Imprudència temerària

Amb gran alegria i satisfacció, tot just he llegit a la premsa d'avui —15 d'octubre de 1991— l'alliberament del nostre company, el capità de la Marina Mercant, Jesús Manuel Rosales, empresonat per les autoritats iranianes des del maig del 1989, per una suposada imprudència temerària en un accident succeït a bord d'un petroler iranià en el port de Bander Abas.

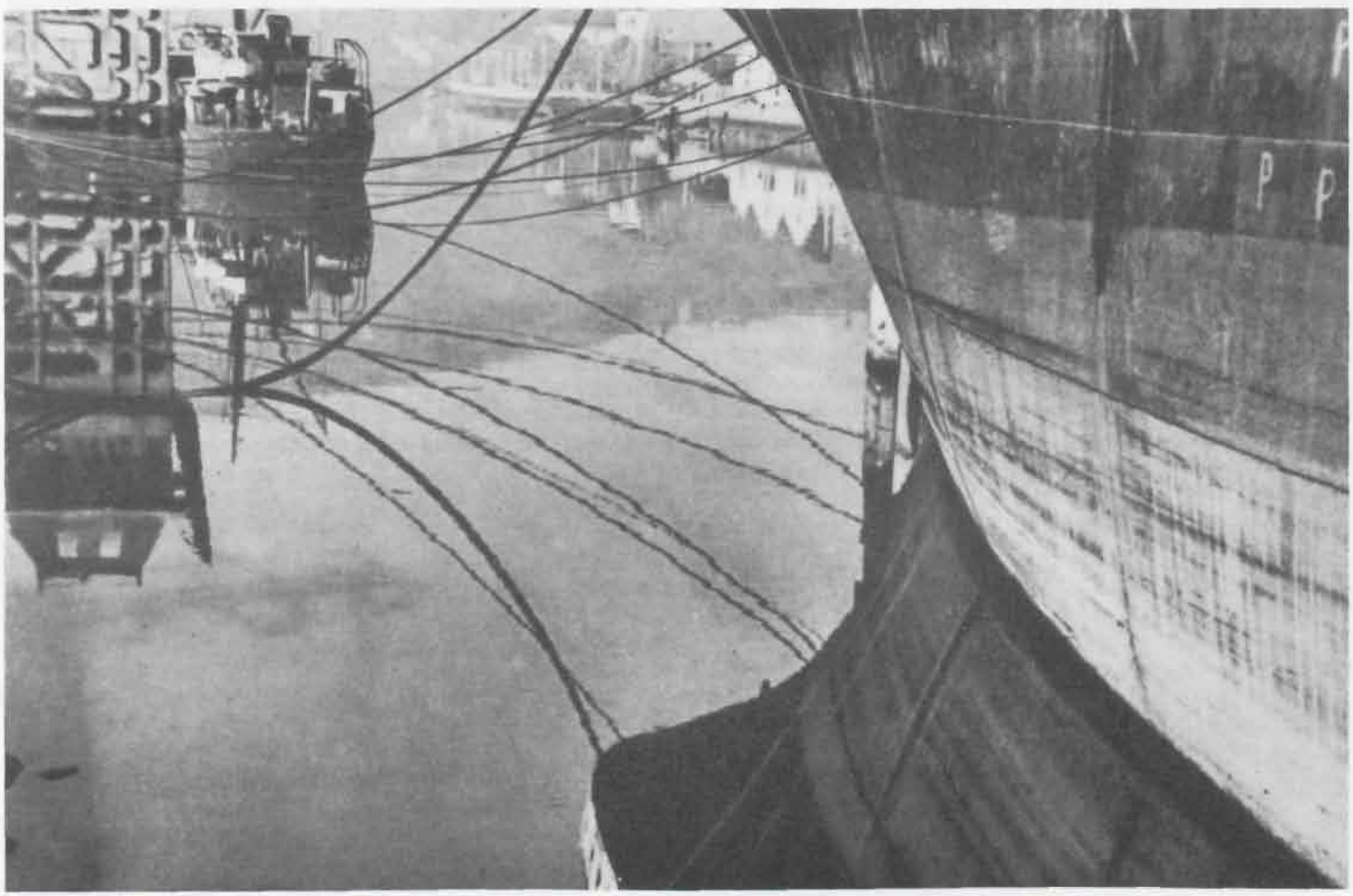
Ja que desconec totalment el procés instruït i les circumstàncies de l'accident, no vull entrar en polèmica sobre la justesa de la severa condemna. Ara bé, voldria aprofitar aquesta grata notícia que amb tanta profusió ens han ofert els mitjans d'informació, per reflexionar sobre un tema que particularment em resulta controvertit i de difícil dictamen com és el de la imprudència temerària.

