Huracans

Agustí Martín Sabater, capità de la Marina Mercant

En aquest article l'autor realitza unes constatacions a l'entorn dels huracans -noms, origen, regles de supervivència, efectes devastadors...- i rememora les dificultats de la navegació a vela. Igualment, s'hi destaca la tràgica aventura de la corbeta "Juanito", desapareguda en alta mar l'any 1917.

Es defineix amb el nom d'huracà -en l'argot mariner català, equinocci- una perturbació d'origen tropical que consisteix en un gran remolí d'aire que gira al voltant d'un centre de baixa pressió anomenat vòrtex, desplaçant-se en conjunt segons regles més o meys conegudes.

El nom d'huracà ve de l'àrea del mar Carib on els antics indis anomenaven aquest fenomen *hunraken* o *Déu de les Tempestes*, donat que feia malbé les collites, principalment a l'estiu.

Tanmateix, aquest temporal no es limita a la zona del Carib. D'altres paratges diferents i allunyats són víctimes del pas d'aquest meteor, per la qual cosa el nom que rep varia segons els indrets. Així, a l'Índia s'anomenen *tifons*, a Austràlia *willy-willy, i* a les illes Filipines *baguios,* mentre als mars de la Xina s'anomenen *tifons* al sud i al nord *Tai-fung*.

He pogut comptabilitzar uns 17 velers de la nostra comarca del Maresme desapareguts, tots amb algun tripulant de Vilassar, com a conseqüència dels huracans. Durant les èpoques passades, l'única manera d'enfrontar-se al meteor amb èxit passava per aplicar amb rectitud les familiars lleis dites de Buys-Ballot, que eren la base de les maniobres efectuades segons cada cas. Aquestes regles però, no van ser gaire ben vistes pel conegut marí, hidrògraf i després almirall anglès, Francis Beaufort (1774-1857), autor de les conegudes taules de la força del vent, encara usadesavui en dia. Aquest senyor aconsellava als capitans que, en cas de trobar-se en l'àrea d'un cicló amb vents molt forts, el millor era deixar les normes de Buys-Ballot i posar-se a navegar a pal sec, és a dir, amb totes les veles aferrades i el timó al mig i amarrat. D'aquesta manera s'evitaven l'esquinçament del velamen i la quasi segura i posterior desarboradura, la qual significava el principi de la fi. Amb la teoria de l'almirall Beaufort, si les superestructures ubicades sobre coberta resistien els embats de les onades, el problema estava solucionat, ja que en aquestes circumstàncies l'huracà mana més que el vaixell.

La ruta Bahames-Bermudes-Açors

Hem dit abans que quasi una dotzena i mitja de velers pertanyents a les nostres costes van desaparèixer durant el segle passat sense deixar cap rastre. A més, aquest fet, quasi sempre es produïa en la ruta de retorn, la qual sempre era sense excepció Bahames-Bermudes-Açors.

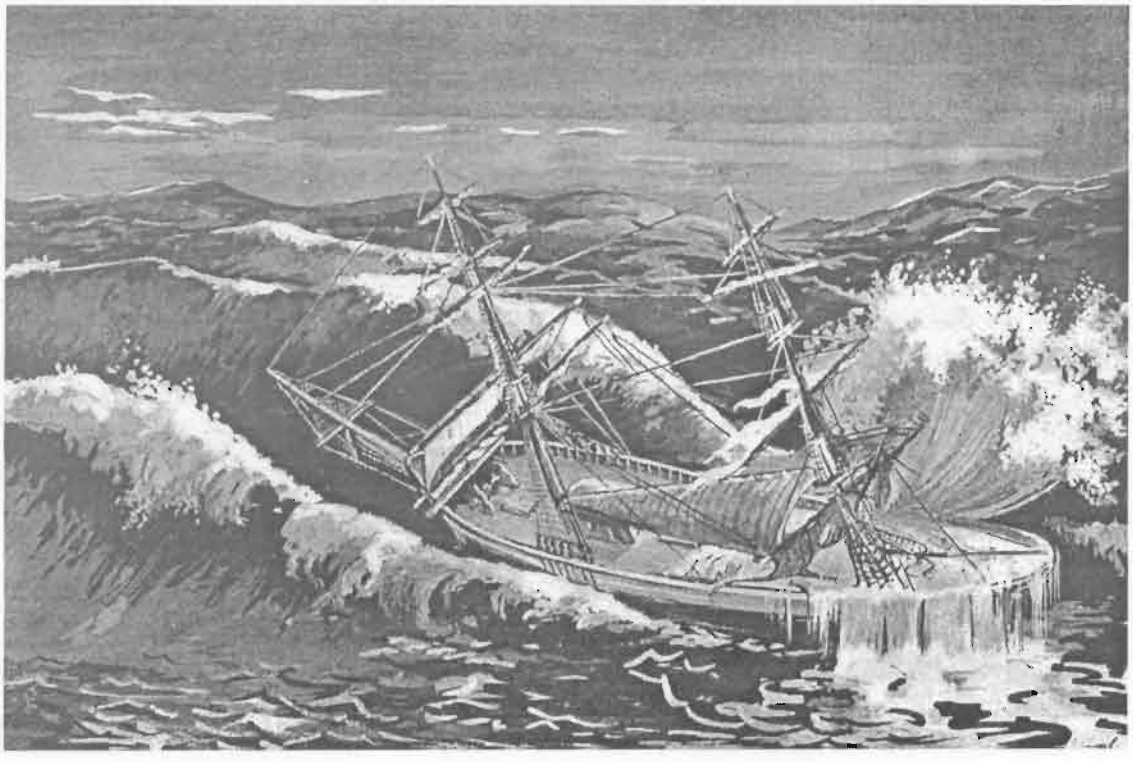
Aquesta derrota era la preferida per tots els capitans que des d'Amèrica Central havien d'arribar cap a l'estret de Gibraltar, degut a que, en general, no s'hi trobaven temps contraris i a més, sempre eren ajudats poc o molt en la seva marxa pel conegut corrent anomenat del Golf, amb la qual cosa es guanyava temps, però a canvi de pagar un preu molt car.

