



Àlbum de fotos
El treball
al port de Barcelona

El port de Barcelona, com tots els grans ports del món, ha generat un gran nombre d'ocupacions diferents en el decurs dels segles. Des de l'inici del segle XV fins a l'actualitat hi ha hagut un important creixement i profundes transformacions.

El segle XIX serà decisiu per a la configuració del port modern. Els canvis en la morfologia de la ciutat, en la navegació i en els intercanvis comercials són determinants. L'enderroc de la muralla de Mar i els nous traçats viaris incideixen directament en el port. Com també l'obertura de la Via Laietana, per exemple, una via que permetrà un accés directe al port; molts consignataris, navilieres i altres empreses del sector marítim s'instal·laran en aquesta nova via.

El segle XX estarà marcat per les obres de creixement del port cap al sud, i aquesta evolució en la fisonomia provocarà i encara avui continua provocant transformacions en els treballs que s'hi desenvolupen. Al començament del segle XX és quan es crea un col·lectiu d'obriers especialitzat en la construcció i ampliació de molls i de dics. Treballadors que de les pedreres de Garraf extreien l'escullera per a la construcció del dic de l'Est.

La llista de treballs portuaris seria molt llarga atesa la gran quantitat de serveis que, durant segles, han ofert els ports: reparació de vaixells, construcció naval, activitat pesquera, tràfic i intercanvis comercials, desballestament de vaixells, subministraments per a aquests mateixos vaixells, etc. Una llista que es va innovant amb la potenciació d'activitats ja existents, com les de creuers i esports nàutics.

La reconversió d'algunes àrees portuàries –com l'àrea del Port Vell de Barcelona– en espais de residència, cultura i oci està donant lloc a nous i diferents treballs en aquesta zona portuària.

El conjunt de fotografies en blanc i negre d'aquest àlbum vol ser un testimoni i a la vegada un homenatge a algunes de les tasques més representatives del port de Barcelona.

6603F



29480N



APB s/r



Doc. 10



Doc. 1144



31274D



Doc. 874







6603F

Aquesta fotografia de 1915 ha captat la típica imatge que es vivia al moll de Pescadors al començament de segle. Després de la jornada de pesca, les barques arribaven a port i atracaven al moll, on es descarregava el peix, que es col·locava a les paneres i es posava a la venda. L'olor de peix fresc barrejada amb la del quitrà de les barques envaïa fins a l'últim racó del moll. Abans de l'existència de la llotja, eren els mateixos patrons de les barques o persones especialment contractades per a aquesta tasca els qui s'ocupaven de la venda. D'antuï, la zona destinada a la pesca es troba concentrada al moll de Balears, al moll de Pescadors i a la dàrsena de la Indústria. Entre la llotja i l'escar hi havia una platja on s'avaraven les barques, s'estenien i adobaven les xarxes i es guardaven els estris a les cases.



29480N

Generalment, els ports ofereixen un espai per al manteniment i reparació de les embarcacions que, en un moment donat, tenen alguna avaria. Astilleros Cardona fou un dels destacats tallers de Barcelona que es va instal·lar en aquesta vila durant la segona meitat del s. XIX. En els anys inicials del funcionament d'aquesta empresa, es va dedicar a la reparació de vaixells de la Cia. Transatlàntica i de la Cia. Piniellos. A partir dels anys 20 del segle passat es va especialitzar en la construcció de petites embarcacions dedicades als serveis auxiliars del port, a l'esbarjo i a la pesca, com també a la construcció de motors semidièsel. En aquesta imatge es poden apreciar els treballs de construcció d'una barca de pesca a les drassanes Cardona, pels volts del 1940. La imatge mostra una fase avançada en la construcció de l'embarcació, en la qual s'estan col·locant les últimes taules del folre.



APB s/r

Als ports és habitual requerir els serveis dels bussos, perquè hi ha feines molt específiques que només les poden fer ells: suport a les obres de construcció de molls, recuperació d'objectes caiguts a l'aigua, inspecció del buc de les embarcacions, salvament de vaixells enfonsats o, simplement, tallar caps enredats en les hèlixs. Sempre es tracta de feines que precisen d'unes habilitats i tècniques específiques. Sens dubte es tracta d'una activitat dura i perillosa. Bé sap el bussejador que, en el moment en què es submergeixi, les calmes aigües exteriors es tornaran fosques i fangoses, amb una visibilitat quasi nul·la. Aquesta imatge data del 1952 i ens documenta els treballs de la construcció del Moll Adossat i la prolongació del dic de l'Est. El bussejador està entrant a l'aigua baixant per les escales de la barca fondejada a la dàrsena, mentre el seu ajudant li subjecta el tub de subministrament d'aire a l'escafandre.



