

Les embarcacions de càrrega i descàrrega interior al port de Barcelona durant el segle XIX.

Jordi Ibarz Gelabert
Universitat de Barcelona

Introducció

Durant la major part del segle XIX el port de Barcelona va ser tant sols un recer més o menys segur pels vaixells que hi atracaven. Per aquest motiu la majoria de les naus eren carregades i descarregades amb l'auxili de barques i barcaasses de servei interior. Les mercaderies anaven del vaixell a la barca i d'aquesta a terra, ja fos a la platja o als molls que s'anaven construint (Alemany, 1998).

L'objectiu d'aquest treball es analitzar la tipologia i el nombre de les embarcacions de càrrega i descàrrega interior del port fixant-nos en les seves dimensions, capacitat de transport i us.¹

En general, la historiografia ha manifestat més interès per la història de la gran indústria que la dels petits tallers. D'una manera semblant, en el nostre àmbit d'estudi, pel davant de les barques de serveis als ports, han rebut molta més atenció historiogràfica altres embarcacions, com ara les grans naus de vela protagonistes del transport marítim durant el segle XIX. Sobre aquesta temàtica només disposem d'un treball específic referit a les naus de tràfic interior al port de Barcelona (Garcia & Romeu, 1994) i una altre sobre les dels ports de Bilbao i Pasajes (Villar, 1998). En el primer d'aquests treballs es distingeixen dos tipus d'embarcacions portuàries: les barcaasses i els bots, Sobre les barcaasses diuen que eren de grans dimensions, que requerien d'altres embarcacions per ser operatives ja que no eren autònomes i eren les que es dedicaven a carregar les mercaderies. Així doncs, normalment havien de ser remolcades per alguna altra embarcació de rem. També indiquen que tingueren pocs canvis en el temps (Garcia, Romeu, 1994: 158). L'altre tipus de nau eren els bots, també anomenats gussis, que freqüentment tenien la popa plana i en general eren embarcacions petites i senzilles (García, Romeu, 1994: 163) i eren també les dedicades a remolcar les barcaasses.

1. Aquest treball forma part i ha estat elaborat amb el suport financer del projecte de recerca del European Research Council "SeaLiT. Seafaring Lives in transition. Mediterranean Maritime Labour and Shipping during Globalization, 1850s-1920s" ERC-2016STG 714437, i del projecte del Ministerio de Ciencia e Innovación "Mundos del trabajo en transición (1750-1930): cualificación, movilidad y desigualdades" HAR2017-84030-P. La tasca principal en el buidat de les fonts utilitzades ha estat realitzada pel becari de recerca Daniel Muntané, al qui agraeixo la feina realitzada.

En termes internacionals, el tema de les barques i els barquers ha rebut una consideració més gran, com ara és el cas de Londres i altres llocs d'Anglaterra (Blomfield, 2006) (Trinder, 2005). No obstant, aquests treballs es refereixen a les barcasses de rius i canals, i per tant el cas dels vaixells de navegació interior dels ports tampoc no ha tingut gaire atenció.

No obstant l'escàs interès suscitat, l'estudi de les barques de càrrega i descàrrega del port de Barcelona és força interessant. En primer lloc pel seu nombre, ja que eren aproximadament unes 3000 les embarcacions d'aquests serveis les registrades entre 1800 i 1915. Però molt més encara perquè el seu estudi és una de les vies que ens ha de permetre analitzar el desenvolupament del sistema capitalista en la càrrega i descàrrega portuàries. Tot i que el seu valor unitari està molt lluny del cost que pot tenir, per exemple, un veler transoceànic, en conjunt constituïren un capital important. A més, ens serveixen per visualitzar altres protagonistes del capitalisme portuari i marítim, diferents dels que ja han estat considerats amb més intensitat (Ibarz, 2020).

