallagher, John Andrew i Ronald Robinson. "The imperia-lism of free trade". *The Economic History Review*, 6 (1) (1953). 1-15.
- Gallego, Domingo i Vicente Pinilla. "Del librecambio mati-zado al proteccionismo selectivo: el comercio exterior de productos agrarios y alimentos en España entre 1849 y 1935". *Revista de Historia Económica* 14 (02) (1996). 371-420.
- Garrabou, Ramon i Jesús Sanz. "La agricultura española durante el siglo XIX: ¿inmovilismo o cambio?", a Garra-bou, Ramon (ed.). *Historia agraria de la España con-temporània*. Barcelona: Crítica (1985). 2, 7-191.
- Grafe, Regina i Camilla Brautaset. "The Quiet Transport Revolution: Returns to Scale, Scope and Network Den-sity in Norways Nineteenth-Century Sailing Fleet". *Working Paper* (2006), 062 University of Oxford, De-partment of Economics.
- Harlaftis, Gelina i Vasilis Kardasis. "International Shipping in the Eastern Mediterranean and the Black Sea: Istanbul as a Maritime Center", a Pamuk, Sevket i Jeffrey G. Willi-amson, *Globalization Challenge and Economic Response in the Mediterranean Before*. Routledge (2000). 233-65
- Harley, Charles K. "Ocean freight rates and productivity, 1740-1913: the primacy of mechanical invention reaffirmed". *The Journal of Economic History* 48 (4), (1988). 851- 876.
- Harley, Charles K. "Transportation, the world wheat tra-de, and the Kuznets cycle, 1850-1913", *Explorations in Economic History* 17 (3) (1980). 218. O'Rourke. "The Eu-ropean grain invasion, 1870-1913".
- Headrick, Daniel, R. *The tentacles of progress: Technology transfer in the age of imperialism, 1850-1940*. Oxford University Press (1998).
- Hobsbawm, Eric. *Industria e imperio*. Ariel (1982).
- Hopkins, A. G. "The Victorians and Africa: a reconsiderati-on of the occupation of Egypt, 1882". *The Journal of African History* 27 (2) (1986). 363-391.
- Iriarte, Iñaki. "La inserción internacional del sector fores-tal (1849-1935)". *Revista de Historia Industrial. Econo-mía y Empresa* 1.27 (2005). 13-47.
- Jacks, David S. i Krishna Pendakur. "Global trade and the maritime transport revolution". *The Review of Econo-mics and Statistics* 92(4) (2010). 745-755.
- Jacks, David, S. "What drove 19th century commodity market integration?". *Explorations in Economic History* 43(3) (2006). 383-412.
- Kaukiainen, Yrjö. "Journey costs, terminal costs and oce-an tramp freights: how the price of distance declined from the 1870s to 2000". *International Journal of Ma-ritime History* 18.2 (2006). 17-64.
- Kaukiainen, Yrjö, "The advantages of water carriage: Sca-le economies and shipping technology, c. 1870-2000",

- a Harlaftis, Gelina, Jesús Valdaliso, and Stig Tenold (eds.). *The world's key industry: history and economics of international shipping*. Palgrave Macmillan, (2012).
- Law, Robin. "The politics of commercial transition: Factional conflict in Dahomey in the context of the ending of the Atlantic slave trade". *The Journal of African History* 38 (2) (1997). 213-233.
- Marnot, Bruno. *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXe siècle: (1815-1914)*. Paris: Presses de l'Université Paris-Sorbonne (2011).
- Montañés, Enrique. "La consolidación del prohibicionismo en el comercio del trigo (1820-1847)", a Caro, Diego (coord.). *El primer liberalismo en Andalucía (1808-1868). Política, economía y sociabilidad*. Cádiz, Universidad de Cádiz (2005). 207-247.
- O'Brien, Patrick Karl. "Colonies in a globalizing economy. 1815-1948". *Working Paper*, 08/04. London School of Economics, 2004.
- O'Rourke, Kevin Hjortshøj i Jeffrey Gale Williamson, *Globalization and history: the evolution of a nineteenth-century Atlantic economy*. MIT Press (1999).
- O'Rourke, Kevin Hjortshøj i Jeffrey Gale Williamson. "When did globalisation begin?", *European Review of Economic History* 6 (1) (2002). 23-50.
- Offer, Avner. *The first world war: an agrarian interpretation*, (OUP Catalogue, 1991). Geoffrey Jones. *Merchants to multinationals: British trading companies in the nineteenth and twentieth centuries*. Oxford University Press (2000).
- O'Rourke, Kevin Hjortshøj. "The European grain invasion, 1870-1913". *The Journal of Economic History* 57 (4) (1997). 775-801.
- Osterhammel, Jürgen *The transformation of the world: a global history of the nineteenth century*. Princeton University Press (2015).
- Papadopoulou, Alexandra. "Foreign merchant businesses and the integration of the Black and Azov Seas of the Russian Empire into the First global economy". *Business History* (2019). 1-27.
- Pascali, Luigi. "The wind of change: Maritime technology, trade, and economic development". *American Economic Review* 107(9) (2017). 2821-2854.
- Pascual, Pere. "Ferrocarrils i circulació mercantil a Catalunya durant la segona meitat del segle XIX". *Recerques: Història, Economia, Cultura* 21 (1988). 125-161.
- Pascual, Pere. "La modernització dels mitjans de transport a la Catalunya del segle XIX", a Jordi Nadal et al., *Historia econòmica de la Catalunya contemporània*. Barcelona: Enciclopèdia Catalana (1991). 297- 335.
- Pascual, Pere, *Agricultura i industrialització a la Catalunya del segle XIX: formació i desestructuració d'un sistema econòmic*. Barcelona: Crítica (1990).
- Robinson, Ronald i John Andrew Gallagher. *Africa and the Victorians: The official mind of Imperialism*. Macmillan (1966).
- Rodrigo, Martín. *Barcelona, capital del retorn. Les bases colonials de Barcelona, 1765-1968*. Museus d'Història de Barcelona (2011). 79-92.
- Rodrigo, Martín. "Del desestanco del tabaco a la puesta en marcha de la Compañía General de Tabacos de Filipinas (1879-1890)". *Boletín Americanista* 59 (2009), 199-221.
- Rodrigo, Martín, "La línea de vapores-correo España-Filipinas (1879- 1905)". *Cuadernos de Historia del Instituto Cervantes de Manila* (1998). 2-3.
- Sánchez-Albornoz, Nicolás, *Los precios agrícolas durante la segunda mitad del siglo XIX. Volumen I. Trigo y cebada*. Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España (1975).
- Sant Gisbert, Jordi. "El comerç de cacau entre Barcelona i Fernando Poo: la Unió de Agricultores de la Guinea española (1880-1941)" (tesi doctoral, Universitat Pompeu Fabra, 2017).
- Segura, Antoni. "El mercat de cereals i llegums a Barcelona, 1814- 1868". *Recerques: Història, Economia, Cultura* 14 (1983). 177-212.
- Topik Steven C. i Allen Wells. "Commodity chains in a global economy", a Rosenberg, Emily S. (ed.). *A world connecting, 1870-1945*. Cambridge. MA: Belknap Press of Harvard University Press (2012).

Valls, Francesc. *La Catalunya atlàntica. Aiguardent i teixits a l'arrencada industrial catalana*. Vic: Eumo Editorial i Universitat de Vic (2003).

Wynn, Graeme, *Timber Colony. A historical geography of early nineteenth century New Brunswick*. Toronto: University of Toronto Press (1981).

Zapata, Santiago. "La madera en España (c.1850-1950): un primer esbozo". *Revista de Historia Económica = Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 19.2 (2001). 287-343.

■ NOTES

1. Kevin Hjortshøj O'Rourke i Jeffrey Gale Williamson. *Globalization and history: the evolution of a nineteenth-century Atlantic economy*. MIT Press (1999).

2. Yrjö Kaukiainen. "The advantages of water carriage: Scale economies and shipping technology, c. 1870-2000." Harlaftis, Gelina, Jesús Valdaliso, and Stig Tenold, eds. *The world's key industry: history and economics of international shipping*. Palgrave Macmillan (2012); Bruno Marnot. *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXe siècle:(1815-1914)*. Paris: Presses de l'Université Paris-Sorbonne (2011).

3. Jürgen Osterhammel. *The transformation of the world: a global history of the nineteenth century*. Princeton University Press (2015).

4. Kevin Hjortshøj O'Rourke i Jeffrey Gale Williamson. "When did globalisation begin?". *European Review of Economic History* 6 (1) (2002). 23-50, i Regina Grafe i Camilla Brautaset. "The Quiet Transport Revolution: Returns to Scale, Scope and Network Density in Norway's Nineteenth-Century Sailing Fleet".

5. Yrjö Kaukiainen. "Journey costs, terminal costs and ocean tramp freights: how the price of distance declined from the 1870s to 2000." *International Journal of Maritime History* 18.2 (2006). 17-64; Bruno Marnot, *Les grands ports...*

6. David S. Jacks i Krishna Pendakur. "Global trade and the maritime transport revolution". *The Review of Economics and Statistics* 92 (4) (2010). 745-755 i David, S. Jacks. "What drove 19th century commodity market integration?". *Explorations in Economic History* 43 (3) (2006). 383-412.

7. Per una anàlisi de conjunt sobre les relacions entre creixement econòmic i urbà de les ciutats portuàries, organització de les xarxes internacionals del comerç marítim i la transició al va-

por, vegeu: Mattia Bunel et al. "Geovisualizing 12 the sail-to-steam transition through vessel movement data". *Advances in Shipping Data Analysis and Modeling: Tracking and Mapping Maritime Flows in the Age of Big Data* (2017). 189.

8. Albert Carreras i César Yáñez. "El puerto en la era industrial: una síntesis histórica", a Joan Clavera et al. *Economía e historia del Puerto de Barcelona. Tres Estudios*. Madrid: Civitas-Port Autònom de Barcelona (1992). 81-157.

9. He presentat aquesta font, el tractament que n'he fet i la base de dades resultant a: Carles Badenes, "La geografia comercial de Barcelona en el període de consolidació industrial: 1848-1914" (tesi doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona, 2020), <https://www.tesisenred.net/handle/10803/670382>

10. Josep Maria Fradera. *Indústria i mercat: les bases comercials de la indústria catalana moderna: 1814-1845*. Barcelona: Crítica, (1987) i Francesc Valls. *La Catalunya atlàntica. Aiguardent i teixits a l'arrencada industrial catalana*. Vic: Eumo Editorial i Universitat de Vic (2003).

11. Fradera, *Indústria...*

12. Vegeu sobre això, entre altres: Daniel Castillo i Jesús M. Valdaliso. "Path dependence and change in the Spanish port system in the long run (1880-2014): An historical perspective". *International Journal of Maritime History* 29.3 (2017). 569-596.

13. Es tracta d'una mostra les dimensions de la qual han estat calculades prenent com a població total la suma dels vaixells entrats recollits en les estadístiques oficials de comerç exterior i de cabotatge per a aquell any, i considerant un marge d'error del 5% i un nivell de confiança del 95%. El procediment d'extracció, a partir de les dimensions de la mostra ha consistit en la generació de números aleatoris corresponents a l'ordre d'arribada (segons es publicava al *Diario de Barcelona*) dels vaixells mercants per a tot l'any.

14. Charles Knickerbocker Harley. "Transportation, the world wheat trade, and the Kuznets cycle, 1850-1913". *Explorations in Economic History* 17 (3) (1980). 218. Kevin Hjortshøj O'Rourke. "The European grain invasion, 1870-1913". Steven C. Topik i Allen Wells. "Commodity chains in a global economy", a Emily S. Rosenberg (ed.). *A world connecting, 1870-1945*. Cambridge. MA: Belknap Press of Harvard University Press (2012).

15. Eric J. Hobsbawm, *Industria e imperio*. Ariel (1982).

16. Avner Offer, *The first world war: an agrarian interpretation*. (OUP Catalogue, 1991). Geoffrey Jones, *Merchants to multinationals: British trading companies in the nineteenth and twentieth centuries*. Oxford University Press (2000). Alexandra Papadopolou "Foreign merchant businesses and the integration of the

Black and Azov Seas of the Russian Empire into the First global economy". *Business History* (2019). 1-27.

17. Enrique Montañés, "La consolidación del prohibicionismo en el comercio del trigo (1820-1847)", a Diego Caro (coord.). *El primer liberalismo en Andalucía (1808-1868). Política, economía y sociabilidad*. Cádiz: Universidad de Cádiz (2005). 207-247.

18. Nicolás Sánchez-Albornoz, *Los precios agrícolas durante la segunda mitad del siglo XIX. Volumen I. Trigo y cebada*. Madrid: Servicio de Estudios del Banco de España (1975). Antoni Segura, "El mercat de cereals i llegums a Barcelona, 1814- 1868". *Recerques: Història, Economia, Cultura* 14 (1983). 177-212.

19. Ramon Garrabou i Jesús Sanz. "La agricultura española durante el siglo XIX: ¿inmovilismo o cambio?", a Ramon Garrabou (ed.). *Historia agraria de la España contemporánea*. Barcelona: Crítica (1985) 2, 7-191.

20. Pere Pascual, *Agricultura i industrialització a la Catalunya del segle XIX: formació i desestructuració d'un sistema econòmic*. Barcelona: Crítica (1990).

21. Per a una anàlisi de l'organització institucional dels ports i els tràfics marítims de les colònies franceses al nord d'Àfrica, vegeu: Daniel Castillo i Fatima Zohra Mohamed-Chérif. "La configuración de las redes de transporte marítimo en África noroccidental (1880-1939)". *Investigaciones de Historia Económica-Economic History Research* 13.2 (2017). 81-92. Els autors apunten també a la importància de conreus com els cereals i la vinya en l'auge de determinats ports algerians (com el d'Oran) i tunisians.

22. Estadísticas del Comercio Exterior, Dirección General de Aduanas.

23. Segons el buidatge complet dels registres que he efectuat per a aquest any.

24. En aquest cas es tracta d'un mostreig, en què apareixen només dues naus arribades des d'aquella regió. Vegeu la nota 11.

25. Harley. "Transportation, the world wheat trade, and the Kuznets cycle, 1850-1913".

26. Gelina Harlaftis i Vasilis Kardasis. "International Shipping in the Eastern Mediterranean and the Black Sea: Istanbul as a Maritime Center", Sevet Pamuk, i Jeffrey G. Williamson, *Globalization Challenge and Economic Response in the Mediterranean Before*. Routledge (2000). 233-65

27. Alexandra Papadopoulou. "Foreign merchant businesses and the integration of the Black and Azov Seas of the Russian Empire into the First global economy".

28. *Íbid.* Robert Brenner. "The origins of capitalist development: a critique of neo-Smithian Marxism", *New Left Review* (1977). 104, 25.

29. Sven Beckert. *El imperio del algodón. Una historia global*. Barcelona: Crítica (2016).

30. *Íbid.*

31. Les xifres provenen de Headrick, *The tentacles...*

32. Headrick, *The tentacles...* Ronald Robinson i John Andrew Gallagher. *Africa and the Victorians: The official mind of Imperialism*. Macmillan (1966). A. G. Hopkins. "The Victorians and Africa: a reconsideration of the occupation of Egypt, 1882". *The Journal of African History* 27(2) (1986). 363-391.

33. Josep Maria Delgado. "'Menos se perdió en Cuba'. La dimensión asiática del 98", *Illes i Imperis* 2 (1999). 49-64. Martín Rodrigo, "La línea de vapores-correo España-Filipinas (1879-1905)". *Cuadernos de Historia del Instituto Cervantes de Manila* (1998). 2-3.

34. *Íbid.* Anna Carreras i Yolanda Blasco. "Las exportaciones de España a Cuba (1891-1913): pervivencias históricas en la demanda cubana de productos españoles". *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales* 59 (2004). 131-156.

35. Martín Rodrigo, *Barcelona, capital del retorn. Les bases colonials de Barcelona, 1765-1968*. Museu d'Història de Barcelona (2011). 79-92.

36. Jordi Sant Gisbert. "El comerç de cacau entre Barcelona i Fernando Poo: la Unió de Agricultores de la Guinea española (1880-1941)" (tesi doctoral, Universitat Pompeu Fabra, 2017).

37. Patrick Karl O'Brien. "Colonies in a globalizing economy. 1815-1948". *Working Paper*, 08/04 London School of Economics (2004)

38. Vegeu, per exemple: Ewout Frankema, Jeffrey Williamson, and Pieter Woltjer. "An economic rationale for the West African scramble? The commercial transition and the commodity price boom of 1835-1885". *The Journal of Economic History* 78.1 (2018). 231-267 i Gareth Austin. "Resources, techniques, and strategies south of the Sahara: revising the factor endowments perspective on African economic development, 1500-2000 1". *The Economic History Review* 61.3 (2008). 587-624.

39. David Chilos i Giovanni Federico. "Early globalizations: The integration of Asia in the world economy, 1800-1938". *Explorations in Economic History* 57C (2015). 1-18.

40. John Andrew Gallagher i Ronald Robinson. "The imperialism of free trade". *The Economic History Review* 6 (1) (1953). 1-15.

41. Robin Law. "The politics of commercial transition: Factional conflict in Dahomey in the context of the ending of the Atlantic slave trade". *The Journal of African History* 38 (2) (1997). 213-233.

42. Regina Grafe i Camilla Brautaset. "The Quiet Transport Revolution: Returns to Scale, Scope and Network Density in Norway's Nineteenth-Century Sailing Fleet".

43. Denis Boglio. "Industria y comercio de la madera en el Pirineo catalán. Perspectiva histórica desde la revolución industrial 1850-1950" (tesi doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona, 2016). <https://www.tesisenred.net/handle/10803/400024>

44. Pere Pascual. "Ferrocarrils i circulació mercantil a Catalunya durant la segona meitat del segle XIX". *Recerques: Història, Economia, Cultura* 21 (1988). 125-161.

45. Iñaki Iriarte. "La inserción internacional del sector forestal (1849-1935)", *Revista de Historia Industrial. Economía y Empresa* 1. 27 (2005). 13-47. Santiago Zapata. "La madera en España (c.1850-1950): un primer esbozo". *Revista de Historia Económica = Journal of Iberian and Latin American Economic History* 19.2 (2001). 287-343.

46. Iriarte. "La inserción internacional del sector forestal (1849-1935)".

47. Graeme Wynn. *Timber Colony. A historical geography of early nineteenth century New Brunswick*. Toronto: University of Toronto Press (1981).

48. *Íbid.*

49. *Íbid.* Iriarte. "La inserción internacional del sector forestal (1849-1935)".

El Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná (Argentina) durante el siglo XX. Aproximaciones a un objeto de estudio¹

Walter Musich

Universidad Nacional de Entre
Ríos, Paraná, Argentina
0000-0002-4317-6140

Natalia Vega

Universidad Nacional de Entre
Ríos, Paraná, Argentina
0000-0003-0014-0014

José Larker

Universidad Nacional de Entre
Ríos, Paraná, Argentina
0000-0003-3329-5290

Data de recepció: 22 de novembre 2021
Data d'acceptació: 11 de febrer de 2022
DOI: <https://doi.org/10.51829/Drassana.29.676>
© CC BY-NC-ND



■ RESUMEN

En estas páginas ofrecemos sintéticamente los resultados de una investigación orientada a la reconstrucción de la historia del Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná (Argentina) en distintos momentos del siglo XX. La misma se ha encuadrado en sendos proyectos desde 2013 al presente, con el aporte de un equipo pluridisciplinario, adoptando un enfoque fundamentalmente cualitativo, y a partir de un conjunto de conceptualizaciones provenientes de las ciencias sociales y en particular, de autores que profundizan en la historia social y del Estado, en los estudios regionales y los estudios portuarios. La acción transformadora del Estado nacional, sobre todo en la primera mitad del siglo, la materialización de una región fluvial y la importancia del puerto de Paraná en ese proyecto, los trabajos y trabajadores que le dieron carnadura al mismo, las vinculaciones del área portuaria con el entorno barrial y ribereño, son los tópicos fundamentales que aquí se presentan.

Palabras clave: Ciudad de Paraná, Puerto Nuevo, trabajadores, mundo del trabajo, Estado Nacional

The Puerto Nuevo of the city of Paraná (Argentina) during the 20th century. Approaches to an object of study

■ ABSTRACT

In these pages we synthetically offer the results of a research aimed at reconstructing the history of the Puerto Nuevo of the city of Paraná (Argentina) at different times in the twentieth century. It has been framed in two projects from 2013 to the present, with the contribution of a multidisciplinary team, adopting a fundamentally qualitative approach, and from a set of conceptualisations coming from the social sciences and in particular, from authors who delve into social and state history, regional studies and port studies. The transforming action of the national state, especially in the first half of the century, the materialisation of a river region and the importance of the port of Paraná in this project, the jobs and workers

who gave it substance, the links of the port area with the neighbourhood and riverside environment, are the fundamental topics presented here.

Keywords: City of Paraná, Puerto Nuevo, Workers, World of Work, National State

El Puerto Nuevo de la ciutat de Paraná (Argentina) durant el segle XX. Aproximacions a un objecte d'estudi

■ RESUM

En aquestes pàgines oferim sintèticament els resultats d'una investigació orientada a la reconstrucció de la història del Puerto Nuevo de la ciutat del Paraná (Argentina) en diferents moments del segle XX. Aquesta s'ha enquadrat en dos projectes des del 2013 fins ara, amb les aportacions d'un equip pluridisciplinari, adoptant un enfocament fonamentalment qualitatiu, a partir d'un conjunt de conceptualitzacions provinents de les ciències socials i, en particular, d'autors que aprofundeixen en la història social i de l'Estat, en els estudis regionals i en els estudis portuaris. L'acció transformadora de l'Estat nacional, sobretot a la primera meitat del segle, la materialització d'una regió fluvial i la importància del port del Paraná en aquest projecte, els treballs i treballadors que li van donar cos, les vinculacions de l'àrea portuària amb l'entorn de barri i riberenc són els tòpics fonamentals que aquí es presenten.

Paraules clau: Ciutat del Paraná, Port Nou, treballadors, món del treball, Estat Nacional

Desde el año 2013, en calidad de docentes investigadores de la Facultad de Trabajo Social de la Universidad Nacional de Entre Ríos, Argentina, nos hemos abocado a la reconstrucción de la historia del Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná durante distintos periodos del siglo XX². En un primer momento abordamos las etapas iniciales de este ente portuario atendiendo particularmente al rol que en su diseño, construcción y desarrollo tuvo el Estado nacional. Indagamos en torno a la relación existente entre la creación del mismo, el proceso de modernización del

propio Estado y la inserción de la economía local y regional en el mercado mundial capitalista. Así fue que logramos avanzar en la producción de conocimientos relativos a la construcción de las obras portuarias, las políticas públicas vinculadas al desarrollo de la región y la infraestructura fluvial, como así también a la composición del personal y de los oficios y tareas de la entidad portuaria. En una segunda etapa, nos enfocamos en el funcionamiento administrativo y operativo del Puerto Nuevo durante la primera mitad del Siglo XX y muy especialmente, en la configuración del mundo del trabajo y la conformación y utilización del espacio urbano y sociocultural en relación al mismo. A partir de ello realizamos importantes avances en la identificación y descripción de la composición y características de la planta de empleados y obreros de la entidad, de las formas de trabajo, relaciones laborales y estructura ocupacional allí establecidas y los saberes vinculados a ese mundo del trabajo. También pudimos comenzar a reconstruir la configuración del entorno portuario y sus posteriores reconfiguraciones. En el presente artículo ofrecemos una apretada síntesis de estos resultados, a la vez que explicitamos los marcos teóricos y metodológicos que orientaron la investigación.

■ PARANÁ Y SUS PUERTOS. UN ESTADO DE LA CUESTIÓN

La ciudad de Paraná, capital del insular territorio de Entre Ríos, actual provincia de la República Argentina, tuvo su origen en las últimas décadas del siglo XVII a partir de la existencia de un puerto natural en su ribera. El paraje conocido como Baxada de Santa Fe o Baxada del Paraná fue el punto de acceso de la población peninsular y criolla proveniente de la vecina ciudad de Santa Fe, localizada en la otra orilla del Río Paraná. En los siglos posteriores, tuvo tres emplazamientos portuarios diferentes: el Puerto Viejo - también citado como puerto de la Capitanía - en lo que fue aquel embarcadero natural inicial y que prosperará junto al poblado hasta los primeros años del siglo XX; los muelles de Bajada Grande, que comenzaron a operar en conexión con el Ferrocarril Central Entrerriano hacia 1884 y a manos de capitales ingleses (The Entre Ríos

Railway Company Ltd.) desde su privatización en 1891 hasta mediados del siglo XX, cuando vuelve a manos del Estado. Por último, como sucesor estatal del Puerto Viejo, el Puerto Nuevo, cuya construcción fue ordenada por el Estado Nacional en 1903 y en funcionamiento durante casi todo el siglo XX; hoy inoperable con peligro de desguace.

A pesar de esta importante presencia de los puertos para la vida de la ciudad de Paraná, los estudios dedicados a dar cuenta de estos, de sus trabajadores y trabajadoras, de las comunidades portuarias y del entramado de relaciones que en su entorno se fue construyendo, son sumamente escasos, lo que en su oportunidad representó una vacancia importante y estimulante para iniciar nuestras investigaciones. En cambio, existen frecuentes referencias a los mismos en abordajes panorámicos dentro de obras generales de autores reconocidos de principios y mediados del siglo XX, como Benigno Teijeiro Martínez, Alfeo Zanini, César Blas Pérez Colman, Filiberto Reula, Beatriz Bosch, etc. En todas ellas se trata de menciones o breves desarrollos de carácter fáctico, con énfasis en la crónica o la información estadística. De Enrique Schaller es uno de los aportes más recientes con atención a los puertos entrerrianos desde un enfoque de historia económica³.

En lo que concierne a los puertos de la localidad, referencias generales son consignadas en la historia de la ciudad desde tiempos coloniales hasta la década de 1950 de Ofelia Sors⁴; también en un trabajo de Sonia Tedeschi sobre historia regional colonial⁵, como asimismo en un breve artículo de Walter Musich para la publicación extraordinaria por los 110 años de la Dirección Nacional de Vías Navegables del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, Distrito Paraná Medio, entidad principal con sede en el Puerto Nuevo de Paraná⁶. Mención especial merecen la edición del libro *Huellas del Puerto Viejo. En la persistencia de un barrio*, del arquitecto J.R. Edgardo Paez⁷ y un artículo de Walter Musich y Karen Spahn sobre la colección fotográfica perteneciente al Distrito Paraná Medio del MOP⁸.

Es crédito de los autores de este trabajo y del equipo de investigación que dirigimos y coordinamos desde hace casi una década el haber iniciado y desarrollado una

narrativa en profundidad centrada en la reconstrucción de la historia del Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná.

■ EL PUERTO NUEVO DE PARANÁ: UN OBJETO DE ESTUDIO

Abordamos el inicio de los estudios hídricos y obras del puerto hasta aproximarnos a lo que significó la crisis del modelo agroexportador en la Argentina (1904-1930)⁹. Nos anclamos en un marco teórico y metodológico interdisciplinario priorizando el análisis cualitativo y pluridimensional del mencionado espacio y de su relación con el proceso de modernización del Estado por aquellos años y la inserción de la economía local y regional en el mercado mundial capitalista. Se planteó para ello una estrategia metodológica inductiva, priorizando conceptos, intelecciones y comprensiones a partir de pautas otorgadas por los datos mismos¹⁰; específicamente, se recuperó la noción de “muestreo teórico”¹¹ como caracterización de la relación entre teoría y trabajo empírico y como técnica de recolección de datos para generar una teoría. La investigación no partió de una teoría puntual, ni siquiera de una hipótesis fuerte a ser verificada por los datos, sino que se inició desde unos presupuestos generales (la inserción de la región como agroexportadora en el marco de la división internacional del trabajo, la centralidad del sistema ferro-portuario del Litoral en dicho esquema, la transformación de la estructura social por el proceso inmigratorio y su complejización y conflictividad a partir de la emergencia de la clase obrera), algunos conceptos que se presumieron útiles (“infraestructura portuaria”, “mundo del trabajo”, “espacio regional”) y fundamentalmente de un área o tema a estudiar. Como estrategia metodológica, se puso en práctica un ir y venir permanente entre los datos y las orientaciones teóricas que sobre la marcha del trabajo fueron reconstruyendo tanto los aspectos conceptuales (por ejemplo, se incorporaron conceptos como los de “penetración material del Estado”¹² y “saberes del Estado”¹³), como cuestiones propias de la investigación (las relaciones entre las distintas instancias estatales en la creación del Puerto Nuevo, el significativo rol del Ministerio de Obras Públicas de la Nación en esa

creación, la articulación de los enclaves portuarios existentes en la ciudad de Paraná a principios del Siglo XX).

En lo referido a la escala espacial de análisis, la investigación partió de problematizar las nociones de espacio, de localidad y región¹⁴. Localidad y región como unidades analíticas hipotéticas no restringidas en el estudio a simples escenarios o soportes físicos de los procesos históricos, considerando la importancia de la definición de jurisdicciones fluviales y de áreas portuarias establecidas por la agencia estatal nacional al momento de otorgarle funciones al puerto de Paraná, particularmente la constitución de la región Paraná Medio.

En el proceso de investigación se recurrió tanto a una variedad de fuentes directas como indirectas. Se tuvo en cuenta la documentación generada por el propio ente portuario¹⁵, aquellas provenientes de publicaciones periódicas (*El argentino*, *La Libertad*, *El Tribuno* y *El Entre Ríos*, revista periódica *La Actividad Humana*), de agencias estatales nacionales, provinciales y municipales (Memorias ministeriales, Discursos, Digestos, etc.), del relevamiento primario del patrimonio edilicio y de la producción de fuentes orales¹⁶. Algunos de los repositorios consultados, además del existente en el propio ente portuario, fueron el Archivo Histórico de la Provincia de Entre Ríos, la Biblioteca Provincial de Entre Ríos, el archivo y biblioteca del Ministerio de Economía de la Nación (MECON, Buenos Aires), el Archivo General de la Nación/Archivo Intermedio/Biblioteca (Buenos Aires) y los ubicados en la Aduana y la Prefectura de la ciudad de Paraná. A la documentación y repositorios antes citados sumamos el relevamiento de información cartográfica y catastral.

El análisis y procesamiento de los datos aportados por el material relevado implicó la adopción de los procedimientos hermenéuticos de interpretación y decodificación; ello requirió de la crítica externa e interna de las fuentes y de los mismos datos aportados por estas, permitiendo al equipo avanzar en el reconocimiento de los procesos históricos.

■ LOS PUERTOS PARANAENSES COMO HITOS URBANOS ESTRUCTURANTES

Consideramos la importancia del Puerto Nuevo y de otros sitios de actividad portuaria de la ciudad de Paraná, sus entornos urbanos y sociales, como de gran relevancia en la formación de núcleos barriales. A lo largo de unos 6 km de ribera, se establecieron en el transcurso de tres siglos numerosos embarcaderos y establecimientos de extracción y procesamiento de recursos minerales y de comercialización de estos, de otros productos de la tierra y de la pesca artesanal. Hacia mediados del siglo XIX, Paraná ya contaba con un importante puerto fiscal y activos hornos de cal y fábricas de cerámicos. Para finales de aquel siglo y comienzos del siglo XX, el borde ribereño del ejido de la ciudad (noreste -sudoeste) adquirió un marcado perfil industrial. En este contexto, el Puerto Viejo fue perdiendo importancia frente al movimiento de los muelles privados del Ferrocarril de Entre Ríos que pudo articular un nodo ferroportuario en el paraje Bajada Grande (extremo oeste del ejido municipal).

Pero las transformaciones económicas desde el desaceleramiento del modelo agroexportador, los cambios notables en el esquema de crecimiento, industrialización y comercio a escala regional y las decisiones que impactaron más directamente en la escala local, como la desestimación de un ramal ferroviario al nuevo puerto fiscal y la afectación de parte de aquella ribera a espacios de *solaz* y *esparcimiento* de la población, con la consiguiente erradicación de toda ocupación preexistente, hicieron que el paisaje cultural y social de la zona se modificase sustancialmente desde mediados de la década de 1930 hacia lo que podríamos definir como un perfil mixto: áreas de infraestructura e industria alejadas del centro urbano, y áreas de recreación y residenciales más próximas al mismo. Claramente esto impactó sobre los viejos núcleos de población ribereña, modificando sus estructuras físicas y poblacionales, sus características sociales y culturales. No pocas instalaciones y edificaciones, antes activas e importantes para el movimiento industrial y comercial de la ciudad, quedaron ociosas y obsoletas, área de “vacancia urbana” en términos inmobiliarios y en “relictos culturales”¹⁷,

Imagen 1. Ribera fluvial frente al Ejido de Paraná. Plano cartográfico donde se indican los tres enclaves portuarios de la ciudad (fragmento). (Documento elaborado y editado por el arquitecto Alfeo Zanini en 1926).



según la definición acuñada por las convenciones del paisaje cultural, que hoy se hallan en franco peligro de desaparición y paulatino desguace. Con todo, Puerto Viejo (desde finales del siglo XVII hasta el primer lustro del siglo XX) Puerto Nuevo (activo desde 1908 hasta finales del siglo XX) y los muelles de Bajada Grande (desde 1885 hasta la década de 1980 aprox.) ubicados casi de modo equidistante, representan hasta hoy hitos urbanos estructurantes del borde ribereño de la ciudad de Paraná.

Así como el viejo puerto fiscal fue ubicado en la desembocadura de uno de los arroyos más profundos y caudalosos de la zona -el Antofónico- aprovechando entonces el refugio natural y la pendiente -"Baxada", a decir de los españoles- que su estuario ofrecía, el Puerto Nuevo, obra del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, se levantó en las tierras bajas al final de la cuenca del arroyo La Santiagueña, lo que a principios del siglo XX estaba dentro del ejido pero fuera de la planta urbana, aunque a pocos cientos de metros de la misma (en el plano de la imagen 1

se pueden apreciar las ubicaciones). Cuando el Ministerio decide su ubicación argumenta no solo cuestiones vinculadas a la navegabilidad y operatividad, sino también a la dinamización de esa parte de ciudad -expectativa promovida también desde la opinión pública- ya que el puerto sería tanto de comercialización como de pasajeros; más, con la instalación del distrito fluvial Paraná Inferior -luego Medio- del MOP, otras importantes funciones de alcance regional se incorporaron: obras portuarias y talleres, dragado, balizamiento, mediciones y cartografía fluvial.

Una de las contribuciones más interesantes del patrimonio fotográfico del Distrito fluvial que el equipo estudia, lo constituyen las numerosas tomas generales desde las instalaciones portuarias, que permiten observar el paisaje adyacente e incluso, por su nitidez, un territorio más vasto, y distintos perfiles tanto de la costa como de la ciudad elevada sobre las barrancas. Gracias a la parte más estudiada de este registro, entre las décadas de 1910 y 1930, podemos dar cuenta de amplios terrenos de escasa

Imagen 2. Puerto Nuevo de Paraná. Toma fotográfica desde el Morro de Etienot¹⁸ de las flamantes instalaciones y embarcaciones del Ministerio de Obras Públicas. Al fondo el perfil de la ciudad. Circa 1914. (Colección Distrito Paraná Medio, MOP. Digitalización Juan Ignacio Pereira).



o nula población, con quintas y chacras dispersas y el predominio de lo que parecen tierras de cultivo o cría de animales, por la visible ausencia del monte nativo, aunque aún se conserva la formación del monte en galería propio del borde costero y las islas. Los caminos cercanos que alcanzan a visualizarse constituyen una suerte de “picadas” que siguen la ondulación natural de las barrancas. En este punto, las imágenes del pasado coinciden con testimonios orales de los vecinos más ancianos, que recuerdan las escasas construcciones y la geografía agreste y accidentada, cuando sus familias se instalaron allí hacia los años 30 ó 40, (como se puede observar en la imagen 2).

Familias inmigrantes aparecen vinculadas a las distintas dependencias del ente portuario o a la actividad de empresas marítimas o areneras hacia mediados del siglo, así como también a distintos comercios minoristas: almacenes, despachos de bebidas y viandas y hosterías. Algunos vecinos y ex trabajadores portuarios entrevistados coinciden en reconocer como instancias destacadas en la dinámica del mundo de trabajo en el barrio, la llegada de barcos “de la carrera”¹⁸ y la entrada y salida del personal del Ministerio.

En las últimas décadas del siglo XX las zonas adyacentes tanto al Puerto Nuevo como a las antiguas localizaciones portuarias, se densificaron poblacionalmente, con la radicación de familias de muy diversa condición

socioeconómica e inserción en el mercado de trabajo y el desarrollo de emprendimientos vinculados a nuevas actividades económicas, deportivas o recreativas; procesos que en general han transformado y resignificado de manera sustancial el paisaje cultural ribereño. Los relictos portuarios e industriales, como asimismo la condición degradada de algunas tierras ejidales, como por ejemplo los cursos y desembocaduras de arroyos, han favorecido también el surgimiento y rápido crecimiento de villas de emergencia. En el caso particular del entorno construido del Puerto Nuevo, a la vieja vecindad que se configuró sobre todo en la primera mitad del siglo XX, se sumaron de formas muy diversas el poblamiento del Morro de Etienot (hoy conocido como barrio del Morro) y de las barrancas sobre el tramo final de la Santiagueña, que tomó el nombre de barrio Maccarone, por el antiguo dueño de las tierras. Dichas barriadas por el noreste y por el sur, el Parque Urquiza y Costanera, en sus últimas extensiones, por el oeste, más el río Paraná por el norte, han ido definiendo los límites físicos del primitivo barrio del puerto⁹.

No estamos aún en condiciones de aseverar la existencia de un barrio portuario, mucho menos de definir a la ciudad de Paraná -a pesar de sus múltiples espacios portuarios durante siglos- como una ciudad portuaria. La parte urbana más consolidada, su dinámica y su estructura, han respondido más a funciones administrativas como ciudad capital, y comerciales, sobre todo desde finales del siglo XIX; mientras que nuestros relevamientos fotográficos, catastrales y testimonios orales sobre el entorno del complejo portuario no han revelado la existencia de conjuntos de viviendas específicas para los trabajadores portuarios, aunque sí habitaciones de rentas y algunos hospedajes. Tampoco podemos identificar con la información recogida hasta el momento para el caso, la existencia de una determinada identidad portuaria, aunque de sendas entrevistas a ex trabajadores, vecinos y ex vecinos del barrio, se desprenden cuestiones interesantes en ese sentido, para continuar profundizando, como la fundación de instituciones deportivas, religiosas, de educación y salud, la acción del mutualismo y la apertura de otros espacios de sociabilidad. Son éstos, elementos para formular hipótesis a futuro.

■ PUERTO NUEVO: LA RELEVANCIA DE UNA AGENCIA NACIONAL EN LA CIUDAD DE PARANÁ. ADMINISTRACIÓN ESTATAL Y TRABAJO PORTUARIO

El Puerto Nuevo ha tenido características muy particulares y especificidades que hicieron que las funciones allí desarrolladas no fueran prioritariamente las de transporte y comercialización de mercancías; al menos eso es lo que estarían mostrando las fuentes a las que hemos podido acceder y los escasísimos trabajos y textos que sobre el mismo existen. Al parecer, el transporte de pasajeros ocuparía un lugar mucho más relevante y, en tanto que dentro del propio puerto se encontraba la sede de la Dirección Nacional de Vías Navegables, es decir, el Distrito Paraná Inferior - luego Medio-, las funciones más importantes y que daban la tónica a toda la entidad eran aquellas vinculadas al mantenimiento de la navegabilidad del río Paraná en su tramo medio. Cabe señalar que se trata de un río de llanura cuyo caudal de agua, velocidades y profundidades varían constantemente, obligando a la realización de un estudio permanente de su comportamiento y a partir de ello a sistemáticas tareas de conservación de las condiciones de navegabilidad de todo ese tramo del río. En cambio, existió un embarcadero en la ciudad cuya exclusiva función era la del transporte y comercialización de mercancías; el mismo era el perteneciente a la empresa The Entre Ríos Railways Co.Ld., articulado a un complejo ferroviario y donde el trabajo de carga y descarga (estiba) era central, como lo es en la mayoría de los complejos portuarios de la región.

