



Qualsevol forma de reproducció, distribució, comunicació pública o transformació d'aquesta obra requereix l'autorització prèvia i per escrit de l'autor.

© 2025, Romàn Sánchez Morata

Tots els drets reservats.

Excepte les que tenen peu, totes les fotografies son de l'autor.

# M/N LAGO COMO

Crònica personal retrospectiva i introspectiva  
(1970 – 1972)

Romàn Sánchez Morata



## Introducció

Aquest relat, un projecte llargament desitjat que el llarg confinament associat al coronavirus que vaig verbal passar sense internet, van afavorir que escrivís aquesta crònica o quadern de bitàcola. Està basada en una agenda amb algunes anotacions que portava llavors. Utilitzo la forma verbal del present perquè em sembla que ho fa més fàcil de llegir. Espero que agradi a algun lector interessat en aquells anys on els vaixells navegaven sense pilot automàtic, GPS i altres ajudes a la navegació actuals.





Per situar-nos cal que faci un esbós de l'època: Parlem de l'inici de la dècada dels 70, és a dir, al final del franquisme. Tot i que la dictadura estava ben vigent, diguem que aquesta s'havia suavitzat d'alguna manera, no tant per voluntat de la pròpia dictadura, sinó per l'evolució de la societat civil, el desenvolupament econòmic, la influència del turisme estranger, el costum i la possibilitat dels joves, i no tan joves, de viatjar a l'estranger i, finalment, l'allunyament en el temps de l'origen de la dictadura, és a dir, de la rebel·lió militar i la derrota del govern legítim en la posterior guerra civil.

Tingueu en compte que han passat 54 anys dels fets que es relaten, quan no hi havia ordinadors, ni mòbils, ni internet, ni d'altres coses habituals avui dia. Una època on l'església i les forces armades tenien molt de poder, on la hipocresia i la repressió sexual regia la vida de tothom. Una societat, un país i un mon molt diferent al d'ara.

El "Lago Como" per mi, és la visualització del meu trànsit de l'adolescència a la maduresa o l'assumpció de la majoria d'edat en tant que responsable de la meva vida. Aconseguia la independència econòmica i per primer cop, tret d'alguna escapada de vacances, vivia de manera independent i lluny dels

meus progenitors i tot fent una feina que em permetia seguir aprenent, viatjar i navegar.

Tenia 18 anys tot just complerts i amb el meu títol, encara cruixent, a la butxaca, no cabia a la meua pell.

Al final de la dècada dels seixanta la Marina Mercant Espanyola havia crescut molt i amb l'aplicació de la normativa internacional del conveni SOLAS 1960 i esmenes de 1968, tots els vaixells de més de 1600 TRB (tones de registre brut) estaven obligats a portar una estació de TSH (telegrafia sense fils), i per tant calien Radiotelegrafistes. Fins aleshores els pocs vaixells equipats amb TSH es nodrien de titulats de la *Escuela Oficial de Radiocomunicación* de Madrid. Quan es va produir el creixement de la flota mercant espanyola i l'aplicació del conveni internacional abans esmentat, hi va haver una gran manca de titulats en aquesta àrea. Provisionalment això es va solucionar habilitant caporals radiotelegrafistes de "la Armada".

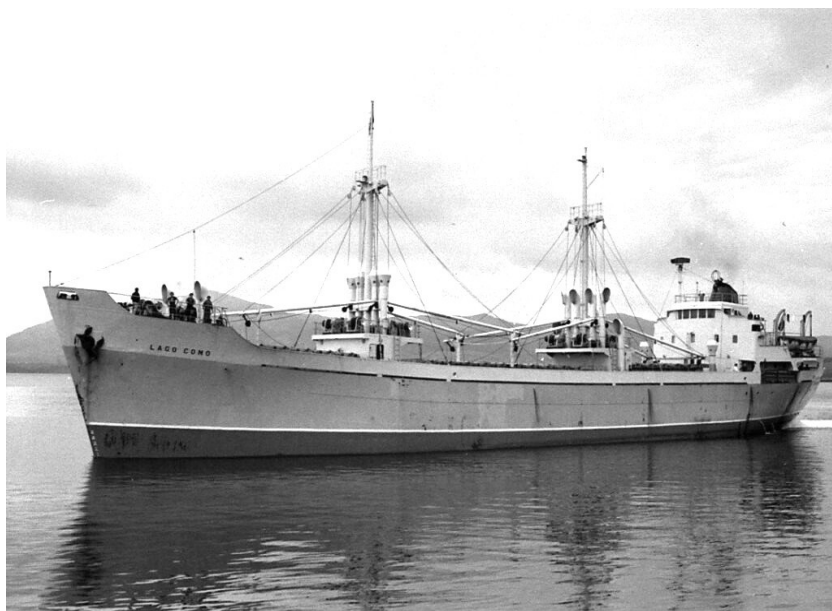
Mitjançant la Llei 144/1961, el Decret 3.654/1963 i les Ordres de 07-12-1964 i 25-05-1965 es van crear els títols d'Oficial Radiotelegrafista de la Marina Mercant de 2<sup>a</sup> i 1<sup>a</sup> classe amb formació adequada a les necessitats de la navegació mercant de l'època.

Esperonat pel meu pare, vaig formar part de la tercera promoció d'aquests estudis. Jo era un mal estudiant, volia aixecar el vol de casa quan abans millor i m'estimava una mica el mar donat que el meu progenitor, encara que no professional, m'hi va aficionar. D'altra banda això de la ràdio em feia patxoca. Així que amb dos o tres anys d'Escola Nàutica i uns quants mesos d'Alumne, podria començar a navegar com a «ràdio» guanyant una bona virolla i aconseguint la meva total emancipació.

El meu pare, l'any després dels suspensos de setembre, m'havia fotut a treballar d'aprenent en un taller (no pas el seu) de fotogravats per a que aprenguéss l'ofici. Per les nits anava a una acadèmia a recuperar les assignatures del batxillerat i també em preparava pels exàmens de 1er de Peritatge Mercantil. Vaig pensar de valent aquell any. Fart d'anar a buscar *carajillos*, netejar i fer tot el pitjor (la dura vida dels primers anys d'aprenent d'un ofici en aquella època), vaig deixar aquell taller i vaig entrar als, llavors, nous tallers de La Vanguardia al Poble Nou, també com a aprenent. Encara que m'havia de llevar a quarts de sis, almenys, a part de treballar prou, aprenia i ho feia amb l'últim de la tecnologia fotogràfica d'arts gràfiques d'aquella època.

Al juny ho vaig aprovar tot i mon pare em va dir que podia deixar de treballar i seguir estudiant si volia. Em va suggerir de treure'm aquest títol.

Ara, després de tres anys a L'Escola Nàutica de Barcelona (actualment Facultat de Nàutica de l'UPC) anava de camí a Vigo a embarcar com a «Oficial Radiotelegrafista» —que bé que sonava— a la *motonave LAGO COMO*.



Imatge de <https://www.puentedemandando.com>

Donada la gran necessitat d'oficials de ràdio per poder despatxar els vaixells, per decret i provisionalment s'expedien els títols sense l'obligació de fer els dies de mar com a alumne que

corresponien. De manera que, era el meu primer embarcament de debò.

Arribo a Vigo a quarts de dotze del 28 de juliol de 1970, un dia d'estiu fresc i mig encapotat. Camino cap al port fent una parada per esmorzar i llegir el diari, al bar sona "Day tripper" dels Beatles. En portada del diari: Ha mort Oliveira Salazar (el dictador feixista portuguès).

Contemplo el «LAGO COMO» per primer cop, en plena feina de càrrega. El conjunt de manguerots, extractors, pals i puntals, al ser el moll molt alt i veure's poca obra morta, fa un efecte estrany, com si el vaixell fos un orgue marí. M'emociono.

Embarco i em presento al capità, de nom Daniel, uns 45 anys, prim, pel canós i cara de bon paio. Som a la "cámara". Em fa seure a taula per prendre cafè. Em presenta al segon oficial, madrileny d'uns 23 anys de posat reservat, al cap de màquines, Gonzalo, vora dels 40, de Baracaldo i sorneguer. Em porta el cafè el cambrer que es presenta com Antonio, molt somrient i calb, d'uns 35.

En acabar, el segon oficial m'ensenya el vaixell:

A la coberta d'abric que habitualment s'anomena coberta sense més, hi ha a la part de proa la "*Cámara*", la peça on dinen el capità, els oficials i l'alumne, on es rep a les autoritats, consignataris, visites, etc., on es juga a cartes o a escacs, on es fa petar la xerrada; el lloc més social del bastiment podríem dir. En aquesta coberta, més a proa també hi ha els camarots o cabines del cap i el 1r oficial de màquines, la meua cabina i una cambra de bany. A la part de popa, també hi ha la recambra o l'office, el paiol de roba, la cuina i la *camareta* o cambra de mestrança i marineria i una altra cambra de bany. A dins les casamates on hi ha les *maquinilles* dels puntals, hi ha les escotilles individuals per accedir als entreponts i les bodegues i els motors dels extractors. A proa, sota el castell, hi ha els paiols del nostramo, del fuster i de pintures. A la toldilla o coberta de bots hi ha el camarot del capità, el del 1r oficial i el de l'armador utilitzat pel 2n oficial i una cambra de bany. A la coberta del pont, a proa hi ha òbviament el pont amb els dos alerons a estribord i babord. A popa, a estribord la derrota i a babord la ràdio, el meu domini, on també hi ha la farmaciola; a l'exterior l'accés al *guardacalor* o xemeneia i les bateries de la ràdio. Més amunt hi ha la coberta de la magistral on hi ha aquest compàs magistral i les antenes. A la coberta principal, per sota de la d'abric hi ha les cabines de l'alumne, del 2n maquinista, del nostramo o contramestre, del

majordom i els del caldereter, cuiner, fuster i cambrer, així com greixadors, mariners i mosso de coberta o grumet. Tret dels quatre primers que són individuals, la resta són dobles. També hi ha la gambusa, paiols, l'accés a la màquina i dues cambres de bany.

La Ràdio és petita, però molt agradable. Mirant a proa hi ha la taula amb els receptors al mig, el transmissor d'O.M. (ona mitja) a estribord i el d'emergència a babord, a la mateixa banda més a popa hi ha un portell rectangular gran i a sota una butaca, més a popa el transmissor d'O.C. (ona curta) i la farmaciola. A estribord la porta enfrontada a la porta de la derrota que sempre estan obertes. Al mateix punt de passadís també està la porta d'accés al pont.

El meu camarot té una llitera prou ampla, una taula, una cadira, un rentamans, un mirall i un petit armari. Un portell rectangular gran que dona al passadís de babord de la coberta enfront de l'escala real.

El segon m'explica els mínims que cal saber del bastiment i el navilier (a qui no l'interessin els detalls tècnics, pot saltar-se aquest paràgraf): M/N Lago Como amb distintiu EDEA, matrícula de Bilbao -677, llista 2ª. Motonau polivalent de càrrega. D'acer tipus *shelter* tancat. 80,89 metres d'eslora

màxima i eslora entre perpendiculars de 75,43 m. 12,02 m de mànega màxima i 5,88 metres de calat màxim. Francbord al centre del disc 1360 mm. Puntal constant 4 m i puntal de bodega 3,29 m. Un desplaçament a màxima càrrega de 3.865 tones mètriques Tm, 2.699 Tm de pes mort i un port (*porte* en castellà: la càrrega màxima de mercaderies que pot portar) de 2.550 Tm. Arqueig Brut de 1.687 tones moorson i 1.171 d'Arqueig net. Propulsor dièsel de 2.016 CV de potencia efectiva. Velocitat en proves 13,4 nusos i 10,5 nusos de velocitat de creuer. El buc pintat de blanc, escotilles grises, les cobertes ocre i la xemeneia verd fosc amb la L de Naviliera Lagos. Cinc cobertes: la principal o d'entrepont i la d'abric o shelter (exterior) que corren de proa a popa. La de bots o *toldilla* a popa i de castell a proa. Finalment les de pont i de magistral a popa) Tres bodegues amb un sol entrepont. Preparat pel transport de fruita mitjançant la ventilació assistida. Quatre sistemes de 2 puntals per treballar simultàniament a les tres bodegues, la central més o menys el doble que la de proa o de popa. Construït a Gijón (Constructora Gijonesa) el 1.960. Classificat per Lloid's register 100 A1. Capacitat de combustible: 69 m<sup>3</sup> de gasoil amb un consum de 7,4 Tm per singladura a velocitat de creuer.

