

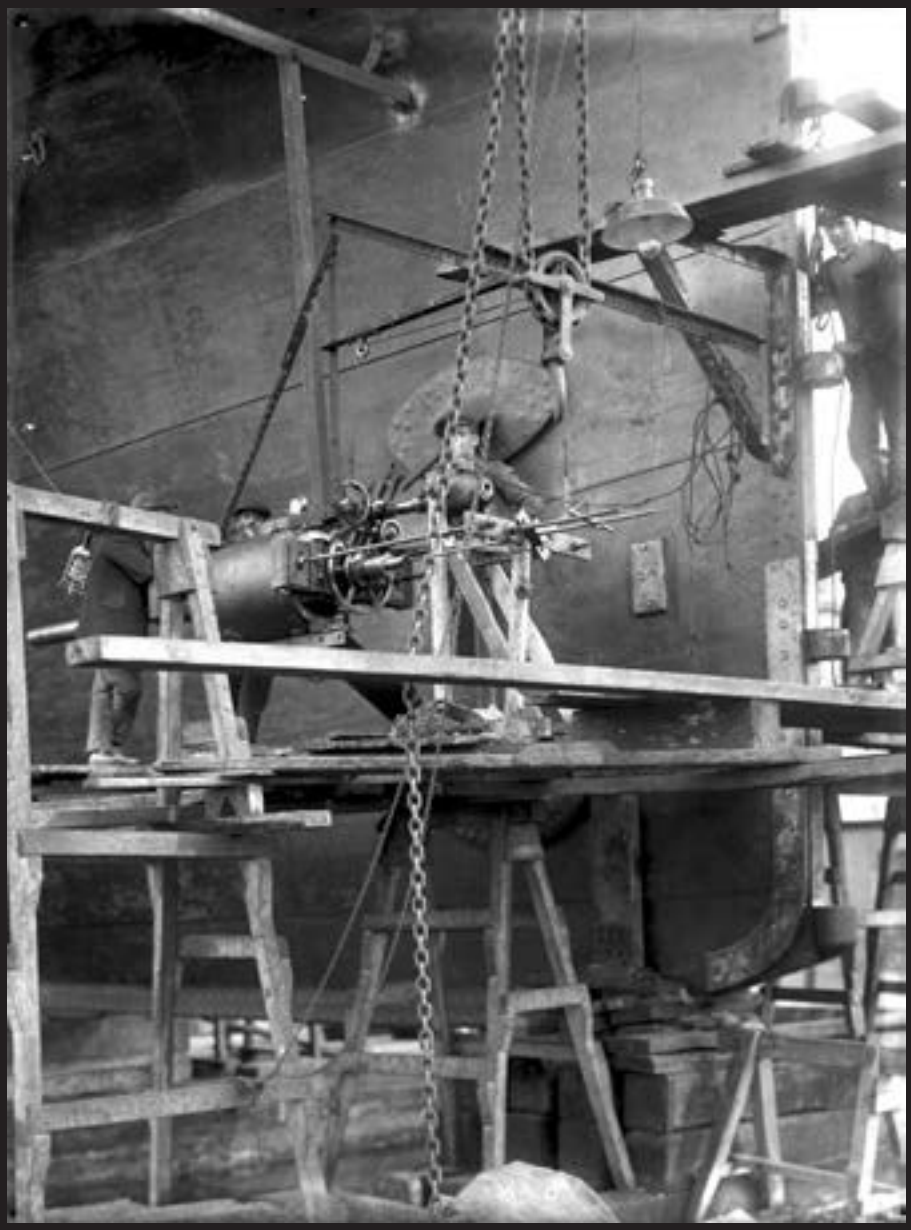
Àlbum de fotos

El treball a les indústries marítimes

Mentre que vaixells i ports han estat sempre un objectiu preferent dels fotògrafs, no es pot dir el mateix dels homes i les dones que, amb el seu treball, han estat els veritables protagonistes de les activitats marítimes. Sigui en una drassana, en un vaixell o bé en un moll, l'ésser humà no crida gaire l'atenció de la càmera fotogràfica, si no és que representa un element de tipisme o de curiositat. És per això que, en el nostre àmbit territorial, no són gaire freqüents les imatges de gent treballant a bord d'un vaixell, tant si és a l'aparell com a la sala de màquines. Més abundants són, en canvi, les imatges dels homes que treballen a les drassanes, i també les d'aquells qui es dediquen al món de l'estiba. Però, en general, documentar amb fotografies el món del treball a la mar no resulta fàcil. Tampoc no es pot recórrer a la pintura o al dibuix, ja que, en aquests àmbits, els artistes han conreat poc el retrat dels treballadors. En són l'excepció, segurament, els pescadors i les dones adobant xarxes, imatges vinculades a l'estampa clàssica i prototípica de ports i platges.

