

Una varada insòlita



Amb el mercant *Ría de El Ferrol*, en el qual jo ocupava el càrrec de Tercer Pilot, vàrem recalar al port asturià d'Avilés procedents d'Anglaterra, amb l'objectiu de prendre un carregament complet de carbó amb destinació a Barcelona.

Érem als primers dies del mes de desembre de l'any 1946.

Tot esperant el nostre torn per poder començar les operacions de càrrega vàrem quedar atracats a l'anomenat moll de Raíces, ben amarrats i amb un ambient general d'eufòria, ja que com que gairebé la meitat de la tripulació érem catalans, tal com es presentaven les coses hi havia moltes possibilitats de passar les properes festes de Nadal a casa.

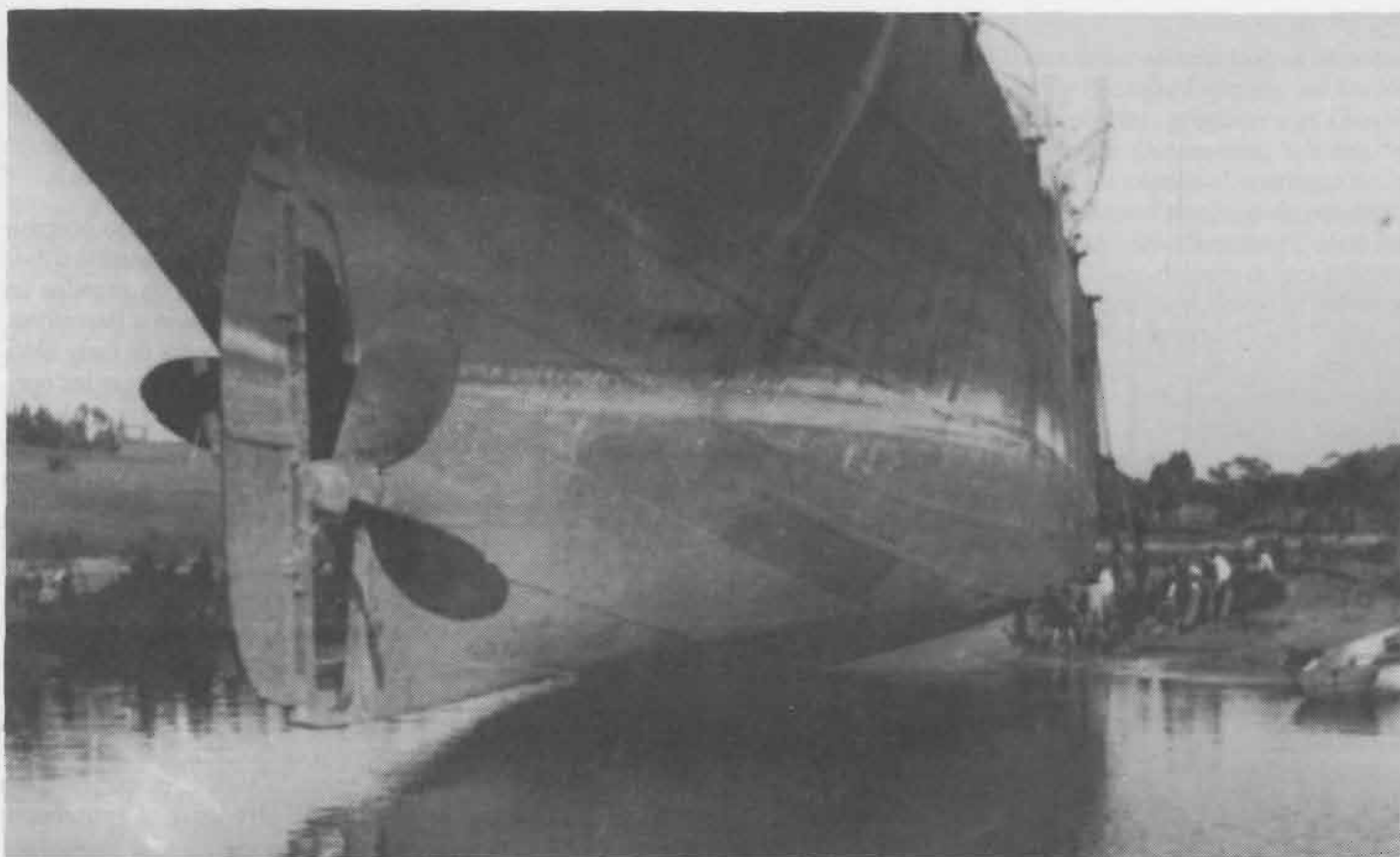
L'esmentat moll de Raíces, situat al marge esquerre de la ria d'Avilés, molt a prop de San Juan de Nieve i a una milla escassa de la bocana, era el principal i el més modern d'aquest port quan encara no existien les grans factories d'Ensidesa i Endasa. Aquell era el punt de trobada de tots els vells carboners (*candrais* en l'argot mariner) que efectuaven llurs darreres singladures transportant carbó principalment al Llevant espanyol. En aquella època d'Avilés, juntament amb Gijón, sortia pràcticament tot el carbó per al proveïment nacional.