Així doncs, avui els explicaré una anècdota que fa al cas i que em succeí estant al comandament del magnífic vaixell *Domine*, construït cap a l'any 1933 a les drassanes biscaïnes de Sestao. Aquest vaixell, i el seu bessó *Fernando Poo* —que fou canonejat i enfonsat en l'ancoratge de Bata (Río Muni) a principis de la guerra civil— foren expressament projectats per cobrir el servei amb la, aleshores, colònia de Guinea Equatorial. Eren molt ben dissenyats i tenien molt bona estampa; ara bé, tenien un petit defecte: eren força durs en la seva maniobrabilitat a causa de l'alçada de l'obra morta (quatre cobertes). Això feia que calgués anar molt en compte amb el factor vent, sobretot en les maniobres i amb el vaixell sense arrencada.

Per altra banda, i fent un petit incís, no em puc estar de recordar l'especial estimació que ara encara servo vers aquest vaixell: el meu pare en fou el primer capità. És fàcil d'imaginar l'emoció que vaig sentir el dia que vaig prendre'n el comandament i se'm lliurà la patent de navegació i vaig poder comprovar que la signatura autògrafa del meu pare l'encapçalava.

Resseguint el fil de la vivència, però, ens situem al dia 19 de març del 1969, festivitat de sant Josep —fet que segurament provocà el feliç desenllaç de la història—. Aquell dia teníem prevista la sortida del port de Bilbao, per cobrir la línia regular Cantàbric-Canàries. Érem atracats a l'esplanada de l'Anglès, davant per davant de la Universitat de Deusto, és a dir, havent passat el pont llevadís que uneix ambdues ribes i s'anomena com la barriada.

Al capvespre, un cop acabades les operacions de càrrega i d'embarcament del passatge, amb el pràctic a bord i amb l'ajut de dos remolcadors vam iniciar la maniobra de desatracament, baixant per l'angosta ria del Nervión. El temps



Un detall de la Ria de Bilbao

era encalmat però uns notoris indicis feien presagiar un canvi imprevisible: uns núvols baixos i feixucs que s'allargassaven intimidadors fins a l'horitzó, i una davallada notòria de la pressió en el baròmetre. Amb aquestes condicions, vam passar sota el pont llevadís per la zona de les drassanes d'Euskalduna plena de naus abarloades unes amb les altres, en estat d'armament o de reparació. La gran activitat de la construcció naval d'aquells anys reduïa considerablement el canal navegable. Amb tot, navegàrem fins a la Vuelta de Olaveaga, una pronunciada i perillosa corba de la ria on moltes embarcacions havien sofert espectaculars varades i s'havien empotrat al seu marge. Nosaltres la superàrem sense cap novetat; i així, continuàrem baixant la ria.

Aleshores, el temps se'ns presentà visiblement amenaçador: amb llamps i amb el retrunyir dels trons que es trobaven ja sobre nostre anunciant l'inici d'un fort temporal. Un cop enfilats els Altos Hornos de Biscaia, descarregà de sobte un fortíssim xàfec de vent i d'aigua d'inusitada virulència, preludi del temporal de tercer quadrant que ens venia a sobre. Era el típic i temut temporal que solia ocórrer pels volts de sant Josep, amb fortes pluges i vents atemporalats del sud. Vam haver de continuar —no teníem altra alternativa— amb una visibilitat mínima. Davant d'això el pont de comandament decidí, de manera molt assenyada, de reforçar la vigilància situant en ambdós alerons dos mariners servioles que havien de vigilar zelosament, amb ordres d'avisar immediatament de qualsevol perill o anomalia que s'observés per la proa o els costats.

Igualment, el pràctic de la ria, des de la caseta del timoner, continuava donant les ordres oportunes de govern. Mentrestant, el segon oficial empunyava els prismàtics aferrat al para-brisa centrífug, no fos que albirés qualsevol perill. Vora el telègraf, llest per comunicar qualsevol ordre meva a la sala de màquines, esperava el primer oficial. Llavors, de cop i volta, s'obrí una clariana que ens deixà entreveure, per uns instants, i davant el nostre astorament i ensurt, una gavarra de grans dimensions curulla de carbó. Era tan sols a uns quatre-cents metres de la nostra proa, travessada al canal, mentre un bou d'arrossegament maldava per remolcar-la, en un intent de corregir la seva preocupant i perillosa guinyada. Val a dir que en aquell temps va ser, malauradament, molt usual que les funcions d'un remolcador les complissin aquest tipus de bou, poc potents en casos com aquest. Així, i per mor de la seva gran envergadura, la barcassa no semblava sinó una joguina manejada a plaer pel fortíssim vent.