A principis del segle XX, es va completar la construcció d'una nova infraestructura portuària que donaria pas al port modern, completament tancat i segur, amb extenses línies d'atracament. Aleshores, aquestes embarcacions progressivament desapareixerien del port de Barcelona per venda o desballestament.

Metodologia i fonts

A partir de fonts diverses, coetànies al segle XIX hem pogut conèixer el nombre de bots i barcasses existents al port de Barcelona. En el projecte Rafo de reforma del port de Barcelona, en

el seu annex número 28, inclou una "Relación por clases de las embarcaciones existente en el puerto de Barcelona el día 23 de diciembre de 1858" (Rafo, 1861). També hem fet servir les corresponents revistes generals de marina, que eren les inspeccions que periòdicament realitzaven les autoritats militars per conèixer l'estat del nombre de mariners, pescadors, vaixells, i tot allò relacionat amb la marina mercant i que ens serveix per saber el nombre de les barques realment existents en diversos anys. Aquestes dades són les mostrades en la Taula 1.

Any	Barquilles	Llantxons	Total
1854			350
1855			
1856			
1857			
1858	300	250	550
1859			
1860			
1861			502
1862			556
1863			
1864			439
1865			
1866			508

Font: veure text

Taula 1

En tot cas, la principal font d'informació utilitzada en la nostra recerca ha estat "Cuarta Lista del Registro Oficial de Buques de la Comandancia de Marina de Barcelona". Aquest era un registre obligatori de les naus de tràfic interior de la matrícula del port de Barcelona que es va instituir a setembre de 1800. En el registre de cada barca hi ha indicació del seu número de matrícula, el nom, el tipus, les seves característiques bàsiques, el propietari o propietaris, el

constructor, el seu valor, i també, sovint les vicissituds d'aquest vaixells, bàsicament els diversos actes de compra i venda.

Aquesta documentació es troba al Archivo Naval de Cartagena i està formada per una sèrie de 15 volums, que esta aparentment complerta i va de 1800 a 1915. Per fer aquest treball he utilitzat concretament els dos primers llibres d'aquesta sèrie.²

En una nota solta que hi ha entre els registres 92 i 93, en el primer llibre, es diu que aquest es correspon amb les "Embarcaciones del trafico interior del censo de la matricula de la plaza de Barcelona, Capital de esa provincia y la comprehension del Departamento. Año de 1800", i s'explica la causa de la creació d'aquest registre "Vale desde 5 de septiembre de 1800 que dispuso el Sor Comandante Militar de Marina el Brigadier de la Rl Armada Dn Felix Meli-Lupi se levantase esta lista a fin de que no huviese Embarcacion alguna qe no estubiere matriculada". Felix Meli-Lupi havia estat nomenat Comandant de Marina de Barcelona, uns mesos abans, el 18 d'abril de 1800, i l'obertura d'aquest registre d'embarcacions es va produir en un context d'intervenció creixent de l'Armada sobre la marina mercant que es va traduir, per exemple, en l'intent de controlar l'Escola de Nàutica de Barcelona (Ríos Delgado & Ríos Delgado, 2012).

Periòdicament s'anaren fent revisions de la llista per tal de fer el recompte de les que estaven en actiu i per veure quines havien desaparegut del port. Les causes de les baixes d'aquestes barques foren els naufragis, el deteriorament o la venda a propietaris que les registraven a altres ports de matrícula. De revistes periòdiques se'n feren a 1821, 1824, 1826, 1827, 1842, i 1861, a part d'altres de posteriors.

El recompte fet a juny de 1861 ens serveix per fer una valoració de la font. Hi ha una nota en el registre que diu que en la quarta llista hi ha registrades fins aquell moment 1267 embarcacions de tràfic interior. D'aquestes, en actiu eren 502 (sense diferenciar entre barquilles i barcasses) i baixes 659. Això suma 1161, però, òbviament, ha de ser una errata. A la dada de baixes li falten un centenar, i per tant eren unes 759 barques desaparegudes. De la major part de les desaparegudes, 422, no se'n coneixia el seu destí. Tot plegat ens indica un cert descontrol en la gestió de la llista, ja que pràcticament d'una tercera part del total no es coneixien els motius de la seva desaparició.