Resumint, un vaixell sòlid, polivalent, de tonatge mitjà amb tripulació reduïda (per l'època) econòmic i capaç de navegar arreu.

Tots els vaixells del navilier *Naviera Lagos S.A. Bilbao* —Lago Enol -1.958-, Lago Isoba -1.958-, Lago Ercina (ex Libra) -1.958-, Lago Negro (ex Escorpión) -1.959, els bessons Lago Como i Lago Garda -1.960- i Lago Sanabria -1.964— eren bastiments de similars característiques, d'entre 2.757 i 3.885 Tm de desplaçament, és a dir: mercants que ben gestionats eren molt rendibles en l'obert i dinàmic mercat de nòlits dels finals del seixanta i principis del setanta del segle passat. Posteriorment, quan el navilier s'havia assentat en el reduït, exclusiu i subvencionat mercat del transport del plàtan canari a la “*Península*”, es va fer construir el Lago San Mauricio -1.967- frigorífic i més gran (4.355 Tm) i es va adquirir el Lago Victoria (ex La Mancha) de 6.000 Tm -1.954-. Quan em vaig incorporar al Lago Como, el navilier ja s'havia fet amb el control de la molt més antiga i anomenada companyia *Naviera Pinillos* encara que ambdues companyies van continuar funcionant autònomament fins al 1.973 o 74 en que ja tot va passar a ser *Naviera Pinillos*.



Foto de <https://www.puentedemando.com>

El segon oficial també m'instrueix dels mitjans C.I. (contra incendis) i salvavides, dels horaris, les tasques de cada un, etc. Em diu que El Vell és nou al vaixell i a la Companyia, que el capità de debò està de vacances. Ell porta ja més de sis mesos al bastiment. A tot això ja són les 18:00 hores, l'hora del sopar.

A la cambra hi ha una taula llarga amb un seient corregut amb forma d'ela i 4 cadires enfrontades. “*El Viejo*” seu de cap de taula en l'extrem més llunyà mirant-ho des de la porta, a la seva dreta seiem el 2n oficial, jo i l'alumne. A la seva esquerra el 1r oficial, el 2n maquinista i el 1r maquinista, i a l'altre cap de taula seu el cap de màquines o “*chief*”. Hi caben còmodament dues persones més si s'afegeix un altra cadira, però quasi mai hi

som els 8 alhora quan naveguem, perquè sempre n'hi ha dos que mengen abans i a port perquè sempre hi ha algú a terra. El menú: Sopa de pollastre amb cabell d'àngel, amanida i un filet amb patates fregides i vi aigualit. Per postres: préssec amb almívar i cafè. Tot plegat digne, però no de primera qualitat. No es parla massa. El Vell m'interroga amigablement, d'on soc? on he estudiat? la meva família? que en sé de la mar i els vaixells, etc. D'això últim confesso la meva poca experiència. Tot just les passejades pel port amb mon pare i, de més gran, algunes sortides costaneres amb ell i la seva barca de 8 metres i una travessia de Sitges a L'Ametlla; quelcom de vela lleugera i algun viatge amb ferri de passatgers, ben poca cosa, tot plegat.

Després pujo a prendre possessió de la meva estació de ràdio. M'ho miro tot acuradament i començo a fer proves. Primer contratemps: no aconsegueixo de posar en marxa els receptors, no ho entenc, sembla que no hi arriba corrent d'alimentació -?- El normal hauria sigut que hi fos el radiotelegrafista al qual substitueixo, però ni hi és ni tampoc hi ha un manual d'instruccions de l'estació, tot i que sí que hi són els manuals de tots els aparells, però no pas del cablejat, antenes, alimentadors i elements annexes, de manera que soc incapaç d'arrencar els receptors, cap problema amb els transmissors, el

radiogoniòmetre o gonio i els transeptors de telefonia d'O.M.  
(2) situats a la derrota.

Em vénen a buscar l'Àngel i l'agregat per anar a terra a fer unes copes, així que deixo per a demà seguir fent proves. (Després d'aquesta humiliant primera lliçó, com després es veurà, sempre he deixat per escrit esquemes i instruccions clares i precises del funcionament de l'estació, i si ha sigut possible m'he esperat a l'arribada del meu relleu).

Ja he dit que n'Àngel té 23 anys, en Raül en té 21 i, segons les seves pròpies paraules, és *cachondo*, *borracho* y *putero*. Jo afegiria que és simpàtic, baix i un xic rodanxó. Tots dos són madrilenys; curiosament, almenys en aquells anys, a la Marina Mercant hi ha molts oficials de terra endins i quasi cap de català i és que veritablement el nostre país viu o vivia d'esquena a la mar. Ens aturem en una marisqueria i ens fotem unes cerveses i unes cloïsses mentre la fem petar. L'Àngel és, aparentment, bastant introvertit i seriós tot i ser molt jove; li falta el polze de la mà esquerra que va perdre en un accident de trànsit, amb el seu Simca 1000 acabat de comprar i encara sense pagar, però almenys l'assegurança li ha deixat anar una bona pasta. En Raül ja va per la tercera cervesa mentre l'Àngel i jo encara estem

acabant la primera; aquell és tot el contrari que el seu company, extravertit i rialler, és un seguit d'explicar acudits, riure, beure i fumar -Coronas-. Canviem de parròquia i coneixem unes noies de la ciutat, més ben dit en Raül les aborda i ens les presenta. Després anem a una disco i més tard tornem al vaixell animadets, encara que en Raül ens volia portar de putes, però ni l'Àngel ni jo en volíem saber res. Tot plegat són quasi les tres quan em fico al llit.

Em llevo a les nou, em foto un cafè amb llet i galetes a la cambra i pujo corrent a la Ràdio. Miro acuradament tots els calaixos cercant la clau per a engegar els receptors, sense èxit. M'entossudeixo i faig tota mena de proves. Crec que la clau està en els dos commutadors de 12 posicions que hi ha més amunt i a cada banda dels dos receptors, quasi res, tan sols 144 possibles combinacions..., però no ho entenc, se suposa que el receptor d'emergència hauria de funcionar alimentat per una bateria, no sé, ho he d'entendre i trobar la manera, ja veurem.

Poc abans del migdia, després d'embarcar el Pràctic i hissar l'escala a bord (no pas la real), llarguem amarres i salpem. Jo em limito a observar la maniobra des del pont i alerons (més

endavant m'encarregaré del telègraf d'ordres a la màquina). El mariner que està al timó, de Muros, remuga perquè avui dinarem més tard. En aquells anys la tripulació estava dividida en tres categories, Oficials, Mestrança i Marineria encara que, a efectes de convivència, en vaixells petits com el nostre tan sols n'hi havia dues. En vaixells grans de vapor amb tripulacions nombroses fins i tot n'hi podia haver quatre: Oficials de pont, Oficials de màquines, Mestrança i Marineria.

L'escalafó i el nombre de tripulants, en el nostre cas, era com segueix:

Oficials: 1.- Capità. 2.- 1r Oficial. 3.- 2n Oficial. 4.- Agregat. 5.- Cap de màquines. 6.- 1r Maquinista. 7.- 2n Maquinista. 8.- Radiotelegrafista.

Mestrança: 9.- Nostramo. 10.- Caldereter. 11.- Majordom. 12.- Fuster. 13.- Cuiner.

Marineria: 14.- Mariner 1. 15.- Mariner 2. 16.- Grumet. 17.- Marmitó. 18.- Greixador 1. 19.- Greixador 2. 20.- Cambrer.

En les maniobres, a proa hi ha el 1r oficial, el contramestre, un mariner, el grumet, el marmitó i de vegades el 2n maquinista. A popa el 2n oficial, el fuster, el cuiner i un greixador. Al pont el

capità, l'agregat, un timoner i jo. A la màquina el chief o el 1r maquinista, el caldereter o caldereta i un greixador. 17 tripulants de 20.

El pràctic comenta no sé què del Celta (l'equip de futbol de la ciutat) mentre dirigeix la maniobra: Es llargen totes les amarres menys l'esprin de proa, es dona molt poca endavant i la popa es separa del moll. A continuació es llarga l'espring i es dona una palada enrere, la proa també es separa del moll (per l'efecte lateral de l'hèlix). Tot seguit es dona poca endavant i es cau a estribord i ja estem navegant. El pràctic desembarca passat punta de Muiñoa, l'agregat —en Raül— l'acompanya fins a l'escala, a estribord. Un cop embarcat a la seva llanxa, el capità mana tota endavant i llestos de màquines. A proa trinquen l'àncora i tothom se'n va a dinar. Al pont el 2n oficial, que ja ha dinat abans de la maniobra, entra de guàrdia mentre el capità calcula el rumb, l'agregat es quedarà de timoner fins que el mariner de guàrdia hagi acabat de dinar.

El govern del vaixell és a mà, res de pilot automàtic. El timoner segueix el rumb mitjançant el compàs magistral que veu a través d'una mena de periscopi o bé a través del compàs de bitàcola que té davant de la roda del timó. A dos metres, sobre la finestra rectangular central del pont, té l'indicador de timó que li permet

saber els graus de pala que fica mitjançant el gir de la roda (sistema tele-hidràulic).

Dino a correuita i neguitós me'n vaig a treballar. Arranco i sintonitzo el transmissor d'ona mitja, però no aconseguixo fer funcionar ni el receptor principal ni l'auxiliar. Més tard quan el capità puja li confesso el meu fracàs. Ell s'apiada de la meva inexperiència i li treu importància. M'ajuda a comunicar-me i transmetre un telegrama per l'Armador mitjançant el transmissor/receptor de radiotelefonía d'O.M. situat a la derrota. Quin bon paio és aquest Vell, moltes gràcies capità. De tota manera em considero un mig fracassat en la meva professió, Mare de Déu! quin començament!

A l'hora del sopar El Vell em tranquil·litza, demà a Setúbal trucarem a un servei tècnic i ho solucionaran. En Daniel, el capità, està de bon humor. Diu: —és una sensació que mai no he perdut des que vaig començar a navegar. Perdre de vista la burocràcia que t'ofega al moll, tornar a respirar aire pur, separar-se de la llum dels ports i les ciutats, perdre de vista els murs, les reixes, tanques, garites i controls! Tot plegat ser més lliure. Des de fa uns quants anys, des que soc capità, encara gaudeixo més, sempre tinc l'última paraula!— i riu...

Tot i la culpabilitat que em rossega, estic cansat, no hi ha mala mar, els moviments són suaus, la remor de la màquina és constant i m'adormo de seguida.

A les set ja estic llevat i puc gaudir de la recalada. Entrem a Setúbal a les 10:00 (entre puntes). A quarts de dotze vénen dos tècnics d'Hispano Radio Marítima i en cinc minuts em posen en marxa els dos receptors. Tal com pensava els misteriosos commutadors tenien part de la culpa, però també un interruptor que jo no havia detectat —ets un inútil nano—. Els dos portuguesos són xerraires i en una barreja de castellà i portuguès em fan cinc cèntims de les quatre coses bàsiques perquè tot funcioni correctament, en acabar, la qüestió de la comunicació ja serà cosa meva. Però d'això últim n'estic una mica més segur. Em sento realment alleujat.

Amb els puntals es carrega tota la bodega de proa i l'entrepont de la central amb bales de palla per a Santa Cruz de Tenerife. Vaig a sopar fora amb l'Àngel, en Raül i el 1r maquinista, en José, que és canari i *recien casado*. Ho sé de seguida perquè només parla de la seva dona i de com l'enyora. Sopem una gran

safata de saborosos «camaraos» (gambes), amanida i un vi rosat excel·lent, el preu també ho és.

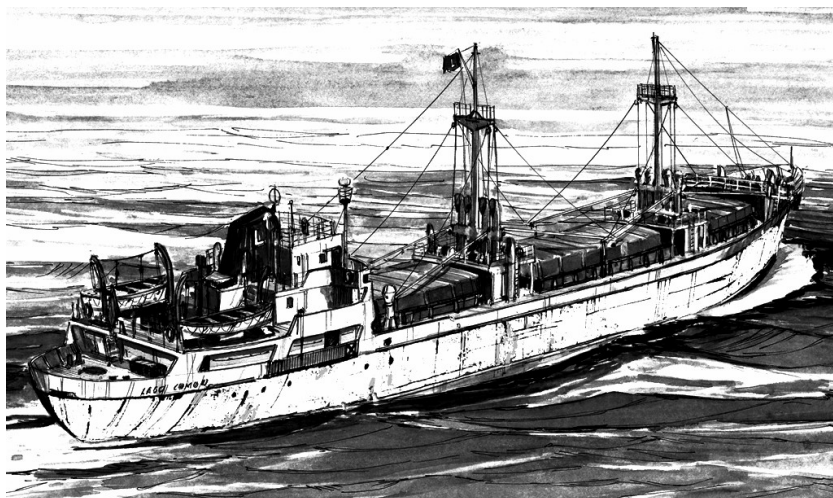
Al següent matí alhora que s'acaba d'abarrotar les bodegues es comença a carregar la cobertada a sobre de l'escotilla de la 3 (a popa) i a la coberta. Es treballa amb tots quatre parells de puntals. Per fer funcionar les maquinilles dels puntals, hi ha engegats dos motors auxiliars, l'activitat és total arreu. La palla s'utilitza per embalar els plàtans. En aquells anys els plàtans es transportaven en grans "pinyes" d'unes cent unitats embalades amb palla, paper i cordill.



