

F



Àlbum de fotos
Els pràctics
del port de Barcelona

El servei que realitzen els pràctics és de gran importància per al bon funcionament d'un port. El practicatge és tan antic com la mateixa navegació i neix de la perícia de l'home per conèixer els secrets locals relacionats amb els perills del mar, les seves profunditats, règim de vents, corrents, meteorologia i altres variables, el domini de les quals li fan ser un expert coneixedor de la zona.

A Barcelona, la figura del pràctic apareix descrita ja en els Costums Marítics de Barcelona (segles XII-XIII), en un dels textos que regulava la contractació del pilot.

L'any 1395, sota el regnat de Joan I, es va instituir a Catalunya l'ofici de barquer, que podia realitzar les seves funcions bé amb caràcter autònom o bé contractat a sou pel port. Pels seus coneixements, tant de la zona portuària com de les embarcacions, eren els encarregats de pujar a bord dels vaixells per comprovar el tipus de mercaderia transportada i determinar el lloc més adequat per realitzar la càrrega o descàrrega.

El port de Barcelona, a causa de la seva geografia (es troba entre els rius Llobregat i Besòs), va tenir en la sorra un enemic terrible. Les aportacions de terra dels dos rius originaven una acumulació de sorra davant de la ciutat, la qual cosa provocava barreres de sorra denominades tasques, que en alguna ocasió havien tancat per complet el port i havien deixat els vaixells sense poder-hi transitar. Els pràctics esdevenien imprescindibles, ja que eren els millors coneixedors del fons del port i dels passadissos que es formaven entre les tasques i que permetien el moviment dels vaixells. Només ells eren capaços d'aconseguir que pogués entrar o sortir un vaixell del port. A finals del segle XIX eren coneguts amb el nom de «prácticos de la barra de Barcelona». Amb el temps, no només es van limitar a ser experts coneixedors de la zona portuària, sinó que van necessitar adaptar-se a les noves tècniques de navegació cada vegada més avançades, que requerien, a més, ser experts navegants. En aquesta selecció d'imatges que formen part del Centre de Documentació Marítima, s'ha volgut fer una petita aproximació a aquesta professió poc coneguda però indispensable en els ports.

Doc. 1770



Àlbum de fotos
Els pràctics del port de Barcelona

17187N



634F



25038N



13273N



25011F



FOTO POLLUX



28935N





Doc. 1770

Autor: Desconegut. Any 1914
Edifici dels pràctics al moll del Contradic

Aquest edifici o pavelló va ser projectat al moll del Contradic per l'enginyer Julio Valdés l'any 1910 per al servei dels pràctics i per a la llum del Contradic. Constava de dos cossos: a dalt, s'hi construï un far per orientar els vaixells que arribaven al port, i la planta baixa i primer pis es van habilitar com a seu dels pràctics del port de Barcelona. Des de mitjan segle XVIII i fins a principis del segle XX la seu va estar situada en una petita casa adossada a l'andana del moll Vell, a prop de l'antic far del port, conegut avui com a Torre del Relotge. Després es va traslladar al moll de Ponent i al del Contradic, en un edifici molt millor on es podien realitzar les guàrdies de manera més còmoda.

Després de la Guerra Civil, en què la seu va patir molts desperfectes, van ocupar uns locals al costat de l'estació marítima del moll de Barcelona i, finalment, es van traslladar a la prolongació del Dic de l'Est, prop del desaparegut restaurant Porta Coeli.

Les embarcacions que normalment eren utilitzades romanien sempre amarrades al costat de l'edifici a punt per realitzar els serveis.



17187N

Autor: Desconegut. Any c. 1912
Bots i llanxes de pràctics al costat del remolcador Montcabrer

Al port de Barcelona, el practicatge estava íntimament lligat al amarratge i al remolc d'embarcacions. Segons la Reial Ordre, de 6 de novembre de 1901, es va aprovar la classificació dels ports en tres categories: de practicatge obligatori (el de Barcelona), de practicatge voluntari i de practicatge innecessari.