El més sorprenent d'aquesta informació és quan ens diu que "he examinado esta cuarta lista y las que les anteceden compuestas ambas de ochocientos cincuenta y dos folios conteniendo empero 1267 gusis o sean barquillas del tráfico interior del puerto, cuyo aumento dimana de que en varias hojas constan hasta seis asientos". Efectivament coincideix en el registre el número de folis esmentats per l'inspector, però en canvi no hi ha rastre de fulles en les que hi constin fins a 6 "asientos", tal i com aquest afirmava. A efectes pràctics veiem com la font està incomplerta, ja que han desaparegut de la font entre 400 i 500 registres.

2. Archivo Naval de Cartagena, Z-12 Caja 287, i Z-12 Caja 293. "Inscripción de Embarcaciones. Barcelona Capital".

Taula 2. Tipus de vaixell de la llista quarta del port de Barcelona, 1800-1871			
Tipus de vaixell	Nombre	Percentatge	Limits cronològics
Algibe	5	0,43%	
Barca Algibe	2	0,17%	1854-1868
Lancha algibe	2	0,17%	1859-1861
Lancha algive	1	0,09%	1842
Barcassa	57	4,93%	
Barcasa	53	4,58%	1851-1871
Barcasa de carga y descarga	2	0,17%	1858-1860
Barqueza	2	0,17%	No consta
Barquilla	834	72,08%	
Barca	8	0,69%	1834-1860
Barquilla	493	42,61%	1813-1871
Barquilla o gusi	261	22,56%	1821-1860
Barquilla o gusi trafico interior del puerto	1	0,09%	1845
Barquilla vulgo gusi	2	0,17%	1824
Barquilla y Lancha	1	0,09%	1869
Barquillo	1	0,09%	1856
Bote	2	0,17%	No consta
Cano	1	0,09%	No consta
Gusi	64	5,53%	-1860
Llanta	191	16,51%	
Lancha	172	14,87%	1851-1871
Lancha de carga	7	0,61%	1858-1860
Lancha de carga y descarga	10	0,86%	1858
Lancha o barcasa	2	0,17%	1860
Llantaó	16	1,38%	
Lanchon	16	1,38%	1856-1870
Pesca	37	3,20%	
Barca de Pescar	1	0,09%	No consta
Laud	11	0,95%	1862-1868
Laud de pesca	19	1,64%	1832-1867
Muleta	6	0,52%	1834-
Vapor	1	0,09%	
Barquilla vapor para el transporte de pasajeros y demás	1	0,09%	1863
Falta pàgina	16	1,38%	
Falta pàgina	16	1,38%	
Total	1157	100,00%	

Font: Archivo Naval de Cartagena, 2-12 Caja 287, i 2-12 Caja 293. "Inscripción de Embarcaciones. Barcelona Capital. Elaboració pròpia

Taula 2

En la Taula 2 hem situat el nombre de cadascuna de les barques registrades tal com apareixen als registres, i hem agrupat aquestes en funció de les diverses tipologies. Hi ha algunes barques registrades que són molt especialitzades, com els algibes dedicats a proveir d'aigua als vaixells ancorats al port que la necessitaven, o el petit vapor per transport de passatgers existent des de 1863. Hi ha un altre petit grup que comprèn el 3,20% de les barques amb les que s'indica explícitament que eren barques de pesca. El seu registre en aquesta quarta llista pot ser un error, ja que legalment devien ser registrades en la tercera llista. També pot ser el cas de que fossin barques originàriament dedicades a la pesca que, de forma ocasional o definitiva, es dedicaven a la càrrega i descàrrega portuàries.