Respecto al Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná, el Estado nacional estuvo presente en lo que podríamos definir como dos instancias: a cargo de una parte de la obra de construcción, incluyendo los estudios previos y la decisión sobre su localización (1903-década de 1910) y como sede de la División Paraná Inferior -más tarde Paraná Medio (el cambio de regionalización se dio durante la década de 1920)- con una vasta jurisdicción fluvial, en administración y obras de infraestructura portuaria, talleres, dragado, balizamiento, registros documentales, levantamientos y planos. Precisamente, la presencia de la División desde

Imagen 3. Puerto Nuevo de Paraná. Fotografía para informes periódicos sobre el desarrollo de las obras: culminación de los trabajos de jardinería y del edificio principal de la Comisión Paraná Inferior (luego Medio) en 1916. (Colección Distrito Paraná Medio, MOP. Digitalización Juan Ignacio Pereira).



entonces y hasta décadas recientes, fue un factor de primer orden en la dinámica portuaria, principal agente de trabajo y responsable de gran parte del movimiento portuario no sólo local. Asimismo, desde sus oficinas ministeriales en el Puerto Nuevo (imagen 3), un cuerpo de profesionales actuó como proyectista o facilitador para otras obras nacionales en la ciudad o directamente las tomó a cargo, como por ejemplo edificios para escuelas, puentes, acueductos y la Avenida Costanera, iniciada en 1934; agentes que el propio Ministerio de Obras Públicas de la Nación, desde su creación en 1898, se encargó de reclutar en las universidades nacionales y en el extranjero,

para que encarnaran los nuevos saberes del Estado, de carácter científico y técnico.

■ TRABAJADORES, TRABAJOS Y MUNDO DEL TRABAJO EN EL PUERTO NUEVO

De los tres enclaves portuarios ya nombrados, solo dos estuvieron activos durante el siglo XX, los muelles de Bajada Grande y Puerto Nuevo. En nuestras indagaciones nos enfocamos en lo que constituyó el mercado de trabajo fundamental en el segundo de ellos, a saber: el de los trabajadores contratados por la División Paraná Inferior - luego Medio - del Ministerio de Obras Públicas de la Nación. En menor

medida y con propósitos comparativos y de una mejor perspectiva, analizamos oportunamente algunas características de los trabajadores dependientes de empresas privadas que operaron en la zona (agencias navieras o marítimas y areneras) o *cuentapropistas*. Asimismo, nos aproximamos al trabajo de estiba y al trabajador estibador en la zona; mediante una labor de historia oral en lo que respecta al área del Puerto Nuevo durante la segunda mitad del siglo XX y sobre los muelles de Bajada Grande durante la administración inglesa, cuando este fue una de las principales bocas de salida de la producción cerealera de la provincia, analizamos puntualmente un conflicto entre trabajadores y patronal a comienzos del siglo.

Las acuciantes condiciones de trabajo del obrero estibador en los muelles de Bajada Grande fueron, según los testimonios periodísticos de la época, el detonante del conflicto acontecido el 26 de marzo de 1903 y aparecen, aunque de manera escueta, en las alusiones que la prensa paranaense hace del suceso. En la mañana de aquel día comenzó a organizarse una acción de protesta que se continuó durante toda la jornada e implicó la suspensión de los trabajos de estiba, el pedido de aumento del jornal y una serie de incidentes que concluyeron con el arribo de las fuerzas policiales y la detención de algunos de los manifestantes. Los hechos, titulados como “La Huelga de Bajada Grande”, tuvieron como protagonistas principales a los estibadores que trabajaban en la carga y descarga de lino y carbón.²⁰

Otra fuente nos permitió arrojar más luz sobre las condiciones de posibilidad del conflicto y es la obra del polifacético intelectual español radicado en la Argentina, Juan Bialek Massé en su *Informe del estado de las clases obreras argentinas*²¹. Los trabajadores de estos muelles, de acuerdo al autor, constituían una población exclusivamente masculina, de distintas nacionalidades (atento al fenómeno inmigratorio de la época) y también provenientes de otras localidades de la provincia o de provincias vecinas. La misma era reclutada por contratistas intermedios a requerimiento de la empresa inglesa dueña de los muelles. El trabajo de estiba era estacional y en meses de poca actividad portuaria aquellos trabajadores se dedicaban a tareas vinculadas al mantenimiento de la red

ferroviaria o se desempeñaban como jornaleros en otras actividades, como por ejemplo las agrarias.

Respecto a las condiciones laborales y salariales se destaca la precariedad de su situación, que incluso era peor que la reinante en otros puertos de la región como los de Colastiné y Rosario sobre la costa santafesina, siendo sus jornales más bajos, más extensas las jornadas de trabajo y mayor el peso de los bultos a acarrear. Las condiciones ambientales y topográficas del enclave paranaense habrían representado, asimismo, un factor adverso. Algunos de estos indicadores, incluso, pueden guardar relación con la ausencia de organización sindical entre los trabajadores portuarios de la ciudad²².

Trasladándonos a la situación del nuevo puerto de la ciudad y en relación a la primera generación de trabajadores contratados por el Estado para la División fluvial con sede allí, efectuamos un exhaustivo análisis de las *fojas de servicio* para la etapa de estudios previos y primeras obras de construcción portuaria (1903-1905). Esta fuente nos brindó importante y cuantiosa información cuantitativa y cualitativa, y nos permitió el establecimiento de ciertas caracterizaciones, la identificación y diferenciación de espacios de trabajo y tareas dentro de las dependencias portuarias oficiales. En el mismo sentido, nos permitió establecer diferenciaciones respecto de aquellos trabajos y trabajadores no dependientes del Ministerio pero que, posiblemente en un número igualmente importante, integraron aquel mundo del trabajo²³ portuario: estibadores y empleados de empresas privadas de comercialización vinculadas tanto al mercado externo como al regional, y en algunos casos, con presencia en otros puertos de la región (por ejemplo las agencias marítimas y las empresas areneras), los contratados por la empresa constructora Francisco Lavalle y Cía. -empresa que tuvo a su cargo por licitación una parte sustancial de las obras de infraestructura- y lo que se desprendía de las actividades comerciales itinerantes o barriales que la llegada o partida de una embarcación de pasajeros o extranjera generaba periódicamente.

En efecto, la construcción del nuevo puerto de Paraná implicó una división de tareas entre el Ministerio de Obras Públicas de la Nación y la empresa privada adjudicada.

cataria. Ello quedó establecido por un decreto presidencial del 10 de septiembre de 1903 que aprobó su ejecución. Los trabajadores dependientes del MOP fueron destinados a tareas de estudios hídricos, dragado y balizamiento del curso correspondiente a la región fluvial, a las obras del puerto de Paraná que corrían “por Administración” y de otras instalaciones portuarias en localidades de la jurisdicción. A su vez, una parte del personal del MOP tuvo asignadas funciones laborales en tierra y la otra a bordo de la flota de embarcaciones de la División que efectuó tareas en el río. Los oficios y trabajos entre unas y otras fueron numerosísimos, a lo que habría que sumarle un porcentaje significativo de profesionales y saberes acreditados académicamente (las imágenes 5, 6 y 7 corresponden a retratos de trabajadores).

Considerando solo el primer lustro del siglo XX, entre la creación de la Comisión de Estudios y los primeros años de ejecución de las obras por Administración (la colocación de la Piedra Fundamental fue el 16 de abril de 1904) el número de contrataciones se desarrolló de la siguiente manera: 1901, 30; 1902, 29; 1903, 200; 1904, 367; 1905, 442. Y continuó incrementándose significativamente, manteniendo un claro predominio masculino en su composición (la primera mujer - y única por muchos años - que se contrata, es incorporada en 1928 para tareas administrativas).

Al menos durante el período mencionado, primaron relaciones laborales de menos de un año y en muchos casos no alcanzaron el mes. Claramente, los foguistas, marineros y peones, a más de constituir la mayoría de trabajadores contratados, fueron quienes tuvieron una relación más corta con el MOP. En este sentido, puede especularse que eran contratados para realizar trabajos específicos que podían durar entre una semana y algo más de un mes y, una vez terminados, se producía la baja.

Una característica sobresaliente del conjunto de trabajadores contratados por el MOP según los expedientes analizados es su diversidad en cuanto a la procedencia; característica, sin embargo, para nada inusual si inscribimos este registro en el marco de un proceso de profunda transformación económica y social de la Argentina en aquellos años y la importancia en ella del movimiento

migratorio tanto del extranjero, de países y regiones limítrofes, como así también de migraciones internas desde provincias o regiones menos favorecidas o desfavorecidas por la expansión capitalista, hacia el Litoral y Buenos Aires, fundamentalmente; ciudades y regiones agrícolas que articularon con las rutas y medios de transporte y comercialización, como puertos y ferrocarriles.

Para 1914 la región centro-este argentina contabilizaba el 73,6 % de la población del país y alrededor del 75 % de la población inmigrante total²⁴. Así como esta estimación, los datos estadísticos que siguen sobre Provincia de Entre Ríos, el Departamento Paraná y la ciudad homónima corresponden al censo nacional de aquel año, por lo cual es posible efectuar a partir de allí sólo algunas estimaciones para los años iniciales del Siglo XX, ubicados entre aquel registro y su precedente de 1895. Entre Ríos era en 1914 la quinta provincia más poblada con 425.373 habitantes, de los cuales 72.501 eran extranjeros, mientras que la ciudad de Paraná, su capital, se ubicaba en el décimo lugar dentro de los centros poblados de más de 2000 habitantes (un total de 36.089 con 6684 extranjeros). Las colectividades más numerosas de extranjeros en todo el territorio provincial fueron en orden decreciente las siguientes: italianos, uruguayos, rusos, españoles, franceses, austrohúngaros y otomanos; las mismas, con algunas variaciones de orden en el Departamento Paraná.

En el marco descrito, del total de los 757 trabajadores asentados en el primer libro de personal contratado por la División Paraná Inferior (entonces con asiento en el puerto de Paraná) los argentinos (316) representan el 41,74%. A estos le siguieron los italianos (188) con un 24,83%, los españoles (82) con un 10,83%, los austríacos (34) con un 4,49% y en menores porcentajes nos encontramos con alemanes, belgas, dinamarqueses, franceses, griegos, holandeses, ingleses, irlandeses, noruegos, portugueses, suecos y suizos. Entre los latinoamericanos nos encontramos, en primer lugar, con uruguayos (20) que representan un 2,64% del total de los trabajadores registrados; a ellos les siguen los paraguayos (18) con un 2,38% y luego otras nacionalidades en números reducidos²⁵. La misma diversidad de nacionalidades y procedencias ha podido verificarse -considerando fuentes escritas,

Imagen 4. Puerto Nuevo de Paraná. Fotografía para informes periódicos sobre el desarrollo de las obras: construcción de depósito subterráneo para petróleo, 29-11-1923. (Colección Distrito Paraná Medio, MOP. Digitalización Juan Ignacio Pereira).



orales y documentos visuales- en la generación del case-río adyacente a las flamantes instalaciones portuarias, durante la primera década del siglo XX.

Las obras del Puerto Nuevo generaron una demanda de trabajo inusitada para la ciudad de Paraná, tanto por su escala como por sus características, convirtiendo al Estado en un agente principal de contratación para la obra pública. Al respecto, las construcciones portuarias junto a las del ferrocarril -en manos privadas- representaron en cierto modo la emergencia en la ciudad de un sector obrero con características semejantes al que se desarrolló en Europa con la Revolución Industrial. La aparición más

frecuente en la prensa local de artículos e información sobre el obrero o el trabajo obrero, asociándolos a diferentes tópicos de la *cuestión social*, de la presencia del “elemento” anárquico y las manifestaciones vernáculas del ciclo huelguístico, son indicadores de dicha presencia, (en la imagen 4 y 8 podemos ver grupos de obreros trabajando en las obras e instalaciones del puerto) .

De modo similar, con el transcurrir de los años se fueron definiendo en el espacio portuario y en su entorno barrial ciertas identidades e identificaciones sociolaborales, cuestión que aparece con frecuencia en los registros orales. Cuando el Puerto Nuevo estaba en pleno

Imágenes 5, 6 y 7. Puerto Nuevo de Paraná. Fotografías de frente y perfil para las fojas de Servicio de contratación de la Dirección General de Obras Hidráulicas, MOP, primeras dos décadas del siglo XX, s/d. (Colección Distrito Paraná Medio, MOP. Digitalización Juan Ignacio Pereira).

Imagen 8. Puerto Nuevo de Paraná. Dársena y Varadero, década de 1920. (Colección Distrito Paraná Medio, MOP. Digitalización Juan Ignacio Pereira).



funcionamiento a mediados del siglo, eran ya reconocibles las diferenciaciones entre trabajadores “del Ministerio” (estatales) y aquellos que no lo eran, incluyendo entre los primeros al personal de Aduana y de Prefectura. De acuerdo a múltiples testimonios, pertenecer al “Ministerio” en cualquier nivel de su escalafón, otorgaba estatus y no pocas ventajas, como estabilidad laboral y mejores salarios, que le permitía movilidad social ascendente.

En los estudios realizados hasta el momento, para el caso del Puerto Nuevo de Paraná y durante la primera década del siglo XX, no hemos podido detectar situaciones de protesta a la manera de huelgas como la que se produjo en el puerto de Bajada Grande durante 1903. No obstante, la indagación en las *Fojas de Servicio* nos permitió saber que se produjeron despidos que claramente encajan en situaciones que expresan una relación conflictiva entre los trabajadores y sus superiores (las figuras más próximas de representación de la patronal). Como parte de ello se decidió la exclusión de un número menor sobre el total de trabajadores (27 hasta 1907) que se comportaron de una manera inapropiada e inaceptable para quienes tenían la potestad de arbitrar sobre su desempeño. Sin lugar a dudas, se trata de formas de resistencia que los representantes de la patronal no estaban dispuestos a tolerar, por lo que los despidos pueden ser interpretados como mecanismos para excluir del lugar de trabajo a los “indeseables” y generar un efecto disciplinador sobre el resto; es decir, para aquellos que potencialmente podían generar situaciones que no se encuadraban en los parámetros esperados por quienes lo contrataban. Los comportamientos reprobados por los superiores y que generaron los despidos registrados se expresaron en las *fojas de Servicio* como “mala conducta”, “desobediencia”, “insubordinación”, “negarse a trabajar”, “falta de respeto a los superiores”, “insolencia”, “desorden”, “falta de disciplina” y “no dar cumplimiento”. Los despidos fueron en su gran mayoría marineros, foguistas, cocineros y peones, es decir, sujetos con poca o ninguna cualificación, casi todos cumpliendo funciones en las embarcaciones que se utilizaban en las obras de construcción del puerto o en tareas de dragado, estudios y balizamiento del río. Resulta interesante observar que en todos

los casos se trata de comportamientos individuales (salvo el de dos foguistas que fueron despedidos el 28 de febrero de 1906 de la draga 5 C por “negarse a trabajar”), lo que pone de manifiesto algunas de las formas en que se expresó el antagonismo entre la fuerza del trabajo y quienes debieron darle dirección, corroborando asimismo lo que plantea José Gil Rivero cuando afirma que el ámbito de trabajo “constituye un escenario fundamental de manifestación y expresión del conflicto social en el capitalismo”²⁶.

■ CONCLUSIONES

Considerando el objetivo principal y sostenido por varios años de investigación de reconstruir la historia, características e importancia del Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná (Argentina) durante el siglo XX, en este trabajo hemos procurado dar cuenta de algunos avances significativos. La identificación y el relevamiento de una cuantiosa archivalía tanto en el ente portuario como en repositorios locales, provinciales y nacionales (memorias y boletines ministeriales, informes de las obras de infraestructura, libros de contratación y movimiento de personal, cartografía batimétrica, planimetría, fondos fotográficos y prensa) como asimismo la generación de registros fotográficos, fílmicos y sonoros (entrevistas) por parte del equipo, posibilitó la elaboración de sendas narrativas explicativas documentadas.

Dentro de los acontecimientos y procesos dilucidados se encuentran la ejecución de la obra portuaria en el marco más amplio de una política de infraestructura para el transporte del Estado Nacional Argentino a comienzos del siglo XX, del proceso de modernización periférico que impactó hondamente a escala regional y local y de una economía mundial capitalista que determinó y distribuyó especializaciones y definió territorialidades en aquellos años. En tal sentido, ahondamos en el rol que desempeñó el Puerto Nuevo de Paraná no solo como conector de la ciudad y su *hinterland* con distintas regiones económicas del país y de países limítrofes, sino también como sede distrital fundamental para la administración, desarrollo, estudio y control de una vasta región fluvial definida a partir de la subdivisión del río de acuerdo al calado

alcanzado - desde comienzos del siglo hasta la década de 1920 Paraná Inferior, posteriormente Paraná Medio.

Por otro lado, aludimos a la incidencia del nuevo puerto en la trama urbana de Paraná, en la configuración de su borde ribereño y la conformación de un entorno barrial con ciertas características propias; por ejemplo, su población cosmopolita y de clase trabajadora y la estrecha relación de sus hábitos, ritmos y dinámicas con las actividades del puerto, tanto de las oficinas y talleres ministeriales como de las empresas privadas que operaron allí. Creemos importante destacar el valor de la historia oral, recuperada a través del dispositivo de la entrevista, para la reconstrucción de aspectos del pasado barrial y comunitario que los archivos documentales - sobre todo oficiales - o la prensa no siempre recogen, como rutinas domésticas y de trabajo, expresiones de sociabilidad, saberes y prácticas de oficio, etc.

Nuestra síntesis ha puesto un énfasis especial en el mundo del trabajo portuario en Paraná, es decir, en ciertas especificidades y diferenciaciones que hemos podido distinguir respecto del colectivo de trabajadores portuarios, como su composición con predominio masculino, el arco etario y salarial y la diversidad de procedencias; de igual modo, entre oficios y profesiones, entre actividades de tierra y aquellas propias de trabajadores embarcados. No quisimos dejar de hacer mención a la relativa escasez del trabajo de estiba en el ámbito de este puerto, fundamentalmente por la presencia de la entidad ministerial y su operatividad, y establecer una clara distinción con los muelles de Bajada Grande (propiedad de los ferrocarriles ingleses) donde esta tarea fue la principal y con unas condiciones que motivaron su inscripción en el conocido "Informe" de Juan Bialeto Massé (1904) y el primer conflicto entre trabajadores estibadores y patronal del que tengamos registro en la ciudad (1903).

Por último, y volviendo sobre los trabajadores portuarios contratados por el Estado para el Distrito Paraná Inferior - luego Medio - emplazado en el Puerto Nuevo de Paraná, llegamos a la conclusión de que, junto a sus contemporáneos ferroviarios del Central Entrerriano, trabajadores de las estaciones del ejido o los muelles de Bajada Grande, significaron la emergencia en la ciudad de la figura del obrero

industrial y de servicios de infraestructura estatal y privada, presente en Europa con la Revolución Industrial.

■ BIBLIOGRAFÍA

- Bandieri, Susana. "Entre lo micro y lo macro: la historia regional. Síntesis de una experiencia". *Entrepasados* VI, n.º 11 (1996): 71-101.
- Bandieri, Susana. "La posibilidad operativa de la construcción histórica regional o cómo contribuir a una historia nacional más complejizada". En *Lugares para la Historia. Espacio, Historia Regional e Historia Local en los estudios contemporáneos*, compilada por Sandra Fernández y Gabriela Dalla Corte, 91-119. Rosario: UNR Editora, 2001.
- Barriera, Darío. "Escalas de observación y prácticas historiográficas. La construcción de horizontes alternativos de investigación". En *Homogeneidad, diferencia y exclusión en América. X Encuentro Debate América Latina Hoy y Ayer*, coordinada por Gabriela Dalla Corte Caballero, Pilar García Jordán, Lola G. Luna, Miquel Izard, Javier Laviña, Ricardo Piqueras Céspedes, José Luis Ruiz-Peinado Alonso y Meritxell Tous Mata, 15-38. Barcelona, Universitat de Barcelona, 2006.
- Ben Plotkin, Mariano y Eduardo Zimmermann. "Introducción. Saberes del Estado en la Argentina, siglos XIX y XX". En *Los Saberes del Estado*, compilado por Mariano Ben Plotkin y Eduardo Zimmermann, 9-28. Buenos Aires: Edhasa, 2012.
- Bialeto Masse, Juan. *Informe sobre el estado de las clases obreras en el interior de la República*. Buenos Aires: Adolfo Grau, 1904.
- Bosch, Beatriz. *Historia de Entre Ríos (1520-1969)*. Buenos Aires: Plus Ultra, 1978.
- Comité Científico Internacional de Paisajes Culturales (ICOMOS-IFLA) *Directrices Prácticas en la 16a sesión del Comité del Patrimonio Mundial*. Santa Fe, 1992.
- Devoto, Fernando y Boris Fausto. *Argentina Brasil 1850-2000. Un ensayo de historia comparada*. Buenos Aires: Sudamericana, 2008.

- Falcón, Ricardo. *El mundo del trabajo urbano, "1890 - 1914"*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1986.
- Fernández, Sandra. "Los estudios de historia regional y local. De la base territorial a la perspectiva teórico-metodológica". En *Más allá del territorio. La historia regional y local como problema. Discusiones, balances, proyecciones*, compilada por Sandra Fernández, 31-47. Rosario: Prohistoria Ediciones, 2007.
- Franco, Julián, José Larker y Walter Musich. "Las «Fojas de Servicio» de la División Paraná Inferior del M.O.P. Una ventana al mundo del trabajo portuario en Paraná en los inicios del siglo XX". Ponencia presentada en la Facultad de Humanidades y Ciencias, Universidad Nacional del Litoral. 23 de agosto de 2019.
- Franco, Julián, José Larker, Walter Musich y Natalia Vega. "Puertos, trabajo y conflictividad en Paraná en los primeros años del siglo XX." En *Historias locales, conflictividades múltiples (Santa Fe y Entre Ríos durante el siglo XX)*, compilado por Óscar R. Videla, 19-50. Rosario: ISHIR - Instituto de Investigaciones Socio Históricas Regionales del CONICET, 2020.
- Glaser, Barney y Anselm Strauss. "El muestreo teórico". En *The discovery of grounded theory: strategies for qualitative research*, traducido por Floreal Forni, 45-77. New York: Aldine Publishing Company, 1967
- Hiernaux, Daniel y Alice Lindon. "El concepto de espacio y el análisis regional". *Secuencia, revista de Historia y Ciencias Sociales*, n.º 25 (1993): 89-110.
- Musich, Walter. "Archivos del Distrito Fluvial Paraná Medio en el Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná. El registro de la actividad portuaria como patrimonio documental". *Revista RBBA Revista Binacional Brasil - Argentina* 8, n.º1 (julho 2019): 31-55. <https://doi.org/10.22481/rbba.v8i1.5594>.
- Musich, Walter. "Paraná y sus puertos". En *110 Años*, editada por la Dirección Nacional de Vías Navegables. Distrito Departamento Paraná Medio, 4-5. Paraná: Publicación especial, 2008.
- Musich, Walter, José Larker y Julián Franco. "Trabajadores y trabajos en relación con la comisión de estudios previos y las obras de construcción del Nuevo Puerto de Paraná años 1904-1910." Ponencia presentada en el Centro de Estudios Históricos de los Trabajadores y las Izquierdas (CEHTI)/Universidad de Buenos Aires. 5 de octubre de 2018.
- Musich, Walter y Karen Spahn. "El registro de la obra portuaria en Paraná bajo el paradigma especular de la fotografía. Una aproximación a su doble dimensión documental y estética". *Avances*, n.º28 (2019): 209-226.
- Musich, Walter y Mariana Melhem. "El espacio urbano estructurado a partir de la construcción y operatividad del Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná durante el siglo XX. Una periodización." Ponencia presentada en la Universidad Nacional de Catamarca. Octubre de 2019. <http://editorial.unca.edu.ar/Publicacione%20on%20line/CD%20INTERACTIVOS/ACTAS%20INTERESCUELA%202019/PDF/MESA%2073/MUSICH%20MELHEM.pdf>.
- Musich, Walter y Natalia Vega. "El Puerto Nuevo de Paraná en el siglo XX". *Utopías XX*, n.º 26 (2020).
- Musich, Walter y Natalia Vega. "Gravitación de la presencia material del Estado nacional argentino a comienzos del siglo XX. El caso de la construcción del Puerto Nuevo de Paraná". *El Topo. Revista de Sociología Cultural y Urbana*, n.º 6 (2016): 66- 97. <http://eltopo.cl/gravitacion-de-la-presencia-material-del-estado-nacional-argentino-a-comienzos-del-siglo-xx/>
- Musich, Walter, Natalia Vega y José Larker. "Configuración y estado actual de un paisaje cultural portuario en la ciudad de Paraná". Dossier "Patrimonio portuario" coordinado por Gustavo Chalier, Miguel Ángel de Marco (h) y Bruno Rohou. *Revista Res Gesta*, n.º 55 (2019): 30-44. <https://erevistas.uca.edu.ar/index.php/RGES/issue/view/257/showToc>
- Musich, Walter, Natalia Vega y José Larker. "El Puerto Nuevo de Paraná en el marco del proceso de modernización del Estado nacional a comienzos del siglo XX. Algunas aproximaciones". En *Espacios portuarios:*

tensiones y reflexiones, de la colonia al tercer milenio, compilado por Agustín Nieto y Gonzalo Yurquievich. Mar Del Plata: GESMAR, 2018. Acceso el 1º de febrero de 2022, <https://gesmar.estudiosmaritimossociales.org/editorial/coleccion-puertos/espacios-portuarios/el-puerto-nuevo-de-parana/>.

Musich, Walter, Natalia Vega y José Larker. "Intervención estatal y consolidación de una jurisdicción nacional en el marco de la construcción del Puerto Nuevo de Paraná (1904-1910)". *Épocas. Revista de Historia*, n.º 19 (2019): 75-95. <https://p3.usal.edu.ar/index.php/epocas/article/view/4839>.

Oszlak, Oscar. *La formación del Estado argentino. Orden, progreso y Organización Nacional*. Buenos Aires: Editorial Planeta, 1999.

Páez, Edgardo J.R. *Huellas del Puerto Viejo. En la persistencia de un barrio*. Paraná: Delta, 2018.

Pérez Colman, César Blas. *Historia de Entre Ríos. Época Colonial (1520-1810)*. 3 Tomos. Paraná: Publicación oficial Gobierno de Entre Ríos, 1936.

Reula, Filiberto. *Historia de Entre Ríos: política, étnica, económica, social, cultural y moral*. Santa Fe: Castellví, 1963-1971.

Rivero, José Gil. "Teorías analíticas e interpretativas sobre el conflicto en el centro de trabajo". *Estudios 2*, n.º 2 (2012): 34-48. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4147796.pdf>

Schaller, Enrique. "Las exportaciones de los puertos de las provincias de Entre Ríos y Corrientes durante la primera mitad del siglo XIX". Ponencia presentada en la Universidad Nacional del Comahue. 25 de octubre de 2012.

Sors, Ofelia. *Paraná. Dos siglos y cuarto de su evolución urbana*. 1730-1955. Paraná: Edición de la autora, 1981.

Taylor, Steve y Robert Bogdan. *Introducción a los métodos cualitativos*. Buenos Aires: Ediciones Paidós, 2000.

Tedeschi, Sonia. "La Villa del Paraná y la ciudad de Santa Fe: vínculos, interacciones e influencias en un Área

fronteriza (Etapa colonial hasta 1824)". Ponencia presentada en la Pontificia Universidad Católica de Rio Grande do Sul. Octubre de 2005. <http://cdn.fee.tche.br/jornadas/2/H4-17.pdf>.

Tejeiro Martínez. *Historia de la Provincia de Entre Ríos*. 3 tomos. Buenos Aires: M.Biedma, (T.1, 1900), J.Rosso (T. 2, 1900) y Rosario: Peuser (T. 3, 1920).

Zanini, Alfeo. *Páginas de Oro de la ciudad de Paraná en su primer centenario*. Buenos Aires: Caracciolo y Plantí, 1926.

■ NOTES

1. Presentación que recoge la experiencia de trabajo de un equipo de investigación codirigido por los docentes investigadores de la Facultad de Trabajo Social de la Universidad Nacional de Entre Ríos, Prof. Walter Musich y Dra. Natalia Vega y que el Mg. José Larker integra desde sus inicios en 2013.

2. Desde el año 2015 estas indagaciones se inscribieron en proyectos de investigación financiados por la mencionada Universidad: el primero, "El Puerto Nuevo de Paraná en el marco de los procesos de modernización e integración al mercado capitalista mundial. (1904-1930)" se extendió desde febrero de 2015 a agosto de 2016 y el segundo, "Mundo del trabajo y sociabilidad en torno al Puerto Nuevo de Paraná durante el siglo XX", se desarrolló entre agosto de 2017 al 29 de agosto de 2020.

3. Schaller, Enrique, "Las exportaciones de los puertos de las provincias de Entre Ríos y Corrientes durante la primera mitad del siglo XIX". Ponencia. Universidad Nacional del Comahue. 25 de octubre de 2012. http://www.aahe.fahce.unlp.edu.ar/jornadas-de-historia-economica/iii-cladhe-xxiii-jhe/ponencias/Schaller.pdf/at_download/file.

4. Cf. Tejeiro Martínez, *Historia de la Provincia de Entre Ríos*. 3 tomos. Buenos Aires: M.Biedma, (T.1, 1900), J.Rosso (T. 2, 1900) y Rosario: Peuser (T. 3, 1920); Zanini, Alfeo, *Páginas de Oro de la ciudad de Paraná en su primer centenario*. (Buenos Aires: Caracciolo y Plantí, 1926); Pérez Colman, César Blas, *Historia de Entre Ríos. Época Colonial (1520-1810)*. (Paraná: Publicación oficial Gobierno de Entre Ríos, 1936); Reula, Filiberto, *Historia de Entre Ríos: política, étnica, económica, social, cultural y moral*. (Santa Fe: Castellví, 1963-1971); Bosch, Beatriz, *Historia de Entre Ríos (1520-1969)*. (Buenos Aires: Plus Ultra, 1978); Sors, Ofelia, *Paraná. Dos siglos y cuarto de su evolución urbana*. 1730-1955. (Paraná: Edición de la autora, 1981).

5. Tedeschi, Sonia, "La Villa del Paraná y la ciudad de Santa Fe: vínculos, interacciones e influencias en un Área fronteriza (Etapa colonial hasta 1824)". Ponencia. Pontificia Universidad

Católica de Rio Grande do Sul. Octubre de 2005. <http://cdn.fee.tche.br/jornadas/2/H4-17.pdf>.

6. Musich, Walter, "Paraná y sus puertos", en *110 Años*, editada por la Dirección Nacional de Vías Navegables. Distrito Departamento Paraná Medio (Paraná: Publicación especial, 2008), 4-5.

7. Páez, Edgardo J.R, *Huellas del Puerto Viejo. En la persistencia de un barrio* (Paraná: Delta, 2018).

8. Musich, Walter y Karen Spahn, "El registro de la obra portuaria en Paraná bajo el paradigma especular de la fotografía. Una aproximación a su doble dimensión documental y estética", *Avances*, nº28 (2019): 209-26. Este artículo es una síntesis de los resultados de la investigación llevada a cabo en el marco del Proyecto de Investigación y Desarrollo Acreditado (PIDA) "El fondo fotográfico del puerto nuevo de Paraná en su doble dimensión: como documento social y constructo estético." Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales, Universidad Autónoma de Entre Ríos (UADER). Paraná, 2015 y 2016.

9. Proyecto de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica (PID) Novel "El Puerto Nuevo de Paraná en el marco de los procesos de modernización e integración al mercado capitalista mundial. (1904-1930)." Facultad de Trabajo Social, Universidad Nacional de Entre Ríos (UNER). Paraná, 1º de febrero de 2015 a 1º de agosto de 2016.

10. Taylor, Steve y Robert Bogdan, *Introducción a los métodos cualitativos*. (Buenos Aires: Ediciones Paidós, 2000), cap.7.

11. Glaser, Barney y Anselm Strauss, "El muestreo teórico", en *The discovery of grounded theory: strategies for qualitative research*, (S.I., 1967), 45-77.

12. Oszlak, Oscar, *La formación del Estado argentino. Orden, progreso y Organización Nacional*, (Buenos Aires: Editorial Planeta, 1999).

13. Ben Plotkin, Mariano y Eduardo Zimmermann, "Introducción. Saberes del Estado en la Argentina, siglos XIX y XX", En *Los Saberes del Estado*, compilado por Mariano Ben Plotkin y Eduardo Zimmermann, (Buenos Aires: Edhasa, 2012), 9-28.

14. Cf. Bandieri, Susana, "Entre lo micro y lo macro: la historia regional. Síntesis de una experiencia", *Entrepasados* VI, nº 11 (1996): 71-101; Bandieri, Susana, "La posibilidad operativa de la construcción histórica regional o cómo contribuir a una historia nacional más complejizada", en *Lugares para la Historia. Espacio, Historia Regional e Historia Local en los estudios contemporáneos*, compilada por Sandra Fernández y Gabriela Dalla Corte, (Rosario: UNR Editora, 2001), 91-119.; Fernández, Sandra, "Los estudios de historia regional y local. De la base territorial a la perspectiva teórico-metodológica", en *Más allá del territorio. La historia regional y local como problema. Discusiones, balances, proyecciones*, compilada por Sandra Fernández, (Rosario: Prohistoria Ediciones, 2007), 31-47.; Barriera, Darío, "Escalas de observación y prácticas

historiográficas. La construcción de horizontes alternativos de investigación", en *Homogeneidad, diferencia y exclusión en América. X Encuentro Debate América Latina Hoy y Ayer*, Gabriela Dalla Corte Caballero, Pilar García Jordán, Lola G. Luna, Miquel Izard, Javier Laviña, Ricardo Piqueras Céspedes, José Luis Ruiz-Peinado Alonso y Meritxell Tous Mata (coords), (Barcelona, 2006), 15-38 ; Hiernaux, Daniel y Alice Lindon, "El concepto de espacio y el análisis regional", *Secuencia, revista de Historia y Ciencias Sociales*, nº 25 (1993): 89-110.

15. Respecto del acervo documental archivado en las dependencias del puerto, puede leerse Musich, Walter, "Archivos del Distrito Fluvial Paraná Medio en el Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná. El registro de la actividad portuaria como patrimonio documental", *Revista RBBA Revista Binacional Brasil - Argentina* 8, nº1 (julho 2019): 31-55. <http://periodicos2.uesb.br/index.php/rbba/issue/view/339>. Se realizó un minucioso trabajo con las fojas de servicio de los trabajadores portuarios. El análisis de dichas fuentes arrojó un cuantioso número de datos que luego debieron ser sistematizados, evaluados y puestos en relación con otros. Al respecto véase Franco, Julián, José Larker y Walter Musich, "Las «Fojas de Servicio» de la División Paraná Inferior del M.O.P. Una ventana al mundo del trabajo portuario en Paraná en los inicios del siglo XX", Ponencia. Facultad de Humanidades y Ciencias, Universidad Nacional del Litoral (23 de agosto de 2019).

16. Se efectuaron entrevistas individuales y colectivas a trabajadores portuarios y a vecinos y vecinas del entorno barrial del Puerto Nuevo de Paraná.

17. Un paisaje cultural relicto (o fósil) o las componentes de este tipo, refieren a aquellos conjuntos o partes de estos, en los que la evolución de determinados procesos finalizó en algún momento del pasado, tanto abruptamente como a lo largo de un cierto tiempo. Sin embargo, sus características significativas son todavía visibles en forma material. Comité Científico Internacional de Paisajes Culturales (ICOMOS-IFLA) *Directrices Prácticas en la 16a sesión del Comité del Patrimonio Mundial*. Santa Fe, 1992.

18. Se trata de un recorrido regular que efectuaban barcos de pasajeros uniendo las ciudades de Buenos Aires y Asunción del Paraguay.

19. Respecto de las cuestiones que estamos exponiendo en este apartado véase Musich, Walter y Mariana Melhem, "El espacio urbano estructurado a partir de la construcción y operatividad del Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná durante el siglo XX. Una periodización", ponencia. Universidad Nacional de Catamarca (Octubre de 2019), <http://editorial.unca.edu.ar/Publicaciones%20online/CD%20INTERACTIVOS/ACTAS%20INTERESCUELA%202019/PDF/MESA%2073/MUSICH%20MELHEM.pdf>.

20. El Argentino, Paraná, viernes 27 de marzo de 1903. El Entre Ríos, Paraná, sábado 28 de marzo de 1903

21. Biale Masse, Juan, *Informe sobre el estado de las clases obreras en el interior de la República*, (Buenos Aires: Adolfo Grau, 1904).

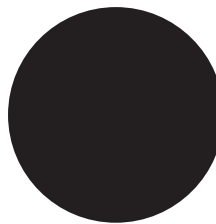
22. Acerca de los estibadores que trabajaron en Bajada Grande y la huelga de 1903, así como de los trabajadores del Puerto Nuevo en la primera década del siglo XX, su caracterización puede consultarse en: Franco, Julián, José Larker, Walter Musich y Natalia Veg, "Puertos, trabajo y conflictividad en Paraná en los primeros años del siglo XX." En *Historias locales, conflictividades múltiples (Santa Fe y Entre Ríos durante el siglo XX)*, Óscar R. Videla (comp.), (Rosario: ISHIR - Instituto de Investigaciones Socio Históricas Regionales del CONICET, 2020), 19-50.

23. Atendiendo al concepto propuesto por Ricardo Falcón en *El mundo del trabajo urbano, "1890 -1914"*. (Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1986).

24. Devoto, Fernando y Boris Fausto, *Argentina Brasil 1850-2000. Un ensayo de historia comparada*. (Buenos Aires: Sudamericana, 2008), 152.

25. Parte de los resultados alcanzados fueron presentados en: Musich, Walter, José Larker y Julián Franco, "Trabajadores y trabajos en relación con la comisión de estudios previos y las obras de construcción del Nuevo Puerto de Paraná años 1904-1910", ponencia. Centro de Estudios Históricos de los Trabajadores y las Izquierdas (CEHTI)/Universidad de Buenos Aires (5 de octubre de 2018).

26. Rivero, José Gil, "Teorías analíticas e interpretativas sobre el conflicto en el centro de trabajo", *Estudios 2*, nº 2 (2012): 34-48. <http://estudios.cnt.es/articulos-estudios-no-2/>



Las piraguas de La Marmotta, auténtica ingeniería naval durante la expansión neolítica

Mario Mineo

Museo della Civiltà di Roma, Rome
(Italia)
0000-0003-1402-2705

Juan F. Gibaja

Escuela Española de Historia y
Arqueología en Roma (EEHAR-
CSIC), Rome (Italia),
0000-0002-0830-3570

Laura Caruso Fermé

Instituto Patagónico de Ciencias
Sociales y Humanas (IPCSH-
CONICET), Puerto Madryn, Prov.
de Chubut (Argentina)
0000-0002-0799-2634

Miriam Cubas

Área de Prehistoria.
Departamento de Historia.
Universidad de Alcalá, Alcalá de
Henares (España)
0000-0002-2386-8473

Gerard Remolins

Regirarocs, S.L., Organyà-Lleida
(España)
0000-0001-8529-5757

Niccolò Mazzucco

Università di Pisa, Dipartimento
di Civiltà e Forme del Sapere, Pisa
(Italia)
0000-0002-9315-3625

Fecha de recepción: 31 de mayo 2021
Fecha de aceptación: 29 de septiembre de 2021
DOI: <https://doi.org/10.51829/Drassana.29.667>
© CC BY-NC-ND



■ RESUMEN

Este trabajo tiene como eje discursivo la información publicada sobre dos de las cinco piraguas neolíticas documentadas en el asentamiento neolítico de La Marmotta (Anguillara Sabazia, Lazio, Italia), y como este hallazgo puede darnos nuevos datos sobre la navegación y la expansión neolítica por el Mediterráneo. Se trata de un yacimiento excepcional, pues el hecho de hallarse en el fondo del Lago di Bracciano ha permitido que se conservaran extraordinarios restos bióticos. Las características de estas piraguas, así como del conjunto de elementos navales asociados, nos demuestran que estamos ante sociedades complejas en su organización social, con unos conocimientos tecnológicos difícilmente imaginables. Conocer La Marmotta es comprender mucho mejor las sociedades neolíticas y el éxito de su expansión. Sin duda conocían muy bien la navegación y el mar Mediterráneo. De lo contrario es difícil suponer cómo iniciaron su diáspora hace unos 10000 años BC desde Próximo Oriente y llegaron a las costas portuguesas hacia el 5400 BC. Domesticaron las plantas y los animales, y revolucionaron todo el espectro técnico que, gracias a yacimientos como La Marmotta, podemos evaluar. Sin duda, somos los herederos de aquellas sociedades.

Palabras Clave: navegación, piraguas, Neolítico, península italiana, Mediterráneo

The canoes of La Marmotta, authentic naval engineering during the Neolithic expansion

■ ABSTRACT

This work has as its discursive axis the information published on two of the five Neolithic pirogues documented in the Neolithic settlement of La Marmotta (Anguillara Sabazia, Lazio, Italy), and how this finding can give us new data on navigation and Neolithic expansion through the Mediterranean. It is a crucial submerged archaeological site, located in the Bracciano lake, whose anaerobic conditions have allowed the preservation of exceptional biotic remains. The characteristics of these canoes, as well as the associated naval elements, reflect the social complexity of these societies, but also some

technological knowledge hardly unimaginable. To know La Marmotta is to understand much better the Neolithic societies and the success of their expansion. Undoubtedly they knew navigation and the Mediterranean Sea. Otherwise it is difficult to suppose how they began their diaspora around 10000 BC from the Near East, arriving to the Portuguese coast around 5400 BC. They domesticated plants and animals, and modified all technological spectrum and, thanks to deposits like La Marmotta, we can evaluate this process. Without any doubt, we are the heirs of those societies.