El dia 6 de desembre fou un dia assolellat i encara que en fer-se vespre el cel s'encapotà i posteriorment va començar a caure una pluja moderada, res no feia presagiar que sobre aquest paratge, ni tant sols la lectura baromètrica, poc després fes acte de presència una de les galernes que normalment apareixen en època estiuenca i que tants estralls han produït entre les pesqueres de poc port.

L'insòlit aspecte del *Ría de El Ferrol* en sec damunt de la platja avilesa del Monumento. Observi's que li falta l'àncora de babord.



Anar a veure el *Ría de El Ferrol* plantat enmig de la platja del Monumento fou un espectacle per als habitants d'Avilés aquell desembre 1946.



Els treballs d'excavació de la rasa foren dificultosos perquè en aquella època no hi havia encara les grans màquines que ara tant faciliten la feina.

Vàrem sopar com era costum a les sis de la tarda i tot seguit la tripulació lliure de servei, a poc a poc, va anar desfilant: uns se n'anaven a la ciutat i la majoria anaven a uns *chiringuitos* situats gairebé al mateix recinte del port, on es reunien amb amics i companys d'altres vaixells, i entre alguna ampolla de sidra i partida de cartes passaven la vetlla molt més agradable, no cal dir-ho, que quedar-se a bord a les fosques; i dic això perquè, en efecte, per una economia mal entesa per regla general a tots els carboners apagaven els llums a les deu de la nit a fi d'estalviar combustible i personal. Per fortuna, i ja avançada la dècada dels anys cinquanta, per ordre superior es va suprimir l'apagada, perquè després de diversos accidents seriosos les autoritats de Marina i els armadors van adonar-se que el que s'estalviava en llàgrimes es gastava en sospirs.

Poc després de ficar-me al llit, cap a les onze, va sobresaltar-me el fort rugir del vent acompanyat d'un gran xàfec i quan encara era a mig vestir-me se'm va presentar el guardià tot espavordit dient-me que em presentés al pont, on em reclamava el Capità. Ràpidament vaig posar-me la roba d'aigua, vaig agafar la llanterna i vaig dirigir-me de pressa al lloc ordenat. Efectivament, allí hi havia el Capità i poc després es presentava el Segon Oficial (el Primer era en terra). Es va trigar uns deu minuts a donar la llum, i mentrestant l'espectacle que planava sobre nosaltres era dantesca: un vent amb força d'huracà assotava per tot arreu acompanyat d'un veritable diluvi d'aigua. Totes les amarres trencades com a conseqüència que l'aigua havia pujat més amunt del moll; per complicar encara més la situació tot això coincidir en el moment de la plenamar i el nivell de l'aigua seguia pujant, la bocana servia d'embut. A empentes i rodolons vàrem poder fondejar una àncora, però al cap de poca estona va trencar-se la cadena; l'altra, malgrat afliuixar el fre, no va voler sortir de l'escobenc. El vaixell va quedar com un fantasma enmig de la ria, completament a la deriva; funcionava el timó, però

sense màquina.¹ Era com tenir mare... però tenir-la morta! En aquestes precàries condicions hi havia tres o quatre vaixells més, entre els quals recordo el *Genoveva Fierros*, amb el qual vàrem tenir una topada, que afortunadament no va tenir sèries conseqüències.

La platja anomenada del Monumento,² situada davant del moll de Raíces, era negada amb més de cinc metres d'aigua, i cap allà vàrem anar a parar nosaltres, internant-nos a mercè del vent fins a uns vint metres. Cap a les quatre de la matinada, en afliuixar la fúria dels elements, ens vàrem trobar amb un castell de ferro dins d'un bosc. Per sort el vaixell va quedar adreçat i el casc no va patir pràcticament cap dany. Fou cosa d'apuntalar-lo i esperar que obrissin una rasa a manera de canal cap a la ria i així poder-lo fer lliscar cap al moll. Totes aquestes operacions dites de rescat o salvament varen durar gairebé un mes, o sigui que en comptes d'arribar a Barcelona per Nadal ho vàrem fer per Sant Antoni dels Burros.

La segona part d'aquesta història, la de les responsabilitats, va ser molt llarga, a més d'embolicada i desagradable, perquè es tractava d'un vaixell amb quatre naviliers diferents i a més amb parts molt desiguals. Les despeses de l'excavació de la rasa varen ser molt altes, a part del temps perdut. Resumint, que les diverses cases asseguradores interessades hi van tenir feina.

Quan ja estàvem per sortir amb Pràctic a bord, aquest va dir-li al Capità en to jovial: «No se asuste, don Matías, que usted ha ganado todo un récord». Com a resposta va obtenir un somriure... però la processó anava per dins.

A. M. S.

1. Un vaixell de vapor amb les calderes apagades i fredes, per posar la màquina en disposició de maniobra necessitava com a mínim unes set hores.

2. En l'esmentada platja del Monumento, anys després va construir-s'hi la gran factoria Endasa, amb moll propi inclòs.