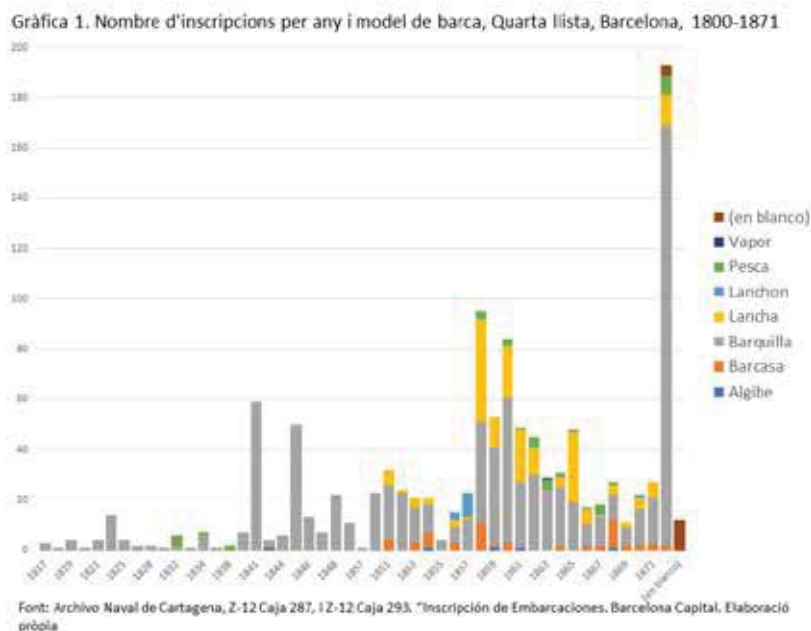
La resta d'agrupacions són les que han centrat l'interès d'aquest treball. Per una banda tenim les barquilles que es corresponen amb els inicialment esmentats com a bots. Per altra banda, hi ha les barcasses, llanxes i llanxons, que són les específicament destinades a la càrrega i descàrrega.

Hem situat en la Gràfica 1 la informació referida al nombre dels diferents tipus de barques registrades cada any. Això ens permet observar com hi ha diferents tipus que aparegueren a mitat del segle XIX i alhora també ens evidència, de nou, alguna de les deficiències del registre emprat.

Les deficiències esmentades comporten que els llibres de la "cuarta lista" no ens serveixen per calcular amb exactitud quin era el nombre de vaixells, especialment en la primera meitat de segle XIX. Malgrat això, si que ens serveix per conèixer quina era la tipologia dels vaixells emprats en el tràfic interior del port de Barcelona i quines eren les seves característiques principals.

Tipologia dels vaixells segons el seu nom

En total hi ha constància de 1157 barques registrades en els dos registres que hem treballat. En els registres estan numerades correlativament aquestes barques des del número 1 fins el 1153, ja que hi ha uns pocs números bis, que són els que fan arribar fins aquests 1157. També hi ha alguns "asientos" que estan buits o senzillament que no hi consta el número correlatiu que li correspondria.



Gràfica 1.

La columna més destacada en valor es refereix a les prop de 200 barques que es corresponen al primer període, registrades abans de 1817, de les que no tenim la data exacte del registre, però que en la seva major part foren baixa abans de 1821 com consta en la revista d'aquell any.

En el període que va de 1817 a 1840, el nombre de vaixells registrats és molt escàs. Sembla com si es produís una regularització a 1841. Per altra banda hi ha alguns anys amb molt poques o cap incorporació. La irregularitat en el registre que mostra la gràfica ens pot indicar o bé que no s'incorporaven noves barques en alguns anys, la qual cosa és altrament improbable, o bé que en molts casos no es registraven aquestes. La absència de registre en alguns anys podria coincidir amb algun dels períodes més conflictius de la història de la ciutat.