Aquestes illes que limitaven la derrota de retorn eren les mateixes que els galeons holandesos i anglesos utilitzaven com a estació d'espera des de feia 300 anys per abordar els bucs espanyols, els quals, provinents del Perú i Bolívia, sortien plens d'or i d'argent cap a Espanya. Aquesta operació era molt fatigosa, com explicarem

Els mesos dels ciclons

A l'estació marítima de Miami (Florida), i redactat en anglès, existeix en una de els sales d'espera una mena d'avís i recordatori sobre l'època dels ciclons.

Juny
Comencen, però són suaus
Juliol
Van augmentant en nombre i en intensitat
Agost
En gran nombre i forts
Setembre
El més nefast
Octubre
Els darrers, però encara perillosos
Novembre
Algun d'endarrerit



Reconstrucció d'un temporal d'acord amb les descripcions d'un diari de navegació de Jaume Gelpí i Verdaguer. (Dibuix de Ramon Muns V.). Extret de Sant Joan de Vilassar, *de Lluís Guardiola i Prim, pàgina 165.*

breument.

Els galeons espanyols sortien carregats de El Callao o Arica. Després, quan arribaven a Balboa (Panamà-Pacífic), la mercaderia era traslladada al llom de mules fins arribar a Colón (situat a l'altra part de l'istme, a la costa atlàntica). Llavors es tornava a carregar en galeons molt armats i custodiats per tal d'iniciar la ruta de retorn, la qual, si per mala sort tenia lloc a l'estiu, estava plena de ciclons i, el que és pitjor, d'altres afamats i experts en la matèria.

El "Camilla"

Un dels huracans catastròfics que es recorda va ser el "Camilla", l'agost de l'any 1969, que va afectar duament Cuba, Virgínia i Alabama. Els danys es van estimar en més de 600 morts, 400 vivendes totalment o parcialment destruïdes i una despesa de més de 2000 milions de dòlars. S'ha de fer constar que des de la dècada dels 40 els ciclons duen un nom femení en ordre alfabètic, segons la seva aparició durant la temporada. Actualment, i degut a un seguit de protestes portades a terme per grups feministes, els ciclons són batejats alternativament, tant amb un nom de dona com també d'home.

En el temps de l'auge de la nostra època velera, en penetrar els vaixells en zona perillosa, tot s'havia de solucionar a base del baròmetre i l'experiència, molt poc equipatge per sortir-ne ben parat. Avui en dia, en l'era dels satèl.lits, tenim plena informació del meteor quan volem. A més, la xarxa conjugada d'estacions de ràdio Washington-Miami-San Juan de Puerto Rico, en cas que hi hagi una emergència, dóna plenes notícies sobre qualsevol cicló que pugui estar actiu pel Carib i l'Atlàntic. El Japó, l'Índia, la Xina i Austràlia se n'ocupen també de proporcionar la informació corresponent que afecta a les seves respectives costes. Com veiem, es tracta de grans canvis, doncs abans no era concebible atravessar l'Atlàntic o el Pacífic sense usar el sextant, quan avui en dia aquest aparell, després de ser considerat imprescindible al llarg de moltes centúries, resta relegat a la reserva. A més, des de de fa uns anys ha nascut el GPS, un aparell de preu assequible, el qual especifica amb una lectura senzilla tot el necessari per a navegar amb seguretat.

Un dels darrers velers qualificats de "sense notícies", manera com es notificava la desaparició dels vaixell quan havia passat un temps prudencial, va ser la corbeta "Juanito", de 1.200 tones, de propietat barcelonesa i sota el comandament del capità de Premià de Mar D. Jaume Roura. Corria l'any 1917 quan aquesta bricbarca efectuava la travessia de tornada, i com quasi tots, seguint la coneguda derrota Bahames-Bermudes-Açors. Per les restes trobades temps després, es va comprovar que el vaixell s'havia enfonsat a les proximitats de les illes Bermudes. El "Juanito" procedia de Pensacola (Florida) i anava cap a València amb un carregament complet de fusta de "pino-tea".

Un dels darrers "sense notícies" va ser la corbeta "Juanito", de 1200 tones, de propietat barcelonesa i sota el comandament de D. Jaume Roura.

Al Sr. Roura, reconegut com un gran maniobrista, i a tota la seva tripulació desapareguda en el nafragi, des d'aquí els dediquem un pietós record.