

F



Àlbum de fotos
El dic flotant
del Port de Barcelona

Els antecedents del dic flotant i deponent els hem de buscar en el bon ofici dels enginyers de la Junta d'Obres d'aquest port, els senyors Francisco La Gasca i Julio Valdés, que van redactar l'any 1882 un informe en el qual s'aconsellava la implantació d'un dic flotant i deponent que millorés notablement els serveis prestats pel port en aquell moment. Proposaven adquirir un dic model Clark & Stanfield per part de la Junta, una adquisició ratificada posteriorment per la Superioritat.

Per tal d'acceptar aquest aparell amb totes les garanties, es va proposar a l'enginyer Julio Valdés el fet de desplaçar-se a Anglaterra per visitar-hi els ports més notables i per estudiar la comprovació pràctica del sistema, alhora que per observar *in situ* l'eficàcia i els avantatges que podia oferir.

Una vegada comprovat que aquest sistema podria donar bons resultats al port de Barcelona, es va formular la redacció del plec de bases per a l'adquisició de l'aparell i es va fixar que havia de constar de tres seccions que poguessin treballar juntes o separadament, alhora que la força mínima del conjunt havia de ser la suficient per poder aixecar un vaixell de 4.000 tones de pes mort més una càrrega addicional de 2.000, és a dir, un total de 6.000 tones.

Al concurs públic per a la construcció del dic flotant (16 d'abril de 1894) es van presentar tres propostes: Arsenal Civil, Material para Ferrocarriles y Construcciones i La Maquinista Terrestre y Marítima, en combinació amb els senyors Clark i Stanfield, de Londres, inventors del sistema. L'any 1895, la Direcció General d'Obres Públiques va decretar l'adjudicació de l'obra a La Maquinista per la quantitat de 2.716.000 pessetes.

Els treballs de construcció de les tres seccions del dic van començar tot seguit i, al començament de 1902, es va anar completant la instal·lació amb tots els elements integrants fins que, al començament del mes de febrer de 1903, va començar a donar servei públic.

En aquesta selecció de fotografies del Centre de Documentació Marítima es veuen la complexitat i l'operativitat d'aquestes instal·lacions avui desaparegudes.





