

Recordant Montevideo

per Agustí Martí i Sabater, capità de la Marina Mercant

Després de l'Havana va ser Montevideo, capital de l'Uruguay, la nació més petita, en extensió, de Sud-Amèrica, el port més concorregut i familiar per als nostres marins en l'etapa del nostre màxim esplendor comercial amb el nou continent, que va durar concretament des de la meitat del segle passat fins principis del present. Quasi tots els velers del Maresme recalaven allà plens de sal procedents de Santa Pola o Cadis i un cop descarregada aquesta mercaderia, omplien les seves bodegues amb la preuada carn salada (el *tasajo*) tan estimada llavors a les nostres colònies de les Antilles. Com s'ha dit en una altra ocasió aquests viatges eren llargs i pesats i, a més a més, molt desagradables per a la tripulació, degut a les perllongades absències familiars que tot allò portava. El magnífic port comercial de Montevideo es va construir entre 1900 i 1904 i fins llavors tots els vaixells executaven les seves operacions de càrrega i descàrrega en situació de varats molt a prop de la platja, aquesta modalitat va ser sancionada en la pràctica com a l'òptima doncs estar només fondejats era perillós degut als freqüents i inesperats durs vents pampers que, en més d'una ocasió, originaren la pèrdua de velers.

Des dels començaments, l'Uruguay es va transformar en un país ric i florent, tant és així que fins la Segona Guerra Mundial, el 1939, es coneixia com la *Suïssa americana*, la seva moneda, el *pes*, era llavors forta

malgrat, per circumstàncies que no venen al cas, actualment això ja és aigua d'un altre molí. En l'època florent, molts dels amos dels tant coneguts *saladeros*, on es manufacturava el *tasajo*, eren d'origen català a l'igual que molts agents comercials i la major part dels negocis d'importació i exportació, cuirs, llana etc., estaven en mans de descendents d'emigrants espanyols, quasi tots catalans, i posats a concretar, molts d'ells de Vilassar. Avui en dia les firmes Ferrer, Franciscó i Carrau encara es troben al peu del canó i en primera línia amb una situació envejable.

El descobriment d'aquestes terres juntament amb les colindants de tot el Rio de la Plata va ser obra del gran marí i explorador Juan Díaz de Solís, l'any 1516. Pel que respecta a la zona de Motevideo en particular, va ser vista per primera vegada el 1520, quan la flota de Magallanes, al seu primer viatge de circumnavegació, sortejava cap al sud les costes *gauchas*; un marí de parla portuguesa va veure destacat a una gran plana una montanya amb forma de barret i, quasi extasiat, va cridar *Monte Vi Deo* (segons la versió de Pigafetta, cronista de bord).

Practicament les relacions comercials catalanes amb l'Uruguay van tenir principi el 1835 amb la recalada a Montevideo de la pollacra "Constància", el seu capità era del Masnou i llavors molt popular, es deia Joan Mirambell. A principis del present segle les exportacions del *tasajo* (aquella carn de

boví curada amb sal), que en altre temps foren gran negoci, van caure en picat, tant és així que el darrer vaixell que va sortir despatxat amb aquest carregament cap a Puerto Rico i La Habana va ser precisament la corbeta "Vilassar" el 1909, qui tenia el comandament del buc era el nostre conegut paisà Salvador Farreras, gran marí i gran persona. La primera vegada que jo vaig recal·lar en aquest port va ser l'any 1943, amb plaça d'alumne en el vapor "Mar Tirreno"; completant les pràctiques reglamentàries. Procedim de Buenos Aires i el nostre destí era Lisboa, amb càrrega completa de blat de moro. Llavors tots els vaixells acostumaven a prendre combustible, queviures i aigua a Montevideo, doncs era tot més econòmic al ser un port franc. Llavors certament no s'amarraven ja els gossos amb llangonisses però la situació general encara era esplendorosa, un oasi de pau i abundor.