Keywords: sailing, canoes, Neolithic, Italian Peninsula, Mediterranean

Les piragües de La Marmotta, autèntica enginyeria naval durant l'expansió neolítica

■ RESUM

Aquest treball té com a eix discursiu la informació publicada sobre dues de les cinc piragües neolítiques documentades a l'assentament neolític de La Marmotta (Anguillara Sabazia, Lazio, Itàlia), i com aquesta troballa ens pot donar noves dades sobre la navegació i l'expansió neolítica pel Mediterrani. Es tracta d'un jaciment excepcional, ja que pel fet de trobar-se al fons del Llac di Bracciano ha permès que es conservessin extraordinàries restes biòtiques. Les característiques d'aquestes piragües, així com del conjunt d'elements navals associats, ens demostren que estem davant de societats complexes en la seva organització social, amb uns coneixements tecnològics difícilment imaginables. Conèixer La Marmotta és comprendre molt millor les societats neolítiques i l'èxit de la seva expansió. Sens dubte coneixien molt bé la navegació i el mar Mediterrani. En cas contrari és difícil suposar com van iniciar la seva diàspora fa uns 10000 anys BC des del Pròxim Orient i van arribar a les costes portugueses cap al 5400 BC. Domesticaren les plantes i els animals, i revolucionaren tot l'espectre tècnic que, gràcies a jaciments com La Marmotta, podem ara avaluar. Sens dubte, som hereus d'aquelles societats.

Paraules Clau: navegació, piragües, Neolític, península italiana, Mediterrani

*A la memoria de Filippo Maria Gambari
(Director del Museo della Civiltà)*

■ INTRODUCCIÓN: LOS NAVEGANTES DEL MESOLÍTICO

Todas las grandes civilizaciones, fenicias, griegas, romanas, han navegado por el Mediterráneo con el fin de ocupar nuevos territorios, transportar mercancías y personas, o comerciar con mil y un objetos y materias primas. El hecho de ser un mar prácticamente cerrado, la proximidad entre las costas europeas y africanas, y la existencia de diversas islas, algunas de considerables dimensiones, constituyeron un excelente espacio donde navegar de manera rápida y segura.

Para hablar de navegación, sin embargo, debemos retroceder a tiempos prehistóricos. Las primeras evidencias de embarcaciones en forma de piraguas se documentan entre las comunidades de los últimos cazadores-recolectores del Mesolítico y los primeros grupos agricultores y pastores del neolítico¹. Aunque muchas de las primeras embarcaciones mesolíticas proceden de contextos arqueológicos del norte de Europa, donde el grado de humedad del lugar de deposición ha permitido su conservación, y por consiguiente, nos han abierto una puerta al pasado, también existen pruebas indirectas en áreas como el Mediterráneo que demuestran que se habían trasladado y ocupado Chipre, Córcega, Sicilia o diversas islas de Grecia, como Icaria, Lemnos o Melos². Melos es precisamente uno de los lugares más ampliamente referenciados en la literatura arqueológica porque de allí viene buena parte de la obsidiana que se documenta en los yacimientos mesolíticos, y especialmente neolíticos, de todo el territorio heleno, desde Creta hasta Macedonia. Sin embargo, es posible que su ocupación *per se* no se produjera hasta la Edad del Bronce, por lo que parece evidente que las visitas a la isla tenían como objetivo primordial la obtención de la obsidiana que más tarde se transformaría en los lugares de asentamiento³.

Son probablemente aquellas últimas sociedades de cazadores-recolectores del mesolítico las grandes precursoras de los primeros conocimientos sobre la construcción

de embarcaciones, la navegación por mares, lagos y ríos, y la elaboración de numerosos instrumentos destinados a la pesca y la recolección de múltiples recursos acuáticos. Buena prueba de ello son las piraguas, pero también numerosos instrumentos vinculados a la pesca como redes, anzuelos o arpones, algunos de los cuales cuentan con precedentes en momentos anteriores de la Prehistoria⁴. De hecho, cabe recordar que muchos de los asentamientos mesolíticos del Mediterráneo y del Atlántico se encuentran en zonas próximas a la costa. En ellos los restos arqueológicos de fauna y los estudios de dieta realizados sobre poblaciones humanas indican que el mar les proporcionaba de buena parte de sus alimentos, ya sea mediante pesca y recolección desde tierra o mediante embarcaciones⁵.

Como decíamos, es en yacimientos del centro y norte de Europa donde se han descubierto la mayoría de las embarcaciones mesolíticas. Entre los casos más relevantes cabría citar las piraguas descubiertas en Noyen-sur-Seine y Le-Codray-Montceaux-Nandy, en Francia; Dümmerlohausen y Stralsund-Mischwasserspeicher, en Alemania; Pesse, en Holanda; Tybrind Vig, Lystrup y Praestelyng II-Baden en Dinamarca y Hotiza, en Eslovenia⁶. Aunque durante el mesolítico se acudía especialmente al pino (*Pinus sylvestris*) para su elaboración, en ocasiones también se empleaban otras especies como el chopo (*Populus tremula*), caso de las piraguas de Lystrup, la encina (*Quercus sp.*) y el aliso (*Alnus sp.*), para las de Dümmerlohausen, o el tilo (*Tilia sp.*) para los ejemplares de Tybrind Vig y Stralsund-Mischwasserspeicher.

Se trata de piraguas monóxilas, es decir, fabricadas a partir de un único tronco. Presentan un tamaño muy variable. Desde algunas muy pequeñas, casi para un tripulante, como las de Pesse (7920-6470 BC), con sólo 3 metros de eslora, o la de Noyen-sur-Seine (7190-6540 BC), con 4,5 metros, hasta otras de mayor tamaño como las Lystrup I y II (5200-5000 BC), con 6-7 m, la de Le-Codray-Montceaux (7240-6720 BC) y la embarcación número 2 de Stralsund-Mischwasserspeicher (4800-4700 BC), con 8 metros, o las de Tybrind Vig (4300-4100 BC), con 10 m. Junto a ellas, y sólo de manera ocasional, se han documentado elementos *navales* asociados, como

algún remo. Este sería el caso de los ejemplos daneses de Tybrind Vig, Holmegård y Ulkestrup Lyng⁷. La presencia de restos de combustión en el interior de algunas de las piraguas demuestra que se empleaba el fuego de manera controlada para su confección. Esta técnica permite un mejor vaciado del tronco a la vez que lo endurece.

Es probable que la información transmitida de generación en generación, y acumulada por distintos grupos durante siglos, explique los amplios conocimientos navales que tenían las primeras comunidades de agricultores y pastores que, en su expansión por el Mediterráneo, partieron desde Próximo Oriente hace unos 10000 años cal BC y llegaron a las costas portuguesas hace unos 5400-5200 años cal BC⁸. A lo largo de estos siglos, se debieron ir produciendo continuos avances técnicos que perfeccionaron las embarcaciones y aumentaron su tamaño y viabilidad. Sin duda, el mar debió ser la vía preferida para desplazarse, la más rápida y la más sencilla para determinados contactos e intercambio de bienes. Prueba de ello es que los asentamientos neolíticos más antiguos se encuentran habitualmente en las islas o en los territorios próximos a la costa. Ello llevó a investigadores como J. Zilhão⁹ a proponer que aquellas comunidades se desplazaban mediante pequeños movimientos por cabotaje, asentándose en nuevos territorios donde podían vivir a lo largo de generaciones, acumulando experiencias que les permitían adaptarse mejor al entorno. Es evidente que no se lanzaron al mar sin conocer qué había más allá del horizonte que veían desde sus costas. Los conocimientos que tenían sobre las rutas marinas comenzaron con las comunidades mesolíticas y se fueron paulatinamente transmitiendo.

A este respecto, este trabajo lo vamos a dedicar, precisamente, a los primeros grupos de agricultores y pastores del Neolítico, y en concreto a la comunidad que vivió en el asentamiento de La Marmotta, al borde del Lago di Bracciano. En el contexto de los países del Mediterráneo, donde la conservación de los restos de madera es excepcional, el descubrimiento de las cinco grandes piraguas de La Marmotta revolucionó nuestra visión sobre los conocimientos, la tecnología naval y el grado de especialización que tenían aquellas primeras comunidades

neolíticas que se expandieron por el Mediterráneo. La complejidad social y tecnológica que están detrás de su elaboración nos obliga a replantearnos la imagen de tales grupos. Aunque no descartamos que otros grupos hicieran embarcaciones más pequeñas y con otras materias primas, lo que es evidente es que hasta el descubrimiento de La Marmotta era difícil asumir que pudieran hacer embarcaciones como las que se han descubierto.

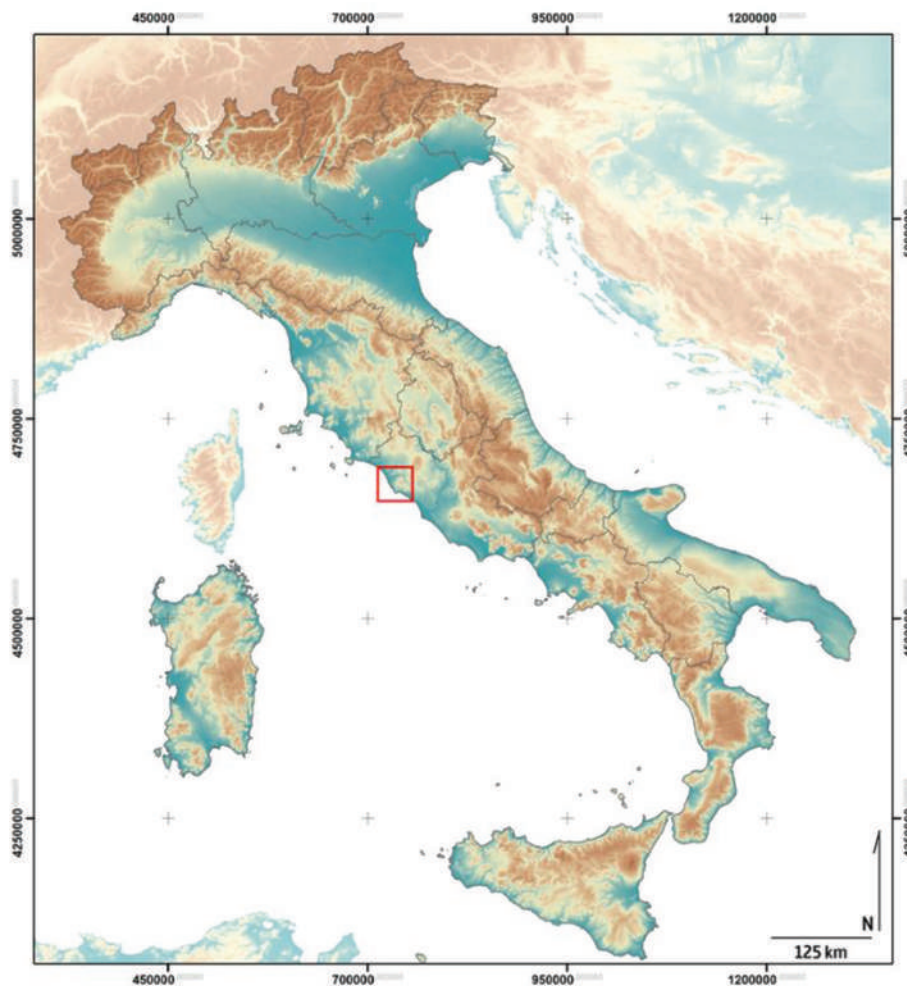
■ LA MARMOTTA: UN YACIMIENTO EXCEPCIONAL

Los procesos tafonómicos y, en general, las condiciones de conservación, hacen que obtengamos una información muy sesgada y reducida de los restos arqueológicos que generaban las comunidades prehistóricas. La visión que uno suele tener de ellas cambia absolutamente cuando estamos ante yacimientos donde se conservan muchos de los restos bióticos que suelen desaparecer: la cestería, el material textil, la piel o la madera. Este es el caso del yacimiento peri-lacustre de La Marmotta.

Localizado bajo las aguas del Lago di Bracciano (Anguillara Sabazia, Lazio, Italia), las primeras evidencias se documentan en 1989, si bien fue excavado sistemáticamente entre 1992-2006 bajo la supervisión de la Superintendenza del Museo della Civiltà (Pigorini) y la dirección de la Dra. Fugazzola (Fig. 1). Situado a unos 38 Km de la costa tirrénica, el Lago di Bracciano conecta con el mar a través del río Arrone, eje por el cual durante el Neolítico aquellas comunidades tenían contacto directo con el Mediterráneo.

Actualmente, la superficie arqueológica se encuentra sumergida a unos 300m de la orilla actual y a unos 8 m de profundidad. Los niveles arqueológicos se encuentran a 3 metros por debajo del fondo del lago, lo que permite su conservación (Fig. 2). A lo largo de las distintas campañas de excavación se calcula que se excavó el 25% del yacimiento de una superficie ocupada de aproximadamente unas 2 hectáreas¹⁰. La secuencia estratigráfica está formada por tres grandes niveles: el II, que corresponde al momento fundacional, el I, que representa el momento más reciente, y el denominado *Chiocciolaio*, que se sitúa en la zona más superficial de la secuencia y

Figura 1. Localización del yacimiento de La Marmotta en la Península italiana.



refleja el abandono del yacimiento. Las dataciones radio-carbónicas y dendrocronológicas hasta ahora realizadas indican que el asentamiento fue ocupado entre el 5700 y el 5150 cal BC¹¹.

Estamos ante un yacimiento tipo *pompeyano*. Es decir, podemos catalogarlo como único y excepcional por la

cantidad, calidad y características de los más de 100000 restos arqueológicos documentados, muchos de los cuales pertenecientes a restos orgánicos muy pocas veces vistos: piraguas, arcos, hoces, cestos, cuerdas, tejidos, etc (Fig. 3). Los estudios realizados hasta el momento, así como los que hemos iniciado nosotros en el marco de nuevos

Figura 2. Imagen superior: El Lago di Bracciano. Imagen inferior: momento de la excavación de la piragua número 1. (Imágenes cortesía del Museo Preistorico Etnografico "Luigi Pigorini" ©Museo delle Civiltà).

Figura 3. Hoz hallada en La Marmotta (Longitud 28,5 cm; anchura 4,3 cm; espesor 1,3 cm). (Imagen cortesía del Museo Preistorico Etnografico "Luigi Pigorini" ©Museo delle Civiltà).



proyectos, nos están permitiendo tener una visión mucho más completa de la vida, las actividades y las capacidades de las sociedades que lo ocuparon.

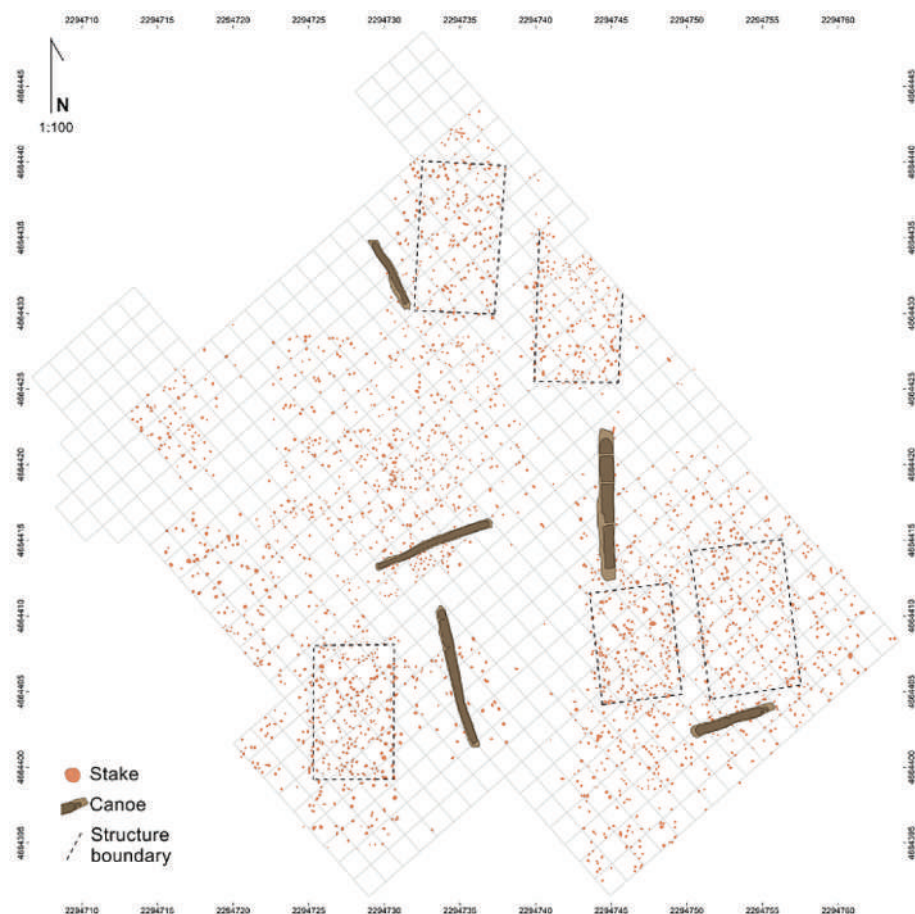
La distribución de los postes que sostenían las 10 casas descubiertas demuestra que tenían una morfología rectangular, con compartimentaciones internas y un hogar central. Con un tamaño entre 8 y 10m de largo y 6m de ancho, se disponen en paralelo y de manera ordenada. Al lado de algunas de estas casas se encuentran las 5 piraguas documentadas hasta el momento¹² (Fig. 4).

Los restos de animales y vegetales nos hablan de una comunidad con una economía doméstica absolutamente consolidada. Entre la cabaña ganadera, que supone cerca del 75% del número mínimo de individuos (NMI) documentados, las cabras y las ovejas son las especies más representadas seguida del buey, el cerdo y el perro. Junto a ellas se documentan distintos mamíferos salvajes (*Cervus elaphus*, *Capreolus capreolus*, *Bos primigenius*, *Vulpes vulpes*, etc.), aves, reptiles y peces¹³.

En cuanto a los recursos vegetales, el 65% de los restos hallados pertenecen a cereales. Entre estos sobresalen especialmente la escanda (*Triticum dicoccum* L.) seguido de otras especies de trigos y cebadas (*Triticum monococcum* S., *Hordeum distichum*, *Hordeum vulgare* L. y *Triticum aestivum compactum e durum*). El resto lo componen leguminosas (*Pisum sativum*, *Lens culinaris*, *Lathyrus cicera/sativus*, *Vicia cfr. sativa*), distintos frutos (*Prunus spinosa*, *Ficus carica*, *Sambucus* sp., *Fragaria vesca*, *Rubus fruticosus*, *Corylus avellana*, *Quercus* sp., etc), lino (*Linum usatissimum*), así como el opio (*Papaver somniferum*) y diversas plantas como el *Carthamus lanatus* o el *Silybum marianum* que pudieron emplearse para elaborar aceites, tintes o por sus propiedades fitoterapéuticas¹⁴. También recolectaban hongos que emplearon para hacer fuego (*Fomes fomentarius*) o como sustancia psicotrópica o medicinal (*Daedalopsis tricolor*)¹⁵.

Los miles de restos de cerámica documentados nos dan una imagen de la enorme diversidad de recipientes

Figura 4. Planta de La Marmotta con las 5 piraguas descubiertas al lado de casas.
(Fuente: Gerard Remolins).



que elaboraban. Una variedad que se refleja en su morfología, tamaño y decoración. Cronológicamente, el nivel II está representado especialmente por vasos de gran calidad técnica y decoración impresa tirrénica. En el nivel I la calidad de los recipientes sigue siendo elevada, pero en este sobresalen las decoraciones incisas y las pintadas¹⁶.

Pero si hay algo que define a La Marmotta y a su calificativo como yacimiento *pompeyano* es la conservación

de los restos bióticos. Los numerosos y variados objetos e instrumentos elaborados en madera, cestería o textil reflejan la importancia que debieron tener tales materias para las comunidades neolíticas y el nivel técnico que alcanzaron para poder tratarlas. Ejemplo de ello son los arcos, las azuelas, las hoces, las cucharas, los husos, los diferentes objetos relacionados posiblemente con el trabajo del textil, los recipientes en madera y cestería, y, por supuesto, las piraguas.

Figura 5. Piragua número 1 expuesta en el Museo della Civiltà - Luigi Pigorini de Roma. (Imagen cortesía del Museo Preistorico Etnografico "Luigi Pigorini" ©Museo delle Civiltà).

Junto a los instrumentos de madera encontramos un abundante utillaje lítico tallado elaborado mayoritariamente con distintas variedades de sílex de excelente calidad, y en menor medida con obsidiana. Son igualmente numerosas las hachas y azuelas pulidas elaboradas a partir de múltiples litologías y con tamaños y pesos muy diversos. Estas piezas se pulían a menudo en el propio asentamiento, como lo demuestran las rocas abrasivas con los negativos de la forma de tales hachas. Ese utillaje macrolítico se complementa además con numerosos molinos también de distintos tamaños y pesos¹⁷.

Es más que evidente que las características formales y decorativas de la cerámica, así como la procedencia de ciertas materias primas, nos indican que la comunidad de La Marmotta participaba de amplias y complejas redes de contacto con poblaciones de distintos puntos de Europa. Sólo de esta manera se puede comprender la presencia de sílex procedente de las minas de Defensola, en la región de Foggia (Italia), de la obsidiana de las islas de Palmarola y Lipari, o de algunas de las rocas empleadas en la confección de las hachas y azuelas llegadas de las áreas alpinas¹⁸.

■ LAS PIRAGUAS DE LA MARMOTTA: LOS PRIMEROS INGENIEROS NAVALES DE NUESTRA HISTORIA

De las cinco piraguas documentadas hasta el momento en La Marmotta, sólo dos han sido publicadas en detalle¹⁹. Y decimos hasta el momento, pues como hemos explicado, se cree que sólo se ha excavado el 25% del yacimiento. Es decir, estamos seguros que el Lago di Bracciano nos cuida y nos conserva un mayor número de embarcaciones que serán descubiertas en el futuro.

La piragua número 1 fue hallada en el nivel II. Se trata de una enorme embarcación de 10,43 metros de eslora y una manga de entre 1,15 m en la popa y 0,85 m en la proa. Presenta una profundidad de entre 65-44 cm, según la zona. En el fondo de la piragua se observan cuatro refuerzos transversales realizados en el propio tronco. Ello aumentaría la durabilidad y la protección del casco, y facilitaría su navegación²⁰ (Fig. 5).



Pero si hay algo que sorprende de esta piragua 1, más allá de su tamaño, son las tres piezas asociadas a estribor. Estas presentan una forma de "T", con la parte superior ojival, con 2, 3 o 4 agujeros, respectivamente (Fig. 6). Las piezas se encontraban insertadas en la pared estribor de la embarcación, quedando las perforaciones visibles hacia el exterior (Fig. 7). Las tres piezas se encuentran dispuestas a lo largo de una de las paredes de la piragua a una distancia similar y a la misma altura. De manera detallada decir que la primera de estas piezas, que presenta dos perforaciones, tiene una longitud en la parte superior de 45,5, un espesor de 14,5 y una altura de 11 cm, la parte inferior muestra un tamaño de 23,5x4,5x10,75 cm (las dos perforaciones tienen unos 2,5 cm.). La segunda pieza, con tres perforaciones que miden entre 3,75-5,25 cm, tiene un tamaño de 72,5x13x18,75 cm en la zona ojival y 52,75x6,8x12,25 cm. La tercera de las piezas con cuatro perforaciones (con diámetros entre 2 y 4,25 cm) muestra en la parte superior unas dimensiones de 62,25x14x16 cm, y en la parte inferior 54,5x4,3x11,3 cm.

Es complicado interpretar la función de este tipo de piezas, ya que desconocemos paralelos etnográficos y sólo existe un ejemplo arqueológico similar en el yacimiento neolítico de Stralsund-Mischwasserspeicher (cultura Funnel Beaker) fechado hacia el 3574±44 cal BC. Se trata de

Figura 6. Pieza en forma de T con tres agujeros. (Imagen cortesía del Museo Preistorico Etnografico "Luigi Pigorini"©Museo delle Civiltà).



una tabla rectangular, hecha de aliso (*Alnus sp.*), de 13x38 cm. con bordes redondeados. En el centro se observa un asa ovalada irregular de una sola pieza, donde se han hecho dos agujeros paralelos. Uno de los lados ha sido cuidadosamente pulido dándole una forma ovalada. Sobre el uso de tal pieza se proponen varias hipótesis: está vinculada con la existencia de algún tipo de contenedor, forma parte de un elemento de reparación o serviría para fijar un travesaño desmontable a la popa de una piragua²¹.

En el caso de La Marmotta, las características y posición de estas piezas en el estribor sugieren que podrían servir para atar cabos vinculados a una posible vela o a otros elementos navales adjuntos como un estabilizador o incluso otra embarcación a modo de catamarán o canoa de doble casco. Estas estrategias náuticas podrían haber ofrecido una mayor seguridad y estabilidad, así como una mayor capacidad para el transporte de personas, animales y bienes²². Precisamente, al lado de la piragua

se halló un palo de 4 metros de largo y 10 cm de ancho que podría ser una especie de pértiga o parte del mástil o elemento asociado a una vela²³. Sin embargo, es una asociación e interpretación que debemos tomar con muchas reservas. Este tipo de piraguas con pértigas o doble casco son bien conocidas en la literatura etnográfica en grupos del Índico y el Pacífico²⁴. El hecho de que esta piragua se encuentre al lado de una de las cabañas, asegurada mediante 7 palos hincados a lo largo del lado de babor, nos permite pensar que quizás estaba siendo trabajada o reparada²⁵.

La segunda de las piraguas también fue hallada en el nivel II. En este caso se encontraba también fijada al suelo a través de dos palos situados en la parte central de babor y estribor. El tamaño de esta piragua es menor que la número 1. Presenta una longitud de 5,4 metros con una manga de 0,4 m en la popa y 0,36 en la proa. En base a su tamaño y morfología se ha considerado que debía ser

Figura 7. Pieza en forma de T con dos agujeros documentada en el lateral de la piragua 1. (Imágenes cortesía del Museo Preistorico Etnografico "Luigi Pigorini"©Museo delle Civiltà).



una embarcación destinada a la caza y la pesca, a la recolección de ciertos recursos vegetales y quizás al transporte de personas y pequeños animales en el propio lago o incluso en el mar²⁶.

Junto a esta piragua se halló una pieza de madera, muy diferente a las antes descritas con una única perforación de un diámetro aproximado de 2,8 cm. Posee una morfología en forma de hongo, con una longitud de 13,4 cm y una anchura entre 9,1 y 8,3 cm. Las características de esta pieza y su similitud con los actuales bolardos existentes en los puertos, permiten sugerir que podría haber funcionado como tal para asegurar la piragua en el momento que subiera el nivel del lago.

Los estudios realizados sobre las piraguas 1 y 2 demuestran que en su elaboración se emplearon azuelas o hachas pulidas con las que fueron confeccionando su morfología²⁷. En este sentido, la variedad de hachas y azuelas, realizadas sobre distintas rocas locales y exógenas, algunas de origen alpino (metafibrolitas), nos da una idea de la diversidad de instrumentos que las personas de La Marmotta empleaban en las actividades de carpintería. Así nos encontramos desde piezas extremadamente pequeñas que no miden más de 3 cm hasta hachas y azuelas de enormes dimensiones superando los 20 cm.

En 2020-2021 iniciamos un programa de dataciones por radiocarbono (mediante el método AMS) con el fin de conocer la fecha más próxima al momento de corte de los árboles con los que posteriormente se elaboraron tres de las cinco piraguas. Aunque actualmente estamos a la espera de varias dataciones, los primeros datos confirmarían que fueron elaboradas entre el 5.600 y el 5.300 cal BC. Dentro de este rango estarían las dataciones que se hicieron en su momento sobre dos de los palos que fijaban las piraguas 1 y 2. Así, mientras el tronco asociado a la primera piragua ofreció una fecha por radiocarbono de entre 5.302-5.057 cal BC, el vinculado a la segunda embarcación mediante dendrocronología fue fechado en 5.384 BC.

Durante la excavación del yacimiento también se documentaron un posible timón y dos probables remos. Aunque debemos seguir estudiándolos para definir su funcionalidad, son elementos que nos hablan de la importancia de la navegación para estas comunidades y de sus capacidades técnicas²⁸.

Comparativamente, una rápida revisión de otras embarcaciones neolíticas europeas, nos permite observar que durante el Neolítico las comunidades agricultoras seleccionaron distintos tipos de maderas. Así, por ejemplo, los ejemplares daneses de Seeland (3640 y 2920 BC) fueron fabricados en aliso (*Alnus sp.*), el hallado en Bevaix, Suiza, (3500-3030 BC) está realizado en pino silvestre (*Pinus sp.*), la piragua 1 de Stralsund-Mischwasserspeicher, Alemania, (3858 BC) en tilo (*Tilia sp.*) y las de Paris-Bercy (2890-2510 BC) y Charente, en Francia, (3650-2900 BC), así como la de Šventoji 58, Lituania (2895-2640 BC), en

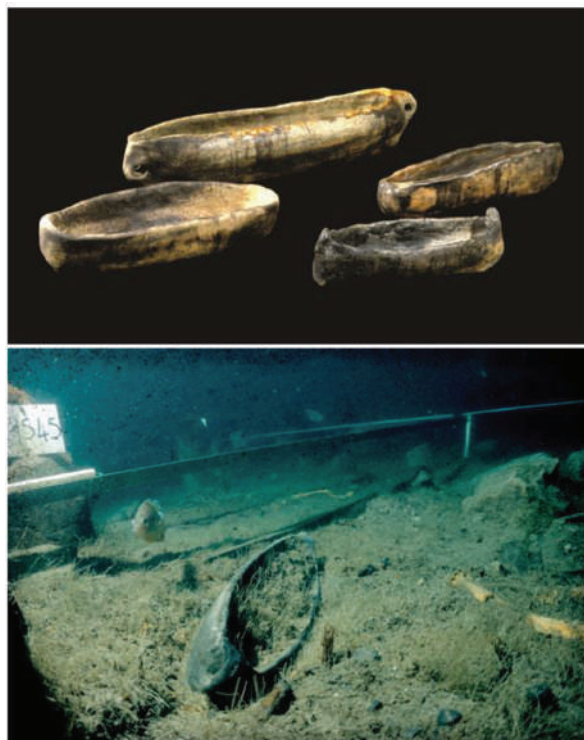
Figura 8. Recipientes de cerámica con forma de piragua. En la parte inferior imagen de la excavación durante la extracción de una de ellas. (Imágenes cortesía del Museo Preistorico Etnografico "Luigi Pigorini"©Museo delle Civiltà).

roble (*Quercus* sp.). Asimismo, y como sucedía en el Mesolítico, el tamaño de tales piraguas varía relativamente. Así, mientras la de Charente mide 5,56 m., los ejemplares de Paris-Bercy tienen entre 6 y 8 metros de eslora, las de Seeland unos 7 m, la de Bevaix 8,27 m. y la de Stralsund-Mischwasserspeicher hasta 12 m²⁹.

Otro de los elementos técnicos apreciados en varias de estas piraguas, y que también se documenta en las piraguas 1 y 2 de La Marmotta, es el uso de la combustión interior mediante fuegos controlados. Este tipo de técnica es conocida ampliamente desde la información histórica y etnográfica, y ha sido registrada en muchas de las piraguas monóxilas adscritas, no sólo al Mesolítico, como hemos citado anteriormente, sino también al Neolítico (Paris-Bercy y Bevaix) y de la Edad del Bronce (Auvernier-Nord)³⁰.

Por otra parte, cabe decir que se ha encontrado un conjunto de recipientes cerámicos que tienen una morfología similar a las piraguas en madera. Su morfología ha llevado a proponer que, más allá de haber sido contenedores de líquido o sólido, quizás se usaron como lámparas o tuvieron un significado simbólico³¹. El estudio de residuos orgánicos conservados en la matriz arcillosa de estos recipientes ha demostrado que fueron empleados en el procesamiento de recursos lácteos y de carne de animales procedente de especies rumiantes y no rumiantes. Este es un trabajo a continuar a partir del análisis de un mayor número de muestras, si bien la dificultad recae sobre las muestras a seleccionar, ya que buena parte de los objetos se encuentran completos.

Estas "piraguas" de cerámica presentan ciertas variaciones en su forma, elementos de sujeción y tamaño. Así, a nivel de sección, unas tienen una sección y fondo convexo, y otras presentan una base plana. En los extremos podemos encontrar asas verticales o perforaciones que pudieron facilitar su sujeción, transporte o ser un medio para suspenderlas en una superficie fija. Contrariamente, otras no tienen ningún tipo de aplicación o modificación, por lo que con toda seguridad simplemente se mantenían en pie o se sostenían con las manos. Las paredes y los acabados suelen ser heterogéneos. Desde aquellas bien acabadas y alisadas, a otras más irregulares³². Tales recipientes tienen tamaños muy variados: desde los más pe-



queños, con unas medidas aproximadas de 10x4x3,5 cm, hasta los mayores con 28x10x4 cm (Fig. 8).

■ CONCLUSIONES

Sin duda las piraguas de La Marmotta constituyen un testimonio excepcional de las embarcaciones y sistemas navales de la Prehistoria. Su tamaño, los elementos náuticos asociados, el número y variedad de piraguas documentadas y su estado de conservación, hacen de este yacimiento un referente obligado cuando se habla del proceso de neolitización en el Mediterráneo y del origen de la navegación. Aunque son muy escasas las piraguas monóxilas conservadas, las halladas en la Marmotta y en otros yacimientos mesolíticos y neolíticos de Europa, así como la

ocupación de buena parte de las islas del Mediterráneo oriental y central, son testimonios excepcionales de la capacidad que tenían aquellas sociedades para trasladarse por mar.

Una capacidad que queda demostrada incluso desde la arqueología experimental. En 1998, en el marco del proyecto *The Sea Navigation in Early Neolithic Period. A Contribution of Experimental Archaeology to the Beginnings of Mediterranean Neolithization Monoxylon II*, el equipo de Radomír Tichý confeccionó una reproducción de la "piragua 1 de La Marmotta" con la que navegaron durante 800 km a lo largo de la costa Mediterránea desde Italia a las playas atlánticas de Portugal³³. Actualmente, una nueva piragua similar a la de La Marmotta 1 se ha vuelto a botar en el marco del proyecto una nueva piragua "Navis" (<https://projektnavis.com>). La tripulación de la "Monoxylon II", formada por marineros sin experiencia en navegación, estaba compuesta por 8/10 remeros y un timonel, que remaban en turnos de tres horas durante la mayor parte del día. En estas condiciones lograron recorrer en promedio de unos cincuenta km/día en buenas condiciones climáticas. Asumiendo que las personas del neolítico debían tener una amplia experiencia, podían recorrer largas distancias en poco tiempo, especialmente en los meses más benignos. Sin duda, sus resultados experimentales nos están ofreciendo una visión precisa de los conocimientos navales y marítimos de la comunidad neolítica de La Marmotta.

En definitiva, La Marmotta ha provocado una absoluta revolución sobre la imagen que teníamos de aquellos primeros grupos agricultores y pastores neolíticos. Siempre nos ha sido difícil imaginar cómo podían trasladarse por toda la Europa mediterránea. Las piraguas de La Marmotta no sólo son un testimonio excepcional de cómo lo hacían, sino un ejemplo de la complejidad de aquellas sociedades desde el punto de vista de su organización social y técnica. Estas embarcaciones y el conjunto de elementos navales asociadas a ellas representan la acumulación de conocimientos y experiencias durante siglos y la capacidad de ciertas personas muy concretas en el momento de elaborarlas.

Sólo de esta manera se entiende cómo surcaron las aguas del Mediterráneo, llevándoles en pocos milenios a ocupar todas las costas europeas y africanas. En los nuevos territorios donde se asentaban implantaban progresivamente su modelo socio-económico, fundamentado en la domesticación animal y vegetal. Desde entonces la humanidad se ha alimentado en gran parte de lo que cultiva y cría, de ahí que seamos de alguna manera sus herederos directos.

■ AGRADECIMIENTOS

Esta investigación ha sido posible gracias al convenio de colaboración entre el Museo della Civiltà-Museo Preistorico Etnografico "Luigi Pigorini" y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (sedes de Barcelona -IMF- y Roma -EEHAR). Queremos agradecer a todo el personal del Museo (conservadores, administrativos, técnicos, etc.) su total disponibilidad para poder acceder y estudiar los materiales de La Marmotta depositados en sus dependencias y utilizar las imágenes aquí presentadas. Asimismo, dar las gracias al Museu Marítim de Barcelona por el interés mostrado en nuestro trabajo y la invitación a participar en la revista *Drassanes*. Esta publicación se enmarca dentro de las actividades científicas y divulgativas llevadas a cabo en los proyectos: "*Tools, Techniques and Specialists: the keys to understand the Mesolithic-Neolithic transition in Mediterranean Europe* (PID2020-112513RB-I00)", "*Expansión y desarrollo del neolítico en el Mediterráneo central: tecnología y producción de alimentos en el asentamiento lacustre de La Marmotta (Roma, Italia) (201818008)*" y "*Éxito: La consolidación de las sociedades neolíticas en el Mediterráneo central. El asentamiento lacustre de La Marmotta (Roma, Italia) (201918010)*" financiado por el Ministerio de Ciencia Innovación y Universidad/CSIC. Por último, dar las gracias a los dos revisores sobre sus comentarios. Sin duda han mejorado sustancialmente el texto aquí presentado.

■ BIBLIOGRAFÍA

- ANDERSEN, Soren H. "Mesolithic dug-outs and paddles from Tybrind Vig, Denmark". *Acta Archaeologica*, núm. 57 (1986): 87-106.
- ANDERSEN, Soren H. "New Finds of Mesolithic Logboats in Denmark". *ISBSA*, núm. 6 (1994): 1-10.
- ARNOLD, Béat. *Pirogues monoxyles d'Europe centrale: Construction, typologie, evolution*. Archéologie Neuchâtoise, núm. 20-21. Neuchâtel: Office cantonal d'archéologie, 1995.
- ARNOLD, Béat. "Les pirogues néolithiques de Paris-Bercy: Traces de travail et techniques de façonnage". *Archaeonautica*, núm. 14 (1998): 73-78.
- ARNOLD, Béat. "Transports lacustres et fluviaux pendant la Préhistoire". *Archäologie und Geschichte* (2014): 13-17.
- ATTENBROW, Val; FULLAGAR, Richard, y SZPAK, Cheryl. "Stone files and shell fishhooks in southeastern Australia". En *A Closer Look: Recent Australian studies of stone tools*, editado por R. Fullagar, 127-148. Sydney: Archaeological Computing Laboratory, University of Sydney, 1998.
- BERNICCHIA, Annarosa, FUGAZZOLA, Maria Antonietta, GEMELLI, Vittorio, MANTOVANI, Barbara, LUCCHETTI, Andrea, CESARI, Michele, y SPERONI, Ester. "DNA recovered and sequenced from an almost 7000 y-old Neolithic polypore, *Daedaleopsis tricolor*". *Mycological Research*, núm. 110 (2006): 14-17. <https://doi.org/10.1016/j.mycres.2005.09.012>.
- BIGAZZI, Giulio, ODDONE, Massimo, y RADÌ, Giovanna. "The Italian obsidian sources". *Archeometriai Műhely*, núm. 1 (2005): 1-12.
- CESARI, Joseph, COURTAUD, Patrice, LEANDRI, Franck, PERRIN, Thomas, y MANEN, Claire. "Le site de Campu Stefanu. Une occupation du Mésolithique et du Néolithique ancien dans le contexte corso-sarde". *Stantari*, núm. 29 (2012): 14-17.
- CORNAGGIA CASTIGLIONI, Ottavio, y CALEGARI, Giulio. "Le piroghe monossili italiane. Nuova tassonomia - Aggiornamenti - Iconografia". *Preistoria Alpina*, núm. 14 (1978): 163-172.
- CRISTIANI, Emanuela, y BORIC, Dusan. "Appearance and function of harpoons in Northeastern Italy". En *Hunter-gatherers tool-kit: a functional perspective*, editado por J.F. Gibaja et al., 1-27. Cambridge Scholar Publishing: Cambridge, 2020.
- CUBAS, Miriam, PEYROTEO-STJERNA, Rita, FONTANALS-COLL, Maria, LLORENTE-RODRÍGUEZ, Laura, LUCQUIN, Alexandre, CRAIG, Oliver Edward, y COLONESE, André Carlo. "Long-term dietary change in Atlantic and Mediterranean Iberia with the introduction of agriculture: a stable isotope perspective". *Archaeological Anthropological Science*, núm. 11 (2019): 3825-3836. <https://doi.org/10.1007/s12520-018-0752-1>.
- D'AMICO, Claudio. "La pietra levigata neolitica in Italia settentrionale e in Europa. Litologia, produzioni e circolazione". En *La neolitizzazione tra Oriente e Occidente*, editado por A. Pessina y G. Muscio, 67-80. Udine: Comune di Udine, 2000.
- EFSTRATIOU, Nikos. "Microhistories of transition in the Aegean islands. The cases of Cyprus and Crete". En *La transition néolithique en Méditerranée. Comment des chasseurs devinrent agriculteur*, editado por C. Manen et al., 169-187. Errance: Toulouse, 2014.
- EFSTRATIOU, Nikos, BIAGI, Paolo, y STARNINI, Elisabetta. "The Epipalaeolithic Site of Ouriakos on the Island of Lemnos and its Place in the Late Pleistocene Peopling of the East Mediterranean Region". *Adalya*, núm. 17 (2014): 1-23.
- ERIČ, Miran, y KAVUR, Boris. "Late Mesolithic logboat from Hotiza". En *Potopljena Preteklost*, editado por A. Gaspari y M. Eric, 405-408. Ljubljana: Didakta, Ed., 2012.
- FONTANALS-COLL, Maria, SUBIRÀ, Maria Eulàlia, MARÍN-MORATALLA, Nekane, RUIZ, Jordi, y GIBAJA, Juan Francisco. "From Sado Valley to Europe: Mesolithic dietary practices through different geographic distributions". *Journal of Archaeological Science*, núm. 50 (2014): 539-550. <https://doi.org/10.1016/j.jas.2014.07.028>.