La selecció que trobareu a continuació presenta, per tant, una imatge incompleta i poc representativa de la realitat de milers d'homes i dones que, embarcats o de terra estant, han esdevingut durant segles la sang del comerç marítim, de la vida portuària i de la indústria de la construcció naval. Malgrat això, les fotografies següents serveixen com a recordatori del paper fonamental que ha tingut el món del treball en la història marítima.

29111N



1158



26464N



59325F


REINA Mª CRISTINA
Cª TRASATLANTICA
REINA Mª CRISTINA
Cª TRASATLANTICA

1198



25359N



31882 DP



1191





29111N

Treballs de reparació naval. Autor: desconegut, ca. 1910.

Aquesta és una imatge típica en una factoria de construcció naval moderna: un vaixell de ferro en sec, bastides, grues i els operaris manipulant elements mecànics diversos. La fusta, només la trobem als cavallets i als taulons: la resta és metall. La indústria de la construcció naval ha estat una de les activitats capdavanteres a Espanya, tant pel que fa a la fabricació de noves unitats com pel que fa al manteniment i la reparació de vaixells. A Barcelona, els noms de La Maquinista Terrestre y Marítima, Talleres Nuevo Vulcano, Talleres Nautilus, etc., suggereixen un món de màquines, de planxes i de lubricants, i també de centenars de persones que treballaven directament o indirectament per a una indústria més especialitzada, però, en les reparacions que en les noves construccions. Així, durant dècades, i de fet fins a l'actualitat, l'especialitat del port de Barcelona ha estat fer de suport i manteniment de la flota mercant, abans, i de la marina esportiva de luxe, actualment.



1158

Treball d'estiba al Moll d'Espanya del port de Barcelona. Arxiu Històric APB. Fons Carlos de Angulo. Autor: desconegut. 1920.

La imatge mostra perfectament el treball d'estiba i desestiba de sacs, amuntegats en una mena de muntanya artificial. S'hi pot apreciar la distribució dels sacs i la protecció amb lones, els estibadors movent-se per una passarel·la de fusta, i com aquests treballadors es protegeixen el cap i les espatlles amb unes caputxes, fetes segurament amb sacs retallats.

El treball portuari es dividia en diferents categories, cada una de les quals amb el grau d'especialització i qualificació corresponents: carbó, fusta, càrrega general, etc. Abans de la generalització dels contenidors i dels mitjans moderns de càrrega i descàrrega (amb grans aspiradors industrials, cintes transportadores, culleres, etc.), una gran part del treball era purament físic i manual, amb el transport de sacs o d'embalums a l'esquena del estibadors, sense pràcticament cap suport mecànic.



26464N

La construcció naval tradicional consistia, bàsicament, en la fabricació dels vasos dels vaixells, amb els seus pals i tots els elements necessaris per a la navegació. Al costat del treball de la fusta, s'hi desenvolupaven tot un seguit d'indústries auxiliars, imprescindibles per a bastir i armar els vaixells: corderia, fabricació de bossells i politges, rems, ferreria i, naturalment, veleria. Els mestres velers, coneixedors dels secrets del disseny, tallat i cosit de les veles, tenien més relació amb el món de la sastreria que no pas de la construcció naval. El mestre calculava i dibuixava les veles, i tenia un taller on els operaris, principalment dones, cosien els panys segons les instruccions del mestre, i feien les pinces i bosses corresponents per tal que les veles fessin la seva funció. El secret de l'ofici era conservat pel mestre i, per tant, no totes les veles eren iguals ni funcionaven igual de bé. Precisament per tractar-se d'una tasca molt relacionada amb el món del tèxtil, les talladores i cosidores solien ser dones, que aplicaven a les veles tècniques similars a les utilitzades en altres tasques de la confecció.



59325F

Personal de cuina del vapor *Reina Maria Cristina*, de la Companyia Trasatlántica. Autor: desconegut, ca. 1920

Amb l'augment dels tripulants dels vapors, augmentava en proporció el grup de gent dedicada a allò que tradicionalment es coneix amb el nom de fonda: cuiners, cambrers, etc. Si els vaixells portaven passatge, aquest grup encara adquiria més importància, especialment la part vinculada al menjar. En un gran vapor de passatge, hi havia cuiners de totes les categories: carnissers, flequers, pastissers, marmitons (el tradicional aprenent de cuina a bord dels vaixells)..., per tal de donar servei a centenars de persones, passatge i tripulació, generalment amb un menú específic per a cada categoria social. Treballar a la cuina d'un vaixell no era fàcil: tot eren limitacions d'espai, de recursos i de rebost. Tot havia d'estar previst i calculat, i es treballava en espais tancats, en moviment i amb les condicions típiques d'un vaixell pel que fa a la higiene, la temperatura, la manca d'aigua, les limitacions de conservació dels aliments... Molts cuiners adquirien una experiència molt completa que els permetia, quan volien abandonar la mar, d'establir-se pel seu compte a terra ferma.