Encara que les embarcacions dels pràctics no tenien una tipologia concreta, sí que utilitzaven embarcacions petites i molt manejables que abans de l'arribada del vapor es propulsaven a rem i després es van convertir en llanxes ràpides, de línies fines i d'alta maniobrabilitat. És característic d'aquestes embarcacions la seva identificació amb la lletra «P», pintada en les amures, que en la d'estribord es representa al revés per mantenir la simetria, així com l'abundància d'elements de protecció als laterals i a la proa de l'embarcació (defenses), que antigament es feien de cànem i ara de vells pneumàtics.

Amb l'arribada dels grans vaixells, la labor del practicatge s'ha potenciat al màxim i s'ha convertit en una de les professions amb més alt nivell de tensió, que genera un alt grau d'estrès.



634F

Autor: Desconegut. Any 1920
Llanxa de pràctics enfront de la bretxa oberta pel temporal

Els pràctics van ser de vital importància quan, a causa del temporal del febrer de 1920, es va produir una bretxa de més de 200 metres a la prolongació del Dic de l'Est del port de Barcelona, que va ocasionar greus problemes als vaixells que havien de navegar per la zona contigua.

Els pràctics, pel seu coneixement local de l'aigua i el seu entorn, proporcionen seguretat als capitans dels vaixells, poden actuar amb recursos addicionals als habituals en cas de ser necessaris i són els únics que coneixen les condicions particulars de cada moll i la seva proximitat.

En la llanxa de pràctics que s'observa a la fotografia, s'hi aprecia la lletra «P» característica d'aquest tipus d'embarcacions, una «P» blanca sobre un quadrat blau pintada a proa, als dos costats d'aquesta embarcació, tal com s'especifica al Reglament de Policia del Port de 1886.

Les llanxes de pràctics eren també conegudes amb el nom de «pilotines». Eren petits bots propulsats a rem i encara que podien armar una petita vela llatina, més tard van ser proveïdes amb motor. Es tractava de llanxes de coberta plana amb abundants defenses.



25038N

Autor: Desconegut. Any 1906
Embarcació dels pràctics de Barcelona

L'arribada dels vaixells de vapor i el seu successiu increment de tonatge va afavorir el transport marítim, la construcció de nous ports i la millora d'uns altres; això va obligar els pràctics a realitzar noves maniobres que suposessin al mateix temps la seguretat del vaixell i la seva càrrega, la dels altres vaixells i la protecció de les instal·lacions portuàries.

Aquests fets van motivar que l'Administració es plantejés la necessitat d'incrementar els coneixements nàutics dels pràctics, la qual cosa va afavorir l'ocupació d'aquesta professió als capitans, pilots i patrons.

El creixement del port de Barcelona a finals del segle XIX va fer necessària la utilització d'embarcacions de propulsió mecànica. La primera embarcació a motor que va tenir la Corporació de Pràctics d'aquesta ciutat va portar-ne un de construït a la fàbrica Hispano-Suïza de Barcelona, de 20 cavalls, que, a més, duia a proa un pal amb vela cangrea. Aquest bot va ser batejat amb el nom de Barcelona i no solament va realitzar treballs com a embarcació de pràctics, sinó que va participar en regates i fins i tot en va guanyar alguna.



