

La Costa de la Mort

Relativament a prop d'aquesta costa de què ara ens ocuparem va desaparèixer tràgicament l'any 1954 el pilot de Mataró Daniel Bofill i Alum, que navegava de primer oficial en el vapor Maria R en viatge de Gijón a Barcelona. Company meu de professió, i sobretot gran amic, m'honoro avui a dedicar-li aquesta curta narració com a homenatge a la seva memòria.

Es coneix per «Costa de la Mort», molt anomenada en l'ambient nàutic, el tros del litoral muntanyós i escarpat comprès entre el cap de Finisterre que serveix d'empara a la ria de Corcubion i la punta del Roncudo, ja a prop de la població de Corme. Aquest tram de costa és la més batuda i violenta de tot el nostre contorn marítim, i el seu trist i fúnebre sobrenom li ve ja de molt antic per la gran quantitat de naufragis que allí hi ha hagut i l'elevat nombre de víctimes cobrades en tals accidents. Des de 1870 fins a 1970 s'han pogut comptabilitzar ben bé 150 sinistres amb un total aproximat de 550 morts o desapareguts. Al capdavant d'aquesta llista hi figura Gran Bretanya amb 47 enfonsaments o encallaments amb pèrdua total, seguida d'Espanya amb 40. Els mesos més fatídics han estat sempre els hivernals, pels temporals del nord-oest que assoten amb fúria aquells paratges i que precisament tenen tendència a batre les naus cap a la costa.

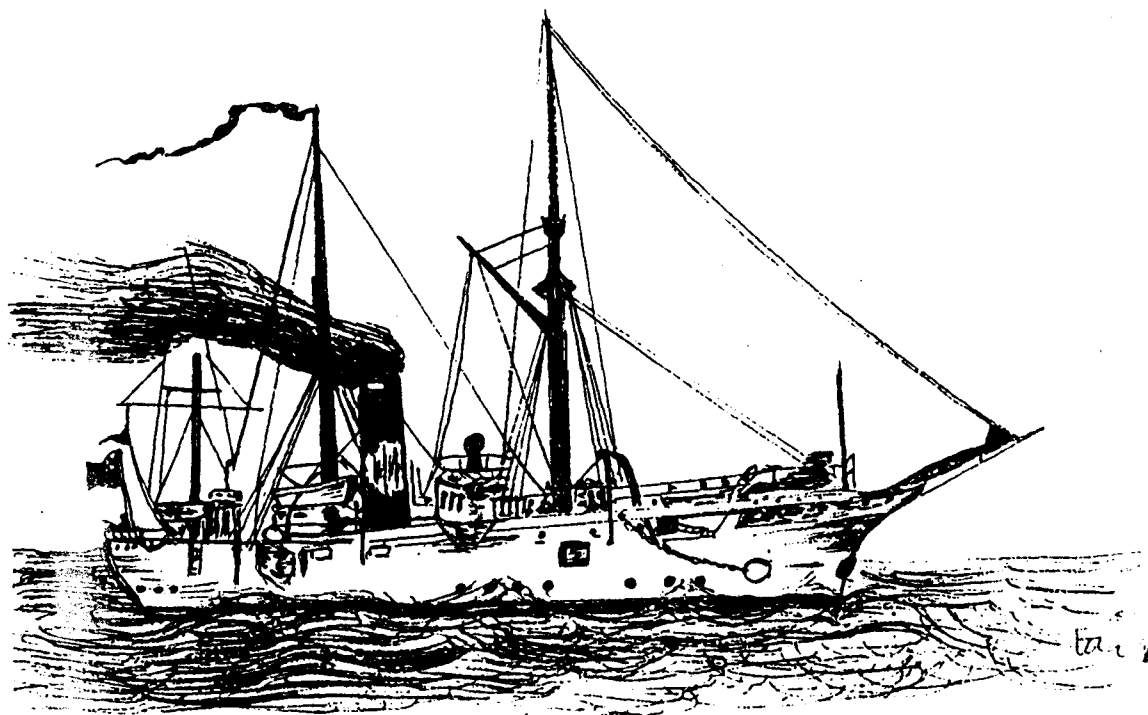
Una altra de les principals causes d'aquests desastres és la temuda boira que s'agreuja amb el tràfec que hi ha; qualsevol distracció o fallada humana, i alguna avaria imprevista en el motor, en el timó o en l'hèlix, perquè lamentablement les desgràcies mai no vénen soles, i és llavors quan la costa rocosa i restingosa fa la seva tràgica missió, la darrera part del drama.