A les 18:55, amb els puntals abatuts i la cobertada ben trincada i protegida amb encerats, salpem.

Estic desitjós d'estar en mar obert per poder-me comunicar. Engego el transmissor d'ona mitja i el receptor principal i em poso a l'escolta a la freqüència internacional de trucada i socors en comunicacions morse de 500 Kc/s (si, on s'emet el famós SOS ...—... ). De seguida escolto a Monsanto ràdio CTV que està enllaçant amb un mercant amb distintiu CURM. Miro l'hora (en radiotelegrafia hi ha dos períodes de silenci a cada hora, del minut 00 al 03 i del 30 al 33), comprovo no destorbar ningú i emeto la meva trucada: EAF EAF EAF DE EDEA EDEA EDEA QSA? AR K, que si ho féssim per radiotelefonía seria: Vigo ràdio Vigo ràdio Vigo ràdio aquí Lago Como Lago Como Lago Como Quina és la intensitat dels meus senyals? Fi de transmissió Canvi. De seguida em contesta: EDEA EDEA EDEA DE EAF EAF EAF QRK 3 QRU? QRU AR K (Lago Como (3 vegades) aquí Vigo Ràdio (3 vegades) La intensitat dels teus senyals és bastant bona. Tens algun missatge per a mi? No tinc cap missatge per a tu Fi de transmissió Canvi) EAF DE EDEA QRU TU AR K (Vigo ràdio aquí Lago Como no tinc cap missatge per a tu Gràcies Fi de transmissió Canvi. Em contesta

EDEA DE EAF OK AR VA (Lago Como aquí Vigo ràdio d'acord Fi de transmissió Fi de treball). Quina joia! La meva primera comunicació amb èxit. No m'he posat massa nerviós i la meva manipulació ha estat clara i pausada, quin gust! I jo l'entenia bé, tot i que la seva manipulació era ràpida, quina felicitat! Després el capità m'ha donat tres telegrams per transmetre: al navilier i als consignataris de Las Palmas i Sta. Cruz, aquest darrer prou llarg. Em comunico amb EAF en 500 i passem a una freqüència de treball (484 EAF/480 jo). Me'n surto prou bé, sense cometre gaires errades, encara que suant a dojo de por. Tot seguit escolto la llista de tràfic de Cadis EAC, així com un butlletí meteorològic i els avisos als navegants.



Imatge de <https://elilustradordebarcos.wordpress.com>

Quan no existien les comunicacions per satèl·lit, l'únic vincle, amb garanties d'intel·ligibilitat, entre un vaixell, a més de 1000 milles de la costa, i terra eren les emissores d'ona curta d'ona continua manipulada, és a dir amb codi morse. Més a prop de la costa amb equips radiotelefònics operats per quasi qualsevol es podia enllaçar amb suficient claredat. Ja existia i s'utilitzava la radiotelegrafia d'ona curta, però no sempre es podien establir comunicacions fiables. L'avantatge de la radiotelegrafia d'ona curta és que amb equips de poca potencia (menys voluminosos i més barats) es pot enllaçar des de qualsevol lloc del món en qualsevol condició d'interferències atmosfèriques o d'altres emissors perquè l'oïda pot discernir amb molta més facilitat un so bàsic sense modular –iiiiip– entre molts d'altres sorolls. D'altra banda a la freqüència de 500 Kc, gràcies al sistema i horaris de les estacions a nivell mundial —operades per personal professional qualificat— sempre hi havia centenars o milers d'estacions fixes i mòbils (les dels vaixells i avions) escoltant qualsevol senyal de socors que es podés emetre. Tot això feia que el sistema de seguretat fos fins i tot millor, per ser més humà, que els actuals sistemes de radiobalises. Llàstima que el sistema només podia ser operat per telegrafistes, dolent pels altres és clar. Justament aquesta particularitat feia que nosaltres fóssim com un món a part, ningú que no fos dels nostres ens

podia entendre. De fet la nostra posició als vaixells era molt independent, ja que només ens devíem al capità i tot i així ni tan sols ell ens podia controlar totalment. Hi havia tres categories d'estacions mòbils: De primera amb tres operadors i 24 hores de guàrdia, de segona amb dos operadors i 16 hores de guàrdia i de tercera (la majoria) amb un operador i 8 hores de guàrdia. Jo era el Cap d'estació (!) i únic operador d'una de l'última categoria i per tan feia 8 hores de guàrdia.

En la zona on estàvem navegant feia guàrdia a la freqüència de 500 Kc de 08 a 10 de 12 a 14 de 16 a 18 i de 20 a 22 sempre hora GMT. Les hores que no estava de guàrdia engegava l'alarma, un aparell que si s'emetia un senyal específic d'alarma radiotelegràfica (12 ratlles de 4 segons de durada emesos en un minut) en aquesta freqüència feia que sonés un timbre potentíssim que m'avisava.

M'instal·lo fàcil i ràpidament en la rutina de les guàrdies i la vida a bord. Ara que ja estic segur de poder fer, mes o menys bé, la meva feina, puc gaudir de la contemplació d'aquest mar inabastable, del cel net i lluminós i de la segura i constant navegació. Aquesta primera travessia resulta molt plàcida, el mar està tranquil i el vaixell quasi no es mou. Passem prop de

les Illes Salvajems (petites, portugueses i deshabitades), però no prou per poder-les veure. Abans de l'orto, el 1er oficial em fa veure la llum del far de Punta Anaga.

A migdia del 3 d'agost, després d'una travessia de 65 hores, ataquem al port de Santa Cruz de Tenerife. M'impresionen els tossals i els barrancs que arriben fins a la mar, els núvols que no deixen veure els cims, el contrast del blau del cel i el verd dels turons. La ciutat, cara al mar, es veu atractiva. Atracat, de popa, al fons del port hi ha un estrany bastiment que sembla ser un vaixell reconvertit en central elèctrica pel subministrament d'energia a la població.



Foto de <https://www.puentedemando.com>

Som un grapat de vaixells atracats al moll de Ribera. De seguida es comença a descarregar la cobertada. Ve el passant del consignatari per encarregar-se de la paperassa. Porta el correu, però no pas per a mi, és massa d'hora.

Sembla mentida, només porto fora de Barcelona una setmana i em sembla que han passat mesos. El diari que porta —La Hoja del Lunes—, destaca la victòria de la parella Santana/Gisbert a la Copa Davis, victòria que permet a Espanya classificar-se per la final interzones, i el segrest d'un Jumbo Jet amb 378 persones a bord.

Faig una volta per Santa Cruz. Al carrer Castillo hi ha una òptica amb tot de dependents encantadores, totes vestides amb una bata blanca amb un generós escot, totes somrients amb unes cabelleres superbes i una veu dolça i encisadora. No cal dir que em compro unes ulleres de sol. Al final d'aquest carrer hi ha un parc amb arbres frondosos i mamàs guapes i joves amb llurs criatures.

A les 20:00 salpem cap a Las Palmas de Gran Canaria, on ataquem a les 01:45 després d'una travessia sense història. Al sortir de port emeto una trucada general per si qualsevol estació (costera o mòbil) té tràfic per a mi — CQ CQ CQ DE EDEA

EDEA EDEA QRU? AR K —, però ningú no respon. Em quedo a la escolta fins les 22:00 i després me'n vaig a la meva cabina.

De bon matí es comença a treballar. Es descarrega la palla de la bodega de proa alhora que es comença a carregar plàtan a les bodegues 2 i 3. Som atracats al moll de La Luz, a Las Palmas. Almenys aquesta part de la ciutat és més lletja que Santa Cruz. Camino, tot mirant els basars dels indis o paquistanesos, fins al parc de Santa Catalina on prenc una cervesa. Després dino molt de gust en una pizzeria d'un dels carrers entre el parc i la platja de Las Canteras. Al nord de la ciutat hi ha una península (la Isleta) unida a través d'un istme a la resta de l'illa amb la platja de Las Canteras a l'oest i la de Las Alcaravaneras a l'est, on hi ha el port.

Cinc minuts després de mitjanit salpem cap a Tenerife. Anem moderats de màquina per entrar a Santa Cruz a les vuit del matí. De seguida comença la càrrega de plàtans per abarrotar totes les bodegues. A la tarda faig una volta per la ciutat i sense adonar-me em trobo davant de l'òptica del carrer Castillo...

A les 20:25 salpem cap a Vigo. El capità em dona dos llargs telegrams per a transmetre. Enllaço amb EAT (Tenerife ràdio) i els transmeto sense problemes. Me'n vaig al llit passada la mitjanit.



El 7 d'agost (de 1970) despunta grisenc, sense vent i amb la mar quasi en calma. Esmorzo i pujo al pont on el capità està de guàrdia. Em demana que escolti algun *parte meteorológico* perquè es malfia del temps. Començo la primera guàrdia a les vuit en punt. A les guàrdies escolto les llistes de tràfic de les estacions que en poden tenir per a mi, un parell de meteos i els avisos als navegants, mentre mantinc l'escolta en la freqüència internacional de trucades i socors de 500 kc/s, amb especial atenció als minuts 00 a 03 i 30 a 33, els minuts de silenci.

Fora de les hores de feina, llegeixo bastant —ara mateix estic llegint *Alamut* de Vladimir Bartol—, escric alguna carta i parlo molt amb l'Àngel i en Raül, un xic amb El Vell i molt poc amb en Gonzalo. Aquest últim és molt afeccionat a fer solitaris, bastant sorrut i de poques paraules, molt basc ell, o més ben dit com molts d'ells.

El 8 transcorre igual, però amb el vent del NE començant a bufar i aixecant una mica de mar.

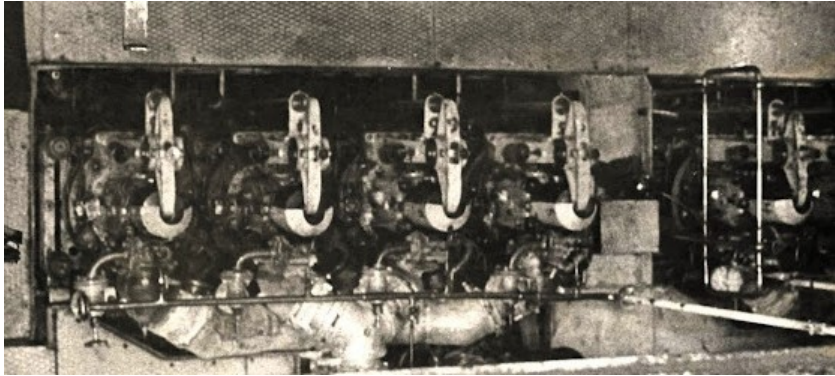
L'Àngel, fumador empedreït, m'explica que, sent agregat, el van haver d'ingressar en un hospital canadenc per una pulmonia, i que en el temps que s'hi va estar, li permetien fumar!

El 9 bufa molt amb forta maror que ens fa capcinejar de valent. La velocitat baixa. Ens acostem a la costa per agafar una mica de redòs. Tot i el moviment, dormo com un tronc.

El dilluns 10 d'agost al matí ataquem al port de Vigo. En fer-se fosc ens trobem amb les noies que vam conèixer fa una quinzena. N'hi ha una que m'agrada molt. Parla i actua com una dona més gran del que és i al seu costat em sento més nen del que soc. Tot i que semblo agradar-li, em sembla que no em pren seriosament.

Salpem dimarts a les set de la tarde. Engego l'estació i em comunico amb EAF (Vigo ràdio).

Dimecres, 12, a l'acabar la primera guàrdia, en Modesto, el segon maquinista, s'encarrega de que faci una visita a fons de la sala de màquines. El motor és gegant. El meu guia em diu que un home hi cap a l'interior d'un cilindre.



