

Històries del PORT



Qui són els consignataris?

Per a una empresa naviliera sempre ha estat difícil solucionar les incidències que els seus vaixells poguessin tenir a cada port. Per això es va crear la figura del consignatari, un representant de la companyia en un port determinat. A Barcelona es van establir com a associació el 1919, agilitzant des d'aleshores els tràmits burocràtics que passaven per les seves mans. La seva tasca més habitual com a delegats dels armadors consisteix en resoldre qualsevol incidència relacionada amb la càrrega o el passatge.



La bitàcola

Potser la bitàcola més coneguda és la relativa al quadern on el capità apunta les principals incidències del viatge. En realitat, però, el mot fa referència a un armari cilíndric i de fusta on s'allotja l'agulla nàutica, que serveix per orientar el rumb, dotada d'imants i esferes que compensen la desviació magnètica.



El transbordador aeri

Avui és una de les atraccions preferides pels turistes que visiten Barcelona, per les magnífiques vistes que ofereix de la ciutat, des de les altures del port. Els trobarem fent cua als dos extrems, ja sigui a la torre de Sant Sebastià, a tocar de la platja de la Barceloneta, o a la zona de Miramar, al capdamunt de la muntanya de Montjuïc.

El transbordador aeri va ser una idea de l'arquitecte Carles Buigas el 1926, tres anys abans de l'Exposició Internacional de Barcelona, per connectar de forma ràpida el pavelló de Montjuïc amb les instal·lacions portuàries. El capital per executar l'obra, però, no va arribar a temps, i l'aeri s'inaugurava el 1931. El telefèric constava de tres torres, les dues dels extrems i la de Jaume I, la més esvelta amb 107 metres d'altura i situada al moll de Barcelona, el que avui és la plaça frontal del World Trade Centre. Llavors funcionaven simultàniament quatre cabines, que recorrien els 1300 metres que separen la Torre de Sant Sebastià de la de Miramar.

Durant la guerra civil, però, es va cancel·lar el servei. Es van eliminar els cables d'acer i es van usar les torres pel seu valor estratègic, com a punts de guaita i vigilància de la costa. A la torre de Jaume I, a més, s'hi va instal·lar una bateria d'armes. Acabada la guerra, el règim franquista es va plantejar la demolició de les estructures, però va acabar reeixint la proposta de tornar a posar en funcionament l'aeri. El 1960, la torre de Sant Sebastià tornava a obrir però amb un restaurant mirador a la seva part més alta.

El telefèric del Port va haver d'esperar fins el 1963 per tornar a funcionar, aquesta vegada amb només dues cabines amb capacitat per a quinze persones cadascuna. Ho van fer ininterrompudament fins el 1995, quan es van iniciar obres de millora i restauració.

La torre de Jaume I va ser fins l'any 1966 l'estructura més alta del món per la qual passava un telefèric. Actualment és la tercera, per darrera de les de Nova Orleans, als EUA, i Kaprun, a Àustria.