Segons el Estado General de Marina a Barcelona realitzat el 1854, hi havia en total 350 barques de la quarta llista. Si donem aquesta dada com a bona, i li sumen les noves inscripcions des d'aquest moment fins el recompte de 1858 (132 registres que ens donen un total de 482 barques, lluny de les 550 del còmput de 1858), veiem que ens falten unes 70 barques. Això vol dir que encara segueix existint un subregistre a mitjans de segle.

Una altre pista per determinar les limitacions de la font es refereix a allò esdevingut amb les barques dels Gremis de Mar. Aquestes van ser cremades en les bullangues de 1835, i ràpidament se'n construïren de noves (Ibarz, 2020). En cap cas hi ha rastre d'aquestes barques en el registre. En tenim de posteriors que foren comprades i venudes pel gremi, però no aquestes.

L'altre element important que evidencia la gràfica és que el nom de barcasa, així com el de llanxa, no es començà a emprar fins 1851, i el de llanxó fins uns pocs anys després. Això suggereix que aquest tipus de barques no aparegueren en el port fins a mitjans del segle XIX. Aquesta aparició fou coincident en el temps amb la pèrdua de l'exclusiva dels Gremis de Mar de

les tasques de càrrega i descàrrega i la corresponent aparició de les primeres quadrilles o colles d'estibadors, les proto-empreses de càrrega i descàrrega portuària.

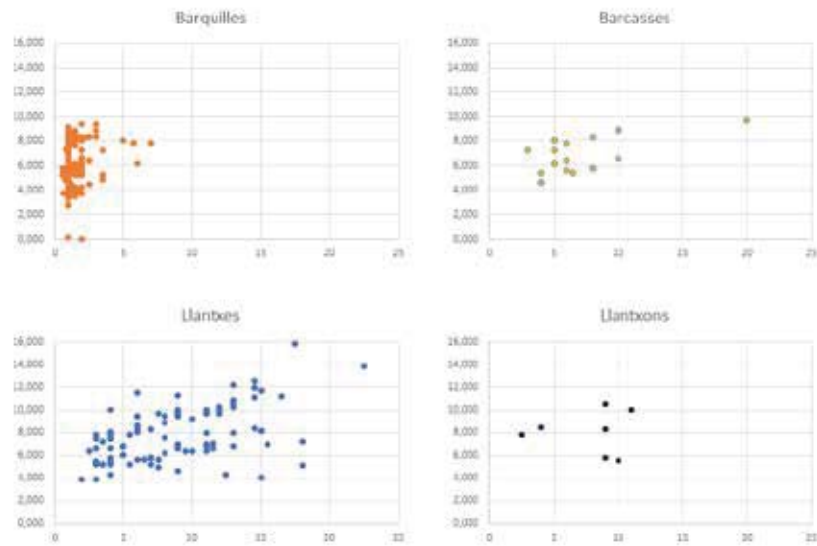
La nomenclatura del les barques de tràfic i una anàlisi en funció del les dimensions i el tonatge

Com hem vist, els noms més emprats per anomenar les barques de tràfic interior del port foren: barquilla, gusi o busi; barcaza, lancha i lanchon. Per discernir les diferències existents entre uns i altres hem emprat les definicions enciclopèdiques, en especial, de diccionaris marítims de l'època.

Barquilla és la "Denominación general de todo bote, lancha o barco chico que se emplea en el tráfico de gentes y efectos en los puertos" (O'Scanlan, 1831: 85). Aquest nom és el més habitual, i com diu la pròpia definició es feia servir tant per moure gent com mercaderies. No podem saber si, abans de l'aparició de llanxes i barcasses, aquestes barquilles estaven especialitzades en un o altre tràfic o es dedicaven alternativament a tots dos. Gusi o Busi, només ens ha aparegut en l'Enciclopedia Espasa, en l'edició de 1930, on està com a busi. Allí el defineix com "Botecillo de dos proas empleado principalmente como embarcación menor de los buques, en las operaciones y faenas que se realizan en puerto, cuando es poco numeroso el personal que embarca, y de reducido volumen y peso los objetos que han de transportarse" (Enciclopedia Universal Ilustrada, 1908, Vol 9: 1533). En principi tal i com ens apareix a la font, resulta clar que es fa servir com a sinònim de barquilla.