5 de les 8 culates amb les seves vàlvules d'escap del motor principal vistes des de dalt

A les 15:05 atracats i llestos de màquines a Setúbal.

El dijous comença la càrrega de bales de palla que dura fins a l'altre dia. A la nit n'Ángel i jo repetim de *camaraos i vinho verde* al mateix lloc que 15 dies abans.

Salpem divendres a l'horabaixa.

Dissabte l'Atlàntic es desplega infinit i clement, per ara, amb la mar i el vent a favor. En Gonzalo, després de apallissar-me a la brisca, m'ensenya a jugar un solitari —en sap de quatre tipus—.

Als matins em desperta el cambrer una mica abans de dos quarts de vuit. L'Antonio és molt primari, però voluntariós i bona gent.

Diumenge, 16, al través de Madeira que es troba massa lluny per veure-la.

Arribem a Sta. Cruz de Tenerife la matinada del dilluns, en José, el *recién casado* surt disparat cap a ca seva tan aviat com posen l'escala.

A les vuit del matí comença la descàrrega. A quarts de nou l'agent del consignatari porta el correu. N'hi ha per a mi. De la meva estimada germana i del meu mig germà.

Dimarts s'acaba la descàrrega a tres quarts de dues. A un quart de tres salpem. A les quatre hores justes ancorem davant de Las Palmas de Gran Canaria.

A les vuit en punt del matí estem amarrats al moll de Santa Catalina d'aquesta ciutat. D'immediat es comença a carregar plàtan.

A les onze de la nit salpem cap a Santa Cruz on ataquem a les 05:00.

Prop de les nou de la nit de dijous, feta la visita obligada a l'òptica dels escots generosos, completada la càrrega de plàtan i amarinat el bastiment, ens fem a la mar.

Tenim una travessia bastant plàcida tot i que la maror de proa ens treu una mica de velocitat. M'acostumo a dutxar a la nit, abans d'anar a dormir. Comparteixo el quarto de bany de la coberta de bots amb el capi, el primer i el segon.

Ens creuem amb l'*Achile Lauro*, un bell creuer que, 15 anys més tard, es farà famós al ser objecte d'un segrest per part del FLP (Front d'Alliberament de Palestina).

Al migdia de dilluns del 24 d'agost entrem a Vigo. La temperatura és molt agradable.

L'endemà n'Ángel i jo ens veiem amb les nostres conegudes per fer unes cerveses i xerrar. En Raül no ve doncs té feina. Jo quedo amb na Maria pel dia següent. En acabat anem a fotre'ns una mariscada. La premsa escrita es fa ressò de l'incendi d'un pesquer alemany a la desembocadura del Weser amb 8 tripulants morts.

La trobada amb la Maria és reeixida tot i el meu nerviosisme. En acomiadar-nos em fa un petó als llavis.

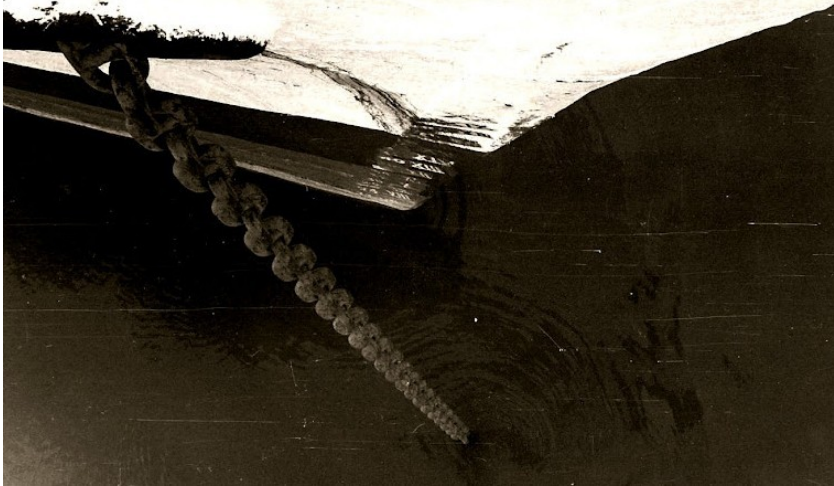
Passat migdia del dijous 27 ens fem a la mar. A les 19:30 entrem a Leixoes d'on tornem a salpar al següent dia a les 18:30.

Al costat del port de Leixoes hi ha una petita ciutat, Matosinhos, on ja en aquella època hi havia un parell de carrils exclusius per a bicicletes!

El dissabte passem a tres milles al oest de les illes Berlengas. En Gonzalo em fot una altra pallissa a la brisca o al tute, no ho recordo bé.

Diumenge al vespre, a petició del capità i l'alumne de nàutica, sintonitzo *Radio Gaceta de los Deportes* a *Radio Nacional de España*.

A les quatre de la tarde de dilluns 31 som davant del port de Las Palmas de Gran Canaria. Com no ens donen permís per atracar —via VHF— a tres quarts de sis fondegem.



Vora de les nou de la nit atraquem.

Passem l'1 i el 2 de setembre a Las Palmas descarregant i després carregant plàtan. El primer dia dino amb en Raül en una pizzeria darrera del parc de Santa Catalina. Després vol que anem de putes; està entossudit a fer-s'ho amb una prenyada. Jo l'acompanyo, però no vull perdre la meva virginitat amb una meuca. Ell aconsegueix trobar-ne una de prenyada —de probablementment 4 o 5 mesos— bastant agraciada. M'espero a l'anre prenent una cervesa mentre un seguit de professionals intenten portar-me al llit.

El segon dia torno a la mateixa pizzeria amb n'Ángel. Abans de tornar a bord prenem uns cigalons en una terrassa del parc.

Salpem passada mitjanit cap a Santa Cruz de Tenerife on atraquem a quarts de vuit del mati.

Tot el dia carregant pinyes de plàtan. Havent dinat faig una volta per la ciutat que a mi em sembla molt més maca que Las Palmas. Sense adonar-me em trobo davant de l'òptica del carrer Castillo. Òbviament hi entro i em miro les ulleres de sol al mateix temps que el generós escot de la dependenta que m'atén que parla amb tal dolçor i simpatia que no tinc més remei que comprar-li'n unes Ray-ban. Després faig un volt pel parc que hi ha al final del carrer tot intentant travar conversa amb alguna de les nombroses i atractives mamàs o mainaderes que hi passen, sense èxit però. Salpem cap a Vigo a tres quarts de nou de la nit.

Divendres, dissabte i diumenge ens els passem navegant per l'Atlàntic amb una mar molt clement i molt de sol. Faig les meves guàrdies i les feines rutinàries a més d'afegir aigua destil·lada a les bateries. A les hores de lleure lleigeixo *Los agitadores de Argel*, escolto les notícies, xerro amb en Raül i l'Ángel i jugo a la

brisca amb en Gonzalo aconseguint, per primera i última vegada, guanyar-lo!

Dilluns, 7 atraquem al port de Vigo a dos quarts de nou del matí. De seguida truco a na Maria i quedem, sols, per anar a sopar. És una noia molt eixerida, agradable i guapa. El temps se'm passa volant amb ella. Quan ens acomiadem, al portal de casa seva, ens fem un petó, aquest cop amb llengua, encara que massa curt pel meu gust. Torno contentíssim a bord.

L'endemà, acabada la càrrega —general—, salpem a les 17:35. A mitjanit fondegem a l'avantport de Leixoes.

Dimecres a primera hora atraquem i de seguida es comença la càrrega. Passades les cinc de la tarde salpem cap a Setúbal.

Passades les nou del matí de dijous atraquem en aquest port. Al cap de dues hores comença la càrrega. Anem a sopar on sempre, aquest cop hi anem l'Ángel, en Raül, en José, el capi i jo. Cauen tres ampolles de *vinho verde*, dues safates de *camaraos*, una d'amanida i una de *lulas* (calamars). El capità, en Daniel, dirigeix la tertúlia que versa sobre la situació política portuguesa, els vaixells i la gent de mar.

Divendres, dia 11, s'acaben d'abarrotar les dues bodegues i la coberta amb bales de palla i a dos quarts de vuit de la tarde ens fem a la mar, aquest cop cap a l'illa de La Palma. En les maniobres d'entrada i sortida m'encarrego del telègraf d'ordres a la màquina.

Dissabte s'aixeca vent del NE i maror que ens ajuda ja que ens ve de popa. Començo a llegir, en portuguès, una breu historia de Portugal que vaig comprar a Setúbal. A l'última guàrdia escolto un SOS d'un vaixell danès que es troba al Mar d'Irlanda amb un corriment de càrrega i perill imminent de sotsobrar. De seguida responen dos vaixells que es troben prop i es dirigeixen a auxiliari-lo. Ho he pogut escoltar per que s'ha emé en període de silenci.

Diumenge s'espantla el gonio, però aconseguixo adobar-lo. En Gonzalo em torna a apallissar, primer a la brisca i després al tute. Li deixo al capí «Alamut» i ell em deixa «Viaje a la Alcarria» de C. J. Cela.

Dilluns, 14 a migdia ataquem al port de Santa Cruz de La Palma. Es descarrega la palla de la cobertada i de la bodega dos. La petita ciutat és maca i les noies guapíssimes.

A les nou de la nit salpem cap a Tenerife. Hi ha forta maror que ens agafa pel través i ens fa brandar de valent.

De matinada s'espantia el timó i el motor principal. Els maquinistes, caldereta i greixadors treballen de valent i només ens endarrerim sis hores.

Passat migdia ataquem a Santa Cruz de Tenerife. Es descarrega la resta de la palla.

A mitjanit salpem cap a Gran Canaria. Hi ha més mar que també tenim pel través i les brandades son acollonants. En les més bèsties l'aigua embarca per sobre de la regala!

A les 10 del matí ataquem al moll de la Luz a Las Palmas, començant tot seguit a carregar plàtan.

A les quatre de la matinada de dijous, 17 salpem cap a Tenerife on arribem a les deu del matí. Es treballa a tota pastilla per completar la càrrega de plàtan. A les vuit del vespre tornem a salpar. La mar ha minvat i la nit és magnífica.

Divendres tenim bona mar i un dia esplèndid, la nit encara és millor, amb un cel estrellat espectacular. En Raül em mostra

l'Óssa Major i Cassiopea i m'ensenya a reconèixer l'estrella Polar.

Dissabte començo la meva primera liquidació de telegrams. Bon temps encara que pitjor que divendres. Hi ha bastant humitat.

De nit veiem un munt de vaixells ja que som a l'alçada de l'estret.

Vint minuts abans de mitjanit el timoner desperta la següent guàrdia i, amb permís del capità, el substitueixo al timó.

Diumenge la mar està quasi com un plat.

El majordom em convida a jugar una partida d'escacs a la cambreta de la tripulació. El nostramo, de Muros, és molt de la broma i se'n fot del majordom per haver perdut. El grumet, que és nebot seu, i un mariner també son d'aquest poble gallec. No jugaré més amb el majordom perquè juga molt malament i no m'agrada aquest home. Em sembla que m'ha convidat tan sols per donar-me cova i fer-se el simpàtic.



A les 00:10 del dilluns, 21 ens trobem davant de Montedor. Si el capità volgués podríem entrar a Vigo a les tres de la matinada, però mana moderar màquina per atracar a les vuit del matí. Tot seguit es comença a descarregar el plàtan.

Truco a la feina a na Maria per quedar, però avui no pot, quedem demà a les set de la tarde i em demana que hi vagi amb n'Àngel perquè també hi serà la seva amiga Luz. Quan es fa de nit les bodegues són buides. L'Àngel, en Raül i jo ens n'anem a sopar. Ens fotem una safata de cloïsses, dues cabres, dues nècores i dues

ampolles d'*alvarinho*. L'Ángel i jo tornem mig torrats a bord, en Raül se'n va al barri de putes.

Dimarts hi ha relleu de comandament. Marxa en Daniel que estava fent una substitució i embarca el nou capità, l'Isidoro, un paio molt jove que porta anys a la companyia. Ve de vacances, però abans havia estat capità del «Lago Negro». Abans de dinar canviem de moll, ens atraquem al moll del Carbó on ens hi estarem 12 dies de reparacions.

A l'hora de dinar el nou capità ens explica que té 28 anys, que és de Carrión de los Condes, Palència, però que va estudiar i viu a Bilbao. És casat amb una bilbaïna i té un nen de 4 anys. Després ens demana, a tots els oficials, que n'hi fem cinc cèntims de nosaltres. Sembla bona persona, xarraire i simpàtic.