- FUGAZZOLA, Maria Antonietta. *Un tufo nel passato. 8000 anni fa nel lago Bracianno*. Roma: Soprintendenza SMNPE, «Luigi Pigorini», 1996.
- FUGAZZOLA, Maria Antonietta. "La Marmotta, Lazio". En *Le ceramiche impresse nel Neolitico antico. Italia e Mediterraneo*, editado por M.A. Fugazzola et al., 373-395. Studi di Paletnologia, núm. 1. Roma: Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 2002.
- FUGAZZOLA, Maria Antonietta. "Modellini di natanti neolitici: possibili lucerne?". En *Rassegna di studi di archeologia, etnologia e storia navale*. Navis 6, editado por A. Asta et al., 17-23. Padua: Museo de la Marineria Cesenatico, libreriauniversitaria.it, 2019.
- FUGAZZOLA, Maria Antonietta, y MAURO, Nina. "La seconda imbarcazione monossile del villaggio neolitico de La Marmotta". En *Archeologia, storia, etnologia navale*. Navis 5, editado por A. Asta et al., 125-132. Padua: Museo de la Marineria Cesenatico, libreriauniversitaria.it, 2014.
- FUGAZZOLA, Maria Antonietta, y MINEO, Mario. "La piroga neolitica del lago di Bracciano («La Marmotta 1»)". *Bulletino di Paletnologia Italiana*, núm. 86 (1995): 197-266.
- FUGAZZOLA, Maria Antonietta, PESINA, Andrea, y D'EUGENIO, Giuseppe. "La Marmotta » (Anguillara Sabazia, RM). Scavi 1989. Un abitato perilacustre di età neolitica". *Bulletino di Paletnologia Italiana*, núm. 84 (1993): 183-315.
- GÓMEZ, José. "Une pirogue monoxyle néolithique dans le lit de la Charente". *Bulletin de la Société Préhistorique Française*, núm. 79 (2) (1982): 61-63.
- GRONENBORN, Detlef. "Migration, acculturation and culture change in western temperate Eurasia, 6500-5000 cal. BC". *Documenta Praehistorica*, núm. 30 (2003): 79-91. <https://doi.org/10.4312/dp.30.3>
- GUERRERO, Victor M. "Comer antes que viajar. Pesca y barcas de base monóxila en la prehistoria occidental". *Mayurqa*, núm. 31 (2006): 7-56.
- GUILAINE, Jean. "La diffusion de l'agriculture en Europe: une hypothese arythmique". *Zephyrus*, núm. 53-54 (2000-2001): 267-272.
- GUILAINE, Jean, y BRIOS, François. "Shillourokambos et la neolithisation de chypre: quelques Reflexions". *Mayurqa*, núm. 30 (2005): 13-32.
- HADDON, Alfred Cort. *The canoes of Melanesia, Queensland and New Guinea*. Bishop Museum Special Publication 28. Honolulu, Hawaii: Bishop Museum, 1937.
- KAPITÄN, Gerhard. "Records of native craft in Sri Lanka: I: The single outrigger fishing canoe oruwa - Part 1. Sailing oru". *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, núm. 16 (2) (1987): 135-147.
- KLOOSS, Stefanie, y LÜBKE, Harald. "The terminal Mesolithic and early Neolithic logboats of Stralsund-Mischwasserspeicher evidence of early waterborne transport on the German southern Baltic coast". En *Between the seas transfer and exchange in nautical technology proceedings of the eleventh International Symposium on boat and ship archaeology*, editado por R. Bockius, 97-105. Mainz: Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums, 2009.
- KNAPP, A. Bernard. "Cyprus's Earliest Prehistory: Seafarers, Foragers and Settlers". *Journal of World Prehistory*, núm. 23 (2010): 79-120. <https://doi.org/10.1007/s10963-010-9034-2>
- LANTING, Jan N. "Dates for origin and diffusion of the European longboat". *Palaeohistoria*, núm. 39-40 (2000): 627-650.
- MINEO, Mario. "Monossili d'Europa. costruite anche per le rotte marine?". En "Ubi minor... Le isole minori del Mediterraneo centrale dal Neolitico ai primi contatti coloniali, Convegno di Studi in ricordo di Giorgio Buchner, a 100 anni dalla nascita (1914-2014)". *Scienze dell'Antichità*, núm. 22 (2) (2015): 453- 473.
- PERLÈS, Catherine. "La transition Pléistocène/Holocène et le problème du Mésolithique en Grèce". En *Los últimos cazadores. Transformaciones culturales y económicas*

- durante el Tardiglaciario y el inicio del Holoceno en el ámbito mediterráneo, editado por V. Villaverde, 179-209. Alicante: Diputación Provincial de Alicante, Instituto Allicantino de Cultura Juan Gil-Albert, 1995.
- PERLÈS, Catherine. *The Early Neolithic in Greece*. Cambridge World Archaeology: Cambridge, 2001.
- PERRIN, Thomas, y MANEN, Clare. "Potential interactions between Mesolithic hunter-gatherers and Neolithic farmers in the Western Mediterranean: The geochronological data revisited". *PlosOne*, núm.16(3) (2021): e0246964. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0246964>
- PICKARD, Catriona, y BONSALL, Clive. "Late Mesolithic coastal fishing practices The evidence from Tybrind Vig, Denmark". En *On the road Studies in honour of Lars Larsson.*, editado por B. Hårdh et al., 176-183. Lund: Almqvist & Wiksell International, 2007.
- PILIČIAUSKAS, Gytis, PRANCKENAITE, Elena, PESECKAS, Kęstutis, MAZEIKA, Jonas, y MATUZEVICIUTE, Simona. "Ancient logboats in Lithuania: new finds, wood taxa and chronology". *Radiocarbon*, núm. 62 (5) (2020): 1299-1315. <https://doi.org/10.1017/RDC.2020.65>.
- PIPERNO, Marcello, SCALI, S., y TAGLIACCOZZO, Antonio. "Mesolítico e Neolítico alla Grotta dell'Uzzo (Trapani). Primi dati per un'interpretazione paleoeconomica". *Quaternaria*, núm. 22 (1980): 275-300.
- RIECK, Flemming, y CRUMLIN-PEDERSEN, Ole. *Både fra Danmarks oldtid*. Roskilde: Vikingeskibshallen 1988.
- ROTTOLI, Mauro. "'La Marmotta', Anguillara Sabazia (RM). Scavi 1989, Analisi paleontologiche: prime risultanze". *Bulletino di Paleontologia Italiana*, núm. 84 (1993): 305-315.
- ROTTOLI, Mauro. "Zafferanone selvatico (*Carthamus lanatus*) e cardo della Madonna (*Silybum marianum*), piante raccolte o coltivate nel Neolitico antico a 'La Marmotta'?". *Bulletino di Paleontologia Italiana*, núm. 91-92 (2001): 41-61.
- SAMPSON, Adamantios. "The Mesolithic of the Aegean Basin". En *La transition néolithique en Méditerranée. Comment des chasseurs devinrent agriculteur*, editado por C. Manen et al., 189-207. Toulouse: Errance 2014.
- SAMPSON, Adamantios, KACZANOWSKA, Małgorzata, y KOZŁOWSKI, Janusz K. "Mesolithic occupations and environments on the island of Ikaria, Aegean, Greece". *Folia Quaternaria*, Monograph 80 (2012): 5-40.
- SIMMONS, Alan. "Akrotiri-Aetokremnos (Cyprus) 20 years later: An assessment of its significance" En "An Island archaeology and the origins of seafaring In the eastern Mediterranean", editado por A.J. Ammerman y T. Davis. *Eurasian Prehistory*, núm. 10 (1-2) (2014): 139-156.
- TAGLIACCOZZO, Antonio. "Animal exploitation in the Early Neolithic in Central-Southern Italy". *Munibe*, núm. 57 (2005): 429-439.
- TICHÝ, Radomír. "The Earliest Maritime Voyaging in the Mediterranean: View from Sea". *Živá Archeologie - Rea*, núm. 18 (2016): 26-36.
- TOZZI, Carlo, y VIGNE, Jean Denis. "Il contributo dell'archeozoologia alla conoscenza del Mesolitico sardo-corso". En *Atti del 2º Convegno Nazionale di Archeozoologia*, 177-181. Forlì: Abaco Ed., 2000.
- VIGNE, Jean Denis. "Contribution des peuplements de vertébrés insulaires à la connaissance de la navigation préhistorique en Méditerranée". En *Pour qui la Méditerranée au 21ème siècle? Navigation, échanges et environnement en Méditerranée*, Actes du colloque scientifique: 65-76. Montpellier: Maison de l'Environnement de Montpellier, 1998.
- VIGNE, Jean Denis, y DESSE-BERSET, Nathalie. "The exploitation of animal in the Mediterranean Islands during the Pre-Neolithic: the example of Corsica". En *Man and Sea in the Mesolithic. Coastal settlement and below present sea level*, editado por A. Fischer, 309-318. Oxbow Monograph núm. 53. Oxford: Oxbow, 1995.
- VIGNE, Jean Denis, ZAZZO, Antoine, CUCCHI, Thomas, CARRERE, Isabelle, BRIOIS, François, y GUILAINE, Jean. "The transportation of mammals to Cyprus sheds light on early voyaging and boats in the Mediterranean sea". En "An Island archaeology and the origins of seafaring In the eastern Mediterranean", editado por A.J. Ammerman y T. Davis. *Eurasian Prehistory*, núm. 10(1-2) (2014): 157-176.

WAGSTAFF, Malcolm, y CHERRY, John F. "Settlement and population change". En *An Island Polity. The archaeology of exploitation in Melos*, editado por C. Renfrew y M. Wagstaff, 136-155. Cambridge: Cambridge University Press, 1982.

ZILHÃO, Joao. "Radiocarbon evidence for maritime pioneer colonization at the origins of farming in west Mediterranean Europe". *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, núm. 98 (24) (2001): 14180-14185. <https://doi.org/10.1073/pnas.241522898>.

ZHILIN, Mikhail, y SAVCHENKO, Svetlana. "Fishing in the Mesolithic of the Trans-Urals". *Quaternary International*, núm. 541 (2020): 4-22. <https://doi.org/10.1016/j.quaint.2019.05.006>Notas

■ NOTAS

1. Ottavio Cornaggia y Giulio Calegari, "Le piroghe monossili italiane. Nuova tassonomia - Aggiornamenti - Iconografia", *Preistoria Alpina*, núm. 14 (1978): 163-172. Jan N. Lanting, "Dates for origin and diffusion of the European longboat", *Palaeohistoria*, núm. 39-40 (2000): 627-650.

2. Jean Denis Vigne y Nathalie Desse-Berset, "The exploitation of animal in the Mediterranean Islands during the Pre-Neolithic: the example of Corsica", en *Man and Sea in the Mesolithic. Coastal settlement and below present sea level*, ed. A. Fischer. Oxbow Monograph núm 53, (Oxford: Oxbow, 1995), 309-318. Jean Denis Vigne, "Contribution des peuplements de vertébrés insulaires à la connaissance de la navigation préhistorique en Méditerranée", en *Pour qui la Méditerranée au 21ème siècle? Navigation, échanges et environnement en Méditerranée*, (Montpellier: Maison de l'Environnement de Montpellier, 1998), 65-76. Jean Guilaine y François Briois, "Shillourokambos et la néolithisation de chypre: quelques Reflexions", *Mayurqa*, núm. 30 (2005): 13-32. A. Bernard Knapp, "Cyprus's Earliest Prehistory: Seafarers, Foragers and Settlers", *Journal of World Prehistory*, núm. 23 (2010): 79-120, <https://doi.org/10.1007/s10963-010-9034-2>. Joseph Cesari, Patrice Courtaud, Franck Leandri, Thomas Perrin y Claire Manen, "Le site de Campu Stefanu. Une occupation du Mésolithique et du Néolithique ancien dans le contexte corso-sarde", *Stantari*, núm 29 (2012): 14-17. Adamantios Sampson, Małgorzata Kaczanowska y Janusz K. Kozłowski, "Mesolithic occupations and environments on the island of Ikaria, Aegean, Greece", *Folia Quaternaria*, Monograph 80 (2012): 5-40. Nikos Efstratiou, "Microhistories of transition in the Aegean islands. The cases of

Cyprus and Crete", en *La transition néolithique en Méditerranée. Comment des chasseurs devinrent agriculteur*, (Toulouse: Errance, 2014), 169-187. Nikos Efstratiou, Paolo Biagi y Elisabetta Starini, "The Epipalaeolithic Site of Ouriakos on the Island of Lemnos and its Place in the Late Pleistocene Peopling of the East Mediterranean Region", *Adalya*, núm. 17 (2014): 1-23. Adamantios Sampson, "The Mesolithic of the Aegean Basin", en *La transition néolithique en Méditerranée. Comment des chasseurs devinrent agriculteur*, eds. C. Manen et al. (Toulouse: Errance, 2014): 189-207. Alan Simmons, "Akrotiri-Aetokremnos (Cyprus) 20 years later: An assessment of its significance", en "An Island archaeology and the origins of seafaring In the eastern Mediterranean", eds. A.J. Ammerman y T. Davis, *Eurasian Prehistory*, núm. 10 (1-2) (2014): 139-156. Jean Denis Vigne, Antoine Zazzo, Thomas Cucchi, Isabelle Carrere, François Briois y Jean Guilaine, "The transportation of mammals to Cyprus sheds light on early voyaging and boats in the Mediterranean sea", en "An Island archaeology and the origins of seafaring In the eastern Mediterranean", eds. A.J. Ammerman y T. Davis, *Eurasian Prehistory*, núm. 10 (1-2) (2014): 157-176.

3. Malcolm Wagstaff y John F. Cherry, "Settlement and population change", en *An Island Polity. The archaeology of exploitation in Melos*, eds. C. Renfrew y M. Wagstaff (Cambridge: Cambridge University Press, 1982): 136-155. Catherine Perlès, "La transition Pléistocène/Holocène et le problème du Mésolithique en Grèce", en *Los últimos cazadores. Transformaciones culturales y económicas durante el Tardiglacial y el inicio del Holoceno en el ámbito mediterráneo*, ed. V. Villaverde (Alicante: Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Diputación de Alicante, 1995): 179-209. Catherine Perlès, *The Early Neolithic in Greece* (Cambridge: Cambridge World Archaeology, 2001).

4. Val Attenbrow, Richard Fullagar y Cheryl Szpak, "Stone files and shell fishhooks in southeastern Australia", en *A Closer Look: Recent Australian studies of stone tools*, ed. R. Fullagar (Sydney: Archaeological Computing Laboratory, University of Sydney, 1998): 127-148. Catriona Pickard y Clive Bonsall, "Late Mesolithic coastal fishing practices The evidence from Tybrind Vig, Denmark", en *On the road Studies in honour of Lars Larsson*, eds. Birgitta Hårdh et al. (Lund: Almqvist & Wiksell International 2007), 176-183. Emanuela Cristiani y Dusan Boric, "Appearance and function of harpoons in Northeastern Italy", en *Hunter-gatherers tool-kit: a functional perspective*, eds J.F. Gibaja et al. (Cambridge: Cambridge Scholar Publishing, 2020), 1-27. Mikhail Zhilin y Svetlana Savchenko, "Fishing in the Mesolithic of the Trans-Urals", *Quaternary International*, núm. 541 (2020): 4-22, <https://doi.org/10.1016/j.quaint.2019.05.006>.

5. Marcello Piperno, S. Scali y Antonio Tagliacozzo, "Mesolitico e Neolitico alla Grotta dell'Uzzo (Trapani). Primi dati per un'interpretazione paleoeconomica", *Quaternaria*, núm. 22 (1980): 275-300. Carlo Tozzi y Jean Denis Vigne, "Il contributo dell'archeozoologia

alla conoscenza del Mesolitico sardo-corso", en *Atti del 2º Convegno Nazionale di Archeozoologia* (Forlì: Abaco Ed., 2000): 177-181. Maria Fontanals-Coll, Maria Eulàlia Subirà, Nekane Marín-Moratalla, Jordi Ruiz y Juan Francisco Gibaja, "From Sado Valley to Europe: Mesolithic dietary practices through different geographic distributions", *Journal of Archaeological Science*, núm. 50 (2014): 539-550, <https://doi.org/10.1016/j.jas.2014.07.028>. Miriam Cubas, Rita Peyroteo-Stjerna, Maria Fontanals-Coll, Laura Llorente-Rodríguez, Alexandre Lucquin, Oliver Edward Craig y André Carlo Colonese, "Long-term dietary change in Atlantic and Mediterranean Iberia with the introduction of agriculture: a stable isotope perspective", *Archaeological Anthropological Science*, núm. 11 (2019): 3825-3836, <https://doi.org/10.1007/s12520-018-0752-1>.

6. Søren H. Andersen, "Mesolithic dug-outs and paddles from Tybrind Vig, Denmark", *Acta Archaeologica*, núm. 57 (1986): 87-106. Søren H. Andersen, "New Finds of Mesolithic Logboats in Denmark", *ISBSA*, núm. 6 (1994): 1-10. Béat Arnold, *Pirogues monoxyles d'Europe centrale: Construction, typologie, evolution*. Archéologie Neuchâteloise, núm. 20-21, (Neuchâtel: Office cantonal d'archéologie, 1995). Béat Arnold, "Transports lacustres et fluviaux pendant la Préhistoire", *Archäologie und Geschichte* (2014): 13-17. Victor M. Guerrero, "Comer antes que viajar. Pesca y barcas de base monóxila en la prehistoria occidental", *Mayurqa*, núm. 31 (2006): 7-56. Stefanie Klooss y Harald Lübke, "The terminal Mesolithic and early Neolithic logboats of Stralsund-Mischwasserspeicher evidence of early waterborne transport on the German southern Baltic coast", en *Between the seas transfer and exchange in nautical technology proceedings of the eleventh International Symposium on boat and ship archaeology*, ed. R. Bockius (Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums: Mainz, 2009): 97-105. Miran Erič y Boris Kavur, "Late Mesolithic logboat from Hotiza", *Potopljena Preteklost*, eds. A. Gaspari y M. Eric (Ljubljana: Didakta, Ed., 2012), 405-408.

7. Andersen, "Mesolithic dug-outs", 87-106. Andersen, "New Finds of Mesolithic", 1-10. Flemming Rieck y Ole Crumlin-Pedersen, *Både fra Danmarks oldtid*, (Roskilde: Vikingeskibshallen, 1988).

8. Jean Guilaine, "La diffusion de l'agriculture en Europe: une hypothèse arhythmique", *Zephyrus*, núm. 53-54 (2000-2001): 267-272. Detlef Gronenborn, "Migration, acculturation and culture change in western temperate Eurasia, 6500-5000 cal. BC", *Documenta Praehistorica*, núm. 30 (2003): 79-91, <https://doi.org/10.4312/dp.30.3>. Thomas Perrin y Claire Manen, "Potential interactions between Mesolithic hunter-gatherers and Neolithic farmers in the Western Mediterranean: The geochronological data revisited", *PlosOne*, núm. 16(3) (2021): e0246964, <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0246964>.

9. João Zilhão, "Radiocarbon evidence for maritime pioneer colonization at the origins of farming in west Mediterranean Europe", *Proceedings of the National Academy of Sciences of the*

United States of America, núm. 98 (24) (2001): 14180-14185, <https://doi.org/10.1073/pnas.241522898>.

10. Maria Antonietta Fugazzola, Andrea Pessina y Giuseppe d'Eugnio, "La Marmotta (Anguillara Sabazia, RM). Scavi 1989. Un abitato per ilacustre di età neolitica", *Bulletino di Paleontologia Italiana*, 84 (1993): 183-315. Maria Antonietta Fugazzola, *Un tufo nel passato. 8000 anni fa nel lago Bracciano* (Roma: Soprintendenza SMNPE, «Luigi Pigorini», 1996).

11. Maria Antonietta Fugazzola, "La Marmotta, Lazio", en *Le ceramiche impresse nel Neolitico antico. Italia e Mediterraneo*, eds. M.A. Fugazzola et al., Studi di Paleontologia, núm. 1, (Roma: Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 2002), 373-395

12. Fugazzola, "La Marmotta", 373-395.

13. Antonio Tagliacozzo, "Animal exploitation in the Early Neolithic in Central-Southern Italy", *Munibe*, núm. 57 (2005): 429-439.

14. Mauro Rottoli, "La Marmotta", Anguillara Sabazia (RM). Scavi 1989, Analisi paleontologiche: prime risultanze", *Bulletino di Paleontologia Italiana*, núm. 84 (1993): 305-315. Mauro Rottoli, "Zafferanone selvatico (*Carthamus lanatus*) e cardo della Madonna (*Silybum marianum*), piante raccolte o coltivate nel Neolitico antico a 'La Marmotta'?", *Bulletino di Paleontologia Italiana*, núm. 91-92 (2001): 41-61.

15. Annarosa Bernicchia, Maria Antonietta Fugazzola, Vittorio Gemelli, Barbara Mantovani, Andrea Lucchetti, Michele Cesari y Ester Speroni, "DNA recovered and sequenced from an almost 7000 y-old Neolithic polypore, *Daedaleopsis tricolor*", *Mycological Research*, núm. 110 (2006): 14-17, <https://doi.org/10.1016/j.mycres.2005.09.012>.

16. Fugazzola et al., "La Marmotta » (Anguillara Sabazia, RM)", 183-315. Fugazzola, "La Marmotta", 373-395.

17. Fugazzola et al., "La Marmotta » (Anguillara Sabazia, RM)", 183-315.

18. Claudio D'Amico, "La pietra levigata neolitica in Italia settentrionale e in Europa. Litologia, produzioni e circolazione", en *La neolitizzazione tra Oriente e Occidente*, eds. A. Pessina y G. Muscio, (Udine: Comune di Udine, 2000): 67-80. Giulio Bigazzi, Massimo Oddone y Giovana Radi "The Italian obsidian sources", *Archeometriai Műhely*, núm. 1 (2005): 1-12.

19. Maria Antonietta Fugazzola y Mario Mineo, "La piroga neolitica del lago di Bracciano («La Marmotta 1»)", *Bulletino di Paleontologia Italiana*, núm. 86 (1995): 197-266. Maria Antonietta Fugazzola y Nina Mauro, "La seconda imbarcazione monossile del villaggio neolitico de La Marmotta", *Archeologia, storia, etnologia navale*, Navis 5, eds A. Asta et al. (Padova: libreriauniversitaria.it, 2014): 125-132. Mario Mineo, "Monossili d'Europa. costruite anche per le rotte marine?", En "Ubi minor... Le isole minori del Mediterraneo centrale dal Neolitico ai primi contatti coloniali, Convegno

di Studi in ricordo di Giorgio Buchner, a 100 anni dalla nascita (1914-2014)". *Scienze dell'Antichità*, núm. 22 (2) (2015): 453- 473.

20. Fugazzola y Mineo, "La piroga neolítica", 197-266.

21. Klooss y Lübke, "The terminal Mesolithic", 97-105.

22. Guerrero, "Comer antes que viajar", 7-56.

23. Fugazzola y Mineo, "La piroga neolítica", 197-266.

24. Alfred Cort Haddon, *The canoes of Melanesia, Queensland and New Guinea*, Bishop Museum Special Publication, (Honolulu, Hawaii: Bishop Museum, 1937). Gerhard Kapitän, "Records of native craft in Sri Lanka-I: The single outrigger fishing canoe oruwa - Part 1. Sailing oru", *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, núm. 16 (2) (1987): 135-147.

25. Mineo, "Monossili d'Europa", 453-473.

26. Fugazzola y Mauro, "La segunda imbarcazione", 125-132.

27. Fugazzola y Mineo, "La piroga neolítica", 197-266.

28. El estudio taxonómico de la madera empleada en confección de las piraguas, así como del conjunto de elementos navales asociados, están siendo realizado actualmente por la Dra. Laura Caruso (Conicet). Sobre la primera piragua se publicó que estaba elaborada en roble (*Quercus sessilis Ehch*).

29. Arnold, *Pirogues monoxyles*. Klooss y Lübke, "The terminal Mesolithic", 97-105. Rieck y Crumlin-Pedersen, *Både fra Danmark*. José Gómez, "Une pirogue monoxyle néolithique dans le lit de la Charente", *Bulletin de la Société Préhistorique Française*, núm. 79 (2) (1982): 61-63. Gytis Piličiauskas, Elena Prancenaite, Kęstutis Peseckas, Jonas Mazeika y Simona Matuzeviciute, "Ancient logboats in Lithuania: new finds, wood taxa and chronology", *Radiocarbon*, núm. 62 (5) (2020): 1299-1315, <https://doi:10.1017/RDC.2020.65>.

30. Andersen, "Mesolithic dug-outs", 87-106. Arnold, "Transports lacustres", 13-17. Guerrero, "Comer antes que viajar", 7-56. Béat Arnold, "Les pirogues néolithiques de Paris-Bercy: Traces de travail et techniques de façonnage", *Archaeonautica*, núm. 14 (1998): 73-78.

31. Fugazzola, "La Marmotta", 373-395. Maria Antonietta Fugazzola, "Modellini di natanti neolitici: possibili lucerne?", *Navis 6, Rassegna di studi di archeologia, etnologia e storia navale. Atti del III Convegno Nazionale dell'Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale* (Padua: Museo de la Marinería Cesenatico, libreriauniversitaria.it, 2019): 17-23.

32. Fugazzola, "Modellini di natanti neolitici", 17-23

33. Radomír Tichý, "The Earliest Maritime Voyaging in the Mediterranean: View from Sea", *Živá Archeologie - Rea*, núm. 18 (2016): 26-36. En dicho artículo se relata las distintas etapas de navegación que le llevaron desde Sicilia, la costa oriental italiana, el sudeste de Francia y todo el levante sur español hasta llegar a Lisboa. Con 10 remeros y un timonel, navegando todo el día con turnos de tres horas, recorrían una media de unos 50 Km/h en jornadas de buenas condiciones marítimas.

Luis de Requesens en el Mediterráneo: de la Rebelión de las Alpujarras a la Batalla de Lepanto (1568-1571)

Ramon Bosch Sanjuan
Universitat Rovira i Virgili
0000-0002-2468-7594

Fecha de recepción: 14 de septiembre 2021
Fecha de aceptación: 5 de noviembre de 2021
DOI: <https://doi.org/10.51829/Drassana.29.671>
© CC BY-NC-ND



Requesens Guarde lo pmer
dor e m. pais de gules lo segon
dazur eies dor e ona den
tina dels los rochs embellege
de gules.

■ RESUMEN

La batalla de Lepanto y la rebelión de las Alpujarras son ejemplos del enfrentamiento entre las mayores concepciones universalistas: el Islam y el Cristianismo.

Se han escrito innumerables obras al respecto, algunas de ellas fueron dedicadas a sus protagonistas: Juan de Austria, Álvaro de Bazán, Alejandro Farnesio, Gian Andrea Doria... Sin embargo, otros como Luis de Requesens o Joan de Cardona, han pasado más inadvertidos.

En este artículo pretendemos mostrar, desde una nueva perspectiva historiográfica, la influencia que tuvo Luis de Requesens en los conflictos armados, así como en materia diplomática y religiosa. Igualmente, queremos reivindicar la presencia catalana en las empresas de la Monarquía Hispánica; rechazando que la Cataluña del siglo XVI tuviera en ellas un papel secundario.

Palabras Clave: Lepanto, Alpujarras, Luis de Requesens, catalanes, turcos, galeras.

Luis de Requesens in the Mediterranean: from the Alpujarras Rebellion to the Battle of Lepanto (1568-1571)

■ ABSTRACT

The battle of Lepanto and the rebellion of the Alpujarras are examples of the confrontation between the greatest universalist conceptions: Islam and Christianity.

Countless works have been written on the subject, some of them dedicated to their protagonists: John of Austria, Álvaro de Bazán, Alejandro Farnesio, Gian Andrea Doria... However, others, such as Luis de Requesens and Joan de Cardona, have gone unnoticed.

In this article we intend to show, from a new historiographical perspective, the influence that Luis de Requesens had in armed conflicts, as well as in diplomatic and religious matters. Likewise, we want to vindicate the Catalan presence in the undertakings of the Hispanic Monarchy, rejecting the idea that Catalonia in the 16th century played a secondary role in them.

Keywords: Lepanto, Alpujarras, Luis de Requesens, Catalans, Turks, Galleys.

■ RESUM

Lluís de Requesens a la Mediterrània: de la Rebel·lió de les Alpujarras a la Batalla de Lepant (1568-1571)

La batalla de Lepant i la rebel·lió de les Alpujarras són exemples de l'enfrontament entre les majors concepcions universalistes: l'Islam i el Cristianisme. S'han escrit innumbrables obres al respecte, algunes d'elles es van dedicar als seus protagonistes: Joan d'Àustria, Álvaro de Bazán, Alejandro Farnesio, Gian Andrea Doria ... No obstant això, altres com Luis de Requesens o Joan de Cardona, han passat més inadvertits. En aquest article pretenem mostrar, des d'una nova perspectiva historiogràfica, la influència que va tenir Luis de Requesens en els conflictes armats, així com en matèria diplomàtica i religiosa. Igualment, volem reivindicar la presència catalana a les empreses de la Monarquia Hispànica; rebutjant que la Catalunya de segle XVI tingués en elles un paper secundari

Paraules Clau: Lepant, Alpujarras, Lluís de Requesens, catalans, turcs, galeres.

■ INTRODUCCIÓ

A inicios del siglo XVI, los otomanos se expansionaron a una velocidad alarmante, tanto en Asia Menor, como en Europa. Pierre Viret, el reformador protestante de la Suiza francesa escribía al respecto:

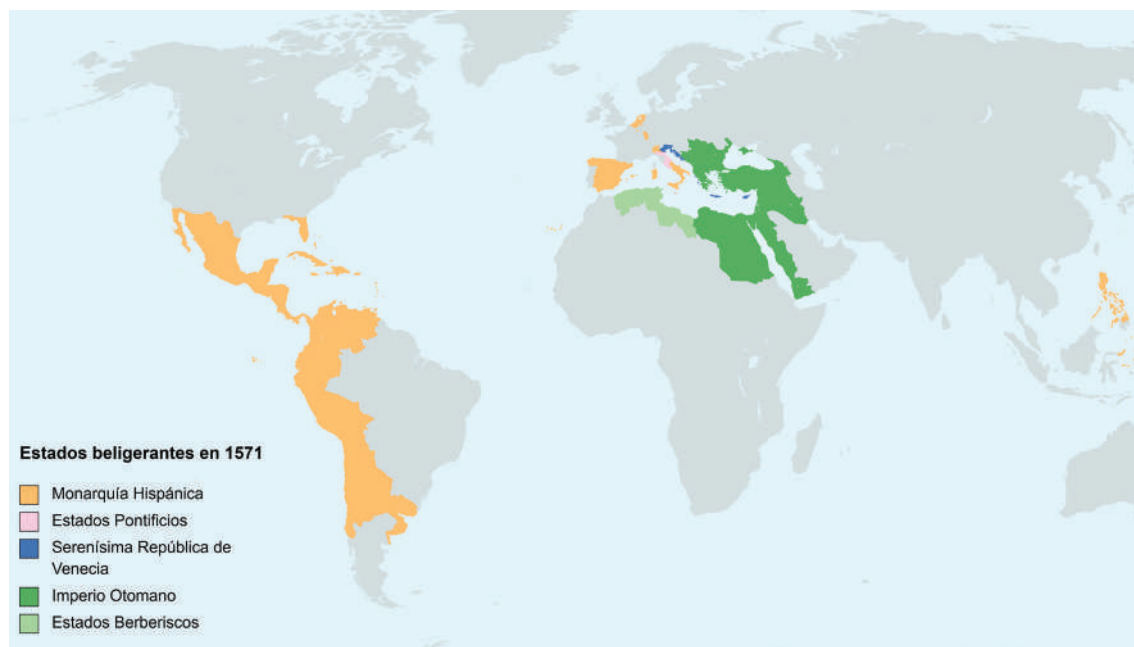
no podemos maravillarnos de que Dios castigue a los cristianos con los turcos, como en otro tiempo castigó a los judíos, cuando abjuraron de su fe (...), porque los turcos son hoy los asirios y los babilonios de los cristianos, y el flagelo la plaga y el furor de Dios¹.

Para entender este miedo devastador a un imperio ya no tan lejano, cabe mencionar además de la hecatombe cristiana materializada en la caída de Constantinopla del 29 de mayo de 1453, la rápida conquista de Siria y sobre todo de Egipto.

El imperio de Selim I ganó miles de kilómetros cuando inició una formidable ofensiva sobre el territorio mameluco de Siria. Éstos no pudieron resistir el empleo de la artillería turca y, Alepo y Damasco cayeron con gran facilidad; la misma suerte corrió Egipto poco después [véase imagen 1]. A través de la tierra de los faraones, el Imperio Otomano organizó el tráfico de oro africano, procedente de Etiopía y del Sudán y ante las necesidades de las enormes ciudades de Constantinopla y Antioquía, Egipto se percibió como la gran solución alimenticia, produciendo grandes cantidades de trigo, arroz y habas. El Imperio Otomano alcanzaba el carácter de superpotencia y en el plano político-religioso, la conquista de Egipto supuso la consagración de Selim I, que empezaba a considerarse como el Califa, es decir, el príncipe de los creyentes. En 1517 el hijo del jeque de la Meca le otorgó las llaves de la Kabba, junto con la bandera verde del profeta. De esta forma el sultán otomano se erigía como el ser supremo, capaz de unir el mundo y revivir las hazañas de los antiguos profetas del islam².

Al otro lado del Mediterráneo, la Monarquía Hispánica de Carlos y Felipe vivía un periodo de expansión sin precedentes en su historia; sin embargo, este florecimiento se gestaba en América, mientras que, en el continente europeo, el abundante patrimonio de los Habsburgo empezaba a resquebrajarse. En Flandes y en el Franco Condado, la Reforma protestante constituyó la principal aflicción de los Habsburgo; mientras que, en España e Italia, la piratería berberisca y el temor a una invasión turca eran la gran preocupación de las localidades del litoral. Las poblaciones costeras de la Monarquía Hispánica eran el objetivo de los ataques de los piratas de Argel que, de forma oficiosa, cooperaban con el Imperio Otomano. Los piratas argelinos también colaboraron alguna vez, con los moriscos de Valencia y Granada; de hecho, casi todas las costas del Mediterráneo occidental, desde Sicilia a Gibraltar, habían sido atacadas alguna vez³. Fue a partir de los años treinta del siglo XVI cuando las armadas turcas alcanzaron a descargar sus devastadores ataques, primero contra las costas de Nápoles y Sicilia y, más tarde, en orillas tan cercanas como las de Menorca⁴.

Imagen 1. Mapa Mundial de los Estados Beligerantes en Lepanto, control territorial e influencia (Ramon Bosch Sanjuan).



De vez en cuando, una barcaza de “moros”, en aquellos tiempos conocidas como *fustas*, desembarcaba en una costa del litoral catalán, valenciano o balear, saqueaban las poblaciones circundantes y secuestraban algunos cautivos, habitualmente mujeres y personajes de alto rango, para liberarlos a cambio de un rescate. Si la petición no era atendida, eran vendidos como esclavos en el mercado norteafricano. El terror que causaban era tal que, desde finales del siglo XV, Braudel observó un progresivo abandono de las costas mediterráneas para trasladarse al interior⁵.

Esta tensión supuso que las localidades costeras vivieran en un estado de alarma constante y que tuvieran que mantener vigías y, los municipios de mayor envergadura, guarniciones regulares.

Las “*fustas*” solían atacar núcleos pequeños, desprovistos de defensas, como Salou o Mahón, pero de vez en

cuando naves argelinas podían reunirse para atacar poblaciones más importantes. El 25 de junio de 1564 Barcelona entró en pánico cuando se avistaron 16 galeras argelinas que habían desembarcado en la desembocadura del Besós. Sus tripulantes quemaron varias aldeas, saquearon Badalona y capturaron a una mujer y a dos niños⁶. Unos años antes, en el verano de 1558, Piali Bajá saqueó Menorca con 130 galeras. Este episodio conmocionó al territorio catalán, que se preparaba para una inminente invasión otomana. Sin embargo, el reino de Aragón, con la intermediación de la reina Juana -abuela de Felipe-, movilizó a algunos efectivos en ayuda de sus vecinos catalanes. Mientras duraron los saqueos de la isla de Menorca, dos compañías de soldados aragoneses comandadas por Pedro la Raga llegaron a las inmediaciones de Barcelona para reforzar su defensa. Aunque los otomanos nunca se atrevieron a desembarcar en territorio

Imagen 2. Torre Vella de Salou. (foto: Ramon Bosch Sanjuan)

peninsular, el conseller Dionís Clariana, agradeció encarecidamente el gesto y recordaba con sentidas palabras la tradicional solidaridad entre los miembros de la Corona de Aragón “el sentimenth ab ells és com cap d’aquell regne d’Aragó”⁷.

Aunque los episodios de Barcelona y Menorca conmocionaron al mundo cristiano, éstos no eran frecuentes. Sin embargo, las razias nocturnas de tres o cuatro fustas de argelinos que atemorizaban a las poblaciones costeras menores castigaban de la peor forma a los habitantes del litoral, por ser estos ataques muy frecuentes. Salou, tuvo que soportar desde 1515 a 1591 al menos 24 ataques piráticos que diezmaron su demografía, sobre todo, por el abandono de la localidad⁸.

En la década de 1560 la situación en el litoral Mediterráneo era insostenible, por lo que el *rey prudente* ordenó la construcción de fortificaciones para hacer frente a esta situación [véase imagen 2]. Cada rumor de algún movimiento de las escuadras turcas recordaba a los catalanes la necesidad de fortificar y vigilar las costas. En 1570, un año antes de la Batalla de Lepanto, Felipe II definió de este modo la situación en el Mediterráneo:

Este año durante el verano una armada del turco amenaza sobre estas partes, por el levantamiento sucedido en Granada y speranza que tiene que los moriscos que están en nuestros reynos de Aragón y Valencia harán el mismo motivo, y por parecerles también que



Imagen 3. Plano (alzado) Palacio Real Menor de los Requesens. Barcelona, 25 de mayo de 1749. (CAT. ANC. 1-960, uc. Ilig. 365, doc. 21).

tomando pie en esa isla y estando lo de África tan vecino, podrán mejor los unos a los otros darse la mano⁹.

Las torres y los baluartes que se construyeron a lo largo de la costa ayudaron a minimizar los ataques, pero lo que fue determinante para acabar con el expolio en el litoral fue la construcción de nuevas galeras.

Solo el esfuerzo de construcción naval y las alianzas con los estados italianos permitieron crear una fuerza capaz de enfrentarse a esa marea, con hitos como la heroica resistencia de Malta o la “decisiva” victoria de Lepanto¹⁰. Por lo tanto, el muelle de Barcelona y sus astilleros jugarían un papel fundamental para acabar doblegando la armada turca y a los piratas argelinos.