Per a enfilar amb seguretat el canal que condueix al port i embarcar el pràctic s'ha de passar molt a prop, deixant-la a babor, una balissa que assenyala a on es troben les restes, que a cops són visibles, del cuirassat *de butxaca* "Graf Spee", que el dia 17 de desembre de 1939 es va autodestruir, pocs dies després d'haver lliurat la famosa batalla coneguda com la del Mar del Plata, on es va enfrontar amb els creuers anglesos "Ajax" "Exeter" i "Achilles", els tres amb base en Port Stanley (illes Malvines); aquesta flota estava a les ordres directes del Comodoro Harwood. Per la seva banda el cuirassat germà Graf Spee es trobava sota el mando del capità de navili Hans Langsdorff, un home qualificat per amics i enemics com a molt competent i audaç però a qui es probable que li van afectar de manera desfavorable els llargs mesos passats en la guerra del cors, sempre en constant tensió pels oceans Índic i Atlàntic doncs va acabar, un cop resolt el més difícil, cometent una

sèrie d'errors que, a la fi, van conduir a la pèrdua del buc i, com a trist final, el dugueren al suïcidi que va consumir a un hotel de Buenos Aires. De totes maneres i en honor a la veritat la causa que va influir més al senyor Langdorff per prendre la decisió d'autodestruir el seu navili fou les contínues i errònies notícies que li transmetia la seva ambaixada, alemanya, referent a la situació del gruix de l'esquadra britànica, les quals informacions el van convèncer que estava atrapat a una ratonera sense sortida possible. El muntatge del servei d'espionatge anglès en aquesta ocasió va resultar perfecte.

Una dotzena de vegades més hauré trepitjat els molls de Montevideo, la part vella de la ciutat està igual que la que van trepitjar els nostres avis, el *peso* molt devaluat, les exportacions de carn, llana i cuir ja no són la principal font de divises, són al 1982, ara la major part dels ingressos provenen del turisme, que els hi ho preguntin a Punta del Este, que de ser un antic i solitari far de recalada anomenat de Santa Maria, amb la coneguda Isla de los Lobos al seu davant (aquesta illa pren el nom de la nombrosa colònia de llops marins que hi habiten de molt antic) ha passat a convertir-se en un Benidorm multiplicat per cinc, a més amb quaranta kilòmetres de platja, neta i quasi salvatge, plena de *chiringuitos* que despatxen sense contemplacions cents i cents de *churrascos* ben regats amb cervesa alemanya o amb el conegut vi rosat de les riques vegues del proper Rio Negro.

En aquest darrer viatge, en el qual jo tenia el comandament de la motonau "Mar Mediterraneo" em va venir a veure com a consignatari el senyor Jaume Carrau, més conegut pels seus íntims com Jimmy, que exerceix el càrrec més per tradició familiar que per negoci, doncs és propietari de varies empreses d'anomenada que

l'absorbeixen quasi tot el temps. El senyor Jimmy, en enterar-se que jo era de Vilassar, em va dur a casa seva convidant-me a dinar en família i després, de passada, ensenyar-me el més característic i interessant de la ciutat, ja propera als dos mil.lions d'habitants. El trajecte el vam fer en el seu cotxe amb xòfer inclós i a més dos guardaespalles (de pel.lícula!), això d'anar acompanyat de dos gorilles s'explica bé si es té en compte que feia poc aquest senyor havia sigut víctima d'un segrestament per part dels *tupamaros*. A la seva biblioteca i en un lloc destacat figura la monografia de Vilassar escrita per Lluís Guardiola, la qual hem va ensenyar

amb orgull. El senyor Carrau, ara a prop dels seixanta anys, és besnet dels Carrau que fa més d'un segle van emigrar a la terra promesa i, en veritat, van aconseguir els seus desitjos. Aquí a Vilassar, encara entre nosaltres, viuen la resta dels Carrau, a més molt amics nostres, són els Carrau que no s'atreviren a creuar el *charco*.

El gran i majestuós mausoleu del general Artigas, heroi nacional, separa avui la vella ciutat de la nova, semblant a la funció que fa a Vilassar el carrer Colom, però hi ha més, si Vilassar té l'Avinguda de Montevideo, Montevideo té l'Avinguda de Vilassar.