Doc. 10

Quan el vaixell atraca al moll, tots els serveis dedicats a l'estiba es posen en marxa. Com l'estada del vaixell al port té un cost elevat, els armadors donen pressa perquè totes les operacions es facin sense demora. Actualment, tota la infraestructura dedicada a l'estiba està dotada d'una tecnologia punta però, al començament del s. XX, la realitat era ben diferent. Un cop el vaixell havia atracat, les grues treien la mercaderia de les bodegues i les dipositaven al moll. Els estibadors carregaven els sacs sobre les espatlles i els portaven al magatzem. En la època en què es va fer aquesta fotografia, l'any 1924, l'ofici d'estibador estava poc mecanitzat i, en les ocasions en què les distàncies eren més grans, tenien el suport de carros o vagons de ferrocarril que ajudaven a transportar els feixucs sacs.



Doc. 1144

Entre les activitats més importants presents en un port trobem les relacionades amb el manteniment de les naus. Per regla general, al port de Barcelona aquestes activitats es realitzaven a les instal·lacions de la dàrsena del Dic Flotant o a l'escar públic. També existia un escar especial al moll de Llevant per carenar les embarcacions tombant la quilla. A la imatge, datada del 1917, observem una goleta escorada per la seva banda d'estribord per tal de fer-ne el manteniment. Aquest sistema tan peculiar de neteja consistia a escorar la nau un 50% col·locant aparells de quadernals des de la creueta dels seus pals fins al cabrestant situat al moll. D'aquesta manera, en anar girant aquest, s'enroscaven els caps fent que la nau arribés a l'escora lentament. Quan la inclinació de la nau era l'adequada, els calafats i mestres d'aixa s'acostaven per realitzar la neteja i manteniment del buc. Una vegada acabat el treball se li retornava al vaixell la posició original i es repetia la mateixa operació per l'altre costat.



31274D (Col·lecció Raimon Piña)

Imatge que mostra la descarrega de mercaderia d'un vaixell al port al començament del segle XX. El treball de força física dels obrers es complementa amb les grues hidràuliques que han descarregat la mercaderia del vaixell fins al moll i els carros de tracció animal que han de traslladar-les fins a la seva destinació final. El port de Barcelona, els primers anys del segle XX, gaudia d'un caràcter eminentment importador. Les dades ens revelen que hi havia un acusat predomini de les mercaderies desembarcades respecte de les embarcades, i el carbó va arribar a representar en alguns casos el 50% del total de mercaderies mogudes. Fins a la dècada dels anys trenta, seria el tràfic d'altura el que predominaria en les entrades de mercaderia però, a partir d'aquí, serà el de cabotatge el més important. La transformació comercial es va anar consolidant al llarg dels anys, i el carbó, que tanta importància va tenir al principi del passat segle, en els últims quaranta anys va quedar reduït a un 2%, fet que reflecteix el diferent signe de les fonts energètiques bàsiques per al desenvolupament industrial.



Doc. 874

En el tràfic interior d'un port ens trobem amb un cert tipus d'embarcacions polivalents denominades *remolcadors*, que a més de remolcar altres vaixells són capaços d'intervenir en operacions de salvament i extinció d'incendis. Per regla general, aquestes embarcacions eren propietat de les juntes d'obres dels ports, però també realitzaven les mateixes labors d'altres que eren propietat d'empreses privades i que treballaven per contracte. Alguns d'aquests remolcadors es van construir amb equips especials que tenien dipòsits d'aigua i un conjunt de mànegues per apagar els incendis que s'ocasionessin; tal és el cas dels vapors remolcadors *Besòs* i *Llobregat*, denominats *vaixells bomba* perquè combinaven les tasques de transport amb les d'extinció d'incendis i salvament d'embarcacions. La imatge es va realitzar l'any 1926 a la bocana del port de Barcelona i pot observar-se, en primer terme, el remolcador *Besòs* traslladant una barca buida i, al fons, el remolcador *Llobregat* que remolca una altra barca amb dos blocs de formigó.



Doc. 2104

La fotografia és de l'any 1906 i s'observa l'abocament de formigó als motllos de fusta situats al taller de blocs que hi havia al Moll Occidental del port. Al llarg de la seva història, el port de Barcelona ha disposat de diversos espais dedicats a tallers per poder realitzar els treballs que li van permetre construir els seus molls. La més important d'aquestes zones va ser el taller de blocs de 80 tones instal·lat a l'andana de Ponent de la dàrsena del Dic Flotant, conegut com a *Moll Occidental*. Allí es van efectuar els treballs de fabricació dels blocs de formigó que van servir de basament per a la construcció de la prolongació del dic de l'Est i d'altres infraestructures. Per a la realització d'aquests treballs es va equipar la zona amb una formigonera i un tren de vagonetes, que recollien el formigó per traslladar-lo fins als motllos de fusta, on era abocat el seu contingut. Des les esplanades destinades a assecador, els blocs eren embarcats mitjançant un pont grua en unes barcasses que els dipositaven al seu lloc de destinació.



El port de Barcelona, com
tots els grans ports del món,
ha generat un bon nombre
d'ocupacions en el decurs
dels segles. Des dels inicis
del segle XV fins a
l'actualitat hi ha hagut un
important creixement i
profundes transformacions.



ISSN 0214-2279



9 770214 227005