Este fue el complicado escenario con el que Requesens y sus colaboradores tuvieron que lidiar en el Mediterráneo, mientras la atención de la Monarquía Hispánica y su foco de actuación seguía dispersa entre los múltiples escenarios donde su autoridad podía ser socavada.

■ ¿QUIÉN ERA LUIS DE REQUESENS?

Don Luis de Requesens y Zúñiga, nacido el 25 de agosto de 1528 en la cámara del Parament del Palau de Barcelona, [véase imagen 3] fue el hijo primogénito de Don Juan de Zúñiga Avellaneda y Velasco y de Doña Estefanía de Requesens. Fue bautizado el 28 del mismo mes con el nombre de Lluís Agustí, el primer nombre por su abuelo Lluís y el segundo por ser el día de este santo.

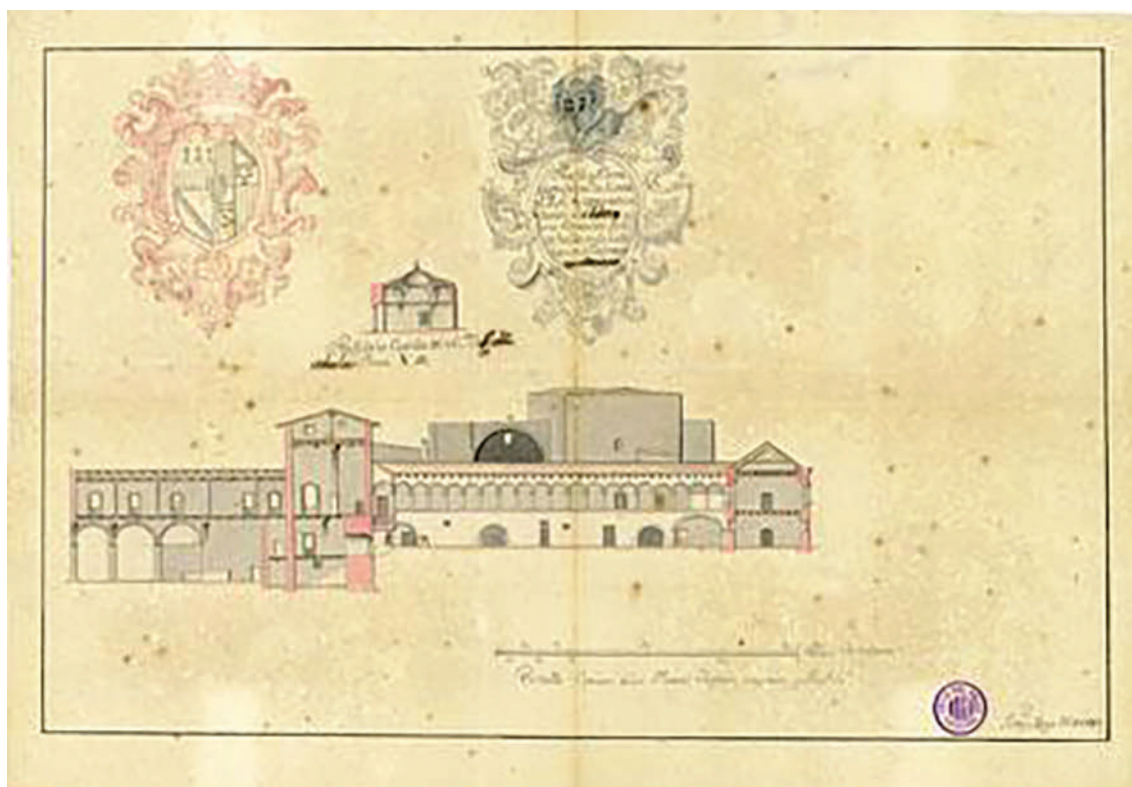


Imagen 4. Retrato de Luis de Requesens y Zúñiga dentro de la Primera década de las guerras de Flandes...escrita en latín por R. P. Famiano Estrada. Amberes, 1701 (BNE Iconografía Hispana 7733-18 [Barcia. Retratos 1540-6]).

Luis fue un niño extremadamente débil y enfermizo; según el jesuita e historiador José M^a. March, era tan delicado que en los primeros años de vida le mudaron cinco amas. A temprana edad Luis acompañó a su padre a la corte de Castilla, para que aprendiera y pudiera seguir sus pasos. Pedro González de Mendoza, quien ejercía de guía y maestro en política del príncipe Felipe, fue sustituido por Juan de Zúñiga, el padre de Luis¹¹.

Muy pronto, a principios de 1535, se encomendó a Don Juan de Zúñiga y a su esposa Estefanía de Requesens, la tarea de cuidar al joven Felipe. En efecto, los padres de nuestro personaje en cuestión fueron los ayos del futuro monarca y el joven Luis fue uno de los pajes del futuro rey.

Inmerso ya en tareas de responsabilidad, a menudo Luis acompañaba a Felipe en sus empresas, sirviéndole como consejero cuando se hallaba en Flandes o en Inglaterra [véase imagen 4]. Por ejemplo, en 1543 fue elegido para escoltar al príncipe de Asturias con motivo de su boda con María de Portugal; al morir ésta en el parto, el futuro rey se retiró al monasterio de El Abrojo donde Luis le acompañó como compañero de sufrimiento¹².

Años más tarde, Luis volvió a ser escogido para acompañar al príncipe a Monzón, cuando le aquejó otra de sus múltiples enfermedades y tuvo que abandonar a Felipe, que iba camino de Flandes. Una vez allí, su madre Estefanía le sugirió que se desplazara a la corte del emperador Carlos, que por entonces se encontraba en Augsburgo, para que le trataran los mejores médicos. En Alemania recibió el nombramiento de Comendador Mayor de Castilla, vacante tras la muerte de su padre¹³.

Felipe fue también el mayor valedor y protector de Luis de Requesens en la Corte, pues, aunque en la década de 1530 su madre escribía: "lo Lloyset està molt bonico, quartlo Deu, y continua son estudi i parla lo castellà molt bonico"¹⁴, lo cierto es que era objeto de constantes mofas y burlas –por parte de los cortesanos– por su acento catalán¹⁵. Esta, podría ser la razón por la que Requesens nunca se sentiría cómodo en Madrid y preferiría pasar su tiempo libre decorando el Palau de Barcelona.

En la década de 1550 empezó a tratarse el tema de la boda de Luis con doña Jerónima, hija del Maestro Racional de Cataluña, Francesc Gralla y Desplá. Parece ser que



el padre de Jerónima se opuso al enlace; era tal su desacuerdo que solo la intervención del Príncipe de Asturias pudo deshacer el enredo, tras múltiples negociaciones¹⁶.

Luis de Requesens fue el vástago más destacado de su casa. Sin embargo, el linaje de los Requesens jamás fue una gran nobleza hispánica; de hecho, ni el más ilustre de la casa catalana consiguió nunca el título de Grandeza de España.

■ REQUESENS: DE LA EMBAJADA DE ROMA A LA LUGARTENENCIA DE LA FLOTA HISPÁNICA

En 1562, Requesens fue enviado como embajador a Roma, seguramente, el cargo diplomático más importante en Europa de la Monarquía Hispánica. Requesens era el intermediario entre Su Majestad Católica y el Papa, lo cual le otorgaba una serie de poderes que podríamos calificar de intangibles. Efectivamente, ser el contacto del rey con el

Imagen 5. Nombramiento de Felipe II a favor de Luis de Requesens y Zúñiga como lugarteniente del Capitán General del Mar, con el fin de dirigir las operaciones navales en la batalla de Lepanto. Madrid, 22 de marzo de 1568. Incluye un sello de placa. (CAT. ANC, 1-9).

Papa le otorgaba prestigio y un buen número de favores a cobrar, pues el puesto era sumamente estratégico y la confianza que el rey confería al embajador solía ser muy alta. Sin embargo, la relación entre la Monarquía Hispánica y el papa Pío IV era ciertamente complicada.

Requesens estuvo presente e incluso fue partícipe de alguno de los acontecimientos político-religiosos más importantes del siglo, como la conclusión del Concilio de Trento, o la elección del nuevo Papa, el dominico Pío V.

En 1568 se le relevó del cargo de embajador en Roma en beneficio de su hermano Juan de Zúñiga. Por orden de Felipe II, Requesens serviría al lado de Juan de Austria, hermanastro del rey, como Lugarteniente general del mar, el segundo puesto en términos de responsabilidad de la armada hispánica.

Sin embargo, sus poderes eran más extensos de lo que en un principio pudiera parecer. Con Juan de Austria, nuevo comandante en jefe de la flota, el rey seguía teniendo

algunas reticencias. Continuaba pensando que era demasiado joven y que su inmadurez podía condenar la delicada empresa.

Junto a una carta pública donde el rey dotaba a Luis de Requesens de los poderes de Lugarteniente de la flota, [imagen 5] Felipe II escribió otra misiva secreta para Requesens donde aún puede leerse en el dorso: “que no ha de mostrarse”.

(...)advirtiendo que todas las cosas que se huvieren de despachar proveer y mandar, por escripto estando él presente, vayan y se hagan en su nombre y firmadas del con vuestra señal como se contiene en uno de los capítulos de su ynstrucción particular, y que assí mismo en lo que se huviere de ordenar proveer y mandar de palabra lo mande y ordene el dicho don Juan o vos en su nombre, refiriéndolo a que sale y proçede del y que se haze por su mandado como quiera que, como habréis visto por uno de los capítulos de instrucción particular que habemos dado a dicho illmo don Juan de Austria, le ha-



bemos ordenado, y así es nuestra voluntad que se guarde, que todo lo que se hubiere de proveer, ordenar y hacer sea con vuestro parecer y que de aquel no se aparte en ninguna manera y demás de lo que se dice por escrito se lo habemos advertido particularmente de palabra, y tenemos por cierto que así lo hará¹⁷.

Con esta carta de 1568, el rey dejaba meridianamente claro que confiaba mucho más en el parecer de Luis de Requesens que en el de su hermanastro. Sin embargo, por razones obvias, el rey confirió el poder de la flota, al menos nominalmente, a Juan de Austria.

■ REQUESENS EN LAS ALPUJARRAS

La guerra de la Alpujarra estalló en 1568, en forma de revuelta contra la pragmática sanción de 1567, que limitaba drásticamente las libertades de los moriscos. Tal choque integraba un fuerte componente de guerra civil, que se había ido conformando a lo largo de los años a partir de la creciente intolerancia religiosa y de los continuos ataques y colaboraciones de los moriscos con los piratas berberiscos. Por otro lado, en los archivos hay sobradas muestras de la crueldad popular contra la población morisca a la que, con el paso de los años, identificaba con más claridad, como una minoría indeseable¹⁸. Las acciones del Rey Católico tampoco ayudaron a que la población morisca se integrara plenamente en los reinos peninsulares. El rey prudente pensaba en su expulsión, pero el gran número de moriscos que vivían en el levante peninsular, sobre todo en los reinos de Valencia y de Granada, hacían económica y demográficamente inviable tal “solución”¹⁹.

Con estos planteamientos, llegamos al año 1568, recordado como el *annus horribilis*, pues estallaron casi al unísono la guerra de la Alpujarra y la guerra de Flandes, se endureció el problema del bandolerismo catalán, entraron masivamente hugonotes franceses por la frontera pirenaica²⁰ y moría en extrañas condiciones el príncipe don Carlos y también la tercera esposa de Felipe, Isabel de Valois, al dar a luz. Se ha escrito que el alud de problemas que asolaron a Felipe II, provocó en él un cambio de personalidad y también de política, siendo ésta más intransi-

gente y quizás más cruel²¹. Para reprimir a los calvinistas de Flandes mandó al duque de Alba con órdenes expresas de sofocar la rebelión con dureza. Pero para la guerra en Granada, el rey apenas contaba con efectivos, pues había mandado a los tercios con el duque para ahogar la insurrección holandesa²². Pocas veces se ha tenido en cuenta que las tropas de Juan de Austria y de Luis de Requesens estuvieron nutridas esencialmente de catalanes y valencianos, además claro está, de las milicias levantadas en Murcia y en el propio territorio granadino²³.

El virrey de Cataluña, Diego Hurtado de Mendoza se vio obligado a responder a la necesidad de leva del rey para contrarrestar la sublevación morisca. Para solucionar dicho problema, el virrey ofreció el indulto a todos los habitantes del Principado que tuvieran cuentas pendientes con la justicia si accedían a ir a la guerra de la Alpujarra. Centenares de bandoleros accedieron a la propuesta del virrey y, según cuenta Reglà, esta fue la primera vez que dichos malhechores obtuvieron el perdón a cambio de enrolarse en los tercios. Se mataba dos pájaros de un tiro, puesto que estos hombres eran rudos, estaban acostumbrados a la violencia y a vivir a la intemperie, buenas aptitudes para formar en los tercios. En 1569 Antich Sarriera reclutaba más de mil voluntarios catalanes en los condados del Ampurdán y la Valle de Aràn, para ir a la guerra de Granada²⁴. Eran muchos los catalanes encuadrados en los tercios al mando de Juan de Austria y de Luis de Requesens; aunque también había muchos valencianos, aragoneses e incluso algunos franceses.

En 1569, Luis de Requesens se encontraba en Italia al mando de 24 galeras, cuando sufrió un temporal, mientras acudía para dirigir las tropas en la guerra de Granada. Afortunadamente, la nave capitana del Comendador Mayor salió de la tormenta con 18 galeras más, pudiendo llegar a las costas catalanas: “han patit gran naufragio los del Comendador”²⁵.

Los 18 navíos de Requesens llegaban en junio de 1569 a Barcelona, para embarcar más soldados en dirección a las costas granadinas. A sus órdenes, los tercios compuestos esencialmente de catalanes e italianos consiguieron, ese mismo año, una sonada victoria en la batalla de Vélez-Málaga. De dicha batalla el *Dietari de l'Antic Consell*

Barceloní recoge las palabras de un superviviente: “fonch nafrat un fill de mosén Fransesch Anthoni Setantí d’esta ciutat e altres molts cathalans”²⁶. Requesens asaltó en persona y con un nutrido contingente de arcabuceros, ballesteros y caballeros particulares, sus “criados y deudos”, como él mismo los llamaba, el Peñón de Frigiliana.²⁷

El Comendador Mayor gozó en las Alpujarras, de total confianza y tuvo un papel destacado al mando del ejército cristiano al lado de Don Juan. Felipe II escribía a su hermano: “*Luis Quijada por su herida no os podrá aconsejar, será menester que os aconsejéis con el comendador mayor y toméis su consejo, pues veis el celo que tiene á mi Servicio*”²⁸. Fue también, el encargado de entrar y pacificar la ciudad de Granada a finales de 1570. Don Juan escribía esto a su hermano en vísperas de la entrada en la ciudad: “a la entrada del Alpujarra daré toda la priesa posible, para lo cual el comendador mayor partirá á Granada mañana, y yo solicito la gente que me ha de venir de las ciudades convecinas todo lo que puedo”²⁹.

Juan de Austria pudo confirmar la pacificación de la zona a mediados de noviembre de 1570. Fueron deportados nada menos que 50.000 moriscos hacia el interior del reino castellano y, en una de las imágenes más desoladoras de la guerra, el hermanastro del rey escribía a Ruy Gómez:

hoy ha sido el último envío de ellos y con la mayor lástima del mundo, porque al tiempo de la salida, cargó tanta agua, viento y nieve que ciertos se quejaban por el camino a la madre la hija y a la mujer su marido y a la viuda su criatura, y desta suerte y yo de todos los saqué dos millas mal padesciendo: no se niegue que ver la despoblación de un reyno es la mayor compasión que se puede imaginar. Al fin señor esto és hecho³⁰.

■ REQUESENS EN LA SANTA LIGA

Con intrépido corazón y llevados de la honra que les incita, se ponen a ser blanco de tanta arcabucería mientras procuran pasar por la estrecha pasarela que une a la galera contraria; Y lo que es mas de admirar es que apenas uno ha caído donde no se podrá levantar hasta el fin del mundo cuando otro ocupe su mismo lugar.³¹

Con estas mismas palabras Miguel de Cervantes y Saavedra describía el más espectacular de los acontecimientos militares del siglo XVI. El choque de Lepanto fue una de las mayores batallas navales de la historia, al menos, hasta la Segunda Guerra Mundial y probablemente la mayor victoria de la cristiandad. El dispendio de recursos fue descomunal, al igual que los alardes de valentía y de alegría tras las noticias de victoria. La fama de los mandos cristianos se agrandó hasta lo “shakesperianamente” posible, siendo Juan de Austria, el héroe cristiano por excelencia³².

Se ha considerado que la batalla de Lepanto no trajo las resoluciones geopolíticas esperadas³³, pues tras la jornada del 7 de octubre de 1571 los aliados fracasarían en Navarino y Modón, los venecianos agotados, abandonarían la Liga y pactarían las condiciones de su rendición con los otomanos y en 1574 los turcos triunfarían de nuevo en la toma de La Goleta y de Túnez. El sueño de cruzada de Pío V fue barrido por los vientos contrarios en apenas tres años y la delirante idea de recuperar Jerusalén y Constantinopla, se desvaneció para siempre³⁴. Sin embargo, y pese a la impresionante reconstrucción naval de los osmaníes, la pérdida de los grandes hombres que habían estado al frente de la armada turca además de sus entrenadas tripulaciones, supuso un parón en la dinámica expansiva otomana y el final de su hegemonía en el mediterráneo.³⁵

De un modo u otro, la noticia de la firma de los acuerdos de la Santa Liga llegó a El Escorial el 6 de junio de 1571. Las inexplicables demoras que precedieron a la gestación de la alianza retrasaron más de lo que ya era habitual, las disposiciones marítimas en las costas de España. Seguramente las malas cosechas del año anterior no ayudaron a los preparativos, aunque sí favorecieron la extinción definitiva de la revuelta de las Alpujarras, pues los moriscos que aún seguían en pie de guerra se vieron obligados a abandonar la lucha por la hambruna que recorrió el levante peninsular ese año³⁶.

El despliegue logístico requerido era, quizás, el mayor que había dispuesto la Monarquía Hispánica en toda su historia. Se requerían víveres, pólvora, armas, mantas... pero también tenían que hacerse levas y llevar a todos los

galeotes posibles a Barcelona, de donde partiría la flota hacia Italia. Además, se daba una de las situaciones más extrañas del momento: los archiduques de Austria y príncipes de Bohemia se encontraban en España, según Braudel desde 1564, y ahora querían volver a su tierra natal, por lo que los iba a acompañar Don Juan y su dotación de galeras hacia Génova, primer punto de reunión. Luis se refiere a todo ello en una carta que envía el 27 de julio de 1571 a Antonio Pérez desde Génova:

El señor don Juan ha tenido buen tiempo desde Rosas a aquí como vuestra merced vela por sus galeras pues llegó ayer temprano a este lugar [Génova] y los señores míos príncipes de Bohemia Excelencias. Han venido y quedan con salud y la misma doy a Dios gracias. Entona esta armada y dase el señor don Juan toda la prisa posible a salir de aquí y la misma piensa darse en todas las otras partes como lo requiere el poco tiempo que queda del verano (...)³⁷.

Hasta que no llegaron los Archiduques Rodolfo y Ernesto, la flota esperó impaciente en Barcelona. Incluso, tuvo tiempo de llegar don Álvaro de Bazán y Gil de Andrade, que venían de Cartagena, de donde habían cargado sus galeras con 4.000 infantes, —una tropa de élite con experiencia obtenida en la guerra de las Alpujarras— junto a provisiones de galleta, bizcocho y pólvora³⁸.

Buena parte de la tropa que embarcó en Barcelona para reunirse en Italia con el resto de aliados provenía de la guerra de las Alpujarras y un buen número de estos combatientes, eran catalanes que habían formado en las huestes de Luis de Requesens, de Andrade o de Juan de Austria, hacía apenas un año. Eulalia Miralles insiste en ello, pues dice que no existen demasiadas referencias históricas de los catalanes que sirvieron en tiempos de Carlos V; sin embargo, tanto en los poemas épicos de la batalla de Lepanto, como en las fuentes documentales de la guerra de las Alpujarras aparecen noticias de su presencia, lo cual, demuestra su intervención en este enfrentamiento³⁹.

En total, 48 galeras a rebosar de hombres estaban preparadas el 18 de julio de 1571 en Barcelona. Demasiado tarde opinaban Requesens y Doria, quienes aconsejaban al hermanastro del rey limitarse a una actitud estrictamente defensiva⁴⁰.

El 26 de julio llegaron a Génova. Los mandos apenas pudieron descansar, pues en esa plaza embarcaron a 1.000 italianos y a 3.000 alemanes. También se sumaron tres naves genovesas, propiedad de Gianandrea Doria, siendo ésta, además de algunos cientos de soldados, la escasa participación de la pequeña república.

Luis alertaba de que la estación de verano y el buen tiempo para navegar se les agotaba y que los víveres que les quedaban eran más bien escasos, por lo que no podrían demorarse mucho más para encontrarse con el resto de la flota en el sur de Italia. En una carta a Gonzalo Pérez, Requesens explica la situación:

Es tanta la falta de tiempo que aquí tenemos, por la gana que hay de pasar adelante (...) Y nos envíen dineros y resolución en las cosas y particularmente en lo de las galeras de Juan Andrea que fuera justo que el señor don Juan supiera lo que habrá de hacer de ellas, y las ordenes que en esto se han dado(...) Génova a 27 de Julio de 1571⁴¹.

Las ahora más de 50 naves llegaron a Nápoles el 9 de agosto, pero las recepciones y los preparativos demoraron la salida de la flota hispana hasta el día 20. No fue hasta el día 24 de agosto cuando se unió con la de sus aliados en Mesina. El espectáculo fue, según las fuentes, grandioso. Las cifras tanto en las galeras como en efectivos cristianos varían, al igual que las galeras y la soldadesca otomana, y es aún más variable si comparamos historiadores de sendos países.

Idris Bostan, investigador de la Universidad de Estambul, apunta que el total de las naves cristianas era de 243, guarnecidas con 37000 infantes, mientras que las otomanas no llegaban a 230 unidades y a 25000 soldados⁴². Agustín Ramón Rodríguez, de la Universidad Complutense de Madrid, sugiere cifras distintas y otorga la superioridad numérica a los turcos. El profesor Rodríguez apunta para los cristianos: seis galeazas, 198 galeras y 40 fragatas de apoyo, con una dotación de 30000 infantes. A la flota otomana le otorga 216 galeras y 64 galeotas con una dotación de 40000 combatientes.⁴³

Imagen 6. Réplica de la Galera Real de Juan de Austria. Museu Marítim de Barcelona. (Museu Marítim de Barcelona. Foto: Ramon Bosch Sanjuan).



■ REQUESENS Y OTROS CATALANES EN LA BATALLA DE LEPANTO

La flota aliada partió, finalmente, el 16 de septiembre de Mesina en dirección a la isla de Corfú, esperando encontrar noticias de la ubicación de la armada otomana.

Don Juan había decidido ir a buscar al enemigo en sus aguas, en una estación complicada para la navegación y desoyendo las advertencias de Doria y Requesens. El primero advertía que no todas las galeras gozaban del aplomo y de la calidad de la galera *Real* [véase imagen 6] y que, ante un más que posible temporal, podía perder buena parte de la armada.

Requesens, profundamente disgustado por las desavenencias con Don Juan, por su tozudez al rehusar el consejo de marinos más experimentados y por los continuos agravios personales, —Don Juan llegó a pedir a Requesens que dejara de comer a su lado en la galera *Real*— amenazó con abandonar el cargo de lugarteniente de la Liga y desentenderse del mando. Requesens dolido, explicó al Rey lo ocurrido en una carta del 1 de agosto de 1571:

Estando anoche para venirme a embarcar, me envió el Sr. D. Juan a decir con el secretario Soto que me avisara que yo no había de comer con él en galera como lo había hecho ahora tres años⁴⁴.

Don Juan percibía, habitualmente, la tutela de Luis como un estorbo insufrible para sus arriesgados planes. En una carta íntima a su esposa del 11 de noviembre de 1571, transcurrido un mes desde la batalla de Lepanto, podemos intuir, una vez más, esta mala relación:

Las borrascas del señor don Juan de Austria y más han parado en que me parto grandísimo servidor suyo, y podráse esto conservarse muy bien desde Milán, que dé más cerca fuera imposible⁴⁵.

Sea como fuere, Don Juan, para esquivar a Requesens y Doria, se apoyó en Colonna, haciéndolo, según nos comenta Manuel Rivero, su mayor confidente y mentor durante las jornadas de campaña, irritando de este modo a los enviados del rey.

La falta de confianza, las discusiones entre comandantes, la falta de una estrategia clara para la campaña y las

dudas respecto a los objetivos de la Liga causaron dudas entre los oficiales. Si bien se intentó mantener en secreto, entre el círculo de mandos de mayor rango se precipitaron todo tipo de especulaciones, pero sobre todo circulaba el rumor de que en realidad no había ningún plan, que todo se había dispuesto con las prisas, puesto que se acababa la estación veraniega, y que el Consejo Mayor, disponía de pocas ideas sobre qué hacer al encontrarse con la flota enemiga⁴⁶.

Después de zarpar de Mesina, la flota cristiana se dirigió a Corfú sin saber apenas, donde estaba el enemigo. Los cristianos se enteraron por unos lugareños que la flota otomana permanecía, desde hacía varios días, en el golfo de Lepanto. La Santa Liga viró rápidamente en busca de los turcos, consiguiendo embotellar a la flota otomana, en lo que puede reconocerse como un gran éxito táctico. Con la aurora del 7 de octubre de 1571, el combate dio inicio. La escuadra cristiana tuvo la ventaja de escoger el teatro de batalla, y este era tan pequeño que no daba apenas posibilidad de flanco. Este hecho, tanto para la historiografía como para los expertos militares, fue determinante para que la batalla se decantara a favor de la escuadra cristiana⁴⁷.

Ante la batalla, las dos escuadras se distribuyeron casi de igual modo, asimilándose bastante a la disposición de un ejército en un escenario terrestre: la ordenación se dispuso en un centro bien dotado y dos alas. En el ala izquierda cristiana, el almirante veneciano Barbarigo, al mando de 55 galeras, extendió su línea de bajeles y se arrojó todo lo que pudo a la costa. En el ala derecha el almirante genovés Doria hizo lo propio con 54 galeras. En el centro estaban Juan de Austria y Luis de Requesens con la mayor parte de los oficiales, al mando de 64 galeras, y detrás estaba la reserva de Bazán con 30 galeras. Además, la flota cristiana contaba con las seis galeazas venecianas, al mando de Francisco Duodo, que formaron en vanguardia; estos eran buques enormes artillados con más de 50 cañones que iban a tener un papel decisivo en el transcurso de la batalla. En el otro bando, Suluk Mehmet formó una gran hilera en el ala izquierda con 55 galeras. En el lado derecho con 61 galeras y 32 fustas se dispuso Uluch Alí. En el centro formó el jefe de la armada

Alí Pasha con 87 galeras y, en la reserva, se encontraba Dragut con ocho galeras⁴⁸.

No queda del todo claro dónde estuvo Luis de Requesens durante la batalla. Podría ser que comandara la nave *Capitana*, dispuesta justo detrás de la galera *Real* de Don Juan, como apunta Víctor Joaquín Jurado⁴⁹, o bien que estuviera en la misma galera *Real* peleando junto al hermanastro del rey. Lo que parece más claro, es que Requesens fue uno de los artífices del resultado de la contienda, como nos lo muestra la siguiente estrofa de Joan Pujol, poeta catalán coetáneo:

*Un don Luis, de cognom Requesens
comanador, molt digne de Castella
de qui volant, pertot la Fama bella
va dignament, illustrant sos parents
lo qual apres, del noble don Joan
te'l primer lloch, en lo govern y traces
y lo que diu ab sos prechs, o menaces
se fa molt prest, per tots quants allí stan*⁵⁰.

Aunque de forma general se atribuye al Comendador Mayor cierta prudencia e indecisión para enfrentarse a los turcos, en una carta a su yerno, Requesens expone que esto era una falsedad para socavar su buena reputación:

está lexísimos de ser verdad y basta para prueba dello averse peleado porque si yo fuera de contrario voto no se hiziera, pues demás de que tenía el señor Don Juan orden de S. M. de darme en estas cosas crédito (...)

Y sigue:

En Mesina, cuando se trató de esta materia en los consejos particulares de los Ministros de Su Majestad, yo fui el primer voto, con muchas razones persuadí que se fuese a buscar la armada del turco y se pelease con ella, y lo mismo dije al Señor Don Juan (...)⁵¹.

Tampoco caben dudas del arrojo de algunos nobles catalanes presentes en aquella jornada. El primero que citamos es Guillem de Santcliment, el hombre más próximo del círculo de personalidades de Requesens. Como la mayoría de la nobleza catalana Santcliment no provenía de una familia sustancialmente rica ni con títulos especialmente importantes; sin embargo, su linaje fue suficiente para acceder al servicio de Requesens lo que le confirió

multitud de cargos destacados, como el de embajador de la ciudad imperial de Praga. La estrecha relación de Santcliment con Requesens le llevó a prácticamente todos los escenarios de donde hay noticia del Comendador Mayor [véase imagen 7]. Le encontramos en las Alpujarras, Lepanto, Milán y Flandes y, de hecho, fue el que conservaría parte de la documentación de Requesens una vez éste muriera de enfermedad en Flandes, el 1576⁵².

Otro personaje próximo a Requesens era Alexandre Torrelles, hermano del también presente en la batalla, Joan Torrelles. Alexandre era conocido por ser un gran marino y muy habilidoso en el combate cuerpo a cuerpo. Una de las razones por las que no queda claro si Requesens gobernó la nave *Capitana* o, por el contrario, estuvo dirigiendo la batalla desde la galera *Real*, es precisamente porque Torrelles combatió en la nave *Capitana* y parecería extraño que Juan de Austria desaprovechara la pericia marinera del catalán, no otorgándole el mando de la nave donde luchó. Requesens le tenía en alta estima, sobre todo, por el alto grado de lealtad que le profesaba y, en una minuta desde Milán, vemos la intención de Requesens de recompensar el buen servicio de Torrelles: "Yten a don Alexandre Torrelles que aunque agora no viene conmigo se crió en mi casa, mando que se le den trezientos ducados por una vez en señal de la bona voluntad que le tengo"⁵³.

Otro catalán destacado en la jornada de Lepanto, aunque éste no fuera tan próximo a Requesens, fue Miquel de Montcada, señor de Villamarchante. Hay menos referencias a este noble afincado en Valencia, aunque si por algo es conocido, es por mandar el tercio en el que sirvió Miguel de Cervantes⁵⁴.

Enrich de Cardona fue uno de los personajes más valientes de la batalla. Luchó en la nave capitaneada por su primo, Joan de Cardona, quien dirigía la escuadra de 11 galeras que encontró a la flota otomana en Lepanto. Joan de Cardona descendía de la rama troncal de los Cardona, pero por razones de servicio a la Monarquía, estaba afincado en Nápoles. El cénit de su carrera lo viviría en Navarra donde consiguió el puesto de virrey, siendo uno de los catalanes más destacados de su tiempo. Según Jurado, Juan de Austria, en una carta dirigida a su herma-

Imagen 7. Grabado de Guillem de Santcliment. Probablemente en su etapa en los Países Bajos. (<https://castellinterior.com/2017/09/18/guillem-de-santcliment-i-les-carmelites-descalces/>).



Imagen 8. Reproducción del plafón de baldosas de cerámica que se conserva en la Capilla de Nuestra Señora del Roser (s. XVII), localizada en Valls (Alt Camp, Tarragona). Copia de la Original realizada por Juan Baptista Guivernau. (Museu Marítim de Barcelona. Foto: Ramon Bosch).

nastro en la que refiere las penalidades sufridas por causa de un deficiente avituallamiento, cita a Juan Andrea Doria, a Don Álvaro de Bazán, a Don Gil de Andrade y al propio Don Juan de Cardona, en igualdad de condiciones⁵⁵.

Encontraríamos a muchos más, como Bernat de Marimón, señor del castillo de Marçal, el cual moriría en la jornada de Lepanto. Ramón Calders de Segur, señor de Segur, quien seguramente tampoco sobrevivió. Dimas de Boixadors, señor de Savallà, sirvió también en la nave *Capitana* y después de Lepanto se le pierde la pista. Otro

destacado fue Galcerán de Cardona, el cual sirvió en Lepanto, en la jornada de Malta de 1565 y en las posteriores desventuras de la Santa Liga...⁵⁶

Terminado el embate naval, el júbilo en las capitales mediterráneas tardó lo que se demoraron las noticias y las fiestas duraron días. Tuvo que transcurrir más de un siglo para nombrar la batalla de Lepanto como tal, pues durante esos años se la conoció como “la batalla del mar”, [véase imagen 8] como si no hubiera habido otra⁵⁷.

Tampoco tardaron las muestras de agradecimiento y de éxtasis de muchos de los implicados en la contienda.



El cardenal Francisco Pacheco de Toledo, escribió esta carta a Requesens desde Roma el 26 de octubre de 1571:

No hay palabras con que poder encarecer la victoria que nuestro señor ha sido servido de darnos, pues apenas lo acaba de comprender el juicio humano. Aquí estamos locos de júbilo y el primero el Papa que sin encarecimiento pensamos que se nos muriera de alegría, porque no dormía ya el santo padre ya dos noches, y va, expedido esto, muy bueno y echando cien mil bendiciones a d. Juan y al Comendador Mayor, y con gran razón, pues sus vigiliassudores y trabajos han parido este felicísimo suceso. Del cual me alegro con vuestra excelencia una y cien mil veces⁵⁸.

Sin embargo, el mayor reconocimiento no vendría del Pontífice sino de Felipe II, sobre todo, porque además de la gratitud del soberano, podía suponer el otorgamiento de algún título nobiliario; incluso esperaba Requesens, el título de Grandeza de España:

D. Luis de Requeséns, Comendador Mayor de Castilla, del nuestro Consejo de Estado, Lugarteniente General del mar (...) Las cartas que me trajeron vuestras, me sacaron del cuidado en el que estaba por haber tenido el aviso de la victoria que N^o Señor había sido servido de dar a nuestra Armada contra la del enemigo, y no tener aviso dello de mi hermano o vuestro. Después ha llegado Don Lope de Figueroa, del cual he entendido las particularidades de todo; que a mi me tiene y deja con tanto contento, que no lo podré encarecer; por que verdaderamente se ha hecho un negocio muy grande y de mucho servicio y honra de nuestro Señor, y de no menos beneficio de la cristiandad, y de gran contento y consuelo para toda ella. Y lo que vos habéis hecho en esta jornada y puesto de trabajo y cuidado, entiendo que debe haber sido una gran parte deste buen suceso; y así os doy muchas gracias por ello. No es nuevo para mí que vos hayáis hecho en este negocio lo que siempre soléis en mi servicio, y así os doy muchas gracias por ello. Yo el Rey⁵⁹.

Lo cierto es que tal hazaña no le valió el título de Grandeza, sin embargo, la repentina muerte del Duque de Alburquerque, le valió el puesto de gobernador del Milanesado, cargo que, por otro lado, acogió con ciertas reticencias dada la lejanía del puesto de sus dominios y de su familia, afincados en Cataluña⁶⁰. Mas en 1573 sería relegado de su

puesto en el Milanesado para ocupar la peligrosa e ingrata vacante que había dejado el duque de Alba en Flandes. El nuevo cargo de gobernador de los Países Bajos, aunque importante, fue siempre el más complejo y peligroso de cuantos había en el Imperio de los Habsburgo y, de hecho, en tal puesto, Requesens se encontraría con grandes dificultades y finalmente con la muerte en 1576.

■ CONCLUSIONES

Con la finalización del concilio de Trento, lealtad y religión empezaron a confundirse y se volvieron conceptos inseparables que dotaron a la monarquía de rasgos políticos confesionales importantes para la homogeneización de la sociedad. Los debates religiosos disminuyeron, porque las premisas religiosas aceptadas fueron cada vez más intransigentes e intolerantes. Por lo tanto, cuando estalló la revuelta calvinista en Flandes, el rey mandó al duque de Alba con órdenes expresas de sofocarla con dureza. Pero para la rebelión de las Alpujarras el rey apenas contaba con efectivos, pues los tercios del duque estaban ocupados en la insurrección holandesa. Las tropas de Juan de Austria y de Luis de Requesens se nutrieron esencialmente de catalanes y valencianos, los cuales lucharon en una de las guerras más crudas de la época. Los catalanes y valencianos salidos de la guerra de Granada fueron inmediatamente enviados a formar el contingente de las galeras para enfrentarse a los turcos. Luis de Requesens, su séquito nobiliario –Guillem de Sant Climent, Alexandre Torrellas, Dimas de Boixadors, etc.– y los soldados que formaban los tercios, que mandaba el Comendador Mayor, no serían una excepción.

Autores como Nuria Sales han postulado la escasa colaboración catalana con la Monarquía Hispánica del siglo XVI⁶¹, sin embargo, numerosas fuentes primarias y bibliográficas apuntan lo contrario.

“Estas gentes son muy leales a Su Majestad y merecen, por ello, toda confianza; aunque a veces me parecen más volubles que ninguna otra nación que haya conocido”. Dice Lynch, que esta carta del castellano Manrique de Lara junto a su aceptación como virrey de Cataluña entre otros tantos como: García de Toledo o Diego Hurtado de

Mendoza, indican el grado de armonía existente entre Felipe II y sus súbditos levantinos⁶².

La alta participación del Principado en esta historia, contrariamente a la actitud que había mostrado otras veces, se debió a los enormes problemas que los turcos y los berberiscos ocasionaban en el litoral catalán. Ante unas décadas tan tensas como las que vivieron las localidades de la costa, Cataluña vio en la empresa del Papa una salida a su situación.

Se ha dicho que la batalla de Lepanto no supuso ningún cambio. Al año siguiente el Imperio Otomano había conseguido rehacer su armada, incluso, con mayores capacidades que la que había perdido en Lepanto. Sin embargo, creemos que fue un punto de inflexión. Los otomanos no habían recibido un revés igual en toda su historia, y por lo tanto jamás iban a plantearse proyectos tan expeditivos. A partir de octubre de 1571, por lo general, no se detecta el miedo que suscitaban los turcos años antes. Nadie ve posible ya un desembarco a gran escala en los territorios de la Monarquía Hispánica. Además, la derrota dio alas a sus adversarios más próximos: rusos y persas, los cuales se enfrentaron a los osmanlíes durante buena parte del siglo XVII. Por el contrario, las noticias de victoria hicieron que en Cataluña se llevaran a cabo grandes festejos, por lo que sí tuvo una gran importancia para la mentalidad catalana y cristiana en general. El Imperio Otomano tomó conciencia de que podía perder contra los cristianos, mientras que éstos tomaron conciencia de que podían vencer a los osmanlíes. Se había superado un verdadero complejo de inferioridad a expensas de un coloso mediterráneo, que iniciaría una larga etapa de decadencia.

Por lo que a la casa Requesens se refiere, no se distinguió por pertenecer a la gran nobleza hispánica; sin embargo, el hecho de que los padres de Luis de Requesens hubieran ejercido de ayos del futuro rey, dio la posibilidad al Comendador Mayor de ser un personaje cercano a Felipe II, cultivando una amistad y una lealtad pocas veces vista en la corte hispánica. Tal amistad, y no la altura de sus títulos, le valieron cargos de inmensa responsabilidad.

Gracias a Requesens y a su numeroso séquito catalán, además de otros nobles de renombre como Juan de Cardona, y por lo expuesto sobre la guerra de las Alpujarras,

podemos intuir que el número de catalanes que lucharon en la batalla de Lepanto fue muy alto. Como se ha comentado en el artículo, la documentación, muestra multitud de levadas en Cataluña, así como transportes masivos de condenados a galeras en Barcelona.

Podemos decir que pese a la falta de salud y reticencia para ejercer según que cargos, Requesens fue el catalán más importante de la Monarquía Hispánica en términos de responsabilidad, de toda la edad Moderna, pues se presenta como uno de los mayores colaboradores del rey y como un personaje con el más alto grado de influencia, comparable al duque de Alba, Ruy Gómez, Antonio Pérez o el Cardenal Espinosa, siendo la autoridad hispánica del siglo XVI, hegemónica en Europa.

■ BIBLIOGRAFÍA

Alonso Acero, Beatriz "Defensa del Mediterráneo: escenarios, objetivos y estrategias" en: *Historia militar de España: Edad Moderna, Ultramar y Marina*, Co. Hugo O'donnell y Duque de Estrada, España: Laberinto, 2012, 229-252.

Anca Alamillo, Alejandro "Don Juan de Austria y Don Luis de Requesens: Un binomio de éxito no siempre bien avenida". *450 aniversario de la batalla de Lepanto. Revista General de Marina* Vol. 281, Número 7, Ministerio de Defensa. 2021, 299-308.