L'Ángel i jo no sopem a bord i a les set en punt som a la cafeteria on hem quedat amb les noies. Arriben al cap de 10 minuts. Ens hi quedem xerrant fins a quarts de nou que anem a una mena de discoteca on no hi ha massa gent. Ballem una estona ritmes de moda tot i que ni al meu company ni a mi ens agrada massa, però després posen un parell de «lentes» que m'agraden més perquè puc contactar més i millor. M'encanta l'olor de na Maria. A quarts de deu les acompanyem a casa ja que no poden anar a sopar amb nosaltres. Ens acomiadem amb un breu petó i quedem dijous per

trobar-nos de nou, però tan sols na Maria i jo. Tot seguit anem a picar alguna cosa. L'Àngel em comenta que l'amiga de la Maria no li acaba de fer el pes.

Dimecres no tinc feina i surto a dinar a terra. Hi ha un solet tímid, però la temperatura és agradable. Compro el diari i m'instal·lo a la terrassa d'un petit restaurant. Mentre espero que em serveixin el menú llegeixo el més rellevant. El mariscal Tito, de 78 anys, manifesta que nomenarà un executiu col·legiat per regir Iugoslàvia quan deixi la presidència, però no diu per quan serà això. Jordània voreja la guerra civil: Combats entre l'exercit jordà i milícies del FLP. Espanya prepara la propera visita de Nixon, president dels Estats Units.

Dijous m'arriba una multa de dues mil pessetes! Per utilitzar la freqüència de 500 kc/s en període de silenci. La denuncia és d'una estació costera portuguesa. Ja m'havien advertit que les estacions portugueses filaven molt prim. No recordo haver-ho fet, però potser el rellotge de la meva estació s'avança o endarrereix cosa d'un minut. Vaja pal moral i econòmic! En el futur seré molt més curós i deixaré un marge d'un parell de minuts abans i després del període, per si de cas.

Na Maria em dona plantó, m'espero quasi una hora, però no apareix.

Divendres estic tot el dia mig fotut de la panxa. Acabo d'emplenar els impresos de liquidació dels telegrams. Truco a na Maria a la feina, però no es pot posar.

Dissabte envio la liquidació dels telegrams dels dos mesos anteriors. Venen dos tècnics de *Hispano Radio Marítima* per revisar l'estació.

Per la tarde no es treballa. Quedo amb na Maria per sopar. El sopar resulta car —convido jo—, però és excel·lent. La conversa no tant. Em diu que li caic molt bé, però que soc massa jove o massa immadur per a ella, que busca un home fet, amb més experiència... Ens acomiadem sense rancúnia, però amb pena, al menys per la meva banda. No ens tornarem a veure.

Diumenge no es treballa a bord. Fa un dia resplendent. L'Ángel i jo marxem d'excursió a l'altra banda de la ria. Per anar-hi agafem el transbordador que en deu minuts de travessia ens deixa a l'altra riba. Tot passejant, gaudint del bon temps i del paisatge, ens arribem fins a Ribeira on dinem en un mesó popular al aire lliure: *Caldo gallego* de primer i *lacón con grelos*

de segon, tot molt bo i regat per un ribeiro excel·lent. Allarguem la sobretaula, mentre prenem cafè i orujo, parlant de la situació política al país. Ens preguntem quan morirà el dictador, esperançats en que la seva mort, que no pot tardar massa, signifiqui la fi de la dictadura. El preu de l'àpat és molt raonable. En acabar tornem sense presses cap a Moaña i Vigo. Anem al cinema i veiem “los rateros” amb Steve McQueen que ens agrada molt. Ha estat un dia entretingut i agradós.

Dilluns 28 es compleixen dos mesos des que vaig embarcar. Es reprenen les reparacions. Tornen a vindre els tècnics d'Hispano. Em discuteixo per una fotosa amb el primer oficial, el mallorquí Josep.

Dimarts vaig de compres a fer-me amb roba d'hivern. Al capvespre ens quedem sense llum elèctrica per avaria de l'únic motor auxiliar que queda (els altres dos estan desmuntats fent-hi manteniment).

Dimecres, últim dia del mes, cobro el meu sou: 17.000 cuques (pessetes). Obro un compte a la *Caja Postal* que em permetrà ingressar o treure diners a qualsevol oficina de Correus d'Espanya —llavors no existien els caixers automàtics—.

Dijous, primer dia d'octubre. Juntament amb un tècnic de H.R.M. instal·lem una nova antena principal.

Divendres, amb el mateix tècnic, fem el manteniment del transceptor de telefonia i desmuntem l'antena del radar —un DECCA de l'any del gas— per fer-li el preceptiu manteniment. En Raül i jo anem al cinema i després de copes.

Dissabte muntem l'antena, fem el manteniment de la unitat de presentació i sintonitzem el magnetró del radar. Provem tots els equips de ràdio i ajuts a la navegació. Tot en ordre.

Diumenge, 4, a les set del matí ens fem a la mar. Faig marcacions amb el gonio i testo pràcticament els transmissors. El radar ha millorat una mica el seu rendiment, però segueix sent insuficient. Temps magnífic.

Dilluns a les vuit del matí fondegem davant de Setúbal a l'espera d'atracar. A les tres de la tarde atraquem. Temps assolellat i bona temperatura. Sopem el de sempre a on sempre, aquest cop en Isidoro, el capi, se'ns hi uneix.

Dimarts comença la càrrega de palla. Amb l'alumne, fem l'inventari del rai i els dos bots salvavides. Molt de sol. Tornem a sopar *camaraos* i *vinho verde*. Som sis aquest cop, tots els oficials excepte en Gonzalo i en Modesto.

Dimecres s'acaben d'abarrotar les bodegues, entrepunts i coberta amb bales de palla. Passades les set de la tarde salpem. Vent del NW, forta maror i xàfec. Ens movem bastant.

Dijous el temps segueix igual amb més xàfec i moviment. Per la nit millora una mica.

Divendres el temps millora i el moviment també. A les 23:15 hora de bitàcola avistem les illes **Selvagem**s.

Dissabte, 10 a les 11:45 ataquem a San Sebastián de la Gomera. Tot seguit comença la descàrrega de la palla. Per la tarde passejada per San Sebastià. Compro una capsa de cigars gomers. Diumenge es descarrega fins a les 14:00. El trio de joves ens anem de marxa per aquesta petita i bonica ciutat. A mitjanit salpem.

Dilluns a les 07:45 ataquem a S.C. de Tenerife. Es descarrega la palla que resta a les bodegues. Per torns, tota la tripulació anem a *Sanidad Exterior* a vacunar-nos de verola i còlera. A les 19:30 ens fem a la mar, en llast, amb rumb a Dakar. Temps magnífic, la mar com una bassa d'oli.

Dimarts. Atlàntic Nord. Bon temps. Caloreta. Tinc moltes dificultats per comunicar-me, tant en ona mitja com en ona curta. La posta de sol és espectacular. Quant es fa de nit millora la propagació tan en OM com en OC. Tot i ser dimarts i tretze no ha passat res.

Dimecres. Continua fent un temps estupend i la temperatura augmenta. Sense dificultats telegràfiques. Per la tarde entrem al tròpic. En Raül es troba malament amb febre i no fa la guàrdia de pont del capità. Després de la meua guàrdia de 20 a 22 em quedo al pont amb l'Isidoro. No es veu cap llum en tot l'horitzó. M'explica un viatge que va fer a Escòcia amb el seu anterior vaixell i la bicoca que va resultar per tota la tripulació amb el bastiment ple de noies a tot hora i molts dies a port. És molt agradable xerrar amb ell, és un bon conversador i també sap escoltar.



Dijous, 15 arribem a les 13:30 a Dakar i atraquem tot seguit. Aviat comença la càrrega de pinso a granel de conglomerat de cacauet. Fot una calor de collons. Per la nit s'està millor. Sortim en Raül, en José i en Modesto. En un bar em quedo fascinat per la bellesa exòtica d'una mulata amb ulls xinats de color verd maragda! L'abordo, però no em fot puto cas.

Divendres continua la càrrega amb més calor que ahir. La majoria d'estibadors són musulmans i a l'hora de l'oració s'atura la feina i tots oren mirant a la Meca. A la tarde, al moll,

compro una estatueta d'eben després d'un regateig de quasi mitja hora.

A les 19:30 salpem cap a València carregats a tope.

Dissabte. Baixa un xic la temperatura. Marejol. Molt de sol. Enllaço amb EAT (Tenerife) per ona curta. A l'última guàrdia, a les 21:47 escolto un SOS d'un vaixell que es troba prop de la Guaiana francesa!

Diumenge. La temperatura, per fi!, es fa agradable. Maror. Després de sopar fem unes quantes partides de dominó per parelles. En Gonzalo i jo contra el capi i l'Ángel. En Gonzalo no fa més que renyar-me i li dic que mai més jugaré de parella amb ell.

Dilluns. Atlàntic Nord. Maror. Veiem bastants pesquers d'arrossegament grossos.

Dimarts. A l'alçada de les illes Canàries. Maror a forta maror del NW. Dedico una o dues hores diàries a estudiar anglès amb el mètode «Assimil» que vaig comprar a Las Palmas.

Dimecres. Forta maror. Quant estem a la latitud de Safi, a les 13:03 fan sonar la alarma des de la sala de màquines: **Incendi!** El capi m'envia a baix amb l'equip de respiració. Baixo com un coet i em foto una hòstia sense conseqüències. El personal de màquines el sufoca molt ràpid amb extintors, parant la màquina i tallant el subministrament de combustible al motor principal. La causa ha sigut la falla d'una canonada d'alimentació. El fuel queia sobre l'escape incendiant-se. A les 14:30 llestos de màquina. Un bon ensurt.

Dijous sense novetat. A la nit creuem l'estret de Gibraltar. A mitja nit entrem a la Mediterrània.

Divendres. Bon temps. A les 15:05 al través de cap de Gata. A les 23:15 al través de cap de Palos.

Dissabte, 24 a les 12:10 ancorem davant de València i a les 20:00 ataquem. Sopo a terra amb els pares i ma germana que han vingut a veure'm. Cap al tard ells se'n van a un hotel i jo torno a bord.

Diumenge a les vuit del matí comença la descàrrega amb grues de terra i *carramarros*. Poc abans de les dotze ve la família a

veure el vaixell. Els presento al capità i a tots els oficials que es disposen a dinar a la cambra, després els faig de cicerone pel bastiment. Mon pare es mostra molt interessat en el pont de comandament, derrota i ràdio. En acabar marxem a dinar a terra. Em quedo amb ells fins que marxen a Barcelona a quarts de set.

Dilluns segueix la descàrrega. Reparo la sonda que s'havia espatllat. A l'horabaixa amb l'Àngel anem a fer un volt per la part vella de la ciutat. Sopem tapes i cervesa a diferents bars del barri.

Dimarts dino amb en Raül en una guingueta de la platja de la Malva-rosa. A les deu de la nit ens fem a la mar rumb a Caronte (França).

Dimecres. Bon temps. Enllaço amb EAB, la costera de la meua ciutat. Abans de fer-se fosc recalem a cap Begur, seguidament fem rumb directe a Caronte.

Dijous, 29. Acostant-nos al Golf de Fos s'aixeca boira tancada. Des del pont no es veu la proa. Com la costa es molt baixa, el nostre radar no és gran cosa i soc qui té l'oïda més fina, em passo dues hores prenent marcacions continues amb el gonio

(radiogoniòmetre). Finalment s'aixeca la boira i a les 10:06 ataquem a Port-de-Bouc, a l'entrada del canal de Caronte, on descarreguem la resta del pinso. Passades les vuit de la nit salpem cap a Tarragona.

Divendres. Mediterrània. Bona mar. Llegeixo un volum de "Diàlegs de Plató" que em va regalar mon pare.

A les 20:55 ataquem al port de Tarragona.

Dissabte el capità s'assabenta que el proper port serà Barcelona i em dona permís per que marxi i em reincorpori el dimarts en aquest últim port. A la tarde me'n vaig amb tren fins a Cubelles on és la meva família de cap de setmana.

Diumenge, 1 de novembre. Cubelles. Tot el dia «trinant» amb moto amb els col·legues. Per la nit a Barcelona amb els meus pares.

Dilluns. Barcelona. Per la tarde revelant i tirant còpies al laboratori d'en Josep Maria.

Dimarts. Barcelona. Arriba el «Lago Como» i em reincorporo. Es comença a carregar calç. Al capvespre em trobo amb en Josep, el meu mig germà.

Dimecres. Es segueix carregant. A les 19:00 salpem rumb a Ceuta.