A l'instant, el pràctic i jo coincidírem que la situació era greu i de molt difícil solució. De cap manera no podíem aturar l'arrencada del nostre vaixell, donat que en fer-ho, hagéssim perdut el govern i la capacitat de maniobra, de manera que el vent ens hagués encoixinat perillosament cap a un dels marges de la ria, on eren els carregadors de mineral.

Sospesant les circumstàncies, optàrem per continuar la marxa i provar de maniobrar de la manera més apurada possible. El que calia primordialment era evitar l'enganxada del cable de remolc amb la nostra proa, ja que el desastre hagués estat d'incalculables proporcions, tant de vides humanes com de material. Així, posàrem canya a estribord anant a buscar la seva popa. Gràcies a Déu, el vaixell obeí i caiguérem a estribord tot el que permetia l'estret marge que hi havia entre la gavarra i la riba dreta de la ria. Així i tot, i malgrat el nostre esforç, encara no poguérem evitar que la nostra proa fregués amb una certa violència l'aleta de babord de la gavarra, que miraculosament va ser expulsada, per l'impuls aparatós, fora de la nostra amura sense patir destrosses aparents de consideració (dada aquesta que posteriorment ens fou confirmada).

Tanmateix, la nostra amura de babord patí un abonyegament per sobre de la flotació, amb fissura en una de les planxes, a l'alçada del *tanc pik* de proa. Però una vegada al primer port d'escala, el de Gijón, la fissura fou oportunament reparada, de manera que poguérem prosseguir el viatge sense cap altra novetat.

Ara bé, un cop altra vegada a Bilbao, de tornada del viatge a les Canàries, i amb l'accident gairebé oblidat, vaig rebre una citació de la Comandància de Marina convocant-me a declarar en relació a l'assumpte de l'abordatge d'una barcassa. A les dependències del jutjat, hi vaig trobar també el pràctic amb qui havia compartit l'atziac incident. El jutge instructor ens interpel·là sobre l'afer. Tant la declaració del pràctic com la meva foren detallades, precises i coincidents. Però vet aquí que quan tot semblava assenyalar que el jutge donava com a proves convincents les nostres declaracions, de sobte i en un to alegre i desencertat, ens amollà: «No creuen que la seva actuació té un caire d'imprudència temerària?».

Aquest comentari ens deixà perplexos i desorientats. Pel que tenia de sorprenent i, crec jo, d'injust. Davant d'això, no vaig saber reaccionar i vaig restar mut i amb la ment en blanc. El pràctic, en canvi, amb la destresa de qui està avesat en aquests afers, i demostrant una gran capacitat de reacció i de reflexos, es dirigí respectuosament al senyor jutge: «A tot això, no creu vostè que tota la corporació de pràctics del port som víctimes d'imprudència temerària pel fet d'haver de treballar cada dia de l'any en aquesta problemàtica Ria del Nervión?».

Davant d'aquesta agosarada i flegmàtica intervenció cal que confessi que per uns instants la meva ment imaginà i evocà l'escenari que amb tanta audàcia havia presentat el pràctic: els remolcadors, que no eren sinó bous d'arrossegament, sense potència i incapacitats per a tal labor; el caòtic tràfec de les grans gavarres, circulant sense control; els molls d'armament de les drassanes d'Euskalduna, farcits de vaixells abarloats que dificulten qui ha de passar pel congost pas, especialment per a embarcacions de gran envergadura, com és el cas dels bucs de la meva companyia que superaven les deu mil tones; la cèlebre corba d'Olaveaga que esdevenia un autèntic malson per als navegants; o les boirines endèmiques de la conca del Nervión que escurcen la visibilitat...

Ben mirat, tot un reguitzell de riscs i de dificultats que aquells homes, els pràctics, calia que superessin en la seva tasca quotidiana. I que manta vegada feia que es juguessin el prestigi professional. Gràcies a Déu, i a la seva perícia personal, la majoria de les vegades acabaven per sortir-se'n, això sí, amb arriscades però obligades maniobres. Aquest era l'argument amb el qual, de manera tan subtil, el pràctic revocà la insinuació fora de lloc del jutge. De forma que l'expedient fou sobresegut. Es rectificà el veredicte inicial en atenció a l'audaç exposició i es dictà una sentència absolutòria.

JOSEP BRUGUERA I BATLLORI
Capità de la Marina Mercant