Els altres tipus de barques dedicades inequívocament a la càrrega i descàrrega portuàries són les barcasses, llanxes i llanxons. Barcaza és un "Lanchón muy grande, por lo regular sin vela, que sirve para hacer la carga y descarga de las embarcaciones mayores en los puertos" (O'Scanlan, 1831: 82). Si anem a Lanchón tenim un "Lancha muy grande, que por lo general se maneja al remo, y se emplea en cargar y descargar las embarcaciones y en otras faenas de puertos, arsenales y ríos" (O'Scanlan, 1831: 330). Per la seva banda la Lancha té diverses accepcions. La més general es refereix a "la más grande y fuerte de las embarcaciones del servicio del buque", que es fa servir, entre altres tasques, en feines que requereixen algun esforç com ara "cargar cosas de peso, transportar gente, etc". Hi ha una accepció més específica pel nostre cas que és "Denominación que se da igualmente al bote de trafico de los puertos, tenga o no la figura de la lancha aunque más comúnmente se le llame lanchilla o lanchita" (O'Scanlan, 1831: 329). Segons aquestes definicions el nom d'aquestes barques estaria relacionada amb les seves dimensions, així tindriem lancha, lanchon i barcaza, anant de les més petites a les més grans. No obstant, aquestes consideracions no resisteixen el contrast amb allò que indiquen les nostres fonts.

Gràfica 2. Relació entre eslora i tonatge de les barques de càrrega i descàrrega del port de Barcelona.



Font: Archivo Naval de Cartagena, Z-12 Caja 287, 12-12 Caja 293. *Inscripción de Embarcaciones. Barcelona Capital. Elaboració pròpia

Gràfica 2

La Gràfica 2, inclou quatre diagrames de dispersió, un per cadascun dels quatre tipus de barques que estem analitzant en aquest apartat. En aquests es mostra la relació existent entre les dimensions en metres i el volum en tonatge quan aquesta informació ens apareix en la font. Amb aquestes dades podem veure les similituds i diferències entre unes i altres.

La immensa majoria de les dades que hem fet servir es corresponen al període que va de 1856 a 1871, ja que anteriorment molt poques vegades consta alhora la informació de l'eslora i el tonatge. Per aquest motiu, les conclusions que en puguem extreure seran especialment vàlides per aquest període. Les barquilles tenen unes dimensions clarament més petites que la resta. Així mateix, pel que fa a barcasses, llanxes i llanxons, veiem que hi ha força coincidències. Els marges dels valors de unes i altres són parcialment coincidents. Les llanxes són naus que sota aquest mateix epígraf tenen una diversitat força gran, les més petites coincideixen amb les barcasses. Si comparem aquestes barques de servei amb les barquilles es pot veure que hi ha una zona de contacte en la gràfica que ens indica que sota el nom de barquilla ens podem trobar algunes barques molt similars a llanxes i barcasses.

Queda pendent de valorar que esdevingué abans de 1851, quan encara no hi havia ni llanxes o barcasses i quan, previsiblement i com mostres les evidències icòniques disponibles, les naus per fer la descàrrega haurien de ser molt més petites.

Sobre la idea expressada en la bibliografia disponible de l'existència de pocs canvis en la tipologia de les barques amb el transcurs del temps, veiem que és quelcom qüestionable. Queda clar que la tipologia de les barques anà variant amb el temps, apareixent nous models i essent la principal de les transformacions el creixement de les seves dimensions de les barques. Això ho veiem molt clar en el cas de les barquilles o gusis, que són les úniques existents fins a mitjans del segle XIX. Aquestes eren de dimensions diverses, però a partir de 1851 foren substituïdes o més aviat complementades per les llanxes o barcasses, que tenien unes dimensions

significativament més grans.