Dijous. Mediterrània. Temps excel·lent. Anem carregats a tope: 2.500 tones de calç.

Divendres, 6 de novembre de 1970. Es veuen molts vaixells. Poc després de les 20 hores ataquem a Ceuta.

Dissabte. Es comença la descàrrega (4 grues) a les sis del matí. N'Ángel i jo dinem al *Parador Nacional*. Per la tarde passejada i compres als basars indis.

Em deixo en aquesta ciutat africana la respectable suma de 315 peles.

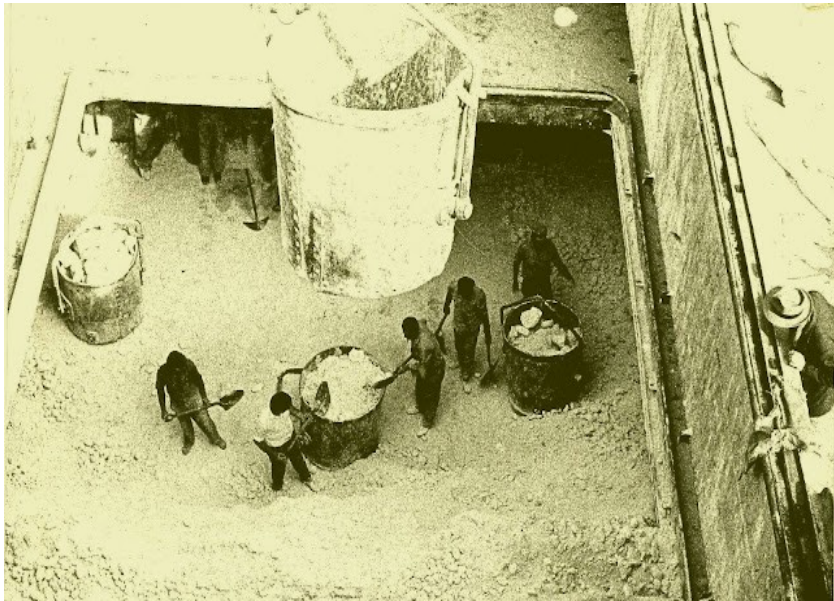
A les 20:10 salpem amb les restants 800 tones de calç rumb a Tenerife.

Diumenge. Atlàntic Nord. Mar mogudeta, xàfecs. Brandem bastant.

Dilluns. Forta maror del WNW, ruixats. A l'hora de dinar se m'escapa el plat ple de sopa i em cau damunt... Abans de fer-se fosc ens creuem amb un super petrolier.

Dimarts. A les deu del matí som davant de Sta. Cruz de Tenerife. Fondegem enganxats al trencaones perquè hi ha molta profunditat, més d'un vaixell ha perdut l'ancora i cadena per aquí.

Dimecres. Atraquem a les sis del matí. Es descarreguen les 800 tones de calç.



Em compro un magnetòfon de casset marca Grundig. Reparacions a la màquina principal. Vaig a l'òptica a gaudir de la contemplació de les bellíssimes dependents i els seus escots.

Dijous. Venen dos tècnics de Hispano R.M. a reparar el radar. Diuen que no hi ha res a fer, és massa vell. Per la tarde, en una cafeteria, coneixo i xerro una estona amb dues noies molt guapes i simpàtiques.

Divendres. Segueixen les reparacions a la màquina, Em sembla que estan canviant 3 camises i 2 pistons del motor principal.

Dissabte. Em compro una càmera fotogràfica reflex Ashai Pentax per 11.500 pessetes.

Diumenge, 16. Salpem en llast a les 01:00. Mar grossa de proa. Fortes pantocades (cops violents que donen els pantocs de proa al caure sobre l'ona). Afluixo la tensió de l'antena principal doncs amb les pantocades més fortes, la punta del pal es mou més d'un metro i es podria partir la antena que va des del pal de popa a la coberta magistral.

Dilluns. Atlàntic. Seguim igual o pitjor. Amb les pantocades més fortes tot el vaixell tremola. Es modera una mica la màquina doncs l'hèlix surt de l'aigua.

Dimarts. La mar minva i es dona tota avant.

Dimecres. A les 13:10 fondegem en l'avantport de Casablanca. Baixem el bot de servei i anem a terra a fer unes birres en Raül, en Josep (el sorrut primer oficial mallorquí que rarament es mou), el nostramo, el mariner de Lanzarote i jo.

Dijous. Tornem a anar a terra en el bot uns quants tripulants. Vaig a veure els pares del meu tiet polític que tenen una barberia al centre de la ciutat. A les vuit del capvespre ataquem. Per la nit anem de *farra* encapçalats pel mallorquí que es coneix molt bé la ciutat o almenys els baixos fondos. Òbviament acabem al barri de putes on suquen en Josep i en Raül.

Divendres, 21. Casablanca. Es carreguen molt ràpidament 2.550 tones de fosfat i ens fem a la mar a les 13:15 rumb a Sète.

Dissabte. Entrem a la Mediterrània. Bon temps.

Abans de dinar xerro una estona amb el fuster mentre repara la porta del meu camarot. És bon paio i un bon professional, però alcohòlic. M'explica que es fot una caixa —12 ampolles— de cervesa cada dia, si no se les beu li agafen tremolors que l'impedeixen fer bé el seu treball. L'alcoholisme, en major o menor mida, és bastant freqüent a bord de quasi tots els vaixells de la marina mercant.

Diumenge. Segueix el bon temps. Com cada dia pel matí sintonitzo senyals horàries per a que l'agregat calculi l'estat absolut dels dos cronòmetres. És indispensable per la navegació astronòmica. Cada matí el capità primer i l'alumne després, prenen series d'altures del sol per calcular la recta d'altura, i al migdia solar local el segon pren l'altura meridiana i calcula la situació.

Dilluns, 24. A les set del matí atraquem al port de Sète. A quarts de nou comença la descàrrega del fosfat. Els joves sortim a sopar fora.

Dimarts. Sète. Continua la descàrrega. Escric i envio unes postals per a la família i els amics.

Dimecres. Sète. A les cinc de la tarde s'acaba de descarregar. A les sis salpem en llast cap a Alacant.

Divendres a les quatre de la matinada ataquem a Alacant. Venen tres tècnics de H.R.M. a desmuntar el vell radar i a muntar-ne un de nou marca Kelvin Huges. També ajusten el gonio. Embarquem una mica de càrrega general. A les vuit de la nit ens fem a la mar rumb a Àguilas.

Dissabte, 29. A les nou del matí ataquem al petit i únic moll d'Àguilas. Carreguem una partida de sacs de ciment pòrtland. Al migdia salpem rumb a Lanzarote.

Diumenge. Mediterrània. A la nit creuem l'estret i sortim a l'Atlàntic.



Pont del «Lago Como» amb el timoner de guàrdia

Dilluns. Atlàntic Nord. Bon temps. Després de sopar, el capi, el cheff i jo juguem al tute. Com quasi sempre, perdo jo.

Dimarts, 1 de desembre. A les 11:45 ancorem davant de Puerto Mármoles, Arrecife de Lanzarote.

A les 18:00 ataquem a Puerto Mármoles. Finalitzada la maniobra sopem. En acabar l'Àngel, en Raül i jo agafem un taxi per anar a la ciutat que queda una mica lluny.

Passegem per Arrecife, una població petita i agradable que mira la mar. Ens asseiem en una terrassa a prendre unes cerveses davant del *Charco de San Ginés*. La marea és baixa i la majoria de barques han quedat en sec.

Després en Raül ens arrastra al barri de putes. Entrem en un *bareto* quasi buit i de seguida se'ns acosten tres professionals. Les convidem a cervesa tot i que elles ens demanàven xampany, però l'agregat els diu que o birra o res. Una d'elles es bastant jove i, tret de la dentadura, molt maca. Acabades les begudes, en Raül se l'emporta i les altres dues ens deixen ja que ens neguem a convidar-les altre cop i a anar-nos-en al llit. Dues cerveses més tard torna l'alumne i la noia. Es veu que aquell li ha dit que soc verge i ella em diu que li agradaria desvirgar-me, que li agrado i m'ho faria barat i sense presses. He de confessar que, mig torrat, em tempta no poc. M'agrada i sembla dolça i sana. No em decideixo, em sap greu haver de pagar per això. Finalment després d'una darrera birra ens n'anem.

Dimecres es descarreguen els sacs de ciment i jo dedico tota la jornada a reparar el transmissor d'ona curta i la sonda. Gràcies als esquemes i una mica de sort me'n surto.

Després de sopar l'Àngel i jo anem caminant fins a la ciutat passant pel port de Naos, un port natural base de la flota pesquera i seu de les indústries conserveres. Aquest cop ens asseiem davant del castell de Sant Gabriel —una antiga fortificació que protegia el port vell d'Arrecife— a llegir la premsa tot mirant com passen les boniques noies del lloc.

A les nou se'ns uneix l'alumne que després d'unes quantes birres, com sempre, ens acaba arrastrant cap al barri. Anem al mateix bar d'ahir que encara és més buit. En Raül jura que d'avui no passa, que m'he d'estrenar sí o sí. La puteta que m'agrada veu la seva oportunitat i m'ataca molt afectuosament. L'agregat declara que per l'amistat que em professa renuncia a emportar-se-la al llit. Finalment cedeixo i se m'endú a una cambra al costat del bar. Em deixo fer i m'introdueix lenta, experta i dolçament al coneixement carnal. Resulta molt satisfactori i encara que m'ha semblat curt, quant tornem al bar els altres em diuen que, cansats d'esperar, ja se n'anaven. Tornem en taxi al vaixell acompanyats de la meva introductora que, com és tard i no hi havia clients, aprofita el nostre taxi per anar a ca seva. Sembla que l'he entendrit i em dona el seu

telèfon, demanant-me que quan torni la truqui sense falta, que demanarà festa per estar amb mi. Tot plegat em fa sentir molt bé. Mai més la tornaré a veure i no recordo ni el seu nom, però sempre li estaré agraït.

Dijous el capi ens dona festa tot el dia i, amb l'Àngel i en Raül, lloguem un cotxe i visitem breument tota l'illa. Fem parada a Haría, un bonic poble al NE de l'illa, a visitar el nostre mariner nadiu d'aquesta illa, a qui el capità ha donat permís aquests tres dies. Viu, quan no està navegant, amb la seva dona, la sogra i tres fills. Ens ensenya la casa, neta, encalada i molt austera. No tenen aigua corrent i depenen d'un gran aljub i la pluja, que en aquest país no es prodiga precisament. Mentre ens comenta que feia vuit mesos que faltava de casa, ens mostra, cofoi, les seves vinyes envoltades individualment de murets de pedra circulars, per protegir-les del vent, i amb el sòl de *picón* —grava negra volcànica— per retenir la humitat. També ens ensenya un camp de *higos picos* que no són altra cosa que figues de moro.

Quant es fa de nit tornem el cotxe i a les 21:15 amb les bodegues netes salpem cap a Las Palmas.

A les 07:15 ataquem en aquesta ciutat.

A les vuit comença la càrrega de plàtans.

A dos quarts de nou del vespre ens fem a la mar rumb a Santa Cruz de Tenerife.

Atraquem una mica més tard de la una del dia cinc.

A les sis del matí es comença la càrrega.

Vaig a terra i, després de voltar per molts basars, compro un teleobjectiu de 200 mm F4 per 5800 pessetes. A quarts de tres salpem cap a Màlaga.

Diumenge fa bon temps i jo estic content de navegar. Després de sopar, sobretaula amb bona conversa i controvèrsia seguida de partideta de dòmino.

Dilluns segueix el bon temps. El bon humor és general a bord. Passem a prop d'un super-petrolier en llast.



Dimarts entrem a la Mediterrània i a quarts de dotze del migdia atraquem al port de Màlaga.

Avui no es treballa. Després de sopar anem quasi tota la tripulació a terra. Ens fotem unes birres amb tapes de gambetes, calamarsos i *chanquetes*. Una delícia!

Dimecres es descarrega. Jo pujo fins el castell de Gibralfaro que domina la ciutat i des d'on es gaudeix d'unes vistes sensacionals de la ciutat, la badia i la serralada interior. Vora les nou de la nit salpem cap a Alacant i 24 hores més tard ataquem en aquest port.

A la nit el jovent fem una sortida bastant alcohòlica, però aquest cop en Raül no aconsegueix arrastrar-nos al barri.

Divendres 11 de desembre embarca la dona del capità, una noia jove i simpàtica, i el seu fill, un nen encantador de quatre o cinc anys.

Es descarreguen els plàtans restants.

