

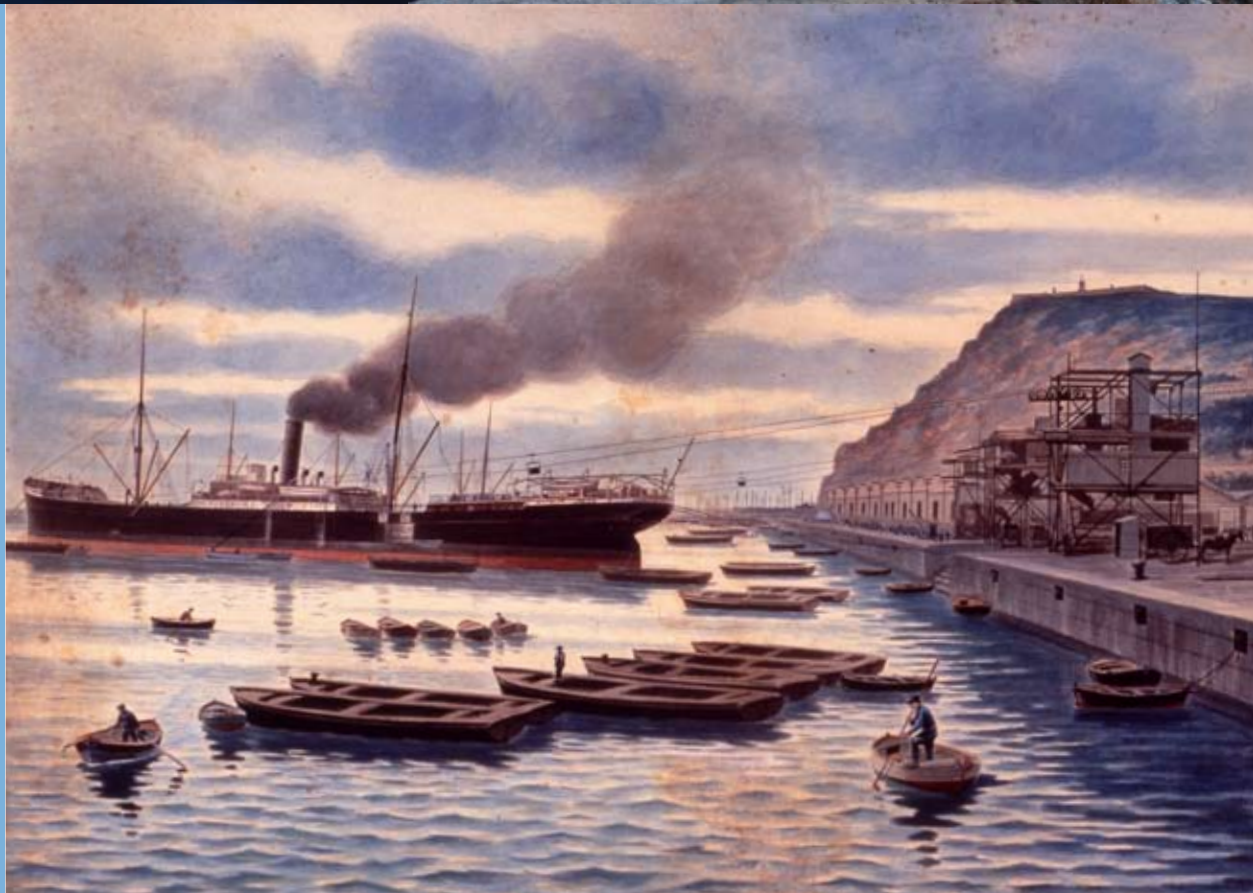
# Històries del PORT

## Què és la sanitat marítima?

Tradicionalment, moltes malalties han entrat als països per via marítima. És per aquesta raó que a tots els ports amb un elevat nombre d'entrades i sortides s'hi van instal·lar una mena d'estacions sanitàries. Aquí és on es practicaven revisions mèdiques als passatgers que acabaven d'arribar de determinades travessies. De la mateixa manera, les mercaderies alimentàries, tant ramaderes com agrícoles, també passen controls sanitaris per procedir a la seva desinfecció si es considera necessari.

## El quadrant

Aquest instrument de l'època medieval va ser un dels més utilitzats pels navegants. Anomenat així per la seva forma de quart de cercle, els mariners l'usaven sobretot per determinar l'angle de latitud de la posició del vaixell respecte dels astres.



## La descàrrega del carbó

**N**o hi ha dubte que, des de mitjan segle XIX i durant gairebé un segle, el carbó mineral era la font d'energia més preuada. Això explica que durant aquest període, el carbó es convertís en la mercaderia que més volum movia el port de Barcelona. De fet, segons les dades que es tenen, fins al 1915 el tràfic de carbó constituïa entre un 40 i un 50% del tràfic portuari total.

El carbó acostumava a arribar a bord de vapors carboners que el descarregaven per ordre d'arribada. Normalment, es podien descarregar alhora un sis o set vapors, però es conserven imatges de finals del XIX en les quals s'observa una intensa activitat.

A nivell logístic, el carbó es considerava una mercaderia molesta. Per aquesta raó, entre el 1860 i el 1920, es va optar per destinar un espai concret del port a la descàrrega del carbó: el moll de Sant Bertran. La seva situació era especialment estratègica ja que, tot i ser el moll més llunyà de tots —evitant així molèsties a la resta de mercaders—

estava molt a prop de La Canadencia, la fàbrica d'electricitat del Poble-Sec, un dels principals consumidors de carbó de la ciutat. A més, la majoria dels magatzems de carbó estaven molt a prop d'aquest moll, facilitant encara més la seva distribució. I és que la qüestió de la distribució era de vital importància, com evidencia el fet que cap al 1899, mil cinc-cents carros abastessin de carbó diàriament la ciutat.

Una altra tasca cabdal i també logísticament complicada era la descàrrega del carbó del vaixell al port, ja que els vaixells no atracaven directament al moll sinó que quedaven ancorats a la dàrsena. Des de la coberta del vaixell, el carbó s'abocava a unes barcasses o llanxes amb una capacitat mitjana d'unes trenta-cinc tones. Les llanxes eren propulsades a rem, un a proa i un a popa, i duïen la mercaderia fins al moll. Cap al 1909, ja es feien servir sistemes mecànics de descàrrega, però bo i així, encara estaven operatives més de noranta barcasses dedicades al transport del carbó mineral.