Cal dir que actualment amb l'ús del radar, el perfeccionament en la rapidesa i utilització dels senyals de socors i que en els propers ports d'El Ferrol i La Coruña existeixen potents remolcadors amb escolta permanent disposats en qualsevol moment a fer-se a la mar en rebre un senyal d'emergència, els accidents greus i llurs conseqüències han disminuït, però no pas desaparegut. Malgrat també l'ús obligatori de les sendes de separació de tràfec, la fallada humana o mecànica segueix latent.

Els tres fars principals que pràcticament limiten la zona són els de Finisterre, Villano i Toriñana, tots tres de primera categoria, ja que han de complir la seva seriosa missió dita de recalada, equipats amb llum potent, sirena de boira audible a moltes milles i a més amb emissió contínua de radiofar els dos primers, a part que són molt ben estratègicament situats.

Villano. El far de Villano va ser modernitzat totalment l'any 1896 i va ser el primer que va funcionar amb llum elèctrica en tota la perifèria ibèrica. Abans d'aquesta data posseïa una llum molt pobre que no corresponia al servei tan important al qual en principi anava destinat. Van haver de passar diversos accidents molt greus i a més una forta pressió internacional per convèncer les autoritats competents de l'època de la necessitat d'escometre les obres per convertir-lo en far de superior categoria tal com li corresponia per la seva situació geogràfica. Actualment, sempre posat al dia, és un dels millors.

El naufragi del vaixell de la reserva anglesa HMS *Serpent*, per les seves peculiars circumstàncies fou potser el que va assolir més transcendència entre tots els accidents d'aquesta costa: a més, es va atribuir, o al menys es va insinuar amb insistència, que gran part de la tragèdia fou motivada per la poca llum del far del cap Villano. Aquest vaixell-escola que de Plymouth es dirigia cap a Freetown (Sierra Leone) va embarrancar el 10 de novembre de 1890 a les rodalies de Villano per causa de la boira i perquè havia derivat molt cap a Llevant a conseqüència del temporal de component oest que regnava. Dels 175 tripulants que composaven la dotació, molts d'ells guàrdia marines, només tres varen aconseguir salvar-se miraculosament. Una gran part de les víctimes, entre les quals hi havia el seu comandant Mr.



*El vaixell escola
HMS Serpent.*

Jarry Ross, en dies successius la mar les va tornar a l'escabrosa platja i posteriorment foren enterrats en un petit cementiri construït expressament a la mateixa riba, que encara avui anomenen la platja dels anglesos.

Pel que fa al *Serpent*, ja partit en dos, es va sepultar per sempre l'endemà: la mar imposava la seva llei. Em sembla interessant comentar que fins fa pocs anys quan un vaixell de guerra anglès passava per davant de l'esmentada platja disparava les salves d'ordenança per tal de retre homenatge als seus morts.

Finisterre. Ja fa anys, aprofitants una estada en el petit port de Corcubion, un diumenge, i amb caràcter d'excursió, vàrem pujar al cim del promontori on hi ha instal·lat el far. Era a l'estiu i el dia clar i esplèndid; des d'aquesta talaia s'albira un formós panorama amb més de trenta vaixells sempre a la vista, perquè dintre d'aquest marc es veuen obligades a recalar totes les naus que procedents del nord i de l'est es dirigeixen a qualsevol port situat més al sud, inclosos els dels cinc continents, i viceversa. Des d'aquí han de refer necessàriament el seu rumb per poder arribar a la seva destinació. En època de boires, principalment a la primavera i a la tardor, tot queda cobert per un mantell de tristor, i els mesos d'hivern el bramolar de les onades en petar contra la gran mola de la muntanya constitueix la música de fons del *Finis terrae*. No és possible passar prop de la costa perquè hi ha una sèrie de pedres i esculls més o menys apartats del litoral que fan que sigui un tros molt perillós i molt temut per tothom, àdhuc pels pescadors locals, o sigui que la prudència obliga sempre a donar-los molt de resguard, sobretot amb temps brut.

Aquest rosari de pedres causant com hem dit de múltiples desgràcies destaquen per la seva perillositat i, perquè no dir-ho, per llurs noms gairebé simpàtics: «El Centollo», «El Petón Mañoto», «El Petoncillo».

Precisament entre el Centollo i el cap pròpiament dit hi ha un escabrós i temut canaló poc profund i allí és on quedà embarcancat i posteriorment enfonsat el destructor de l'armada espanyola *Blas de Lezo*, que en aquella ocasió i a tota màquina intentava creuar-lo durant unes maniobres, segons versió oficial per tal de guanyar temps [sic]. Malgrat l'espectacularitat de l'accident no van haver de lamentar-se desgràcies personals, ja que tots els tripulants foren recollits pels bots del vaixell-transport de guerra *Contramaestre Casado*. Aquest fet insòlit va passar l'11 de juliol de 1932, i d'ell pot deduir-se que els tentacles del centollo no són inofensius, i les proeses temeràries tampoc.