13273N

Autor: Desconegut.
Any ca. 1960

Sens dubte l'ofici de pràctic requereix d'una gran responsabilitat i preparació. És un marí professional, amb possessió del títol de capità de la Marina Mercant i ha d'haver aprovat unes fortes oposicions de l'Administració. Als ports serà la garantia per a la seguretat de vaixells, mercaderies i passatgers, i, amb la seva experiència i coneixement del port, assessora els capitans en les entrades, sortides i maniobres nàutiques en el port. Combina el coneixement tècnic sobre l'operació d'un vaixell (coneix bé els últims avenços en equipaments i ajuda a la navegació), amb el coneixement local relatiu de les condicions especials que existeixen al port on treballa. Malauradament, aquesta professió comporta també certs riscos laborals, a més d'estrès. En el moment en el qual el pràctic està pujant les escales per anar a bord del vaixell que entra al port, es fàcil que hi hagi oscil·lacions no previstes, com per exemple les onades provocades per una embarcació que navega a prop, la qual cosa pot provocar la conseqüent pèrdua d'equilibri i caiguda a l'aigua. Si hi ha sort, no es produiran lesions.



25011F

Autor: Desconegut.
Any ca. 1950

En la fotografia, el paquebot Habana, de la Companyia Transatlàntica, està abandonant el port de Barcelona auxiliat per l'experiència del pràctic. Les hores d'entrada i sortida dels vaixells, de vegades, són imprevisibles. Per això la Corporació de Pràctics ha de mantenir programes d'organitzacions de torns, tenir els bots preparats, assegurar la qualitat dels seus professionals i disposar de tots els elements necessaris per prestar un servei eficient i segur. Els bots abandonen el moll per cobrir el servei de dia i de nit, faci bon o mal temps. Les condicions de treball van evolucionant d'acord amb els nous temps. Actualment hi ha més risc i responsabilitat a causa de l'augment del desplaçament i calat dels vaixells, del trànsit de mercaderies perilloses, de la disminució del nombre i capacitat dels tripulants, etc. Les pilotines de fusta, obsoletes i lentes, deixen pas a una nova generació d'embarcacions de fibra més segures, ràpides i eficaces. Aquestes embarcacions garanteixen poder sortir amb seguretat a moltes milles de la costa i estan preparades per navegar en les condicions de temps més extremes.



Foto Pòllux

Autor: Desconegut. Any 2005

Amb la total reconversió de la seva flota, la Corporació de Pràctics de Barcelona va desfer-se de les antigues embarcacions de fusta i va reiterar la seva oferta de donació d'una d'elles al MMB. Després de realitzar les gestions pertinents va ser adquirit, pel preu simbòlic d'un euro, el bot Pòllux, construït el 1985 a les drassanes Mare Nostrum de Barcelona. Tot i que es tracta d'un bot de construcció recent, tant per les formes com pels materials i les tècniques representa el tipus d'embarcació pròpia dels pràctics de Barcelona gairebé des de la incorporació del motor a les seves barques i, per tant, té un innegable interès patrimonial. Aquesta embarcació, en bon estat, passarà a formar part de l'extensió a l'aigua del Museu, quan, acabats els treballs de restauració i autoritzat el seu retorn a la vida activa, sigui una embarcació totalment operativa.



28935N

Autor: Desconegut.
Any: ca. 1913

La tasca dels pràctics està molt lligada a la dels amarradors i dels remolcadors. Quan un vaixell entra o surt del port necessita que aquests tres serveis estiguin ben coordinats. El pràctic guiarà el capità del vaixell per les aigües del port fins al moll i, un cop allà, caldrà l'ajut del remolcador per efectuar les maniobres d'atrancament. Els amarradors assegurin que el vaixell quedi ben atracat al moll. El pràctic és el director d'orquestra en aquesta operació. Quan l'any 1884 es va fundar a Barcelona l'empresa Vapores Remolcadores de Barcelona, hi va haver una forta participació de destacats membres de la Corporació de Pràctics de Barcelona. El 1924 aquella empresa va ser substituïda per Remolcadores de Barcelona, SA, de la qual la major part dels membres del Consell d'Administració eren pràctics. Fins i tot els estatuts de la societat establien que el director tècnic de l'empresa havia de ser pràctic del port. Amb el remolcador Cataluña, que veiem a la fotografia, i el Montserrat, l'empresa Remolcadores de Barcelona, SA va iniciar el seu servei a la ciutat.