Després de sopar vaig amb l'Àngel al cinema. Veiem *Río Lobo*, un western de Howard Hawks interpretat pel dur i inexpressiu John Wayne.

Dissabte, a les nou de la nit, finalitzada la càrrega ens fem a la mar cap a les Illes Afortunades.

Diumenge. A les 11:30 el far de Tarifa al nord. Pel capvespre reunió del afeccionats als esports a la cambra de derrota per escoltar *Radio gaceta de los deportes* a *Radio Nacional de España*. El Joventut de Badalona guanya a la pista del *Estudiantes* i segueix segon darrere del *Real Madrid*.

Dia 14, dilluns. Atlàntic Nord. Bon temps.

El fill del capità i jo hem establert unes relacions molt cordials. Cada hora baixa, abans de sopar, fa cap a la ràdio i s'està més d'una hora amb mi jugant, dibuixant o fent-me llegir els contes que em porta. És un nen encantador i ben educat.

Dimarts transcorre sense res a remarcar.

Vaig a proa a fer una foto de l'àncora de babord.



Dimecres a un quart de deu veiem terra per la proa.

A les onze ataquem a Las Palmas de Gran Canaria.

Ve el passant del consignatari amb la premsa i el correu. Hi ha dues cartes per a mi. Aquest home és el que em cau més be de tots els passants que vénen als diferents ports on ataquem, és amable, sempre disposat a fer-te un favor i molt simpàtic.

La premsa del dia diu que la Santa Seu demana clemència pels acusats del *Proceso de Burgos*. Que els membres del *consejo de guerra sumarísimo* porten una setmana deliberant. Que el dictador espanyol rep en audiència als generals d'infanteria.

La meva amiga Isa —que estudia preuniversitari en una acadèmia de la plaça Catalunya de Barcelona— diu en la seva carta que quasi cada dia hi ha manis protestant per les penes de mort que demanen pels etarres. Sovint els crits de «Franco asesino!» precedeixen les càrregues dels grisos. Ella mateixa ha hagut de córrer més d'un cop i diu que l'ambient és molt tens.

Es descarrega el primer dia i es carrega el segon.

A la nit sortim a sopar. Després l'Àngel s'entorna a bord i el Raül se'n va de meuaques. Jo em foto en una disco i intento, inútilment, lligar amb alguna nòrdica. Quan torno caminant sol al vaixell de matinada, un paio m'aborda i em prega que em deixi fer una mamada... M'espanto, però accepta la negativa i em deixa en pau de seguida.

Divendres salpem a les 17:30 i en una fàcil i ràpida travessia a les 22:10 estem atracats a Tenerife.

Dissabte salpem a les 13:20. Airet i bona mar.

Diumenge 20 empitjora el temps.

A mitjanit de dilluns tenim cap Espartel al sud. A les 07:30 atracats a Màlaga.

En Raül desembarca per passar festes a ca seva a Madrid. Encara li falten molts dies de mar i tornarà després de Reis. Ens acomiadem amb gambetes regades amb fino.

Passades les nou de la nit salpem.

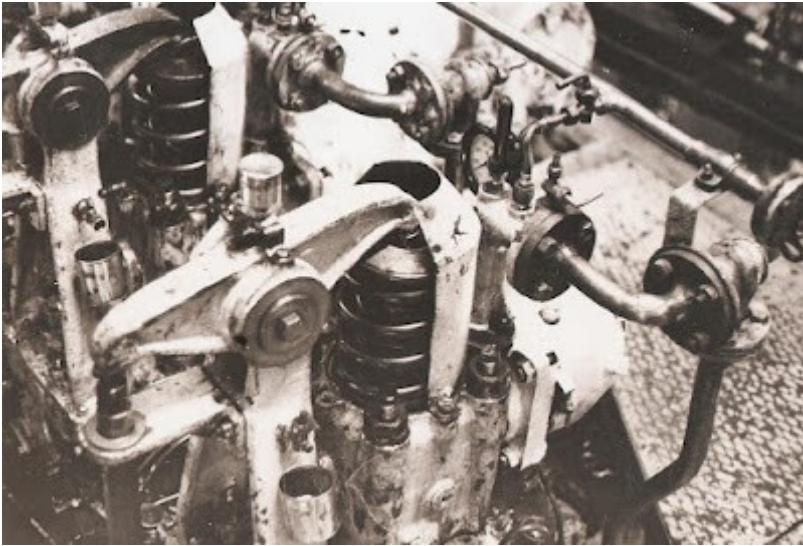
Sovint i sempre abans d'esmorzar, vaig a popa a remullar la gola amb el càntir.



Passades les dues de la tarde ataquem al moll d'Águilas, Múrcia.

Anem a fer un cafè a terra.

Mentre sopem, el cap de màquines comenta que s'haurà de desmuntar la vàlvula d'escapament del primer cilindre del motor principal.



La vigília de Nadal tenim sopar especial a bord. Després tot el jovent va de marxa.

Agafó una mona important.

Pel matí, en bastant bon estat donat l'alcohol ingerit la nit passada, pujo al castell que està molt malmès, però es veu molt bé el poble, la platja i la badia.

Sopo a terra amb el capi i el chief.

Salpem la matinada de diumenge cap a Arrecife de Lanzarote. Abans de mitja nit sortim a l'Atlàntic amb molta pluja.

Tot dilluns sense parar de ploure i al final del dia mar grossa del sud, de proa!

Quasi cada nit, quan acabo la meva guàrdia de vuit a deu, m'ajunto amb el capità a l'aleró, al pont o a la cambra de derrota. Fins que surt de guàrdia, a mitja nit, em fa partícip de la mateixa, es a dir m'educa en la navegació i la derrota. És molt amable i pacient.

Dimarts para de ploure, però encara tenim la mar de proa. La naviliera envia un radiotelegrama canviant-nos de destinació. Posem rumb a Santa Cruz de Tenerife on arribem la matinada de dimecres.

A les 01:00 del dia 31 salpem i a les 06:05 fondegem a l'avantport de Las Palmas.

Poc abans de les deu estem atracats.

Dino amb l'Àngel a la pizzeria de sempre, darrera de Santa Catalina.

A les onze de la nit salpem cap a Vigo.

I l'any 1970 s'acaba.



Primer de gener de 1971.

Passada mitjanit ressopó a l'office amb els segons que surten de guàrdia. Brindem pel 71 amb un vi negre bo que algú guardava per a l'ocasió.

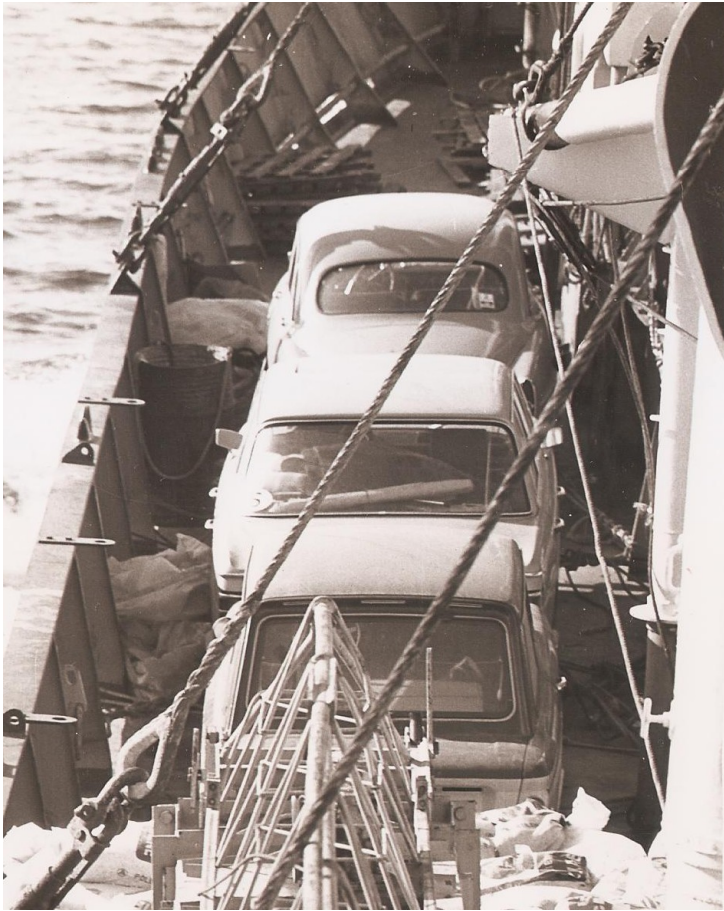
El dinar és especial, res de l'altre mon, però el vi és una mica millor i no s'escatima. A les postres apareix una ampolla de rom anyenc.

El sopar també és més alcohòlic que de costum. Tot i ser a ple hivern, tenim una molt bona travessada: Brisa del segon quadrant i NE moderat amb mar arrissada o marejol. Navegació de senyorettes afortunadament, perquè l'endemà més d'un es desperta amb ressaca.

A la primera guàrdia rebo un munt d'avisos als navegants, el segon oficial tindrà feina per corregir cartes i derroters.

El dinar és a base de les restes del dinar i sopar de cap d'any.

Al sortir de la tercera guàrdia (18:00) acostumo a passejar per la coberta d'abric, però aquest cop portem una bona cobertada i m'he de limitar a fer-ho per la minsa coberta de bots.



El capità, abans d'acabar la seva guàrdia, mana moderar la màquina per arribar a primera hora de dilluns.

A Vigo fa fred. No sopem a bord i anem al cinema.  
Desembarquen la dona i el nen del capità.

Aquest viatge fem escala a Leixoes i Arrecife, però en aquest últim port dissortadament no fem nit.

Venint de l'oest cap a Las Palmas, el punt de recalada i el primer que s'albira és la Isleta.



La Isleta

A Las Palmas compro un filtre UV i un para-sol per a la Pentax.  
Menjo una pizza on sempre.

A Santa Cruz de Tenerife tinc correu. Faig l'obligada visita a l'òptica de les deesses.

Abans de salpar cap a Vigo, tornem a Las Palmas per completar la càrrega de plàtans.

A l'agenda no hi ha cap anotació pel que dedueixo que va ser una travessia sense res remarcable.

A Vigo, un cop acabada la descàrrega, atraquem en un altre moll per a començar les feines per poder passar la inspecció quadriennal.

En cinc dies enllesteixo la feina a l'estació de TSH i a les ajudes a la navegació —gonio, radar i sonda— i el capí em dona permís per anar a Barcelona de l'11 al 18 ja que el 19 anem a dic (fins al 22).

Passo una setmana estupenda a Barcelona. Veig a tota la família i a tots els amics i la setmana se'm queda curta.

El vol de tornada és ple de sotragades o «baches», sembla que a Galícia hi ha un temporal que ens impedeix aterrar.

Tornem a Madrid. Ens quedem a dormir dues nits a un hotel, que paga la companyia d'aviació, prop de l'aeroport.

Mentre, el vaixell entra a dic flotant i queda en sec, però llavors el mateix temporal trenca algunes de les amarres del dic flotant, tot plegat que quan arribo dos dies més tard, no puc pujar a bord fins després d'unes hores, quan el dic torna a quedar ben amarrat abarlotat al moll.

L'alumne, en Raül, ja ha tornat de les seves vacances.

Passem la quadriennal sense problemes i el 22 de gener tornem a l'aigua.

Embarquem càrrega general i salpem directes cap a Arrecife de Lanzarote.



Aquest cop tampoc puc anar a veure la meva desvirgadoram, perquè tan sols ens hi estem un matí.

A Las Palmas i a Santa Cruz descarreguem el que portàvem i embarquem plàtans. Seguidament salpem en direcció a Bilbao.

El viatge és una mica mogudet, ja que tenim la mar de proa amb ones bastant grans.

A Bilbao atraquem passat el pont de Deusto. Porto un encàrrec per a una noia que no conec de part d'un passant de Las Palmas. La truco i quedem en una cafeteria del centre. És molt guapa i simpàtica, però té pressa i no puc gaudir massa de la seva companyia.

El tres de febrer faig un ingrés de 20.000 pessetes a la *Caja Postal*, l'únic banc, en aquells anys, on es podia ingressar o treure diners al moment en qualsevol de les oficines de correus de tot el país.

L'Àngel desembarca i embarca com a segon oficial l'Álvaro, un segovià molt simpàtic.

A l'endemà salpem cap a Vigo.

Una travessia sense res a remarcar.

A Vigo embarquem càrrega general. Anem al cinema i després a sopar. Prenc massa ribeiro i quasi m'adormo a les postres...

Anem a Leixoes a omplir de palla els entreponts i la coberta.



