

Històries del PORT



La bagala

En àrab vol dir mula, però també serveix per denominar un vaixell mercant tradicional de la costa aràbiga. Durant segles, aquests velers van navegar carregats d'espècies pel mar Roig i l'oceà Índic, i al segle XIX també van ser usats per tripulacions pirates, que assaltaven els ports del Sindh, el Gujarat o l'actual Oman. Sovint de dos pals, la seva forma és esvelta i pot agafar grans velocitats amb el vent a favor, però requereix entre 30 i 40 mariners per ser governada. Els Emirats Àrabs Units van portar una bagala en el seu escut fins l'any 2008.

FONS CARLOS DE ANGULO / AUTORITAT PORTUÀRIA DE BARCELONA



La nefologia

Tot i que avui és matèria d'investigació dels meteoròlegs, la nefologia o estudi dels núvols ha estat sovint una pràctica molt vinculada amb el món marítim. Avui s'usa el nefòmetre per determinar la nuvolositat atmosfèrica, però abans es feia servir el nefoscopi per avaluar com de cobert estava el cel.

De l'aigua als núvols

El primer hidroavió de la història el va fer volar el francès Henri Fabre, l'any 1910, des de la Llacuna de Berre, a França. El disseny de la seva nau s'assemblava als ginys de Leonardo: un esquelet amb membranes que recordaven les ales d'un ratpenat. L'aparell no tenia cabina, per això Fabre, enfilat en un llistó central, controlava el vol amb cables connectats a les ales. El va anomenar *Le Canard*, l'ànec. A la resta del món no van trigar a imitar-lo i a millorar el seu prototip, en models que s'usarien militarment durant la Primera Guerra Mundial.

A Barcelona, el primer contacte amb els hidroavions va arribar amb la inauguració al final del 1920 de l'Escola d'Aeronàutica Naval, que va començar el curs al gener de l'any següent. La seu estava ubicada als antics tallers Hereter, una empresa que s'havia dedicat a fabricar automòbils i avions que operava al port, a més d'un aeròdrom al Prat de Llobregat. A escassos metres es trobava la base dels hidroavions, al moll de Catalunya,

que tres anys més tard es traslladaria al moll del contradic. A la imatge, veiem dos hidroavions a la Dàrsena del Morrot, el 1925. Tot i que primer els models s'importaven d'Itàlia, anys més tard es fabricarien als tallers de la família Antunez, a l'actual Can Tunis, entre la desembocadura del Llobregat i Montjuïc.

Però al port de Barcelona no només hi aterren hidroavions militars; també n'hi havia d'ús civil. Una empresa italiana, la Societat Anònima de Navegació Aèria, va signar un contracte l'any 1928 per operar un servei de transport de passatgers entre Gènova i Barcelona. Als anys següents, els hidroavions també paraven a Marsella i el servei es va arribar a allargar fins a Roma. A l'inici dels anys trenta, els hidroavions connectaven els ports més importants de la Mediterrània.

Amb l'esclat de la guerra civil, va agafar molta volada el port d'hidroavions de Pollença, al nord de Mallorca, que va esdevenir la base des d'on les forces aèries feixistes van castigar la península.