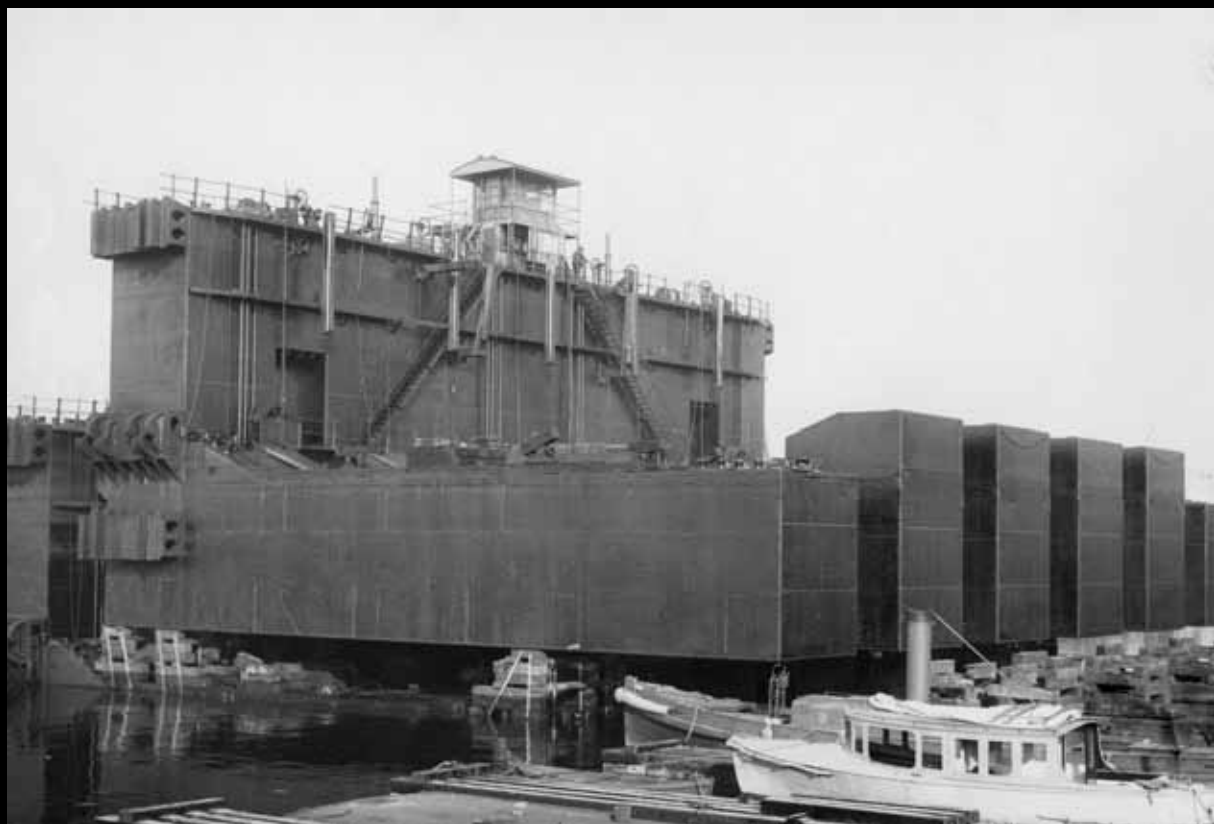


1143









Dp74 XM





736

Autor: desconegut. Any 1916.
Dàrsena del dic. Seccions del dic flotant i deponent.

El dic flotant es va ubicar en una dàrsena construïda especialment per poder carenar i realitzar les reparacions dels vaixells. Al principi va constar de tres seccions. Generalment van funcionar dues d'elles unides en una part de la dàrsena i una tercera, independent a l'altra part, que es podia enllaçar a les altres dues mitjançant una junta ràpida. La potència ascensional neta de cada una d'elles era de 2.000 tones; unint les tres seccions, es podien aixecar vaixells de 5.600 tones de pes, amb una eslora d'entre 125 i 130 metres. Per poder satisfer les necessitats dels vaixells més grans, es va afegir una quarta secció que va entrar en servei l'any 1916. D'aquesta manera s'incrementava la capacitat d'elevació total fins a les 8.000 tones, la qual cosa va permetre operar amb vaixells de 7.600 tones de pes i d'entre 160 i 170 metres d'eslora, 19 de màniga i 5,70 de puntal. El dic flotant tenia, a més, la qualitat de la deponència: es podien col·locar els vaixells sobre els careners perquè les embarcacions descansessin fora de l'aigua i es pogués utilitzar el dic flotant per a altres vaixells.



695

Autor: desconegut. Any 1912.

Manteniment del vapor *Tafna*.
Les feines de manteniment són habituals en els vaixells i formen part del ritual de supervivència de tots els elements que viuen a prop del mar. La humitat del medi aquàtic i la salinitat de l'aigua del mar, sens dubte, són factors que acceleren la corrosió de les embarcacions. Amb els anys, els materials utilitzats en la nàutica han anat evolucionant fins a arribar a la sofisticació actual, que els fa més resistent a la degradació marina. Moltes de les reparacions dels vaixells s'han de fer en sec, ja que les avaries en l'obra viva del vaixell acostumen a ser més freqüents. Les barques més petites es poden pintar, s'hi poden fer reparacions o qualsevol altre tasca de manteniment a la sorra de la platja o al moll. Aquest no és el cas dels vaixells de gran tonatge, que requereixen d'un espai més específic. Per això els ports més importants tenen un dic sec per als vaixells amb unes necessitats més concretes. Aquestes tasques requereixen el fet de posar l'embarcació en sec, de manera que la intervenció es realitzi amb el màxim de comoditat i d'eficàcia.



756

Autor: desconegut. Any 1918.
Activitat quotidiana a la dàrsena del dic.

La foto mostra una visió dels treballs quotidians que es realitzaven a la dàrsena del dic. El dic flotant era un aparell mecànic amb prou força per poder elevar els vaixells conduint-los a una plataforma horitzontal i superior al nivell del mar, on quedaven dipositats per tal de ser reparats. Per poder realitzar aquesta força d'elevació, el dic disposava d'una sèrie de pontons de ferro rectangulars disposats horitzontalment i en trams equidistants, que havien de portar un enorme contrapès al costat oposat per tal de mantenir el conjunt de l'aparell constantment horitzontal a l'hora de realitzar la força ascensional. La maniobra era senzilla i ràpida: n'hi havia prou amb omplir d'aigua els pontons fins que s'anessin submergint i quedessin per sota de la quilla del vaixell. Després tan sols s'havia d'extreure l'aigua dels pontons perquè l'embarcació allotjada a la base anés pujant lentament. Per economitzar força i despeses d'explotació, depenent del pes dels vaixells que s'havien de treure de l'aigua, es podien utilitzar des d'una fins a quatre seccions del dic unides.



1143

Autor: desconegut. Any 1917.

Corbeta *Iberia* en sec.

La corbeta de quatre pals *Iberia* roman al dic flotant preparada per a la seva reparació. Aquest va ser un dels velers espanyols de ferro de major tonatge que solcà els mars. En aquesta fotografia es veu perfectament l'obra morta i viva, la qual cosa ofereix un aspecte poc usual a aquesta embarcació. De fet, quan un vaixell resta en sec, ens adonem de la perícia i l'habilitat que tenien els constructors per aconseguir que materials tan pesats com el ferro aconseguissin surar i desplaçar-se a llocs llunyans. Les formes que s'amaguen habitualment sota les ones emergeixen per mostrar les línies originals que només ens mostren els plànols de construcció. A la imatge, veiem l'obra viva coberta d'incrustacions marines. Aquestes causaven efectes molt negatius en el bon navegar del vaixell, ja que, entre altres mals, li produïen una considerable disminució de la velocitat en oferir més resistència a l'aigua. Per això les feines de neteja del buc s'havien de fer amb una periodicitat regular.