Així doncs, en el cas de les barquilles tenim informació de moments diferents que permet la comparació. Hi ha dades de la dècada de 1820 i també de la de 1860 que mostren com sota el mateix nom tenim embarcacions que, en conjunt, han crescut pel que fa a la seva dimensió mitjana. Molt rarament les barquilles de 1820's superen els 1000Tn de capacitat de càrrega, i en canvi, les de 1860's, amb molt poques excepcions, tenen sempre més de 1000Tn. En general, podem veure que les barquilles es feren més amples i doblaren en aquest període la seva capacitat de càrrega.

Conclusions

Fins a mitjans del segle XIX totes les barques de càrrega i descàrrega portuària rebien el mateix nom de barquillas o gusis. Segons la informació disponible, no es pot distingir si aquestes es dedicaven de forma específica al transport de persones, de mercaderies, o d'ambdues.

A partir de 1851 apareixerien altres models de barques: les barcasses, llanxes o llanxons. Malgrat els seus noms diferents, les evidències indiquen que estem parlant del mateix tipus de barca i que, en contra de les definicions enciclopèdiques, no es poden establir una diferenciació significativa entre unes i altres.

A partir de 1850's i fins 1860's existiren al port entre 450 i 550 barques de servei. Es per aquest període quan la font del registre utilitzada esdevé especialment útil. D'aquestes barques de tràfic interior al port hi havia unes 300 barquilles o gusis i unes 250 barcasses a 1858.

Entre els principals canvis pel que fa aquestes embarcacions allò que es produí fou el creixement mitjà de les barques emprades en la càrrega i descàrrega, la qual cosa tingué una relació directa amb el creixement del tràfic marítim i amb l'augment de la mida mitjana de la flota mercant.

Bibliografia

ALEMANY, J. (1998). *El Port de Barcelona*. Barcelona: Lunwerg : Port de Barcelona.

BLOMFIELD, D. (2006). *Tradesmen of the Thames: Success and failure among the watermen and lighter men families of the upper tidal Thames 1750-1901* (PhD Thesis). Kingston University.

Enciclopedia universal ilustrada europeo-americana. (1908). Madrid: Espasa-Calpe.

GARCÍA DOMINGO, E., & ROMEU, R. (1994). Embarcacions portuàries. En Associació «Barcelona, fes-te a la mar» (Ed.), *Les Embarcacions de treball de la costa catalana en declinar la vela: Segles XIX i XX*. Barcelona: Lunwerg : Port de Barcelona.

IBARZ, J. (2020 en premsa). Fin del sistema gremial, liberalismo y desarrollo de unas relaciones de trabajo capitalistas en el puerto de Barcelona, 1834-1873. *Ayer: Revista de Historia Contemporánea*.

RAFO, J. (1861). *Proyecto para la mejora y ensanche del puerto de Barcelona: Formado por el*

inspector de distrito del cuerpo de ingenieros de caminos, canales y puertos D. José Rafo. Madrid: Imp. de José C. de la Peña.

RÍOS DELGADO, J. J., & RÍOS DELGADO, E. (2012). Els intents de l'Armada per controlar l'Escola de Nàutica de Barcelona entre 1791 i 1806. *Recerques: història, economia, cultura*, (64), 31-56.

O'SCANLAN MURPHY, T. (1831). *Diccionario marítimo español que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas*. Madrid: Imprenta Real.

TRINDER, B. S. (2005). *Barges & Bargemen: A Social History of the Upper Severn Navigation 1660-1900*. Phillimore.

VILLAR IBÁÑEZ, J. E. (1998). Embarcaciones portuarias y de tráfico interior en los puertos de Bilbao y Pasajes. *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, (2), 407-416.