Blanco Núñez, José María "El combate naval: táctica, buques, mando y organización", en: *Historia militar de España: Edad Moderna, Ultramar y Marina*, Co. Hugo O'donnell y Duque de Estrada, España: Laberinto, 2012, 315-364.

Bostan, Idris. "Lepanto en la visión otomana", *Desperta Ferro Historia Moderna*, Nº 6. (2012): 30-34.

Braudel, Fernand. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, tomo II. Ciudad de México: Fondo de cultura económica, 2018.

Chamorro, Alfredo. *Barcelona y el Rey: las visitas reales de Fernando el Católico a Felipe V*. Barcelona: La tempestad, 2017, 64-65.

- Casado Soto, José Luís "Política naval y tecnología en el mundo mediterráneo", en: *Historia militar de España: Edad Moderna, Ultramar y Marina*, Co. Hugo O'donnell y Duque de Estrada, España: Laberinto, 2012, 283-213.
- Elliott, John H. *España y su mundo 1500-1700*. Barcelona: Taurus, 2019.
- Fernández Navarrete, Martín, Salvà, Miguel y Sainz de Baranda, Pedro. *Colección de documentos inéditos para la historia de España*. Tomo. III, Madrid: Imprenta de la Viuda de Calero, 1843.
- Jurado Riva, Víctor Joaquín. "La nobleza catalana en Lepanto. Una aproximación desde la galera capitana de Luis de Requesens". *Nuevas perspectivas de investigación en Historia Moderna: Economía, Sociedad, Política y Cultura en el Mundo Hispánico*. Universitat de Barcelona: Fundación Española de Historia Moderna, (2018): 603-613.
- Jurado Riba, Víctor Joaquín, "La guerra de las Alpujarras en la biografía de don Luis de Requesens: el punto de inflexión de una carrera al servicio de la monarquía". *La rebelión de los moriscos del reino de Granada y la guerra en época de los Austrias: Estudios para un debate abierto*. Granada: Editorial Universidad de Granada, 2020, 72.
- Lagarda-Mata, Sylvia. *Catalunya terra de pirates. Recull de fets històrics i llegendes*. Barcelona: Angle editorial, 2021.
- López Nadal, Gonçal Artur. "El corsarismo en el Mediterráneo 1516-1830", *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI, Vol. 3: El área del Mediterráneo*. Lisboa: Sociedad Estatal Lisboa '98, (1998): 21-22.
- Lynch, John. *Los Austrias 1516-1700*. Barcelona: Crítica, 2019.
- Martínez-Valverde, Carlos. *Enciclopedia General del Mar*. Madrid: Garriga, 1957.
- March Batlles José M^a. *Don Luis de Requesens en el gobierno de Milán*. Madrid: Editora Nacional, 1944.
- Martín Corrales, Eloy. "De cómo el comercio se impuso a la razzia en las relaciones hispano-musulmanas en tiempos del Quijote: hacia la normalización del comercio con el norte de África y el levante otomano a caballo de los siglos XVI Y XVII". *Revista de Historia Económica Año XXIII n. extra*. Universidad Carlos III de Madrid. Madrid: Instituto Laureano Figuerola: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, (2005):139-159.
- Miralles Jori E. "Muses i Fama: notes per a la lectura del Lepant de Joan Pujol." En Miralles E. & J. Malé eds. *Formes modernes de l'èpica (del segle XVI al segle XX)*. Santa Coloma de Queralt: Obrador Edèndum, (2008): 11-38.
- Parker, Geoffrey. *El ejército de Flandes y el Camino Español 1567-1659*. Madrid: Alianza Editorial, 2019.
- Parker, Geoffrey, *Felipe II*. Madrid: Alianza Editorial 1984.
- Reglà Campistol, Joan. *Felipe II y Cataluña*. Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2000.
- Rivero Rodríguez, Manuel. *La batalla de Lepanto. Cruzada, guerra santa e identidad confesional*. Madrid: Sílex Ediciones, 2008.
- Rodríguez González, Agustín R. "Lepanto, La batalla". *Desperta Ferro Historia Moderna*, Nº 6, (2012): 35-39.
- Rodríguez González, Agustín R. *Corsarios Españoles*. Madrid: Edaf, 2020.
- Pablo Rojo Platero, "La cabalgata de Frigiliana: Las milicias y tropas de Vélez-Málaga contra los moriscos de la Axarquía". *La rebelión de los moriscos del reino de Granada y la guerra en época de los Austrias: Estudios para un debate abierto*. Granada: Editorial Universidad de Granada, (2020), 297-314.
- Salvador Esteban, Emilia "Las Guerras en la Europa de Felipe II (1559-1598)" en: *Historia Moderna Universal*, Co. Alfredo Floristán, Barcelona: Ariel, 2020, 221-241.
- Soldevila, Ferran. *Història de Catalunya*. Vol. II. Barcelona: Alpha, 1962.
- Thomas, Hugh *El señor del mundo: Felipe II y su imperio*. Barcelona: Planeta, 2014.

■ NOTAS

1. Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, tomo II, (Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 2018), 20.

2. Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, tomo II, 23-25.

3. Gonçal Artur López Nadal, "El corsarismo en el Mediterráneo 1516-1830", *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, Vol. 3: *El área del Mediterráneo*, (Lisboa: Sociedad Estatal Lisboa '98, 1998), 21-22.

4. José Luis Casado Soto, "Política naval y tecnología en el mundo mediterráneo", en: *Historia militar de España: Edad Moderna, Ultramar y Marina*, Co. Hugo O'donnell y Duque de Estrada, (España: Laberinto, 2012), 287.

5. Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, tomo II, 269.

6. Joan Reglà, *Felipe II y Cataluña*, (Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2000), 72.

7. Reglà, *Felipe II y Cataluña*, 70.

8. Sylvia Lagarda-Mata, *Catalunya terra de pirates. Recull de fets històrics i llegendes*, (Barcelona: Angle editorial, 2021), 74-76.

9. ACA, Diversos y Colecciones Leg. 4353. F.129.

10. Agustín R. Rodríguez, *Corsarios Españoles*. (Madrid: Edaf, 2020), 38.

11. Hugh Thomas, *El señor del mundo: Felipe II y su imperio*, (Barcelona: Planeta, 2014), 24.

12. Thomas, *El señor del mundo*, 25.

13. Pelayo Negre Pastell, "El linaje de Requesens." *Annals de l'Institut d'Estudis Gironins*, Vol.10 (1955), 77.

14. John H. Elliott, *España y su mundo 1500-1700*, (Barcelona, Taurus, 2019), 116.

15. Thomas, *El señor del mundo*, 26.

16. Carlos Martínez-Valverde, *Enciclopedia General del Mar*, (Madrid, Garriga 1957).

17. ANC. Fons del Palau. UC-684, doc. 4.

18. En este sentido, Lynch expone que la abrupta expansión del Imperio Otomano imposibilitó una coexistencia entre cristianos y moriscos, pues el miedo a los osmanlíes provocó un rechazo a la población mora peninsular. Véase: John Lynch, *Los Austrias 1516-1700*. (Barcelona: crítica, 2019), 261-267.

19. Pablo Rojo Platero, "La cabalgata de Frigiliana: Las milicias y tropas de Vélez-Málaga contra los moriscos de la Axarquía". *La rebelión de los moriscos del reino de Granada y la guerra en*

época de los Austrias: Estudios para un debate abierto. (Granada: Editorial Universidad de Granada, 2020), 299-300.

20. En lo que a la entrada de hugonotes se refiere Alfredo Chamorro apunta los primeros indicios de degradación de las relaciones entre la Monarquía hispánica y el principado de Cataluña. Véase: Alfredo Chamorro, *Barcelona y el Rey: las visitas reales de Fernando el Católico a Felipe V*. (Barcelona: La tempestad, 2017), 64-65.

21. Geoffrey Parker, *Felipe II*. (Madrid: Alianza, 1984), 122.

22. Para este tema véase: Geoffrey Parker, *El ejército de Flandes y el Camino Español 1567-1659*. (Madrid: Alianza Editorial, 2019).

23. Reglà, *Felipe II y Cataluña*, 79.

24. Reglà, *Felipe II y Cataluña*, 78.

25. Reglà, *Felipe II y Cataluña*, 78.

26. ACA. DACB. V.86.

27. Víctor Joaquín Jurado Riba, "La nobleza catalana en Lepanto. Una aproximación desde la galera capitana de Luis de Requesens". *Nuevas perspectivas de investigación en Historia Moderna: Economía, Sociedad, Política y Cultura en el Mundo Hispánico*. (Fundación Española de Historia Moderna. Universitat de Barcelona: 2018), 603-613

28. Víctor Joaquín Jurado Riba, "La guerra de las Alpujarras en la biografía de don Luis de Requesens: el punto de inflexión de una carrera al servicio de la monarquía". *La rebelión de los moriscos del reino de Granada y la guerra en época de los Austrias: Estudios para un debate abierto*. (Granada: Editorial Universidad de Granada, 2020), 72.

29. Jurado, "La guerra de las Alpujarras en la biografía de don Luis de Requesens: el punto de inflexión de una carrera al servicio de la monarquía", 72.

30. Don Juan de Austria a Ruy Gómez, 5 de noviembre de 1570 en: Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, tomo II, 562.

31. Dedicatoria especial de Miguel de Cervantes a los soldados de Lepanto. Léase Miguel de Cervantes, *El ingenioso hidalgo Don Quijote de la Mancha*, capítulo 38.

32. Entiéndase como una exacerbación de los mandos militares.

33. Emilia Salvador Esteban, "Las Guerras en la Europa de Felipe II (1559-1598)" en: *Historia Moderna Universal*, Co. Alfredo Floristán, (Barcelona: Ariel, 2020), 231.

34. Léase el artículo de: Eloy Martín Corrales, "De cómo el comercio se impuso a la razzia en las relaciones hispano-musulmanas en tiempos del Quijote: hacia la normalización del comercio con el norte de África y el levante otomano a caballo de los siglos

XVI Y XVII". *Revista de Historia Económica Año XXIII 2005 n. extra*, (Universidad Carlos III de Madrid. Instituto Laureano Figuerola: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales), 139-159

35. Beatriz Alonso Acero, "Defensa del Mediterráneo: escenarios, objetivos y estrategias" en: *Historia militar de España: Edad Moderna, Ultramar y Marina*, Co. Hugo O'donnell y Duque de Estrada, (España: Laberinto, 2012), 239.

36. Manuel Rivero Rodríguez, *La batalla de Lepanto. Cruzada, guerra santa e identidad confesional*. (Madrid: Sílex Ediciones, 2008), 153-154.

37. AGS. EST,Leg,1401,192.

38. Rivero Rodríguez, *La batalla de Lepanto*, 142.

39. E Miralles, "Muses i Fama: notes per a la lectura del Lepant de Joan Pujol." En E. Miralles & J. Malé eds. *Formes modernes de l'èpica (del segle XVI al segle XX)*. (Santa Coloma de Queralt: Obrador Edendum, 2008), 11-38.

40. Rivero Rodríguez, *La batalla de Lepanto*. 143.

41. AGS. EST,Leg,1401, fol.191.

42. Idris Bostan, "Lepanto en la visión otomana", *Desperta Ferro Historia Moderna* Nº 6. (2012): 30-34.

43. Agustín Ramón Rodríguez Fernández, "Lepanto, La batalla". *Desperta Ferro Historia Moderna* Nº 6, (2012): 35-39.

44. Alejandro Anca Alamillo, "Don Juan de Austria y Don Luis de Requesens: Un binomio de éxito no siempre bien avenido". *450 aniversario de la batalla de Lepanto. Revista General de Marina*, Vol. 281, Número 7 (Ministerio de Defensa. 2021), 299-308.

45. Martín Fernández Navarrete, Miguel Salvà y Pedro Sainz de Baranda, *Colección de documentos inéditos para la historia de España*. Tomo. III, (Madrid: Imprenta de la Viuda de Calero, 1843), 194.

46. Rivero, *La batalla de Lepanto*, 156.

47. José María Blanco Núñez, "El combate naval: táctica, buques, mando y organización", en: *Historia militar de España: Edad Moderna, Ultramar y Marina*, Co. Hugo O'donnell y Duque de Estrada, (España: Laberinto, 2012), 338-340. Además, en la Jornada Histórica de La Armada 2021, Lepanto, celebrada en el Museu Marítim de Barcelona, el almirante Juan Rodríguez Garat insiste en la importancia de este hecho.

48. Rodríguez, "Lepanto, La batalla.", 35-39.

49. Jurado, "La nobleza catalana en Lepanto.", Pag. 603-613.

50. Jurado, "La nobleza catalana en Lepanto", Pag. 603-613.

51. ANC. APR, fam. Requesens., UC-685. doc. 2. Carta de Luis de Requesens a Pedro Fajardo.

52. Jurado, "La nobleza catalana en Lepanto", 603-613.

53. ANC, APR, fam. Requesens, UC-94, doc. 1.

54. Ferran Soldevila, *Història de Catalunya*. Vol. II. (Barcelona: Alpha, 1962), 118.

55. Jurado, "La nobleza catalana en Lepanto", Pag. 603-613.

56. Véase: Soldevila, *Història de Catalunya*. Vol. II.

57. Rivero, *La batalla de Lepanto*, 197-198.

58. ANC. Fons del Palau leg.37, nº1.

59. Fernández Navarrete, Salvà y Sainz de Baranda, *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, 238.

60. Véase: March, *Don Luis de Requesens en el gobierno de Milán*, 51-81.

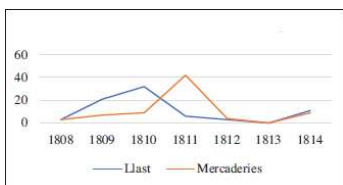
61. Nuria Sales, *Els segles de la decadència (segles XVI-XVIII)*. (Barcelona: Rústica, 2002).

62. Lynch, *Los Austrias 1516-1700*, 259

Comerç i Migració: els viatges marítims de la costa catalana a Mallorca durant la Guerra del Francès (1808-1814)

Jaume Busquets Artigas
Graduat en Història per la
Universitat autònoma de
Barcelona
0000-0003-0769-2073

Data de recepció: 8 de desembre 2021
Data d'acceptació: 10 de març de 2022
DOI: <https://doi.org/10.51829/Drassana.29.677>
© CC BY-NC-ND



■ RESUM

El present treball analitza, des d'una visió marítima, les interrelacions comercials i migratòries entre la costa catalana i Mallorca durant la Guerra del Francès a Catalunya (1808-1814). Tot i que el conflicte bèl·lic existent hauria d'haver aturat les línies comercials, això no va succeir, i els viatges van continuar adaptant-se al progrés de la guerra. Aquest estudi aporta una visió desconeguda del comerç i de la migració marítima en temps de guerra que ens ajudarà a entendre, des d'una perspectiva més local, els efectes d'aquest conflicte en el marc geogràfic de la costa catalana.

Paraules clau: Vida marítima, Migració, Guerres Napoleòniques, Guerra de la Independència, Guerra del Francès, Comerç marítim, mar Mediterrani

A Maritime Vision: Voyages from the Coast of Catalonia to Majorca during the French War (1808-1814)

■ ABSTRACT

This paper analyses, from a maritime perspective, the commercial and migratory interrelations between the Catalan coast and Mallorca during the French War (1808-1814). Although the existing war should have stopped the commercial lines, this did not happen, and travel continued to adapt to the progress of the war. This study provides an unknown view of trade and maritime migration in wartime, which will help us to understand, from a more local perspective, the effects of this conflict on the geographical framework of the Catalan coast.

Keywords: Maritime life, migration, Napoleonic war, French war, maritime trade, Mediterranean Sea

Una visión marítima: los viajes de la costa de Cataluña a Mallorca durante la Guerra del Francés (1808-1814)

■ RESUMEN

El presente trabajo analiza desde una visión marítima, las interrelaciones comerciales y migratorias entre la costa

catalana y Mallorca durante la Guerra del Francés (1808-1814). Aunque el conflicto bélico existente debería haber detenido las líneas comerciales, esto no sucedió, y los viajes continuaron adaptándose al progreso de la guerra. Este estudio aporta una visión desconocida del comercio y de la migración marítima en tiempo de guerra, que nos ayudará a entender desde una perspectiva más local, los efectos de este conflicto en el marco geográfico de la costa catalana.

Palabras clave: Vida marítima, migración, guerra napoleónica, guerra francesa, comercio marítimo, Mar Mediterráneo

■ INTRODUCCIÓ

En l'article hem incidit en l'estudi de la Guerra del Francès (1808-1814) des d'una visió marítima i històrica, tenint en compte els aspectes comercials i migratoris. Tot i l'existència d'articles sobre la visió marítima i militar del conflicte, i les publicacions arqueològiques subaquàtiques que hi fan referència, creiem que, des d'un punt de vista historiogràfic, aquesta doble visió (històrica i marítima) ha estat poc atesa.

Per fer aquesta recerca hem tingut en compte la bibliografia existent, documentació històrica i diferents articles científics en aquest sentit, sense oblidar la bibliografia que fa referència a la Guerra del Francès a Mallorca i que ens aporta una visió marítima del conflicte. El buidatge del *Semanario Economico, Instructivo y Comercial*¹ editat a Mallorca durant el període de la guerra, ha estat la nostra font principal. En el treball ens hem centrat en alguns casos especials per la seva importància, com són els ports de Barcelona, Mataró, Vilanova i la Geltrú i sobretot, el port de Tarragona pel seu volum de tràfic marítim i el seu esdevenir en la guerra.

El setmanari mallorquí ens ha aportat una informació sense la qual aquest treball no hauria estat possible, però la feina real ha estat calibrar la informació obtinguda i destriar-la per poder interpretar i explicar les dades obtingudes.

■ LA GUERRA DEL FRANCÈS A CATALUNYA. UNA PANORÀMICA GENERAL

La Guerra del Francès a Catalunya, o de la Independència a Espanya, s'ha abordat gairebé sempre des d'una visió militar: batalles, setges, escaramusses. L'evidència és palesa en la bibliografia existent de mitjan segle XIX i principis del XX, amb títols tan suggerents com *Historia de la Guerra de la Independencia en Catalunya*, d'Adolfo Blanch, editat el 1861; *La Guerra de la Independencia. Historia militar de España de 1808 a 1814*, de Gómez de Arteche y Moro; o *Manresa en la Guerra de la Independencia, 1808-1814*, de Joaquim Sarret i Arbós, editat el 1922. Sense oblidar-nos del clàssic *Historia del Levantamiento, Guerra y Revolución de España*, del comte de Toreno. Aquesta significació de l'anomenada Guerra de la Independència ve donada per la construcció nacional espanyola des d'un àmbit estatal que vol promocionar un relat èpic i heroic per estructurar els pilars d'un estat nació. Només un incís en aquest aspecte: els llibres de Carlo Franco², Luis Smerdou³ i, sobretot, les investigacions de José Álvarez Junco⁴ ens expliquen una altra guerra. En canvi, la recerca sobre el dia a dia en aquest període, de mitjans del segle XX i sobretot durant el segon centenari de la guerra, amb títols⁵ com per exemple *La Guerra del Francès a la Selva. L'impacte de l'ocupació napoleònica al món rural*, de Jordi Bohigas i Francesc Xavier Morales, editat el 2008, ens donen a conèixer un altre tipus de fets, on observem una altra perspectiva no menys heroica de l'impacte d'aquesta guerra sobre la societat civil en un àmbit més local.

En referència a la visió marítima del conflicte tenim diferents articles sobre fets puntuals. També hi ha capítols del llibre escrit per Roura com "Forasters i refugiats a la Ciutat de Mallorca, entre 1808 i 1814"⁶, que parlen de la guerra principalment des d'un vessant marítim, comercial i migratori entre la costa catalana i l'illa de Mallorca en aspectes generals.

Aquest esdeveniment internacional va afectar militarment, socialment i industrialment el territori del Principat durant gairebé sis anys. El cas català va estretament lligat als fets que es van produir dins el territori peninsular espanyol, en la mal explicada Guerra de la Independència,

del 1808 fins a mitjans del 1814, com diu Álvarez el 2010 o també Barnosell el 2009. Realment aquests fets s'emmarquen dins d'un context més general que va afectar l'àmbit europeu des del 1803 fins al 1815 i que va tenir Napoleó Bonapart com a màxim responsable de les conegudes Guerres Napoleòniques.

El territori català, al sud dels Pirineus, ha estat un pas natural cap a la península Ibèrica. Aquest condicionant estratègic ha fet afluir al Principat unes relacions econòmiques i migratòries diferenciades de les de la resta de l'Espanya peninsular.

Les relacions amb els països tant de la conca del Mediterrani com de l'Europa continental han estat gràcies a aquesta situació geogràfica privilegiada.

Catalunya, dins la península Ibèrica, va quedar incomunicada per via terrestre amb la capital d'Espanya, centre del poder napoleònic. També amb Sevilla i més tard amb Cadis, on va establir-se la Junta Suprema Central, resistent als francesos. Per això Catalunya va esdevenir un escenari singularment diferent del de la resta de la península.

La idea francesa era annexionar el territori català a França, fins i tot per aconseguir aquesta fita hi van enviar una part del 7è Cos de l'Exèrcit de la Grande Armée, una unitat totalment diferent de les que havien enviat a la resta de la península. Com a reacció, es va crear la Junta Superior de Catalunya per gestionar militarment i econòmicament el país contra l'exèrcit de Napoleó.

La decisió de governar el territori català des de París, entre el 1809 i el 1811, i més tard el 1812 d'annexionar-lo a França dividit en departaments, dona un tret distintiu de la resta del territori peninsular. No hem d'oblidar que, a partir del decret del 8 de febrer de 1810, França va incorporar tot el marge esquerre de l'Ebre, encara que fos temporalment⁷.

Aquesta intenció d'annexió es remunta a la Guerra Gran, del 1793 al 1795, com diu Roura Aulinas: "Un manifest publicat el febrer de 1793, defensant la conveniència d'atreure els catalans, remarcava la necessitat de contrarestar el sentiment antifrancès de la població catalana"⁸ o també Emilio Vigo: "*Se declara Dugommier abiertamente partidario de una anexión del Principado catalán, considerándolo así, para Francia, como un baluarte más seguro*

que la cordillera pirenaica"⁹. En el mateix sentit, cal destacar que el màxim responsable durant la Guerra del Francès a Catalunya, si més no durant part del 1810, el general Augereau no es va regir per criteris estrictament militars en la conquesta del territori català. El seu coneixement de la situació catalana, com a conseqüència de la seva participació en la Guerra del Rosselló (1793-1795), va dirigir la seva política a una clara línia enfocada a provar de guanyar-se a la població civil. Per exemple, va oficialitzar el català¹⁰ sota el seu govern i va posar agents autòctons dins de l'administració francesa a Catalunya.

L'entrada de les tropes franceses l'any 1808, tot i la malfiança de la població, va ser en més o menys mesura consentida. No va ser fins a mitjans d'aquest any que a Barcelona hi van començar a haver les primeres topades amb les tropes napoleòniques. En aquells moments arribaven comunicacions que alertaven dels successos que havien tingut lloc a Madrid i a Baiona. Tot això va comportar, a finals de maig, l'aixecament de Lleida, primer, i posteriorment de Tortosa. No va ser fins a principis de juny, amb la crema del paper segellat de Manresa i les batalles del Bruc, que es va iniciar la guerra a Catalunya.

Fins al maig del 1810, no controlen la línia de fortificacions situada entre la frontera francesa i Barcelona. Aquesta línia tenia la fortalesa de Sant Ferran de Figueres com a principal punt de defensa de la frontera, Girona com a vigilant d'un corredor natural, i Hostalric com un punt estratègic enclavat entre dos elements geogràfics, com són el Montseny i la serra del Montnegre, a la Serralada Litoral, última defensa per entrar a la plana vallesana i deixar les portes obertes a la capital del Principat. Aquesta línia donava un pas interior d'avituallament des de la frontera fins a Barcelona i també a la inversa, ja que la costa catalana estava protegida per l'esquadra britànica, que operava des de Menorca. Tot i això, els francesos van organitzar una línia de bateries a la costa catalana perquè les embarcacions de cabotatge que volguessin arribar a Barcelona tinguessin protecció en el cas de tenir problemes amb el bloqueig naval anglès.

Entre el maig del 1810 i el setembre del 1813 tota la zona de Tarragona i la seva ciutat van ser conquerides amb més o menys mesura. El setge a la ciutat de Tarragona va

durar cinquanta-dos dies, i la ciutat va ser conquerida a finals de juny del 1811. A partir d'aquell moment, l'exèrcit francès va poder controlar el camí entre Tarragona i Lleida, ciutat que estava sota el seu domini des del 1810. A partir del 1812, encara que la *Carta atorgada* napoleònica del juny del 1808 deixava clar que no es podien dissoldre els territoris peninsulars, Catalunya va passar a ser dividida en departaments i incorporada a França.

A partir de la caiguda de la bateria de costa francesa situada a les illes Medes i de la marxa, el 1812, d'una part de la tropa francesa destinada a la península, per participar en la campanya de Rússia, tot va començar a descompondre's¹¹. Aquesta bateria formava part d'una línia fortificada costanera francesa que anava des de la frontera fins a Barcelona.

Els francesos, malgrat el seu desplegament militar i institucional a Catalunya, no dominaven completament el territori. El moviment militar més destacable va ser l'atac fallit a Tarragona, el juny del 1813, per part d'un contingent multinacional format per anglesos, portuguesos, sicilians, espanyols i la gent armada del país. I no va ser fins al setembre del 1813 que es va recuperar la ciutat. Els esdeveniments internacionals van contribuir a capgirar la situació. Les últimes tropes franceses van sortir del territori català el 6 de juny del 1814.

En resum, la gran conseqüència d'aquesta Guerra del Francès va ser la destrucció del territori català, que podríem considerar com la perla del sud nascuda a l'Europa del segle XVIII. Les nefastes pèrdues per a Catalunya van ser una gran mortalitat, l'afectació negativa de l'economia i la indústria i, sobretot, una considerable migració de persones que fugien de la guerra.

■ MERCADERIES I MIGRACIÓ CAP A MALLORCA DURANT LA GUERRA

Per entendre aquests aspectes sobre la Guerra del Francès a Catalunya hem de llegir allò que Pierre Vilar ha escrit sobre els "els costos de la guerra"¹². Com ja hem esmentat, la Guerra del Francès a Catalunya va estretament lligada amb el que va passar a l'Espanya peninsular.

Sobre la migració per via terrestre hi ha força estudis. El cas més destacat és, després d'uns tèrbols successos per a la corona espanyola¹³, a finals del 1807 i principis del 1808, entre Ferran VII i el seu pare, Carles IV, la marxa del rei cap a Marsella, França¹⁴, i del seu primogènit cap a Valençay¹⁵. Aquesta discòrdia venia donada principalment per la màxima confiança que donava Carles IV al seu principal assessor i confident dins el govern, Manuel Godoy. Aquest últim va ser el màxim responsable de la política espanyola amb la seva alineació amb les tesis de la política revolucionària francesa de finals del segle XVIII i més tard amb les polítiques napoleòniques. Amb els acords signats de Fontainebleau de l'octubre del 1807, la política espanyola i la família reial van passar a estar sota els designis de Napoleó. La marxa a Baiona, cridats per l'emperador francès, va comportar la devolució de la corona de Ferran VII al seu pare, Carles IV, que al seu torn la va entregar a Napoleó, que va cedir els territoris i la corona al seu germà Josep Bonaparte. Des de Baiona també es van constituir les primeres corts pronapoleòniques -juliol del 1808- per assentar el nou poder a l'Espanya peninsular.

En el cas català tenim excel·lents investigacions, com les dels autors Bohigas i Morales, que parlen d'aquest exili terrestre i l'anomenen "expatriació"¹⁶. Els exiliats, aquells que van ser forçats a marxar per causes de guerra, van ser militars de carrera, capellans seculars i població civil que van ser capturats i obligats a marxar cap a França i internats en camps d'internament^{17 18}. També els catalans que van ajudar l'administració francesa, coneguts com els afrancesats, que van haver de marxar en acabar la guerra. Aquest és el cas de Tomàs de Puig, prefecte del Departament del Ter, que es va exiliar a França. A la seva tornada va reiniciar els contactes i es va escriure amb els altres administradors de la política francesa a Catalunya: "Amb la major part d'ells, es retrobà després de l'exili"¹⁹.

Les conseqüències econòmiques de la guerra entre la població civil catalana van ser diverses. D'una banda, l'economia rural va experimentar una davallada important, ja que d'aquí es va sufragar principalment la guerra: "La veritat és que la guerra es va pagar sobretot amb els tributs, emprèstits i exaccions que es van treure

dels camperols”²⁰. En canvi a Barcelona “els industrials sembla que van restar tranquil·lament a la ciutat, negociant normalment amb els uns i amb els altres”²¹. Tot això va agreujar l'economia del territori amb una caiguda general dels preus de l'agricultura i de la indústria de l'aiguardent, els sectors obligats a aportar més durant la guerra.

Per tenir en compte els aspectes negatius de la guerra sobre la població, m'he basat en l'obra de l'autor Miguel Santos Oliver *Mallorca durant la primera revolució (1808-1814)*, escrita amb un estil decimonònic. Tot i això, dona força referències dels viatges a Mallorca des dels ports catalans i del llevant espanyol. Aquesta és una obra de tres volums encara de referència, escrita a principis del segle XIX, que, tot i haver quedat desfasada en alguns aspectes, consta d'alguns capítols prou interessants, especialment els que fan referència als aspectes comercials i migratoris a Catalunya des de la mirada mallorquina. En canvi, el llibre de Lluís Roura i Aulinas *L'Antic Règim a Mallorca* és una obra amb una visió mallorquina dels esdeveniments de Mallorca que s'apropa molt més, en diferents capítols, a l'evolució d'aquest comerç i migració des de la costa catalana durant aquest període.

Els principals ports catalans amb sortides d'embarcacions amb destinació a Mallorca

El *Semanario Economico Instructivo y Comercial* publicat a Mallorca ha estat la nostra principal font sobre el comerç marítim. Entre el 1808 i el 1814 se'n van editar 366 exemplars, i d'aquests, 54 van ser edicions especials. D'aquest buidatge hem obtingut més de 1.816 referències sobre embarcacions que feien el viatge de la costa catalana fins a Mallorca. Durant aquest període, hem identificat trenta-sis ports catalans d'on van sortir embarcacions el volum comercial dels quals va lligat als efectes de la guerra. Al *Semanario*, respecte a les arribades a port de Mallorca surten especificades un seguit de característiques: si porten càrrega, si arriben amb llast o si transporten passatgers que fugen de la guerra. Els ports més importants durant la guerra pel nombre de sortides amb destinació a Mallorca són: Tarragona, 589; Vilanova i la

Geltrú, 337; Mataró, 148; Arenys de Mar, 111; i Salou, 102. I seguidament venen els ports de Blanes, 52; Malgrat, 47; Sitges, 58; Cambrils, 52; i Sant Feliu de Guíxols, 62.

El cas del port de Barcelona, el més important de Catalunya, mereix una menció especial, ja que només en té 65, per raons que més endavant explicarem.

Entre 10 i 30 viatges se situen els ports de Sant Pol de Mar, 12; Calella, 29; el Vendrell, 28; Canet de Mar, 12; Tortosa, 27; Palamós, 14; i Torredembarra, 17. Per acabar, amb menys de 10 viatges, trobem un gruix important de ports com l'Escala, el Masnou, Roses, Vilassar de Mar, Portbou, Palafrugell, Alella, els Alfacs, Sant Carles de la Ràpita, Vilanova de Sitges, Lloret de Mar, Illes Medes, Badalona, Calafell, Tossa de Mar, Castelldefels i Amposta.

Cal afegir que tot aquest tràfic marítim comptava amb els vaixells militars tant anglesos com espanyols que operaven al litoral català i que servien de protecció als combois que sortien de la costa o de control de les aigües del llevant mediterrani.

Els productes transportats

De les embarcacions registrades pel *Semanario* n'extraïem també la càrrega que transportaven cap a Mallorca i la càrrega, o l'absència d'aquesta, que duïen a la tornada. S'han pogut identificar uns noranta productes diferents que engloben els diversos sectors productius. Hi consten productes agrícoles de secà com avellanes, castanyes, civada, faves, blat, mongetes. També de regadiu, com pomes, cebes, figues i melons; entre els productes processats, destaquen l'oli, el vi o l'aiguardent. De la ramaderia consten moltons, mules, gallines, porcs i alguns productes manufacturats, com formatges, mantegues i carn salada. De l'explotació forestal trobem registrats transports de fusta i de suro, però també s'envien productes processats, com ara taulons i cercles de fusta, pals i carbó. També consten en els registres productes de pesca, com sardina, bacallà i altres salaons. Entre l'explotació minera, hi figuren coure, ferro, sofre i bronze. Finalment també hi ha productes apícoles, com la mel i la cera.

També hi trobem productes processats de diferents sectors, com el paperer i el tèxtil (l'herba barrella^{22 23}, el

cotó, el lli o el cànem, i el vímet per a la cistelleria), el químic (quitrà, vernís, brea, mercuri, sabó, vidre i vidriat), de la indústria de l'adobament (cuirs, pells i soles de sabata) i productes de ceràmica (fang, olles i lloses). I altres mercaderies com ara queviures, armament, provisions, pedres de molí o equipatges.

Cronologia del comerç marítim

Durant els sis anys de guerra podem observar un increment desigual del comerç marítim de la costa catalana amb el port de Mallorca, que, com assenyala Roura, "és detectable principalment en tràfic portuari"²⁴, conseqüència d'unes normatives que van comportar unes millores importants en el comerç marítim de mercaderies des de la costa catalana a Mallorca. Per exemple, una de les mesures més remarcables va ser l'ordre publicada el 9 d'agost de 1811, que habilitava el port de Mallorca com l'únic port, per al comerç català, tant d'arribada com de sortida, de productes cap a Amèrica. Al principi del conflicte, durant el 1808, el tràfic comercial entre la costa catalana i Mallorca va ser molt semblant al dels anys anteriors. Es venia d'una situació, durant el segle XVIII, en què el comerç marítim a Mallorca va estar afectat per diferents esdeveniments com la Guerra Gran (1793-1795) i pels enfrontaments navals²⁵ davant de les costes catalanes entre el 1796 i el 1808. I, com assenyala Roura, "d'un prolongat període de crisi de producció, plasmada en un estancament deficitari de cereals, que ja venia del segle XVII"²⁶.

Els productes transportats durant aquest primer any de guerra, el 1808, van ser principalment: mercaderies, vi i aiguardent. En referència a aquests dos últims productes s'observa un creixement durant el transcurs de la guerra. També hi trobem cuir i fustes, que seran processades a les indústries mallorquines, i fruits com ara castanyes i avellanes.

Durant el 1809, observem que els principals productes transportats són mercaderies i gèneres tèxtils, que continuen sortint de les zones costaneres on els francesos encara no han arribat, com és el litoral tarragoní. Podem observar durant aquest any un increment de vaixells que surten dels ports situats al sud, a les províncies marítimes de Palamós i Mataró, com Sant Feliu de Guíxols, Malgrat, Blanes, Arenys i

Mataró, que transporten les mercaderies de les quals el territori és productor: pomes, castanyes, fustes i també un producte manufacturat, com són les terrisses.

El 1810 es dona una disminució de les sortides cap a Mallorca respecte a l'any anterior. Possiblement els diferents esdeveniments bèl·lics d'aquell any a la zona de la província marítima de Palamós hi van influir. Aquell any els productes principals que van ser carregats a les bodegues foren el vi, les manufactures, les mercaderies i altres com llenya, paper o cera.

L'any 1811 els productes principals van ser el vi, les manufactures i altres de recol·lecció, com les avellanes i les castanyes. També hi va haver carregaments de paper i matèries primeres, com ara fusta, suro o cuir. És remarcable que al port de Tarragona, durant el setge del maig al juny del 1811, no només hi va haver sortides amb passatgers per fugir, sinó que també es registren sortides amb mercaderies. Durant aquest any 1811 i el següent hi ha també un increment en les sortides des del port de Vilanova i la Geltrú, amb la sortida de 122 i 181 embarcacions, respectivament.

Durant el 1812, els principals productes enviats a Mallorca són vi, manufactures, suro, fusta i aiguardent; així com, en menor mesura, blat i paper. Altres productes menys representats són, per exemple, melons, cafès o vinagres, així com un carregament bastant curiós de pedres de molí. En aquest moment el Principat està annexionat a França, encara que les tropes napoleòniques no controlen el territori i molts ports continuen fent comerç marítim amb Mallorca.

Durant el 1813, els principals productes exportats de la costa catalana continuen sent el vi i l'aiguardent. Augmenta el comerç de les matèries primeres extretes dels boscos catalans, com el suro, la fusta i el carbó. També trobem productes de la indústria tèxtil catalana en els registres de les embarcacions que arriben a Mallorca. Dues mercaderies recurrents durant tots aquests anys són el paper i les avellanes. Com a curiositat, hi consten per primera vegada cebes i gallines. S'observa un descens en el nombre d'embarcacions arribades a Mallorca respecte als anys 1811 i 1812, però encara és superior al del 1810. No serà fins al setembre del 1813, a conseqüència de l'abandó de les tropes franceses de la ciutat de Tarragona, que el comerç marítim tornarà activar-se.

L'any 1814 el nombre d'embarcacions registrades més o menys iguala les dades del 1808. Són 188 embarcacions, de les quals catorze combinaven el transport de mercaderies i el de passatgers; la resta es destinà únicament al transport de persones.

Tot i que el 1811 es va donar permís a Mallorca perquè fos port de sortida de mercaderies cap a les colònies americanes, només consta registrat un vaixell que comercia amb les colònies des de la costa catalana. En conclusió, Mallorca va tenir un increment del transport marítim procedent de la costa catalana degut als efectes de la guerra sobre el territori del Principat. Quan es va acabar la Guerra del Francès, Mallorca va tornar a situar-se en el mateix volum de comerç que tenia abans de la guerra.

Els passatgers cap a Mallorca

Durant la guerra les embarcacions, a més del tràfic de mercaderies, també van transportar passatgers. N'és un bon exemple el cas de la ciutat de Tarragona durant el setge del 1811, però no l'únic.

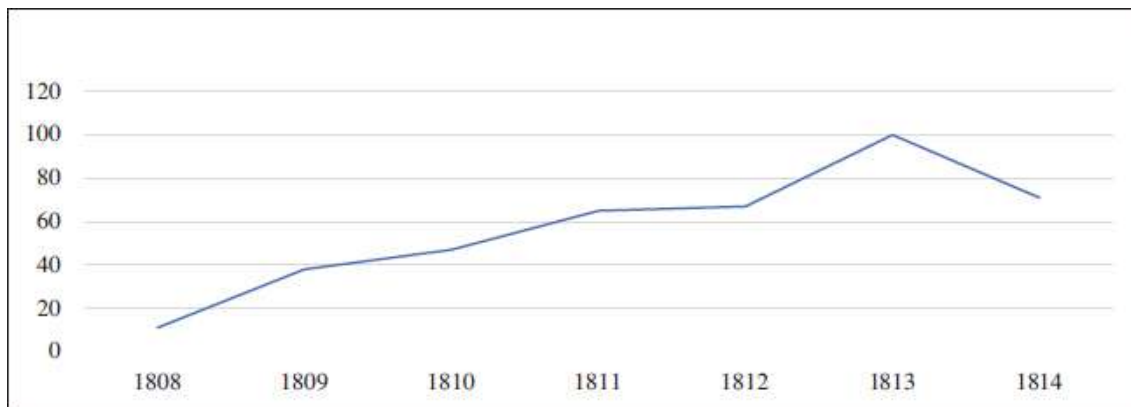
Durant els sis anys de guerra, les embarcacions van transportar 15.914 persones entre passatgers, presoners francesos, passats²⁷ i soldats espanyols en direcció a Mallorca. Si desglossem aquests nombres ens quedarien uns 12.124 civils, 2.811 soldats francesos presoners embarcats

als ports de Tarragona, Torredembarra i Vilanova i la Geltrú; 546 passats francesos que van sortir dels ports de Mataró i Tarragona, i 433 soldats espanyols dels ports de Barcelona, Tarragona, Mataró i Vilanova i la Geltrú.

Si només ens centrem en el transport de civils, tenim com a principals ports de sortida els de Tarragona, amb 4.826, i Vilanova la Geltrú, amb 4.183. Amb menor mesura trobem Mataró (958), Barcelona (617) i Arenys de Mar (471). Seguits pels ports de Sitges (162), Salou (140), el Vendrell (116), Sant Feliu de Guíxols (107) i Cambrils (100). Amb menys de cent viatges trobaríem Tortosa (64), Calella (63), Torredembarra (56), Blanes (55), Malgrat (39), Canet (35), Badalona (26), Lloret de Mar (23), els Alfacs (22), Palamós (21), Sant Pol de Mar (13), Vilassar de Mar (7), l'Escala (6), Sant Carles de Ràpita (5) i Vilanova de Sitges (3). Només amb un viatge citem Roses, Palafrugell, Alella, Tossa de Mar, Castelldefels i Amposta.