689

Autor: desconegut. Any 1908.
Vapor entrant a la dàrsena del dic per efectuar-hi reparacions. L'entrada d'un vaixell a la dàrsena del dic flotant per realitzar-hi reparacions requeria tot un procés burocràtic. Quan una embarcació havia d'utilitzar el dic per efectuar-hi operacions de neteja o de reparació, el consignatari o capità havia de demanar torn a la Junta del port. Després, s'havia de presentar a l'encarregat de les maniobres i esperar fins al dia de pujada, en el cas que l'esmentat vaixell ja hagués utilitzat els serveis del dic i que es disposés de totes les seves característiques. Si el vaixell no havia utilitzat mai el dic, s'havien de lliurar els plànols del mateix i, si no se'n disposava, una brigada de reconeixement, juntament amb un bussejador i el seu personal auxiliar, havia de realitzar una inspecció del casc del vaixell per esbrinar-ne les condicions i per veure les dimensions de la quaderna mestra i de l'estructura general, a fi i efecte d'obtenir les dades que s'haurien d'aplicar a les falques de pantoc que haurien de substituar-lo posteriorment. Arribat el dia, el vaixell s'havia de presentar a l'hora convinguda davant de la porta d'entrada a la dàrsena.



845

Autor: desconegut. Any 1927.
Careners del costat de ponent. A la fotografia, el bergantí goleta *Sant Mus* es troba sobre els careners del costat de ponent de la dàrsena del dic. En aquestes instal·lacions es van reparar embarcacions de totes les tipologies: velers, vapors, submarins, etc. En els inicis, els primers dics flotants es van construir amb fusta. Amb els anys es va reemplaçar aquest material pel ferro, molt més resistent. El referent era Anglaterra, amb la firma Clark, Stanfield & Co. com a puntera en aquest tipus d'enginyers. Sens dubte, era una construcció amb un cost elevat i no tots els ports podien sufragar-ne les despeses. Arran del fort increment del tràfic de vaixells per la segona meitat del segle XIX, el port de Barcelona es va haver de transformar per poder acollir tot aquest volum d'embarcacions. El major nombre de vaixells al port implicava també unes necessitats noves en les tasques de manteniment de les flotes. Per això es va adequar un espai per a la construcció del dic flotant i deponent, de manera que els serveis del port quedaven a l'alçada de port nacional i internacional.



1062

Autor: desconegut. Any 1926.
Reparació de la quarta secció del dic flotant. Des que al començament del febrer de 1903 es va destinar al servei públic el dic flotant, en aquella instal·lació es van netejar fons o es van reparar vaixells i aparells flotants de característiques i mides molt diverses: des de vaixells proveïts de falses quilles, vaixells de ferro i de fusta, de vapor i de vela, creuers i torpediners de guerra, dragues de succió i de rosari, mercants de gran i petit tonatge i fins les altres seccions del dic amb els seus flotadors, tal com es veu en aquesta imatge, ja que, a més, aquell aparell tenia la qualitat de ser autocarenant, és a dir, que amb una secció o dues unides es podia aixecar una altra de les seccions per al seu reconeixement, reparació o neteja, la qual cosa facilitava la conservació total de l'aparell. Pel general, cada una de les quatre seccions del dic treballava continuadament durant vuit anys i havia d'estar-ne dos en reparació, de manera que una d'elles, per tanda, sempre es trobava als careners reparant-se, ja que l'aigua del mar corroïa molt el material metàl·lic i el feia pintar de protecció.



Dp74 XM

Autor: Xavier Moreno Rico. Any 1991.
Desballestament del dic flotant i deponent. Després de quasi un segle de funcionament, poc abans dels Jocs Olímpics de Barcelona, es va desballestar el dic flotant i deponent, i així desaparegué del port una obra d'enginyeria puntera del començament del segle XIX. Malgrat totes les gestions realitzades, poc es va poder fer per salvar aquest conjunt patrimonial, ja que es feia inviable econòmicament parlant. Tan sols es va poder rescatar una màquina de vapor i una caldera que actualment es troben dipositades al Museu d'Història de Sabadell. Després del seu desballestament, el dic fou substituït per un altre dic flotant provinent de Polònia, més petit de mida i que avui tampoc no es troba al port. A la fotografia, uns operaris estan treballant en el desmuntatge de les peces del rovellat ferro que durant anys va donar resguard als vaixells necessitats d'una posada a punt.