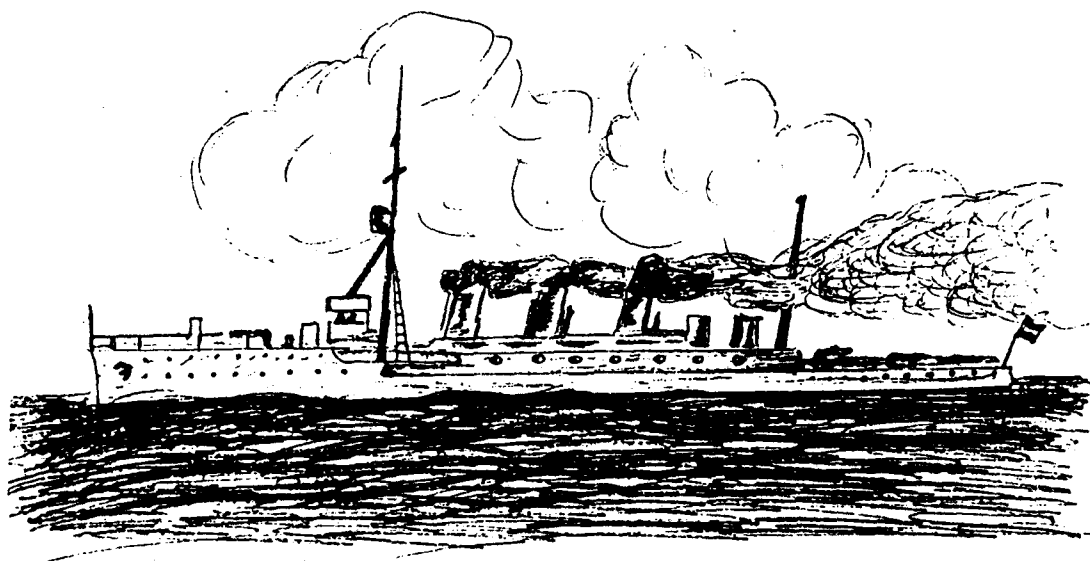
Toriñana. Aquesta punta, situada aproximadament a mig camí entre Finisterre i Villano, formant una mena de península, ha conegut també molts desgraciats naufragis; en els seus fons encara avui s'hi troben boles d'antracita i de carbó de tota mena, vestigis de l'era de l'or negre avui en franca decadència. Abans de l'època de la nostra Guerra Civil centenars de vaixells de totes les nacionalitats cobrien la ruta del carbó, és a dir, nord d'Europa - Mediterrània, i pel que fa a nosaltres el trasllat del carbó des d'Astúries als ports de Llevant era incessant: Barcelona s'enduia la palma, seguit de València, Màlaga i Alacant. Però molts d'ells, i per diverses causes —principalment la boira (sempre aquesta maleïda boira!)— veien truncades les seves singladures en aquesta costa, i Toriñana no en quedava exclòs. Fóra laboriós i fins i tot trist mencionar la relació de vaixells perduts en aigües de Toriñana, però com que per mostra n'hi ha prou amb un botó, tal com hem fet amb Villano i Finisterre en descriurem un cas, un de tants...

A la matinada del 2 d'abril de 1882 dos grans vapors, el *Douro* de la Mala real anglesa que procedent de Lisboa es dirigia a Liverpool amb dos-cents passatgers, i l'espanyol *Iruak-Bar*, que també amb cinquanta passatgers a bord havia sortit de La Corunya cap a l'Havana, varen col·lisionar violentament enmig d'una gran negror i ambdós es varen enfonsar amb una rapidesa inusitada. No és possible descriure què devia passar, tot plegat agreujat a més per l'hora tan intempestiva en què va ocórrer. Malgrat la tragèdia varen tenir sort que en el moment de l'abordatge el vapor anglès *Idalgo Hull* que de Gibraltar anava a Bristol era molt a prop i en adonar-se el seu capità per les bengales que passava alguna cosa greu, va emproar la seva nau cap al lloc del sinistre i va arribar-hi prou oportunament per salvar cent quaranta persones d'ambdós vaixells, que si no hagués estat per la seva miraculosa presència haurien mort irremeiablement. La majoria dels cent deu restants foren engolits per les aigües i molt pocs van aparèixer ja cadàvers escampats per les rocoses platges de Toriñana. Així és la Costa de la Mort.

Ve com l'anell al dit la sentència d'un marí francès que el senyor Monjo ensenyava als seus alumnes, futurs capitans de la marina velera vilassarenca i del Maresme:

*Les flots cachent les erreurs des pilotes
comme la terre couvre les bêtises des médecins.*

AGUSTÍ MARTÍN I SABATER



*El destructor
Blas de Lezo.*