També en aquest període tenim referències que es va mantenir per via marítima la comunicació entre Catalunya i Mallorca amb valises²⁸ de correus comercials i familiars. A partir dels registres obtinguts fent el buidatge del *Semanario* (gràfic 1) podem veure com s'incrementa l'enviament de valises des del 1808 fins al 1813 i com se'n percep una davallada el 1814. També hem trobat altres dades en aquest sentit, com per exemple una carta comercial²⁹ enviada des de Sitges cap a Mallorca el 25 de gener de 1813 d'un fons particular. Possiblement no va ser un cas aïllat i tot i la situació de guerra.

Gràfic 1. Correu comercial/familiar (1808-1814)



De les valises de correu militar de Catalunya a Mallorca hem trobat les referències registrades dels enviaments durant el 1808, on en consten onze, el 1811 només dues i el 1813 una.

Cronologia de la sortida d'embarcacions amb passatgers cap al port de Mallorca

Els registres obtinguts a partir del *Semanario* ens aporten una visió força desconeguda de la sortida d'embarcacions amb passatgers de la costa catalana cap a Mallorca durant la guerra. Durant els sis anys de guerra podem observar la fluctuació en les sortides de passatgers. Tenim un ascens de passatgers civils a començaments de la guerra que arriba al seu màxim durant el 1811; el 1812 ja s'aprecia un gran descens, amb una davallada de gairebé un 45% respecte a l'any anterior. El descens fou continuat durant el 1813, i el 1814 va arribar a les mateixes xifres que el primer any de la guerra.

Dels passatgers arribats a Mallorca des de la costa de Catalunya podem precisar algunes observacions.

Durant l'inici de la guerra, el 1808, Barcelona i Tarragona tenen els nombres de sortides més alts de passatgers. Tinguem en compte que fins al 22 de juny de 1808 les tropes franceses només s'estan assentant a la ciutat de Barcelona. I, com diu Roura Aulinas: "Aquesta arribada a Mallorca de refugiats privilegiats és la que es produeix, principalment, arran de l'ocupació de la ciutat de Barcelona"³⁰. La fugida per vies terrestres serà massiva durant el juliol del 1808, donat que a finals de juny l'esquadra anglesa està bloquejant marítimament el port de Barcelona. En canvi, a la ciutat de Tarragona, molts dels passatgers que van sortir del port devien ser refugiats barcelonins, ja que va esdevenir, com diu Grau, "un centre de refugiats de les comarques properes i també de Barcelona"³¹.

Durant el 1809 els passatgers refugiats disminueixen respecte al 1808. Això ho motiva que la gent es refugia desplaçant-se més cap a l'interior que cap a la costa. N'és un exemple la situació de les terres gironines. Tot i això, hem pogut localitzar sortides des dels ports de Sant Feliu de Guíxols (41), Palamós (14), Blanes (9), Palafrugell (1). A la costa del Maresme hi trobem Mataró (143), Arenys de

Mar (31), Canet de Mar (3), Malgrat de Mar (12), Vilassar de Mar (2) i Alella (1). Aquesta zona també va rebre el flux migratori de l'interior del corredor de la Selva i la plana del Vallès. En aquells moments del 1809, una forta pressió militar intentava la rendició de la fortalesa militar i la població d'Hostalric ³², punt estratègic de primera importància per a les comunicacions entre la frontera francesa i Barcelona.

El 1810 observem un fort increment de passatgers -fins a 1.558-, alhora que una pujada considerable d'embarcacions -un total de 227- que fondegem al port de Palma. En aquesta època ja comencem a veure un paradigma: la guerra a la zona de Girona va afectar la sortida de les embarcacions d'aquest sector, el contrari que a la zona de Tarragona, que està lliure de la dominació francesa.

El 1811 tenim el màxim d'embarcacions que surten de la costa catalana cap a Mallorca, 337, amb 4.790 passatgers. Aquest augment és degut principalment al fet que l'exèrcit francès ja està a la fase final d'assentament del seu poder a la zona del Tarragonès. Del port de Tarragona en surten 1.897 passatgers com a conseqüència del setge del maig al juny del 1811. D'aquest fet en deixa constància el capellà de Gualba Josep Baborés i Homs en el seu poema "Tarragona, abandonada i perduda", i més concretament en un dels seus versos, on explica la fugida de la gent de la ciutat per dues vies, com ha transcrit Llimargas: "Los uns per la Marina, altres a Mallorca, reparant que Tarragona va a la força"³³. L'altre port costaner que va tenir una sortida important de persones durant aquest període va ser el port de Vilanova i la Geltrú, amb 2.090 passatgers.

El 1812 és l'any d'annexió de Catalunya a França. Els passatgers respecte al 1811 van descendir més d'un 40%. El principal port de sortida va ser de nou Vilanova i la Geltrú, amb 1.538 passatgers. La resta dels ports catalans van sumar fins a 529 passatgers més en direcció a Mallorca, i van sumar un total anual que va arribar fins als 2.067 passatgers.

El 1813 torna a experimentar un altre descens -més del 40%- respecte al 1812. Aquest any només sortiran de la costa catalana 287 embarcacions que transportaran 1.199 passatgers; el més destacat, un altre cop, va ser el port

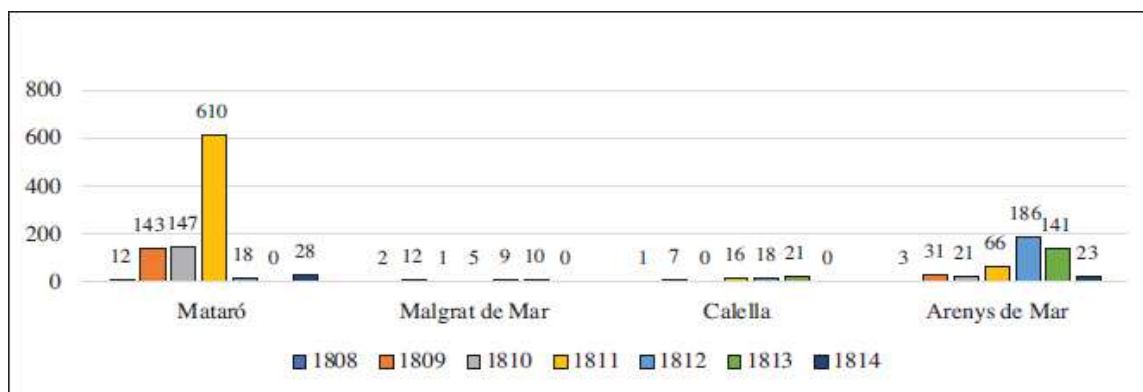
de Vilanova i la Geltrú, amb 487. A final d'aquest any la recuperació de Tarragona per part espanyola va fer que s'activessin de nou els viatges des d'aquest port a Mallorca -amb un total de 281 persones-. D'altra banda, des del port d'Arenys de Mar el 1813 van sortir diverses embarcacions amb 141 persones, i el 1812 en van sortir gairebé 200. Això ens fa pensar que potser els francesos no controlaven totalment aquesta zona del territori.

El juny del 1814 l'exèrcit francès va abandonar Catalunya. Aquell any els ports més destacats van ser el de

Tarragona, amb 569 passatgers, i el de Barcelona, amb 308. Tot i la fi de la guerra a Catalunya, l'economia va quedar destrossada, i fins a 958 persones van decidir emigrar a Mallorca.

Durant els primers mesos de la guerra, el 1808, els refugiats que emigren des de Catalunya són aquells que tenen diners, principalment barcelonins benestants. La resta d'anys, fins al 1814, com diu Roura Aulinas "l'emigració de les zones ocupades pels francesos es produïa a borrellons"³⁴.

Gràfic 2. Passatgers que surten d'alguns ports de la zona del Maresme



■ ESTUDI DETALLAT DELS PORTS MÉS SIGNIFICATius

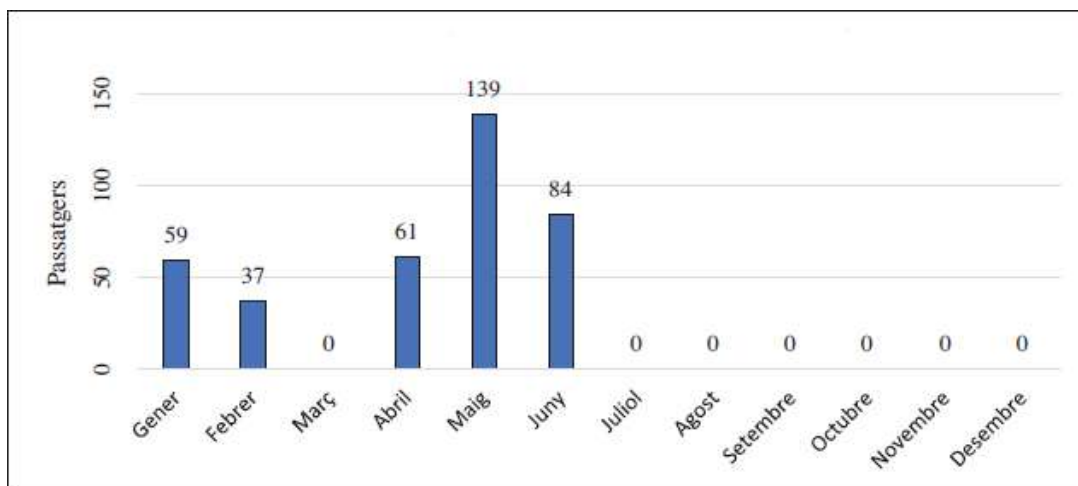
Barcelona

L'àrea portuària de la capital del Principat, segons relata el viatger Arthur Young, citat a l'article de Galera, "en l'execució tot és admirable. Té una milla de llarg aproximadament"³⁵, i si tenim en compte la seva descripció el dia que el va veure, comenta: "Ara hi ha 140 vaixells al port, però a vegades n'hi ha molts més"³⁶. Un altre viatger, Philip Thicknesse³⁷, descrivia els mercats, la indústria i l'agricultura com a molt importants a Catalunya. Segons les seves paraules, considerava Barcelona la capital d'un territori econòmicament ric i amb un alt nivell de vida.

Amb aquestes afirmacions queda clar que al port de Barcelona s'hi desenvolupava un gran comerç marítim.

Entre finals de febrer i principis de juny del 1808, els esdeveniments a Barcelona van agreujar-se³⁸. Al gràfic 3 observem com la sortida de passatgers de la ciutat per via marítima va augmentant proporcionalment en funció de la magnitud dels disturbis a la ciutat. Els primers dies de març del 1808, el capità general de Catalunya, comte d'Ezpeleta, fa publicar una missiva al *Diario de Barcelona* on demana calma a la població de la ciutat³⁹. Durant el mes de març, tot i que no hi ha constància d'aquest exili als registres del port de Palma, això no vol dir que no es donés, ja que una altra via de sortida era la terrestre. Aquesta diàspora no només era conseqüència de fets

Gràfic 3 . Barcelona (1808)



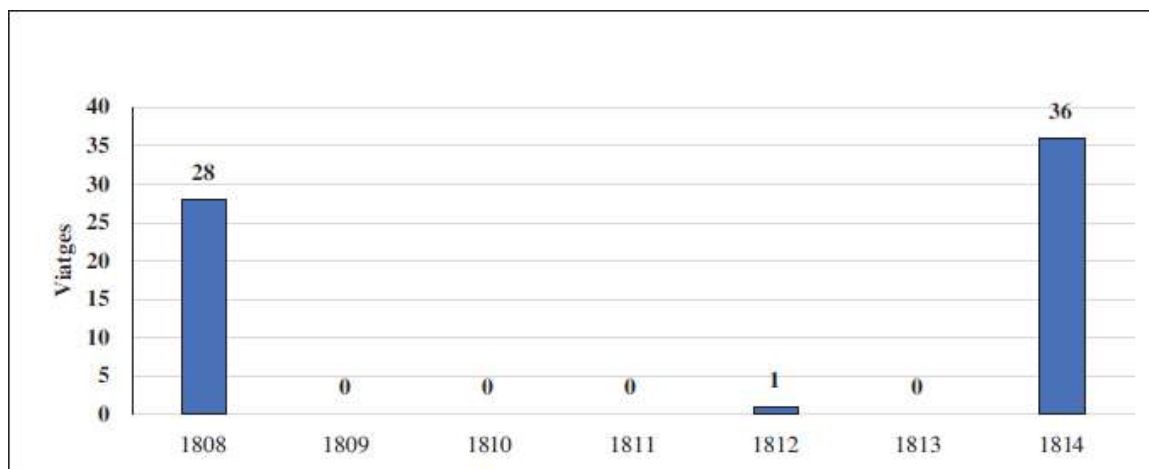
interns dins la mateixa ciutat, sinó d'altres fets de la guerra que tenien lloc arreu del Principat, com els greus aldarulls a Cervera de finals de març del 1808. L'arribada d'informació de l'aixecament contra les tropes franceses del 2 de maig a Madrid també comportà un augment dels exiliats. Per això, durant els mesos d'abril, maig i juny, com es pot comprovar en el gràfic 3, hi ha un augment de viatgers que respon tant a aquestes notícies arriben de l'exterior com a les tensions internes de la ciutat.

A través de l'obra de Raimon Ferrer *Barcelona cautiva*⁴⁰, descobrim com era la gent que embarcava i es podia pagar el passatge: "El grup més important, per la seva riquesa, dels comerciants i financers, va fugir de la ciutat, amb els seus cabals, per no haver d'afrontar les exigències dels francesos"⁴¹. El mateix llibre ens informa també que amb el vistiplau de les autoritats napoleòniques deixen marxar soldats destinats a Catalunya, cosa que podria ser una bona manera d'afirmar el seu poder a la ciutat⁴². En referència a aquest fet, tenim un registre del port de Palma on consta l'arribada de vuitanta soldats i deu canons provinents de Barcelona.

En l'aspecte econòmic podem concloure que es va donar el mateix consentiment durant els mesos de febrer a juny del 1808 a l'hora de deixar sortir mercaderies del port. Aquest any, el registre del port de Mallorca té apuntades les embarcacions que venien de Barcelona amb mercaderies i queviures. A l'administració dirigida pels francesos li interessava cobrar impostos d'aquest comerç i tenim constància, gràcies a Pierre Vilar, que "els industrials sembla que van restar tranquil·lament a la ciutat, negociant normalment amb els uns i els altres"⁴³. Tot això va acabar quan els acords de col·laboració militar signats entre anglesos i espanyols van derivar en el bloqueig marítim del port de Barcelona. En aquells moments la via terrestre va estar pràcticament bloquejada fins a la frontera durant un temps prolongat.

Per acabar, podem observar al gràfic 4 com el comerç marítim amb Mallorca va tornar a reactivar-se a partir del 8 de juny de 1814, a causa del fet que durant la primera quinzena de juny les tropes franceses ja havien abandonat Catalunya. A tall d'anècdota, l'única embarcació registrada a Palma que havia vingut de Barcelona durant el 1812, hi

Gràfic 4. Port de Barcelona



va arribar sense càrrega de mercaderies i amb nou pas-satgers, fet que podria haver estat l'única fugida amb èxit de la ciutat. Aquella ciutat industrial i rica descrita pels viatgers de finals del segle XVIII quedà desolada després de la guerra. Això sembla que va comportar que fins a 308 persones emigressin des del port de la ciutat en direcció al port de Palma de Mallorca durant el 1814.

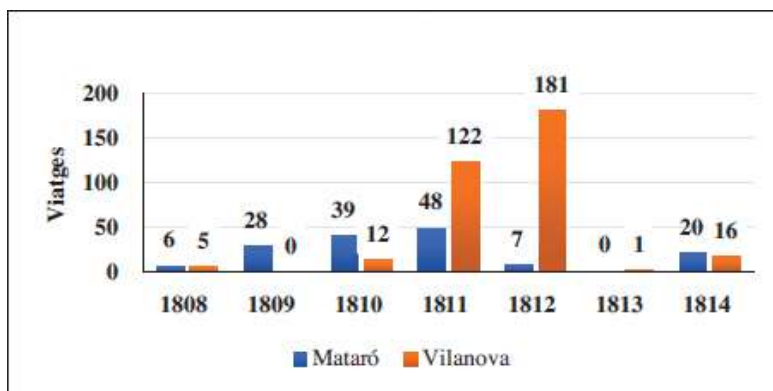
Mataró i Vilanova la Geltrú: un cas particular

Com diu Beulas, les ciutats de Mataró i Vilanova i la Geltrú van ser les "més tranquil·les en allò que als francesos concerneix"⁴⁴ durant tota la guerra. Aquestes dues ciutats costaneres són ben a prop de les dues àrees portuàries més importants de Catalunya: Barcelona i Tarragona. N'és una bona mostra aquesta afirmació de Beulas: "[...] a més, la tranquil·litat de Mataró fou ràpidament coneguda pels comerciants barcelonins, els quals es dirigiren cap a la ciutat fugint de Barcelona, on els francesos eren permanentment"⁴⁵. Respecte a Vilanova i la Geltrú, cal esmentar que no va estar mai en cap front de guerra, segurament pel fet de la seva situació estratègica al bell mig del massís escarpat del Garraf, que li proporcionava

protecció. Ens ho remarca la contundent afirmació de Beulas, que diu: "En aquest tros de costa, és com si res no succeís"⁴⁶.

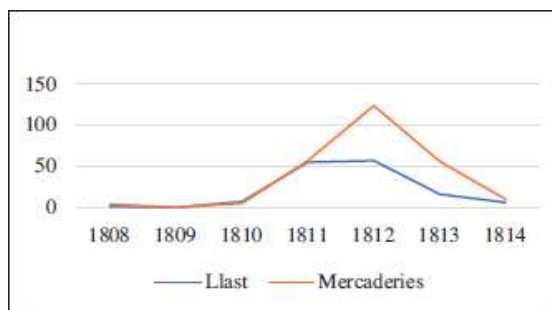
Aquests factors, juntament amb el permís rebut de la Junta Central, van fer que a partir del juny del 1808 el port i la duana comercial fossin considerades indispensables per al bon funcionament del comerç marítim de Catalunya, cosa que es va traduir, durant els anys de la guerra, en un augment del comerç marítim en general. Com podem veure en l'anàlisi del gràfic 5, la sortida d'embarcacions de Mataró cap a Mallorca va anar cada any en augment durant el 1809, el 1810 i el 1811. En canvi, a partir del 1812 és tot el contrari, la part nord-est de Catalunya està ben dominada pels francesos, cosa que possibilita un control més ferri del territori i, en conseqüència, la vigilància del seu port. Tot el contrari passa a Vilanova i la Geltrú durant la segona meitat de la guerra, on l'exèrcit francès, que ja ha conquerit la línia interna terrestre -Figueres, Girona, Hostalric-, es va centrar, a partir del 1811, a aconseguir el control de la part sud del país. Tot i així, Vilanova i la Geltrú va continuar sent un territori poc castigat pels francesos; això va comportar que entre el 1811 i el 1812 es produís un augment considerable de viatges cap a Mallorca.

Gràfic 5. Comerç marítim

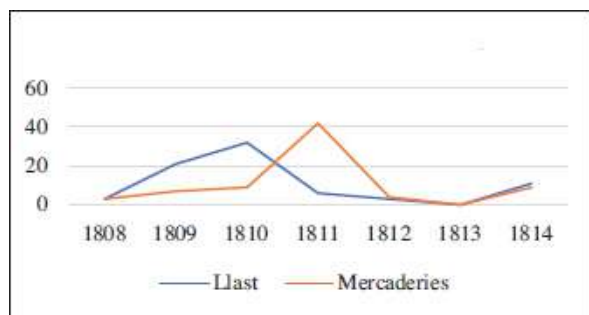


Sorprèn, malgrat estar en guerra, el volum del tràfic marítim d'aquests dos ports. Tal com es pot veure als gràfics 6 i 7, aquests ports continuen comerciant i portant tota mena de mercaderies cap a Mallorca. Tot i que Mataró sofreix una davallada l'any 1811, que s'accentua el 1812, observem de nou una arrencada el 1813. En canvi, a Vilanova i la Geltrú l'augment es produeix a partir del 1810 i s'accentua fins al 1812, moment en què descendeix el comerç amb Mallorca fins a la fi de la guerra, l'any 1814. Finalitzada la guerra, s'interromp en bona part el gran tràfic comercial en direcció a Mallorca des d'aquests dos ports, com a conseqüència de la normalització de les línies comercials habituals.

Gràfic 7. Port de Mataró

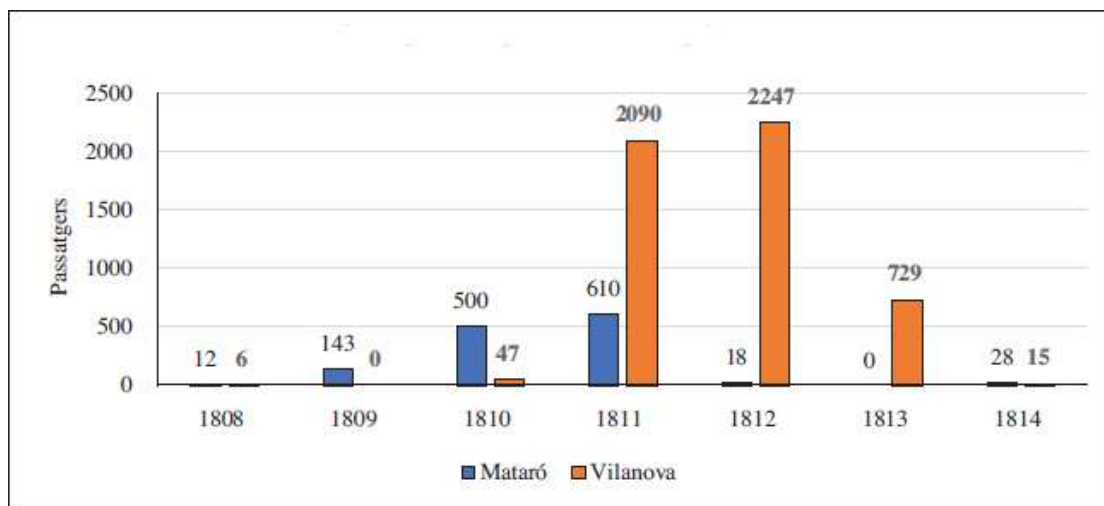


Gràfic 6. Port de Vilanova



Respecte als passatgers transportats des de Mataró i Vilanova i la Geltrú, els números són evidents. En comparar el gràfic 5 i el gràfic 8 s'observa com els viatges amb passatgers van en sintonia amb el transport de mercaderies. Es pot veure un clar augment d'aquests viatges fins al 1811 des de Mataró, principalment a causa del fet que Barcelona resta ocupada pels francesos. I el mateix succeeix amb Vilanova i la Geltrú: molta gent que no ha pogut marxar via marítima durant el setge de Tarragona del 1811, decideix arribar-se fins a Vilanova; per això Vilanova i la Geltrú va tenir una gran importància durant la segona part de la guerra, després de la caiguda de Tarragona en mans franceses, des del 1811 fins al 1813. Alguns d'aquests passatgers eren presoners capturats a

Gràfic 8. Passatgers transportats



Catalunya que, després d'una escala a Palma, eren desembarcats a la presó natural de l'illa de Cabrera.

Per posar-ho en números: des del port de Mataró, dels 1.311 passatgers que hem pogut testimoniar, un 76%, que equival a 1.007 persones, van ser civils, mentre que el restant 24% van ser soldats capturats, uns 304. En canvi, des del port de Vilanova i la Geltrú només el 7% dels passatgers van ser soldats francesos; això equival a uns 383 passatgers d'un total 5.118. La resta de passatgers, 4.735, van ser viatgers que fugien de la guerra.

Tarragona

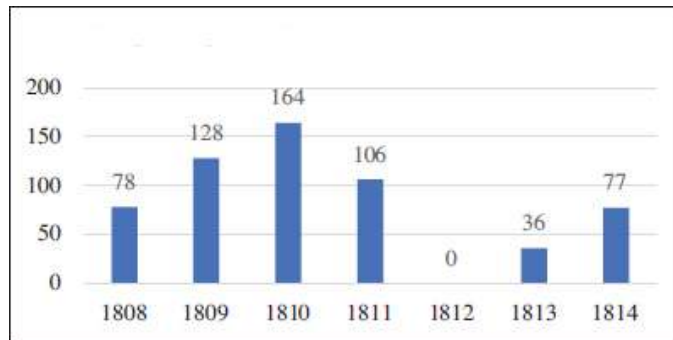
El port de Tarragona articula el comerç interior de productes cap al comerç marítim amb les illes i també cap a la seva internacionalització. Com diu Martín, és "*un puerto con notable actividad marítima*"⁴⁷. Tot això fa que Tarragona tingui els millors barems de tràfic comercial amb Mallorca de tots els ports del litoral català durant la Guerra del Francès, malgrat haver estat ocupada pels francesos des de després del setge de l'any 1811 fins a la seva marxa de la ciutat a finals del 1813.

Al gràfic 9 podem veure com des del 1808 es produeix un augment d'aquests viatges, principalment com a conseqüència de l'ocupació de Barcelona. Aquest increment de viatges durarà fins al juny del 1811, quan s'acabà el setge francès a la ciutat. Des del juny del 1811 fins al setembre del 1813 el tràfic comercial quedà interromput com a conseqüència del bloqueig que la Royal Navy fa sobre Tarragona. A principis de setembre del 1813 els francesos abandonen Tarragona, cosa que facilita que la ruta marítima entre la ciutat i Mallorca es restableixi, amb un augment considerable de viatges que s'acosta a les dades del 1808.

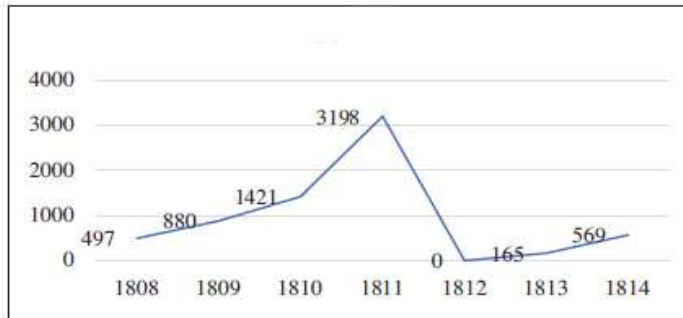
El gràfic 10 posa de manifest un increment important de població que marxa del port de Tarragona. Recordem que des del 22 de juny de 1808 el port de Barcelona està bloquejat marítimament.

Molt probablement alguns d'aquests passatgers que embarquen poden ser barcelonins que han marxat de Barcelona i s'han refugiat a Tarragona. Podem veure que des del 1809 fins a la fi del setge, el 18 de juny de 1811, hi ha un increment molt important de gent que marxa des del port de Tarragona.

Gràfic 9. Viatges del port de Tarragona fins a Mallorca



Gràfic 10. Passatgers transportats desde Tarragona



Però en desglossar aquesta caòtica fugida, ens trobem amb dos períodes totalment diferents: el primer va del gener del 1811 fins a l'inici del setge el 2 de maig, i l'altre durant els aproximadament cinquanta dies de setge.

Al gràfic 11, del gener al maig del 1811, s'observa que el contingent més elevat de passatgers, 1.052, que surten del port de Tarragona és el dels presoners de guerra francesos que són transportats a Mallorca i després fins a l'illa presó de Cabrera⁴⁸. En canvi, els civils embarcats només van ser 628.

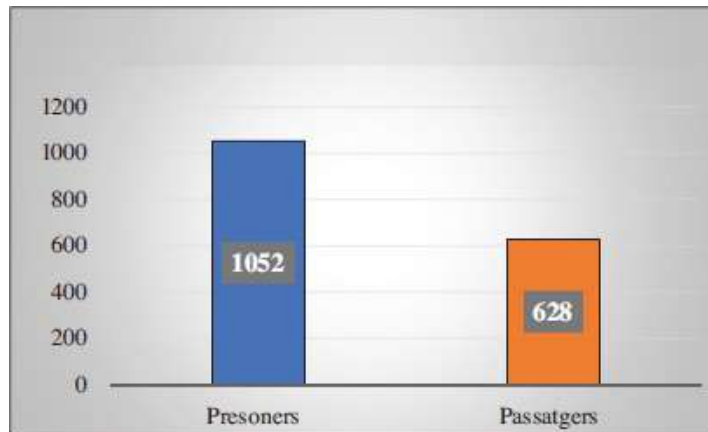
Aquest gràfic presenta una altra interpretació del conflicte a la ciutat de Tarragona durant aquests primers mesos del 1811. Mentre que la guerra es palpava com a llunyana, els ciutadans se sentien segurs dins les mura-

lles. Aquesta podria ser l'explicació del fet que en aquests quatre mesos el nombre de presoners arribats a Mallorca fos superior al de civils.

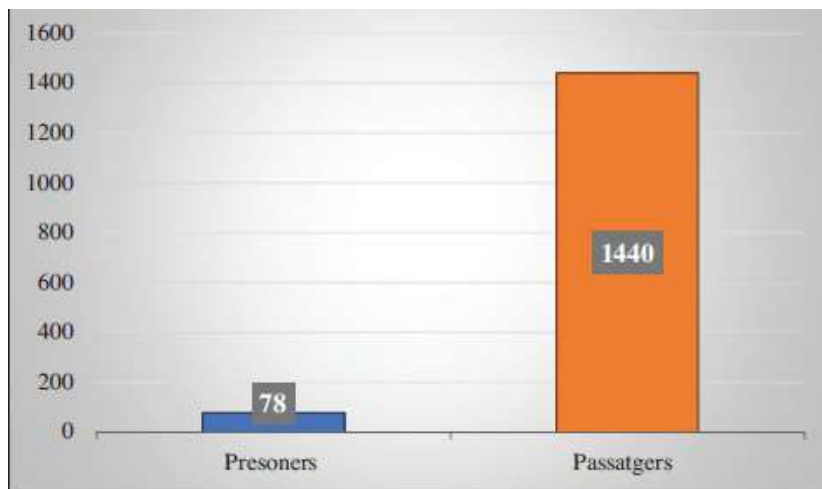
Tot això canvia durant el setge de la ciutat. Tal com s'indica al gràfic 12, des del 2 de maig i fins al 18 de juny de 1811 el principal gruix de viatgers van ser civils que fugien del setge.

Aquesta marxa és caòtica, tal com descriu Oliver *"Del trágico pasaje formaban parte heridos en las mismas calles de Tarragona, mujeres atropelladas, madres que en la confusión de la huida habían perdido de vista, acaso para siempre, a sus criaturas, familias de ocho individuos que en el trayecto comprendido entre su vivienda y el muelle habían ido dejando...."*⁴⁹ o el testimoni de Mañé, que també

Gràfic 11. Port de Tarragona de gener a maig de 1811



Gràfic 12. Port de Tarragona del 2 de maig a 18 de juny de 1811



recull Oliver: *"En aquellos embarques tumultuosos alternaron los actos de salvajismo y ferocidad, propios de los grandes pánicos"*⁵⁰, que donen fe de la caòtica sortida de viatgers des del port de Tarragona.

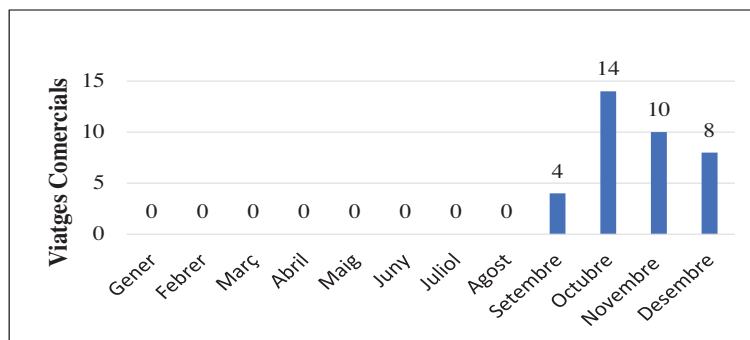
Durant el setge es registren 50 embarcacions arribades a Palma des de Tarragona, 49 de les quals amb passatge i mercaderies. A tall d'exemple: el xabec *Verge del Rosari*, del capità mallorquí Joan Bosch, transportava 58 passat-

gers i va registrar-se la seva arribada al port de Mallorca el 13 de maig de 1811. El 3 de juny va arribar al port de Palma de Mallorca la tartana *Sant Crist*, del capità mallorquí Benito Oliver, que portava mercaderies i seixanta passatgers. Fins i tot podem trobar alguna embarcació amb mercaderies, passatgers, presoners i soldats espanyols barrejats. És el cas de la pollacra *Pelegrín*, del capità català Salvador Fortuny, que arribava a Mallorca el 13 de juny de 1811.

Segurament el viatge marítim més important del setge de Tarragona es va produir el 2 de juny de 1811, quan el bergantí *Sant Joan*, sota el comandament del capità Josep Antoni Sal, portà cap a Mallorca els efectes de la casa de la moneda, que s'havia establert a Tarragona des del 1810.

Totes aquestes dades poden testimoniar una doble finalitat: els que podien pagar-se el passatge van embarcar tan bon punt començà el setge de la ciutat i, alhora, van deixar la ciutat buida de mercaderies perquè els francesos no poguessin beneficiar-se de la conquesta de Tarragona. Al gràfic 13 podem observar com es recupera plenament l'activitat comercial amb Mallorca; això és a conseqüència de la retirada de les tropes napoleòniques de Tarragona a principis de setembre del 1813. La recuperació de l'activitat comercial va anar de bracet del transport de passatgers; van embarcar gairebé 600 persones, cosa que ens fa pensar que la ciutat va quedar molt castigada.

Gràfic 13. Del port de Tarragona a Mallorca durant el 1813



■ UN ASPECTE COLLATERAL: UNA TROBALLA ARQUEOLÒGICA

La importància de l'arqueologia és cabdal per explicar molts moments de la història, ja que moltes vegades la documentació primària o la bibliografia no ens dona una visió completa dels fets. És a través d'aquesta que trobem les peces perdudes del trencaclosques en el qual es converteix qualsevol episodi històric. Aquest és el cas de les monedes trobades a Tarragona.

El 21 de març de 1810, la seca de Catalunya, situada a Reus, es va traslladar a Tarragona. Per la posició de seguretat que

donaven les fortificacions de la ciutat de Tarragona, la seca va continuar fabricant moneda durant més de dotze mesos. La funció principal va ser posar a disposició de la Junta Superior de Catalunya moneda de coure i de plata per pagar les despeses generades per la guerra.

Durant el setge de la ciutat, a principis de juny, es va traslladar tota la maquinària de la Casa de la Moneda, que com esmenta Estrada tenia un pes d'"uns 60 quintars, equivalents a uns 2.500 quilos de bronze"⁵¹, a Mallorca, amb tots els seus treballadors. Aquesta encertada decisió va apuntalar les finances de la Junta Superior de Catalunya, ja que li va permetre continuar disposant de moneda.



El 2011 les excavacions en una casa de la part alta de Tarragona van descobrir un miler de monedes de coure amb numerari de 3 i 6 quarts encunyades en bronze a Tarragona entre el 1810 i el 1811⁵². Aquesta descoberta ens transporta, gairebé segur, fins al setge del 1811, uns moments tensos que van propiciar que algú amagués aquestes monedes davant la por del setge. A través de l'arqueologia, les hem pogut recuperar dos-cents anys més tard.

Aquestes monedes de 3 i 6 quarts tenen al seu anvers la llegenda de Ferran VII, l'escut de Castella amb la corona reial, la llegenda *Hispana Rex* i l'any de fabricació. Al revers hi figura l'escut de Catalunya amb la seva corona i la llegenda al seu voltant on es llegeix "Principat de Catalunya". Per sota de la corona hi ha el numerari envoltat de flors. Les dues monedes tenen la mateixa composició, però en varia el valor, la dimensió de la moneda i la forma de l'escut. Tot això permet identificar-les en el temps i, per com han estat trobades, ens permet de sumar una peça al trencaclosques del relat del setge de Tarragona.

■ CONCLUSIÓ

La situació estratègica de Catalunya ha fet que la historiografia tractés la Guerra del Francès d'una manera singular respecte a la resta de l'Estat. Aquesta singularitat està marcada perquè el 1810 va passar a ser dirigida directament per les altes instàncies franceses i, més tard, el 1812, va ser directament annexionada com un departament més de França.

En aquest treball hem estudiat els viatges fets des de la costa catalana cap a Mallorca durant els anys de guerra. Hem volgut abordar el conflicte contra les tropes de Napoleó i el drama humà que suposà la guerra des d'una visió marítima, i també testimoniar la fugida de milers de persones utilitzant les embarcacions comercials com a via d'escapament. Alhora també hem volgut explicar com, durant aquest conflicte, es va mantenir un constant tràfic marítim des dels ports catalans a un territori segur i lliure de dominació francesa, les illes Balears i, més concretament, Mallorca. Catalunya va mantenir una relació molt forta amb l'arxipèlag i podríem considerar-lo, en un primer moment,

l'aixopluc català on milers de persones van viure els anys més convulsos del conflicte, com també el rebost d'un territori que necessitava material i homes per guanyar la guerra.

La conquesta de ciutats portuàries importants durant la guerra va marcar el canvi de tendència en la sortida de mercaderies i de passatgers. Esdeveniments com el del setge de Tarragona van comportar que, en els anys següents, Vilanova i la Geltrú adquirís protagonisme i acoïllís part d'aquest flux de mercaderies i passatgers. Això també va ser possible gràcies a l'ajuda de part de la flota anglesa, que tenia com a teatre d'operacions la costa catalana.

Els registres localitzats a través del *Semanario* donen una visió del comerç marítim i de passatgers i, per descomptat, també del transport de refugiats. L'anàlisi de les dades ens fa veure com l'ingent tràfic comercial durant aquests anys de guerra s'aturava o arrencava segons els esdeveniments militars que tenien lloc al Principat. En aquest buidatge sistemàtic hem trobat tota classe de mercaderies que es transportaven cap a Mallorca. Així doncs, es pot establir una relació entre l'avançament de les tropes franceses i els fluxos en la fugida de la població cap a Mallorca. Un parell de casos prou significatius per la seva rellevància són els dels ports de Barcelona i Tarragona, en els quals hem pogut identificar una quantitat aproximada de persones que s'embarcaren per fugir cap a Mallorca.

Aquest estudi ens ha obert noves línies d'investigació en l'àmbit marítim a Catalunya. Nosaltres només hem tractat les embarcacions de tornada cap a Mallorca carregades amb mercaderies, amb passatgers i mercaderies, només amb passatgers o amb llast. Tot i això, encara falta molta més informació per conèixer el volum real de les mercaderies i els passatgers que van arribar a Mallorca a través d'aquest comerç marítim. Creiem, doncs, que seria profitós investigar més sobre els viatges que es produïren des de la costa catalana o, per exemple, sobre l'evolució d'alguns capitans que navegaren comandant els diferents vaixells.

L'estudi del període històric de principis del segle XIX a Catalunya ha tingut una revifada durant el Bicentenari de

la Guerra del Francès. Tot i així, encara podem trobar buits historiogràfics prou importants per poder continuar treballant i fent una recerca que pugui ajudar a entendre plenament la Guerra del Francès a Catalunya. Aquest estudi sobre la visió d'aquesta guerra en el marc de les interrelacions entre Catalunya i el port de Palma de Mallorca és un primer pas per poder entendre millor com funcionaven el comerç marítim i la migració en aquells moments tan convulsos.

■ BIBLIOGRAFIA

- Álvarez, Luis. «La invención de la guerra de la Independencia». *Studia Historica. Historia Contemporánea* 12, (2010). 75-99.
- Amengual, Josep, Martínez, María José i Font, Margalida. *Catàleg Oblidats a Cabrera: el captiveri napoleònic (1809-1814)*. Palma: Conselleria de Medi Ambient de les Illes Balears (2010).
- Barnosell, Genís. «Quin nom per a la "maleïda guerra d'Espanya"?». *Annals*. Institut d'Estudis Empordanesos, 40 (2009). 23-32.
- Beulas, Eloi. «La guerra del francès: Maresme, tan malament van anar les coses?». *Singladures* (1987). 15-16.
- Bohigas, Jordi i Morales, Francesc Xavier. *La Guerra del Francès a la Selva: l'impacte de l'ocupació napoleònica al món rural a partir de la documentació parroquial*. Santa Coloma de Farners: Centre d'Estudis Selvatans (2011).
- Estrada, Albert. *Monedes en lluita, Catalunya a l'Europa Napoleònica*. Barcelona: Museu d'Art Nacional de Catalunya, 2008.
- Ferrás, Anna. «Troben a Tarragona un miler de monedes de la Guerra del Francès». *Regio7.cat*, 1 de juliol de 2011. Accés el 28 de maig 2021. <<https://www.regio7.cat/cultures/2011/07/01/troben-miler-monedes-tres-i-50605593.html>>
- Ferrer, Raimundo. *Barcelona cautiva*. Barcelona: Brusi, volum I (1816).
- Franco, Carlos. *Los enigmes de Valençay: Fernando VII y la corte espanyola en el exilio (1808-1814)*. Zaragoza: Prensas de la Universidad, vol. 137 (2019).

