

Històries del PORT



El 'Gokstad'

Un dels vaixells víkings més grans mai descoberts és el *Gokstad*, que custodia el museu d'Oslo, a Noruega. Construïda al final del segle IX, aquesta embarcació mesura 24 metres d'eslora per 5 d'ample i era capaç de transportar una tripulació de fins a 70 homes. Tenia 32 forats per on els rem impulsaven la nau, quan no ho feia la vela de 110 metres quadrats. El *Gokstad* va ser descobert al final del segle XIX, en un túmul funerari, juntament amb les restes d'un esquelet que podria correspondre al rei Olaf de Vestfold.

FONS CARLOS DE ANGULO / AUTORITAT PORTUÀRIA DE BARCELONA



La nit

Quan som petits aprenem de seguida la diferència entre el dia i la nit. Cal ser un expert, però, per saber que la nit és també la unitat de luminància que equival a una candela partida per metre quadrat. Aquesta mesura permet quantificar la brillantor, com la que emetien les estrelles que seguien els mariners.

Pioners de les renovables

Gairebé al final de l'avinguda del Paral·lel, ben a prop del port i de les Drassanes, s'alcen les tres xemeneies de l'antiga Barcelona Traction

Light and Power Company, més coneguda com *La Canadenca*. Es van construir els anys 1897, 1908 i 1917 i encara avui perviuen com un símbol industrial de tombants de segle. Tant els viatgers que arribaven a la ciutat per mar com la gent del port, ben aviat es van acostumar a aquesta nova silueta de l'*skyline*. Per això quan l'any 1926 va arribar al Port de Barcelona el vaixell de la imatge, molts es van equivocar pensant que allò que sobresortia de la coberta eren tres xemeneies.

Construït a les drassanes de Bremen, a Alemanya, el vaixell *Bárbara* incorporava un nou sistema d'impulsió creat per l'enginyer Anton Flettner. Aquest inventor i el seu equip van desenvolupar uns rotors d'impulsió eòlica que feien avançar el vaixell gràcies a l'efecte Magnus. La base d'aquest sistema aprofitava la força del vent

per fer girar els grans cilindres col·locats a coberta, que a la vegada feien moure l'embarcació. Es tractava d'un model deu vegades més eficaç que una vela, ja que van calcular que cada metre quadrat d'aprofitament del vent equivalia al rendiment de deu metres quadrats de tela. Flettner va viatjar per diversos ports d'arreu del món per mostrar que el seu sistema funcionava, i una de les seves parades va ser Barcelona, com podem veure a la imatge, amb el *Bárbara*, vist del seu costat d'estribord, fondejat a la dàrsena de la Indústria, al Moll Nou.

Tot i la bona acollida que van tenir els rotors Flettner, a partir dels anys trenta el baix preu dels combustibles fòssils va fer més viable la construcció de les embarcacions a motor. Durant la segona meitat del segle XX, molts investigadors han volgut incorporar els rotors com a alternativa sostenible, com el francès Jacques Cousteau. En les darreres dècades, han agafat encara més volada noves iniciatives, que fins i tot pretenen incorporar els rotors a dissenys i prototips de cotxes.