1198

Transport de fusta al port de Barcelona. Arxiu Històric APB. Fons Carlos de Angulo. Autor: desconegut. 1927

La fusta ha estat tradicionalment una de les mercaderies més abundants al port de Barcelona. La denominació tradicional de Moll de la Fusta que rebia el Moll de Muralla, ara dit *Bosch i Alsina,* no era gratuïta. A final del segle XIX i començament del segle XX, la fusta procedia de diferents llocs (el Canadà, l'Àfrica, els boscos del centre d'Europa o d'Escandinàvia...), però un dels principals proveïdors eren les colònies espanyoles del golf de Guinea. L'explotació de les fustes tropicals va ser una de les claus de l'interès espanyol per Fernando Poo i Río Muni. Per tant, la descàrrega i transport de la fusta, en forma de troncs sencers, taulons, planxes, xapes o qualsevol altre format, eren tasques familiars per als estibadors del port barceloní. Es tractava d'un treball delicat, de grans volums i pesos, i s'havien d'utilitzar tots els mitjans mecànics a l'abast, segons el moment. Com es pot veure a la foto, per al transport de petits volums, es podien utilitzar carretons elèctrics adaptats per a la càrrega d'aquest tipus de mercaderia.



25359N

Radiotelegrafista a la seva cabina. Autor: desconegut, ca. 1960.

Un dels avenços tecnològics de final del segle XIX en el camp de les telecomunicacions va ser la incorporació als vaixells del radiotelegrafista. A Espanya, la telegrafia sense fils (TSH) té com a data inicial el 22 d'octubre de 1901, quan es va provar l'emissora de la Companyia Trasatlántica a Cadis, instal·lada per tal de comunicar la delegació que hi havia en aquella ciutat amb la factoria naval de Matagorda. Més tard, un decret de 21 de maig de 1905 va marcar el naixement oficial de la radiotelegrafia, que, a partir de l'any 1908, va quedar constituïda com un monopoli de l'Estat. La manca d'estacions costaneres fins al 1912 no va ajudar a la difusió de la radiotelegrafia. En tot cas, es van incorporar també a les tripulacions els radiotelegrafistes, que tenien a bord categoria d'oficials. Durant els primers anys, els operadors i les estacions eren subministrats per la companyia concessionària (a Espanya, generalment, la casa Marconi); amb el temps, es van combinar dos sistemes de contractació: algunes navilieres tenien radiotelegrafistes en plantilla, mentre que d'altres van mantenir el sistema antic de contractar aparell i manipulador a la vegada.



31882 DP

Timoner i oficial de guàrdia al pont de comandament d'una motonau de la Companyia Ybarra. Autor: desconegut, ca. 1970.

En el món de la marineria, el timoner representa una categoria tradicionalment molt valorada. Portar el timó és una tasca difícil i cansada. En els velers, des de l'aparició del timó axial a final de l'època medieval, la canya havia de ser manipulada per diversos homes, amb l'ajut d'aparells. A final del segle XVIII es va introduir la roda de timó, que facilitava el govern. Més tard, en els vapors, tot i l'existència d'ajuts mecànics (els servomotors hidràulics), la feina era molt dura. No tothom tenia habilitat i força per mantenir el rumb i l'atenció constant; d'aquesta manera, en alguns vaixells la feina de timoner era reservada als millors mariners. La guàrdia de timó es feia en torns de dues hores a la roda i quatre de descans. Mantenir bé el rumb i maniobrar amb habilitat tenia implicacions directes en la seguretat de la nau; i també en tenia d'econòmiques: estalvi de temps i de combustible.



1191

Descàrrega de bales de cotó. Arxiu Històric APB. Fons Carlos de Angulo. Autor: desconegut. 1920

La indústria tèxtil catalana va ser, durant segles, una gran devoradora de cotó, que arribava al port de Barcelona des d'Egipte, Malta i altres indrets de l'Orient, i especialment des dels Estats Units. Les bales de cotó eren elements familiars, gairebé omnipresents, en els molls de la ciutat, i després es redistribuïen cap al rerepaís o cap a les fàbriques de la ciutat o del pla. Això vol dir que la càrrega i descàrrega del cotó era una tasca ordinària per als estibadors de Barcelona. El pes de les bales variava en funció del premsatge de les fibres; per tal d'estalviar espai, el cotó era embalat amb premses hidràuliques, de manera que el volum final fos el mínim i tingués una mida estàndard. En general, el pes de les bales oscil·lava entre els 150 i els 300 quilos. Per al moviment de les bales, s'utilitzaven els tradicionals ganxos d'estibador i diverses tècniques i equipaments, fins que la difusió de mitjans mecànics va facilitar la feina, sense eliminar, en cap cas, la duresa del treball portuari.