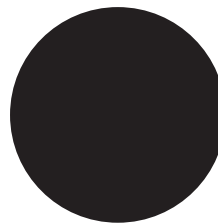
- Fuente, Pablo de la. «Les Illes de la Restauració: operacions navals britàniques a la costa baixempordanesa (1810-1811)». *Els Estudis del Baix Empordà* 29 (2010). 241-262.
- Galera, Montserrat. «Barcelona vista pels viatgers del segle XVIII». *Revista Catalana de Geografia* (1982). 87-102.
- Grau, Josep Maria. «Mallorca, refugi de notaris de Tarragona durant la Guerra del Francès (1811-1813)». *Paratge. Societat Catalana de Genealogia, Heràldica, Sigillografia, vexillologia i Nobiliària*. 18 (2005). 77-86.
- La Parra López, Emilio. «En vísperas de la guerra: el triunfo de Fernando VII en El Escorial y Aranjuez». *Revista General de Marina* 255 (2008). 201-205.
- Llimargas, Jordi. *Josép Baborés Homs. La Guerra del Francès a Gualba. Història de la guerra de 1808 a 1814. Poema d'aversió i lluites contra Napoleó...* Lleida: Pagès (2006).
- Martín, Luis. *Tarragona en el inicio de la modernidad*. Tarragona: Publicacions URV, vol. 36 (2016).
- Mercader, Joan. *Barcelona durante la ocupación napoleónica (1808-1814)*. Barcelona: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1949.
- Mercader, Joan. *Catalunya i l'Imperi Napoleònic*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat (1978).
- Mercader, Joan. «L'oficialitat del català sota la dominació napoleònica». *Butlletí de la Societat Catalana d'Estudis Històrics* (1955). 7-22.
- Oliver, Miguel de los Santos. *Mallorca durante la primera revolución (1808-1814)* 3 vols. Palma: Conselleria de Cultura (1982).
- Pi de Cabanyes, Oriol. *Vilanova i la Geltrú en la guerra del francès, 1808-1814*. Episodis de la Història, 144-145. Rafael Dalmau (1971).
- Puig, Lluís Maria de. *Tomàs Puig: catalanisme i afrancesament*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans (1985).
- Rossell, Artemi. *La guerra del francès a Celrà*. Taller d'Història de Celrà (2014).
- Roura, Lluís. «Aspectes crítics de la població i l'economia a Mallorca (1808-1814)». *Revista d'Estudis Històrics. Societat Arqueològica Lulliana*, 37 (1979). 349-366.
- Roura, Lluís. «Guerra, frontera i absolutisme (Guerra Gran, Guerra del Francès i -de reüll- Guerra de Successió)». *Annals* (2010). 89-108.
- Roura, Lluís. *L'Antic Règim a Mallorca: abast de la comoció dels anys 1808-1814*. Conselleria de Cultura del Govern Balear (1985).
- Smerdou, Luis. *Carlos IV en el exilio*. Pamplona: Euns (2000).
- Tarés, Manel. «L'atac anglès al barri marítim de Cambrils el 1799». *Revista Cambrils* (2020). 4-10.
- Urgelles, Manuel. *Hostalrich. Memorias Guerra de la Independencia*. Barcelona: Jepús (1888).
- Velasco, Francisco. «La sosa-barrilla: una seña de identidad del campo de Cartagena en los siglos XVI al XIX». *Revista Murciana de Antropología* 10 (2004). 145-158.
- Vigo, Emili. *La política catalana del Gran Comitè de Salut Pública*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans (1956).
- Vilar, Pierre (dir.). *Història de Catalunya*. Barcelona: Edicions 62 (1987).
- Vilar, Pierre. «Els costos de la Guerra», a *La fi de l'Antic Règim i la industrialització 1787-1868*, vol. V. Barcelona: Edicions 62 (1987). 174-178.

■ NOTES

1. *Semanario Económico, Instructivo y Comercial que publica la Real Sociedad de los amigos del país de Mallorca 1808-1814*. Ministerio de Cultura y Deporte. Biblioteca Virtual de Prensa Histórica. Consultat entre el 20 de gener i el 25 de febrer 2020. <<https://prensahistorica.mcu.es/es/publicaciones/numeros_por_mes.do?idPublicacion=3087&anyo=1808>>
2. Carlo Franco de Espes. *Los enigmas de Valençay: Fernando VII y la corte española en el exilio (1808-1814)*. Zaragoza: Universidad de Zaragoza (2019).
3. Luis Smerdou Altolaquirre. *Carlos IV en el exilio*. Pamplona: Euns (2000).
4. Luis Álvarez Junco. «La invención de la Guerra de la Independencia», *Studia Històrica. Historia Contemporánea*, 12 (1994). 75-99.
5. Un altre títol podria ser Núria Sauch (ed.). *La Guerra del Francès als territoris de parla catalana* (2011), Afers.

6. Lluís Roura Aulinas. *L'Antic Règim a Mallorca: abast de la commoció (1808-1814)*. Govern Balear, Conselleria d'Educació i Cultura (1985). 123-174.
7. Per saber-ne més, llegiu Román Basurto Larrañaga. «*El País Vasco durante la ocupación napoleónica*», dins d'*Annals de l'Institut d'Estudis Gironins*, vol. LI, Girona (2010).
8. Lluís Roura Aulinas. «Guerra, frontera i absolutisme (Guerra Gran, Guerra Del Francès i –de reüll– Guerra De Successió)». *Annals De l'Institut d'Estudis Gironins*, 51 (2011). 92.
9. Emili Vigo. *La política catalana del Gran Comitè de Salut Pública*. (Barcelona: Institut d'Estudis Catalans (1956). 96.
10. Joan Mercader. «L'oficialitat del català sota la dominació napoleònica» *Butlletí de la Societat Catalana d'Estudis Històrics* (1955). 7-22.
11. Pablo de la Fuente. «Les illes de la Restauració: operacions navals britàniques a la costa baixempordanesa (1810-1811)». *Els Estudis del Baix Empordà*, 29 (2010). 241-262.
12. Pierre Vilar. «Els costos de la Guerra», a *La fi de l'Antic Règim i la industrialització 1787-1868*, vol. V. Barcelona: Edicions 62 (1987). 174-178.
13. Emilio La Parra López. «En vísperas de la guerra: el triunfo de Fernando VII en El Escorial y Aranjuez». *Revista General de Marina*, 255 (2008):201-215.
14. Luis Smerdou. *Op. cit.* 143.
15. Carlo Franco. *Op. cit.* 13.
16. Jordi Bohigas i Francesc Xavier Morales. *La Guerra del Francès a la Selva: l'impacte de l'ocupació napoleònica al món rural a partir de la documentació parroquial*. Santa Coloma de Farners: Centre d'Estudis Selvatans (2011). 79.
17. Sobre això hem llegit l'informe militar amb signatura 1º E-1634, extret de l'Arxiu Militar de Segovia, del governador de la fortalesa d'Hostalric Júlían de Estrada Ortuño, on explica el seu internament en un camp a França i la seva fugida.
18. Artemi Rossell. *La guerra del francès a Celrà*. Taller d'Història de Celrà (2014). 73-79.
19. Lluís Maria de Puig. *Tomàs Puig: catalanisme i afrancesament*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans, vol. IX (1985). 62.
20. Pierre Vilar. «Els costos de la Guerra»... *Op. cit.* 177.
21. Pierre Vilar. «Els costos de la Guerra»... *Op. cit.* 176.
22. Es un producte extret d'una planta que creix en terrenys salats. La incineració d'aquestes plantes produeix unes cendres riques en sals alcalines que són utilitzades per blanquejar roba. La pols que es produeix també s'utilitza en la indústria vidriera.
23. Francisco Velasco. «La sosa-barrilla: un seña de identidad del campo de Caratgena en los siglos XVI al 2.:
24. Lluís Roura. *L'Antic Règim...*, *Op. cit.* 243.
25. Manel Tarés. «L'atac anglès al barri marítim de Cambrils el 1799» *Revista Cambrils* (2020). 4-10.
26. Lluís Roura. «Aspectes crítics de la població i l'economia a Mallorca (1808-1814)». *Revista d'Estudis Històrics. Societat Arqueològica Lulliana*, 37 (1979). 349.
27. Són aquells militars o població civil francesa que a través d'uns acords amb les autoritats espanyoles passen a ser població espanyola.
28. Segons el Diccionari de la Llengua Catalana de l'Institut d'Estudis Catalans, una valisa consisteix en un sac de cuir tancat amb clau on porten la correspondència els correus.
29. És un document del meu arxiu personal.
30. Roura, *L'Àntic Règim...* *Op. cit.*, 124.
31. Josep Maria Grau. «Mallorca, refugi de notaris de Tarragona durant la Guerra del Francès (1811-1813)». *Paratge. Societat Catalana de Genealogia, Heràldica, Sigil·lografia, vexillologia i Nobiliària*. 18 (2005).
32. Manuel Urgellès Hostalrich. *Memorias de la Guerra de Independencia*. Barcelona: Llibreria l'Avenç (1888).
33. Jordi Llimargas. *Josep Baborés Homs. La Guerra del Francès a Gualba. Història de la guerra de 1808 a 1814. Poema d'aversió i lluites contra Napoleó...* Lleida: Pagès (2006). 246.
34. Lluís Roura. *L'Antic Règim...* *Op. cit.* 127.
35. Montserrat Galera. «Barcelona vista pels viatgers del segle XVIII». *Revista Catalana de Geografia* (1982). 88.
36. Montserrat Galera, «Barcelona vista...». *Op. cit.* 89.
37. Viatger anglès que va venir a Catalunya a finals del 1775. Descriu la seva estada a Catalunya en el volum I del llibre *A year's journey through France and part of Spain*.
38. Joan Mercader. *Barcelona durante la ocupación napoleónica (1808-1814)*. Barcelona: Consejo Superior de Investigaciones Científicas (1949). 66-92.
39. *Diari de Barcelona*. 3 de març de 1808. Biblioteca Nacional de Catalunya. ARCA. Accés el 21 de juny de 2021 <https://arca.bnc.cat/arcabib_pro/ca/publicaciones/numeros_por_mes.do?idPublicacion=>>
40. És el diari que va escriure el religiós Raimon Ferrer sobre la ocupació napoleònica a Barcelona. També té referències de tot Catalunya. Aquest diari és va publicar després la guerra, durant el 1816. En el cas que ens ocupa també es un bon referent per veure aquesta emigració marítima.
41. Pierre Vilar. «Els costos de la Guerra». *Op. cit.*176.
42. Raimundo Ferrer. *Barcelona cautiva*. Barcelona: Brusi, volum I (1816). 121.

43. Pierre Vilar. «Els costos de la Guerra». *Op. cit.*176.
44. Eloi Beulas. «La guerra del francès: Maresme, tan malament van anar les coses?» *Singladures* (1987).16.
45. Eloi Beulas. «La guerra del francès...». *Op. cit.* 15.
46. Oriol Pi de Cabanyes. *Vilanova i la Geltrú en la guerra del francès,1808-1814*. Episodis de la Història, 144-145. Rafael Dalmau (1971). 128.
47. Lluís Martín. *Tarragona en el inicio de la modernidad*. Tarragona: Publicacions URV, vol. 36 (2016). 42.
48. Per saber-ne més, s'ha tenir en compte el següent llibre: *Oblidats a Cabrera: el captiveri napoleònic (1809-1814)*, publicat el 2010 per la Conselleria de Medi Ambient de les Illes Balears.
49. Miguel de los Santos Oliver. *Mallorca durante la primera revolución (1808-1814)* 3 vols. Palma: Conselleria de Cultura (1982).
50. Miguel de los Santos Oliver. *Mallorca...* *Op. cit.* 350.
51. Albert Estrada. *Monedes en lluita. Catalunya a l'Europa napoleònica*. Barcelona: Museu d'Art 2008). P
52. Anna Ferrás. «Troben a Tarragona un miler de monedes de la Guerra del Francès». *Regio7.cat*, 1 de juliol de 2011.



Altres museus

Starting its Third Chapter: The Hong Kong Maritime Museum Fusing History, Art, and Science

Joost C.A. Schokkenbroek

Museum Director, Hong Kong Maritime Museum (HKMM)





■ ABSTRACT

The generous request to write an article (again!) for Drassana - this time about the Hong Kong Maritime Museum (HKMM) - was a very timely one. The museum is re-inventing itself by expanding its mandate to combine the two more traditional fields of interest, study, and display - history and art - with a third one that is one the minds of so many visitors - the (marine) environment. In the following pages I take the reader through a bit of history (how did the HKMM come about?), a bit of the present (what has the museum turned into, what are the major priorities) and a bit of the future (how will the museum expand into this institution where history, art and (marine) science are represented in a cohesive manner).

Keywords: Maritime Museum, Hong Kong Maritime Museum, History, Art, Science

Comença el seu tercer capítol: el Museu Marítim de Hong Kong que fusiona història, art i ciència

■ RESUM

La generosa invitació a escriure un article (de nou!) per a Drassana, aquesta vegada sobre el Museu Marítim de Hong Kong (HKMM), va ser molt oportuna. El museu s'està reinventant ampliant els seus objectius per combinar els dos camps més tradicionals d'interès, l'estudi i l'exposició -història i art- amb un tercer que tenen al pensament molts visitants: el medi ambient (marí). A les pàgines següents explico al lector una mica d'història (com va néixer el HKMM?), una mica del present (en què s'ha convertit el museu, quines són les seves principals prioritats) i una mica de futur (com es transformarà el museu en aquesta institució on la història, l'art i la ciència (marina) estan presents de manera cohesionada).

Paraules clau: Museu Marítim, Museu Marítim de Hong Kong, Història, Art, Ciència

Comenzando su tercer capítulo: El Museo Marítimo de Hong Kong fusionando historia, arte y ciencia

■ RESUMEN

La generosa invitación a escribir un artículo (¡de nuevo!) para Drassana -esta vez sobre el Museo Marítimo de Hong Kong (HKMM)- fue muy oportuna. El museo se está reinventando ampliando sus objetivos para integrar los dos campos más tradicionales de interés, estudio y exposición -la historia y el arte- con un tercero que tienen en mente muchos visitantes: el medio ambiente (marino). En las páginas siguientes explico al lector un poco de historia (¿cómo se creó el HKMM?), un poco del presente (en qué se ha convertido el museo, cuáles son sus principales prioridades) y un poco del futuro (cómo se transformará el museo en esa institución en la que la historia, el arte y la ciencia (marina) están presentes de manera cohesionada).

Palabras clave: Museo Marítimo, Museo Marítimo de Hong Kong, Historia, Arte, Ciencia

■ INTRODUCTION

The generous request to write an article (again!) for Drassana - this time about the Hong Kong Maritime Museum (HKMM) - was a very timely one. The museum is re-inventing itself by expanding its mandate to combine the two more traditional fields of interest, study, and display - history and art - with a third one that is one the minds of so many visitors - the (marine) environment. In the following pages I take the reader through a bit of history (how did the HKMM come about?), a bit of the present (what has the museum turned into, what are the major priorities) and a bit of the future (how will the museum expand into this institution where history, art and (marine) science are represented in a cohesive manner).

■ THE FIRST CHAPTER: BOLD BEGINNINGS, MODEST MEANS

The Hong Kong Maritime Museum is the result of a visionary initiative from a group of shipowners. In 2003, these founding fathers convened to agree on the establishment

Figure 1. HKMM Exterior



of a private maritime museum to celebrate the city's thrilling, rich, adventurous, and dramatic maritime past and present. The founders' objectives were ambitious and bold, but the museum's beginnings were modest. Negotiations with the city government lead to the assignment of the ground floor of the historic nineteenth-century Murray House on Hong Kong's south shore as dedicated space for this private museum – encompassing two small galleries, a front desk area and small museum shop covering circa 500 square metres in total. A collection needed to be built and private collections were brought in as long-term loans and donations. The museum opened its doors in September 2005, and remained in operation in quaint, touristy but remote Stanley until 2012.

■ THE SECOND CHAPTER: FROM ECCENTRIC TO CENTRAL LOCATION *Moving into Pier 8*

In 2013, the HKMM moved to its current specially designed and reconstructed location at Central Pier 8 – formerly a

ferry terminal. With much larger gallery and exhibition spaces (with 15 galleries approximately ninefold the previous footprint), drastically expanded staff, a fabulous premier location right at the waterfront of famous and buzzing Victoria Harbour, and a much more substantial proximate footfall, the museum was able to grow rapidly within eight years.

The HKMM's visitation, international reputation, community links and the quality of its offerings all greatly improved. This enabled the museum to attract increased government support and to become an outstanding example of a successful public-private cultural partnership in Hong Kong. Having started as a museum to attest to the importance of the Hong Kong shipping sector (the seafarers, shipowners, shipping agents, ship brokers, maritime lawyers, ship managers etc.) we increasingly aim to be a wonderful place for the Hong Kong community at large. At a later stage I will discuss how we envision to achieve that goal. For the readership of *Drassana* it might be of interest to first learn more about the museum's entrepreneurial mindset and its governance structure, programming, and audiences.



Figure 2. HKMM at Pier 8



Entrepreneurial mindset: revenue streams

What stereotypically seems to apply for New York (“a city that ever sleeps”, “if you can make it here you can make it everywhere”, and the living of the American Dream – the opportunity to undergo the transition from newspaper seller to millionaire) can be said about Hong Kong as well. Hong Kongers have proven to be ingenious, creative, making the best of circumstances whilst displaying a keen sense of entrepreneurship. The HKMM is organized in a similar fashion – with several types of revenue-streams next to the more conventional entrance fees. These types are venue hire, museum shop, and museum café.

The impact of the pandemic required the museum to adopt a prudent and flexible approach for venue hire. The museum currently provides five spaces for rentals/events. Due to Covid, confirmed events were sometimes

postponed or reformatted into virtual or hybrid experiences. The environment improved in the second half of 2021 when both clients and the museum felt more confident in attending events with appropriate public health and safety measures in place.

In the Summer of 2022, we anticipate the completion of construction works to install the so-called Swire Marine Discovery Centre. This Centre includes a 100-seat multi-purpose theatre, an expansion of the exhibition galleries and a learning centre for environmental studies. As of next year, the HKMM will have an even more versatile range of venues available for client events.

The museum shop has continued to offer a successful retail element to the HKMM, contributing to its funding effort. The items on sale remain highly focused on maritime themes, though items reflecting general local history and culture are still very popular too. The shop offers home

Figure 3. Swire Marine Discovery Centre, learning centre for environmental studies

Figure 4. Swire Marine Discovery Centre, multi-purpose theatre





decorations, handmade classic ship models, Qing Dynasty wood carvings, vintage silver ware, antique China, collectible stamps, coins and bonds, vintage jewelry, 20th century tableware, contemporary artwork as well as a wide selection of overseas and local souvenirs. A book corner can also be found, providing customers a quiet space to browse a wide range of maritime, local history and culture titles including those published by the museum.

The Museum Café is a highly regarded social enterprise which offers employment opportunities to people with learning disabilities. It is a well-established and popular venue for locals and visitors to meet, and for organisations to stage events. Revenues are shared with the museum as the landlord.

Entrepreneurial mindset: collaboration through partnerships

As the saying goes, money keeps the world go round. However, the entrepreneurial mindset at the HKMM is not 'just' about creating revenue streams. It is also (arguably maybe even primarily) about developing and improving contents by research and by seeing and seizing opportunities for collaboration with other local, national, and international institutions. These institutions are museums, universities and -increasingly- NGO's.

The museum forges partnerships with museums and institutions, both locally and internationally, to facilitate cultural exchange and research opportunities. Locally, the HKMM is collaborating with the Hong Kong Palace Museum on one of their first permanent exhibitions. *Hong Kong History of Collecting Chinese Arts* is scheduled to open in 2022 and will feature some of the HKMM China trade collections within a section dedicated to Hong Kong private museums. Nationally the maritime museum has built a partnership with the Maritime Silk Road Museum in Yangjiang (China) since the *East Meets West* exhibition in 2017, featuring some of the Nanhai No. 1 Shipwreck exhibits. This year, the museum's first travelling exhibition *The Silver Age: Origins and Trades of Chinese Export Silver* was sent as a graphic exhibition to the Maritime Silk Road Museum.

On an international level, the museum has been active as well - and will continue to do so. In early 2021, we collaborated with the National Museum of Korea in producing an interactive animation, using a set of 18th-century China trade paintings from the HKMM collection. This rare series of 34 watercolours is currently on display in their newly opened Permanent Gallery of World Ceramics.

Furthermore, the museum has recently signed a MoU with the Gwangju National Museum of Korea, a branch of the National Museum of Korea, to facilitate exchanges on exhibitions, research, and collections.

To prepare for the 2021 Summer exhibition *Maritime Crossroads: Millennia of Global Trade in Hong Kong*, the museum communicated with several prestigious international institutions such as Lisbon's Museu do Oriente and the Metropolitan Museum of Art in New York, for digital loans and collaboration.

Along similar principles of mutual beneficiary collaboration, the HKMM recognises the common ground it shares with universities in terms of educational values and objectives. Therefore, the museum has established solid collaboration with several universities to offer educational programs, leveraging their wealth of resources in teaching and research. I briefly highlight three successful programs to illustrate the importance and impact of such partnerships.

■ 1. LIGHTHOUSE PROJECT

We work with City University of Hong Kong on the Lighthouse Heritage Research Connections (LHRC) project. Through the collaboration, since 2018, with the LHRC the museum has been engaging in an ongoing joint research project focusing on the history of lighthouses in the Hong Kong area. Part of the project outcomes were presented in a special exhibition and video documentary to mark International Museum Day 2020. The program was co-organised with the Hong Kong Society for the Blind to promote inclusivity and diversity. Building strategic alliances enables the museum to create synergy and be better positioned to apply for sources of funding.

Figure 5. Lighthouse Project with CityU
Figure 6 Lighthouse Project with CityU





Figure 7. A Deck Simulator

■ 2. SHORT COURSE IN MARITIME HISTORY AND MUSEOLOGY.

This was a first-of-its-kind museum education program on maritime history and museology open to the public. The program was led by museum professionals, advisors, university professors, historians, and experts from a wide range of leading institutions. A total of 46 students were engaged in lectures, discussions, and a heritage field trip.

■ 3. GIFTED EDUCATION PROGRAM: MARITIME HISTORY AND CURATING:

Organized by a group of museum experts, university professors, EDB curriculum development officers, and former

secondary school principals, students were taught knowledge and skills for research, curating and installing exhibitions. Launched in the first half of 2021, the learning outcomes will be showcased in an exhibition, a book with students' essays and a competition by the end of 2021.

Governance

Like the impressive Museu Marítim in Barcelona, lots of projects and day-to-day activities are being organized by the HKMM. These activities need to be imbedded in structures and policies, although I firmly believe that there must always be some room for spontaneity and ad hoc creativity. To channel initiatives, governance structures have been put in place. As a mid-size maritime museum



Figure 8. Museu B Deck. A safe, clean and welcoming meeting place for the community





Figure 9. A meeting place

with circa 30 FTE, the HKMM has a relatively extensive governance-structure, consisting of three entities with clearly defined responsibilities.

The Hong Kong Maritime Museum Trust, a registered charity and controlled by a board of trustees, is the legal owner of all assets of the museum (except office equipment, fixtures, and fittings) and is a policy development body. The Hong Kong Maritime Museum Endowment Trust is a registered charity that oversees the museum's treasury function, investments, and disbursements. The Endowment Trust annually contributes to the museum, funds proportional amounts for major exhibitions and seeks to grow the principal amount through fundraising, donor support and other initiatives. Finally, the Hong Kong Maritime Museum Limited is a registered limited company for

the purpose of managing and operating the museum on a day-to-day basis, including the employment of professional and other staff. Here, management and Board members work together and finetune responsibilities related to the development of strategy and operational activities.

■ THE THIRD CHAPTER: THE MUSEUM AS A MEETING PLACE

To plan and continue to develop exciting opportunities for partnerships, revenue streams, exhibitions and contents, the more traditional overall concept of the HKMM as a 'museum pur sang' will be challenged. Instead, we will promote the museum as a meeting place where communities and ideas are fused, and cultural exchange is facilitated.



Figure 10. New audiences

This objective ties in beautifully with recent developments that will create fabulous opportunities for the museum to become that meeting place for varied communities. Late Summer of 2020, the Swire Group Charitable Trust agreed to invest HK\$15m in the museum to establish the Swire Marine Discovery Centre for maritime heritage and

ecology within its walls – commensurate with the Trust’s three basic fields of focus: art, education, and marine conservation. The museum will thus broaden its horizon and add ecological and environmental education to its mandate, bringing new audiences to the institution.





Figure 11. A safe place for all

By enabling our visitors to explore how the past, present, and future are shaped by the fusion of these three fields of study we hope to become the space for different groups to gather, engage in dialogue and generate ideas and solutions for societal issues.

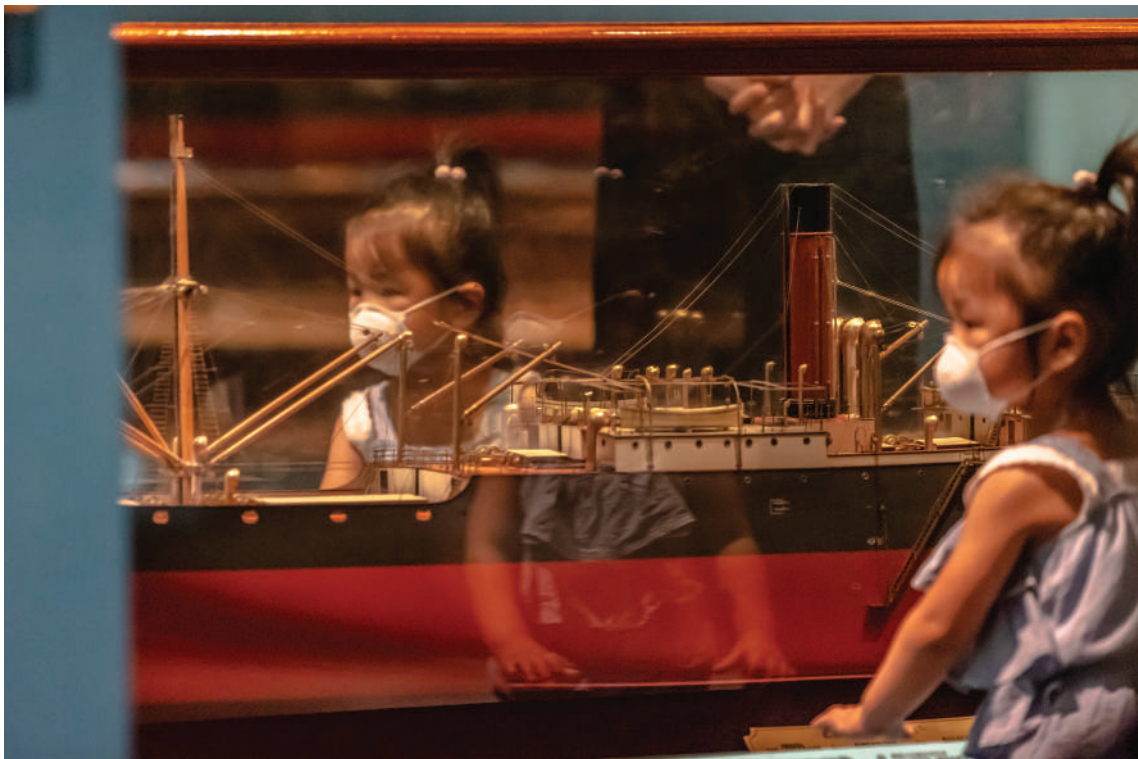
Turning the museum into a great museum

In April 2021, whilst being introduced to Hong Kong media, I was asked by the assembled journalists to define what makes a museum the best of its kind. I don't think there is a universal standard here. However, I like to think that a great museum should not merely be measured by the exceptional quality of its exhibitions' contents and

design or judged by the number of visitors alone. In the current difficult times for cultural institutions, a great museum is first and foremost about principles, values, and the quality of its connection to its current and potential audiences.

In conclusion, I would like to suggest five principles (in random order) that I feel should echo our values and should aim at bringing the museum to the next level of excellence:

1. Be credible and accurate when presenting history. The difference between fact and fiction is not always clearly discerned by our audiences. Museums should remain or become authoritative institutions.



2. Provide information that is accessible to all. I like to interpret 'accessibility' here in the broadest sense of the word - both intellectually as well as physically (hence my example about the Lighthouse project and working with the Hong Kong Society for the Blind).
3. Champion inclusiveness and community engagement. Avoid excluding certain groups in society through the stories the institution shares. Address societal issues that affect local and international communities.
4. Strive for diversity in exhibitions, programming, education, and publications.
5. Be a safe, clean, and welcoming meeting place for the community. Due to the pandemic arguably more than ever before, museums can and should be safe havens and heavens of knowledge and distraction.

The HKMM is ideally located and well-positioned to achieve its goals and deliver on its mission in the coming one to two years whilst working on its footprint, contents, governance, and networks. Collaboration with our brothers and sisters in Barcelona will undoubtedly contribute importantly to our collective understanding of maritime history and heritage, of art, and of the future of our planet's marine ecosystems.



Àlbum de fotos, revista Drassana
Tres àlbums de fotografies de les
Drassanes Burell (Barcelona)

© MMB

Els àlbums de fotografies són uns objectes singulars. Estan farcits dels records d'un conjunt de fotografies que s'han distribuït amb cura a través de les seves pàgines: imatges que es classifiquen amb una intenció, distribuïdes per ordre cronològic o temàtic, on es succeeixen episodis d'un viatge, d'una celebració, d'un projecte o d'altres episodis que es vol recordar.

L'any 2018 el senyor Francesc Cabana Vancells va donar a l'MMB tres àlbums de fotografies i una col·lecció de fotografies d'embarcacions i maquinària construïdes en les Drassanes Burell. L'adquisició té gran valor doncs documenta una manera de treballar i n'és exemple de la iniciativa empresarial en la construcció naval a Catalunya. Aquests àlbums són un mostrari de diversos projectes de l'empresa, possiblement una carta de presentació per a futurs clients, o una memòria de la seva trajectòria.

Les Drassanes Burell de Barcelona, de Josep Burell Magro (després Burell i Cia.) van ser fundades el 1895 amb un petit taller dedicat a la construcció d'embarcacions de fusta. Les Drassanes Burell es van especialitzar en petites embarcacions de qualitat, però en realitat la seva producció va ser molt variada: llanxes, falues, remolcadors, petits mercants, càbries, dragues, pesquers, iots, etc., així com tot tipus de maquinària: calderes marines de 1.000 cavalls, màquines de 250 cavalls, argues, etc. El 1917 va tancar el taller de Barcelona i va obrir un de nou a Blanes.

Els àlbums han encapsulat un temps i una manera de fer. Entre les pàgines, també existeixen restes del propi entorn: durant anys la sorra de la platja dispersa entre les engroguides còpies a l'albúmina, els blaus dels cianotips, les còpies de gelatina i plata, les cobertes i fulls interiors ha conviscut arran de mar amb les diferents embarcacions de la drassana. Avui, gràcies a aquesta generosa donació, l'MMB posa al servei dels investigadors uns documents que mostren els espais interiors i exteriors de la fàbrica, els retrats dels treballadors, les avarades, els processos de construcció, la maquinària i algunes de les embarcacions construïdes en la drassana.

Constructores Navales--BARCELONA

BURELL & C.^a



Àlbum 1 - Foto 4



Àlbum 2 - Foto 42



Àlbum 1 - Foto 27



Àlbum 2 - Foto 57



Àlbum 1 - Foto 29



Àlbum de fotos, revista Drassana
Tres àlbums de fotografies de les Drassanes Burell (Barcelona)

Àlbum 2 - Foto 24



Àlbum 3 - Foto 4



Àlbum de fotos, revista Drassana
Tres àlbums de fotografies de les Drassanes Burell (Barcelona)



Àlbum 1- Foto 17

La fotografia és memòria: té un valor documental que no trobem en altres fonts. El suport de l'original, la informació de la imatge i l'autoria aporten unes dades per xifrar. La majoria d'imatges que conformen aquests tres àlbums són d'autor desconegut a excepció de les que tenen referenciat el nom del realitzador. En aquesta fotografia, segurament el fotoperiodista Alexandre Merletti té una doble intenció. Retrata l'operació d'avarada d'un vaixell construït a Burell i, per altra banda, la seva ombra dona testimoni de l'autoria del document gràfic, de manera intencionada. La silueta del fotògraf i de la càmera amb el trípode plantat sobre la sorra de la platja ocupen un lloc que no és precisament discret i que reivindica el seu ofici, trencant alguns esquemes de composició més clàssica de l'època. Altres autors han signat algunes fotografies dels àlbums i són una font que aporta dades d'interès en l'estudi del fons. Entre ells, les fotografies de José de Olalde, actiu a Barcelona com a mínim entre 1908 i 1917, ens acoiten una part cronològica dels àlbums. Josep Pons Girbau, amb laboratori a Blanes, documenta algunes de les imatges de l'època en que Drassanes Burell es va instal·lar en aquesta vila.



Àlbum 1- Foto 4

Les drassanes han ocupat els espais naturals arran de mar fins ben entrat el segle XX. On abans hi havia platges, avui les grans infraestructures portuàries i passejos marítims han esborrat del mapa tot el seu rastre. En la franja litoral coneguda com "Can Tunis" (o platja de "Casa Antúnez") sota la muntanya de Montjuïc, actualment hi circulen diàriament milers de vehicles per la Ronda del Litoral de Barcelona, al costat de molls i dàrsenes. Antigament eren espais on hi vivien pescadors, banyistes i també els treballadors de la indústria, com els de les drassanes Burell. El lloc era idoni per la proximitat del ferrocarril i la bocana del port, a resguard dels temporals de Llevant. Sobre la platja, dics i escars, i grades per les grans construccions. En aquesta imatge, l'avarada d'un nou vaixell construït en les drassanes Burell aplega un gran nombre de persones.



Àlbum 2 - Foto 42

Burell va fabricar petits i mitjans vaixells (fins a 1.000 tones) en acer, ferro i fusta així com també un gran nombre d'accessoris: màquines motrius i auxiliars, calderes, cabrestants, bombes, vàlvules, velam, etc. La complexitat de la construcció i reparació naval requeria d'unes instal·lacions competitives, amb eines modernes, de les quals, la seva força motriu i energia elèctrica es generava mitjançant gas i màquina de vapor. El combustible s'obtenia en el mateix local amb els residus de les fustes de la construcció. Entre la maquinària, torns de totes les potències, màquines radials de perforar, raspallar, roscar, serrar, tallar i polir, cilindres per corbar, serres especials per a treballar amb grans peces, grues, així com nombroses petites eines. La drassana també tenia un arxiu de plànols i models, sales de dibuix i traçat, seccions d'ebenisteria i magatzem de ferreteria, lones i cabulleria.

Memòria dels Astilleros Burell, febrer 1912. https://www.google.com/search?q=casa+antunez+planol+burell&tbm=isch&ved=2ahUKEwiNzInru830AhVQ0oUKHU1TB0cQ2-cCegQIABAA&oeq=casa+antunez+planol+burell&gs_lcp=CgNpbWcQA1DtDlJeGGCzN2gAcAB4AIABZYgBpgKSAQMyljGYAQCGAQGqAQtdnd3Mtd2l6LWltZ8ABAQ&scient=img&ei=2BytYY2A



Àlbum 1 - Foto 27

La profunda transformació en la construcció naval va afectar també els oficis vinculats al sector. L'ofici de mestre d'aixa va anar desapareixent a causa de la industrialització, extingint-se poc a poc una manera artesanal de construir els vaixells de vela, amb l'ús de la fusta com a matèria prima. Les petites drassanes escampades per les platges del litoral van ser substituïdes per mitjanes i grans infraestructures en platges i ports, i comptaven amb un major nombre de treballadors de la construcció naval que van haver d'adaptar-se a la modernitat. Conceptes com el cronòmetre en la jornada laboral o el treball amb maquinària van incorporar-se a la seva feina, un funcionament més d'acord a l'empresa moderna que no pas a la indústria tradicional.



Àlbum 2 - Foto 57

En aquesta fotografia s'ha capturat una instantània del trasllat d'un iot de vela al port de Barcelona. L'expectació està assegurada. Autoritats i curiosos observen amb atenció la maniobra de l'avarada on hi intervenen diferents agents: un grup d'operaris està situat sobre l'embarcació afermant les bragues i, sobre el moll, uns altres treballadors subjecten uns caps, mentre la grua manté l'estabilitat i la posició del veler desarborat. Al fons, els recentment construïts Magatzems Generals del Dipòsit, projectats per Maurici Garrán l'any 1881, i que es van acabar de construir el 1900. Un edifici emblemàtic per a la ciutat i pel port que milloraria el servei de càrrega i descàrrega dels vaixells mercants que hi feien estada.



Àlbum 1 - Foto 29

Durant la segona meitat del segle XIX, una gran part del tràfec mundial es realitzava en vaixells amb propulsió a vela, mentre la incorporació del vapor anava agafant empena, sobre tot a partir de 1870. Amb l'entrada del nou segle, arribava un canvi sense precedents amb la incorporació, de manera generalitzada, del motor en la navegació. Aquesta fotografia la podríem etiquetar com "Modernitat versus navegació tradicional". En primer terme, una embarcació auxiliar, dotada de propulsió a vapor, contrasta amb la vella flota de velers fondejada en la dàrsena del Comerç del port de Barcelona, situada al fons de la imatge. Una estampa del port que anirà canviant a mesura que avanci el segle XX, on els màstils de fusta dels vaixells aniran sent substituïts per les xemeneies de ferro de vaixells amb una capacitat més gran de càrrega.



Àlbum 2 - Foto 24

L'any 1897 s'adjudicava a Burrell i Cia. la construcció del bot de salvament *Miguel de Bohera*, en honor a aquest il·lustre fill de Sant Feliu de Guíxols i capità general de les galeres de les Espanyes que participà en la batalla de Ravenna (1512) contra els francesos. Feia anys que la vila de Sant Feliu reivindicava tenir mitjans propis per a socórrer vaixells i persones en perill de naufragar davant les seves costes, especialment quan el Llevant era molt dur. El bot es va beneir el 1898 i Burrell va lliurar l'encàrrec a la vila, amb carro d'avarada inclòs. La Caseta de Salvament, que des de llavors és l'aixopluc on es guarda aquesta embarcació i avui és un espai convertit en museu, es situava en una zona elevada de 13 metres sobre el mar, entre els ports de l'Abric i de Calasanc, raó per la qual era necessari disposar del carro amb el que es baixava i pujava el bot des de la platja. El bot complia els requisits necessaris per les operacions de salvament: insubmergible i autoredreçable en cas de cops de mar. Té una eslora de 10,10 metres, dissenyat per navegar a rem (amb cinc remes per banda) i també a vela.



Àlbum 3 - Foto 4

El 23 de juny de 1920 els veïns de la vila de Blanes baixaven a la platja per a assistir a l'avarada d'un nou vaixell: el *Sabanell*, un schooner-Ketch de 300 tones amb motor Burrell de 100 HP, rellicava plàcidament fins a l'aigua. Tenia una eslora de 34,80 m., 7,40 m. de mànega i 4 m. de puntal. Era un càlid dia d'estiu, les ombrel·les i barrets protegien del sol als espectadors i a les espectadores que observaven la goleta recentment batejada, lluint un aspecte festiu, empavesada amb gallardets i banderes de senyals. La revista *Catalunya Marítima* es fa ressò d'aquest esdeveniment, anunciant la primícia sobre la construcció d'aquest tipus de veler, nou a l'Estat espanyol, amb unes condicions immillorables per a navegar amb vents i mar de proa. Per aquelles dates, l'etapa final de Burrell, s'estava construint una goleta de les mateixes característiques del *Sabanell*, i quatre embarcacions de pesca de 30 metres d'eslora destinades a la "Pesquera Malagueña", entre d'altres.

Catalunya marítima: Any 2, Núm. 17 (30 jul. 1920). https://arca.bnc.cat/arcabib_pro/ca/publicaciones/numeros_por_mes.do?idPublicacion=544&anyo=1920Notes



Observatori Permanent
d'Història i Cultura Marítima
de la Mediterrània

mmb MUSEU MARÍTIM DE
BARCELONA



UNIVERSITAT DE BARCELONA



Fotografia d'una nena a coberta presa pel fotògraf d'a bord
Josep Coté Abós, cap a 1940.



ISSN 0214-2279



9 770214 227005