El grumet preparat per hissar la bandera portuguesa de cortesia

En aquesta part de la costa, a l'hivern acostuma haver-hi una mar de fons considerable que és perpendicular a la bocana del port de Leixoes. Després de desembarcar el pràctic es dona tota endavant. Abans de donar llestos de màquines, una gran ona perpendicular a la nostra derrota s'alça a proa. El Lago Como envesteix la seva base a tota màquina i el castell de proa i mitja coberta s'endinsen en aquesta massa d'aigua. De sobte, des del pont, deixem de veure més de mig vaixell, està completament cobert d'aigua. El capità reacciona ràpidament ordenant tota enrere i molt a poc a poc la part enfonsada comença a surar. El

màster ordena mitja avant i un rumb per negociar la mar de fons a direcció menys perpendicular. Naveguem plàcidament en un dia fred, però assolellat. Em costa creure que fa un moment potser hem estat a punt d'enfonsar-nos.



A Arrecife tornem a parar molt poc, just per descarregar mitja cobertada de palla.

Després Las Palmas, Sta. Cruz de Tenerife, Las Palmas i a continuació cap a la Mediterrània.

Alisis fluxets i un xic de mar de proa. Molt de transit a l'estret de Gibraltar. El semàfor de Punta Europa (Gibraltar) ens demana per morse lumínic *What ship?* Com tots els vaixells espanyols en aquella època, ens abstenim de respondre.

A Màlaga ens fotem morats de *quisquillas* i *chanquete* mentre es descarreguen els plàtans i s'embarca una mica de càrrega general.

Sortim de la Mediterrània com un coet mitjançant una llevantada.

A l'Atlàntic la ventada rola al NE i fem una travessia record.

El nou segon oficial, quan el vaixell es mou una mica es posa verd; el pobre es mareja i no hi pot fer res. Diu que va descobrir que es marejava quan va embarcar d'alumne per fer els dies de pràctiques corresponents i que no es tracta de tirar per la borda tres anys d'estudis, així que s'ho pren amb resignació i marejat o no fa la seva feina com cal.

A Las Palmas hi tinc correu: la família i els amics que no m'obliden. Descarreguem l'escassa càrrega que portem i carreguem totes les bodegues amb pinyes de plàtans.

A Santa Cruz de Tenerife omplim els entrepunts amb més plàtans.

Em compro unes noves ulleres de sol i quasi m'emporto tota la botiga perquè la dependenta de magnífica cabellera és preciosa, simpàtica i amb un escot vertiginós.

La pujada fins a Vigo és lenta ja que tenim la mar de proa. L'Alvarito es torna a marejar, el pobre.

A Vigo, des que arribem, no para de ploure. Es descarrega i en acabar ens n'anem en llast a Vilagarcía de Arousa a per conserva.

Després d'atracar i un cop començada la càrrega, l'alumne, el segon i jo anem a fer l'aperitiu i acabem foten-nos una gran safata de cloïsses a la marinera amb pa i alvarinho a dojo.

Gloriós! I a molt bon preu. Per pair caminem fins als afores per a veure el port i la vila des d'una altra perspectiva.

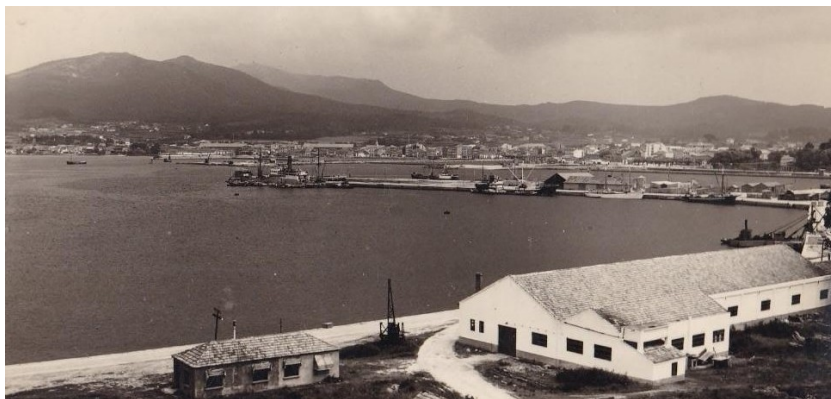


Foto de <https://www.todocoleccion.net>

Salpem en fer-se fosc.

Al matí ataquem a Leixoes a carregar palla. En havent dinat caminem amb l'alumne fins al poble del costat, Matosinhos.

La travessia fins a Las Palmas sense res a remarcar, tret que vaig guanyar un cop en Gonzalo a la brisca.

En aquest port ens esperen canvis. A partir d'ara farem línia setmanal entre Las Palmas i Sevilla. El «Lago Garda» farà el mateix però des de Santa Cruz de Tenerife.

Desembarca el segon maquinista, en Modesto i en el seu lloc embarca n'Eustasio, Tasio pels amics, un andalús molt trempat que a banda de ser maquinista, és apoderat de *novilleros*. No cal dir-ho, però als sopars ens il·lustra sobre el món dels toros. També hi ha relleu per al primer oficial i embarca en Federico, un cartagener d'uns trenta anys amb un petit floc de cabell, completament blanc, just al mig del naixement del cabell al front.

Arribem a la boia de recalada de la barra del Guadalquivir Diumenge de Rams pel matí. Embarca el pràctic i tot seguit seguim el canal balitzat fins a dins. El pràctic de barra desembarca davant de Bonanza i embarca el de riu.

La pujada pel Guadalquivir és fantàstica. Al principi tenim per babord el Parque de Doñana i tenim la sort de veure abrivar una manada de cavalls salvatges. Més endavant hi ha deveses amb un munt de ramat de lidia com ens informa en Tasio, que tot seguit ens endinya una llarga dissertació de les ramaderies d'aquest tipus.

En acabar de dinar, arribem a la resclosa que hi ha per entrar al port de Sevilla.

Atraquem al fons del port fluvial, just abans del pont de los Remedios, a prop del parc de María Luisa.

Anem a terra i comencem a conèixer la ciutat. El parc és magnífic i tot està florit. A la Giralda moltes palmes i palmons. En un carrer pròxim trobem un bar on només tenen vi i cervesa i en una mena de taulell de marbre com els que hi ha a les peixateries, un munt de cargolins guisats pels clients. No cal dir que fem un munt de rondes. Els cargolets, molt picants, estan de vici. Una delícia i tot un descobriment. Després seguim pel barri de Santa Cruz amb recurrents parades per a fer uns vinets i unes tapetes. Tornem a bord molt llastats i fent guinyades.

Salpem dilluns vora les quatre de la tarda.

Dijous a les vuit del matí ja hem atracat a Las Palmas. Passades les 18:00 tornem a salpar.

Com no hi ha massa mar de proa i com no hem d'esperar la plenamar per passar la barra i remuntar el riu —gràcies al poc calat del Lago Como—, a les 14:20 de diumenge de Pasqua tornem a estar atracats a Sevilla.

Ens hem creuat amb un mercant fuster d'aquests que van a Guinea a carregar troncs enormes, que, com a mínim, segurament ve de descarregar la cobertada.



L'Álvaro i jo anem a terra. En Tasio té guàrdia i en Raül ha de posar al dia el Diari de Navegació. Anem directament al bar dels

cargolins. A la ciutat hi ha un ambientàs de collons. Coneixem a dues germanes sevillanes —nascudes a Zamora— molt simpàtiques que ens guien i ensenyen raconets encantadors. A les nou han de marxar, però quedem el proper diumenge on els cargolins. Aquesta línia és estupenda perquè cada diumenge serem a Sevilla!

Dilluns en acabar la càrrega, a quarts de cinc, salpem. Bona mar i poc vent.

Dimarts gaudim d'una posta de sol preciosa.



Atraquem a Las Palmas a quarts de nou de dijous. Es comença a descarregar d'immediat la bodega 1 mentre es comença la càrrega de plàtan a la 2.

Vaig caminant fins a la part antiga de la ciutat i tornada, una bona caminadeta.

A dos quarts de vuit deixem anar les amarres i salpem.

Quan remuntem el riu Guadalquivir trobem un vaixell gran varat perquè la marea està pujant, però encara és baixa. Aquest és el motiu de fer línia setmanal amb dos vaixells relativament petits, nosaltres i el «Lago Garda» des de Santa Cruz de Tenerife. Amb un vaixell més gran i una mica més ràpid es podria fer la línia a Sevilla carregant als dos ports canaris, però estaria condicionada per les marees. En canvi els dos vaixells, carregats de plàtan, tenen un calat de quatre metres i escaig i per tant podem passar la barra i navegar pel riu estigui com estigui la marea.

Atraquem passades les tres de la tarda. A les cinc l'Álvaro i jo ens trobem amb les germanes que, després de menjar cargolins amb abundor i de prendre un parell de tintos, ens porten a unes quantes tavernes del barri de Triana. Després de acompanyar-les fins ca seva, tornem contents a bord passades les 10 de la nit.

Dilluns, a l'última guàrdia escolto un SOS per la freqüència internacional de socors —500 kHz o 0,5 MHz—, que queda totalment fora del nostre abast, ja que el vaixell en perill està en el mar d'Irlanda.



L'altre diumenge, 18 d'abril, a les 14:05 estem atracats i llestos de màquines.

Avui ha començat la *Feria de Abril*. A les 14:20 l'Álvaro, en Raül, en Tasio, el Capi i jo baixem per l'escala real i anem directes al recinte de la fira. Fa un dia estupend, ni fred ni calor, voltem pels carrers del recinte i anem entrant a totes les *casetas*

on ens deixen i anem foten-nos finos, pernil, truita de patates i altres tapes saboroses. Al llarg de la tarda la partida es va reduint i quan ens trobem amb les joves germanes, només quedem l'Álvaro, l'Isidoro i jo. Dues casetes més tard el nostre cap també ens deixa. Prop de mitjanit deixem les germanes a la porta de ca seva. La «meva» germana em deixa fer-li una abraçada i un breu petó amb llengua.

Baixant cap a Las Palmas ens cau a sobre un temporal del NW que ens mou molt i fa treballar de valent els timoners. Afortunadament no ens endarrereix gens, fins i tot ens fa anar més ràpid.

De tornada cap a Sevilla la mar ha minvat moltíssim i podem estar caminant per Sevilla a quarts de tres de la tarda de diumenge, 25.

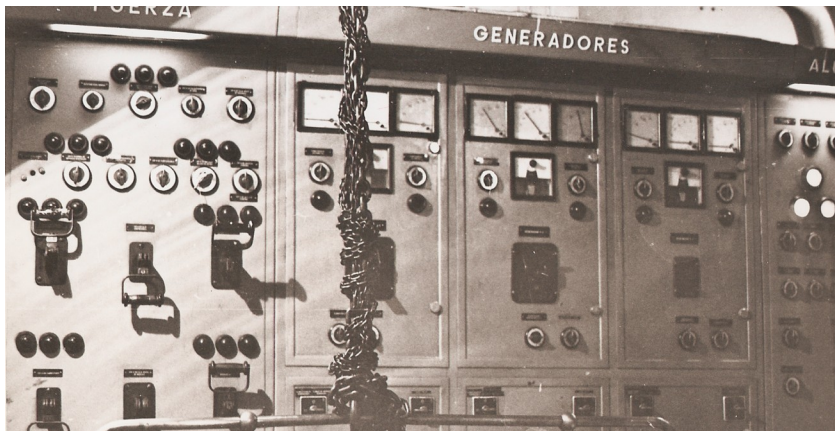
En Tasio ens porta a una *corrida* a la *Maestranza* i tot i no ser afeccionat als toros, ans al contrari, acompanyats per un expert i amb la plaça de gom a gom, m'ho passo bé i m'agrada haver-hi anat. A banda dels toros, els toreros i les *faenas*, m'agraden els

colors, els sons, els vestits i les dones, algunes d'una bellesa que et talla la respiració. Després de l'espectacle anem a fer uns cargolins i uns vins al lloc de sempre.

Tornem aviat a bordo doncs les germanes no podien veure'ns aquest cop.

De baixada cap a Las Palmas la planta cau i ens quedem sense energia elèctrica.

L'avaria dura poc perquè els maquinistes de seguida ho reparen i torna el llum.



El dos de maig tornem a ser a Sevilla, aquest cop no podem marxar tot seguit d'atracar perquè en la maniobra d'atracament abordem l'aleta de babord d'un vaixell grec.

A l'hora de donar tot endarrere, la màquina no engega fins al segon intent i tot i que el capità mana «*Fondo las dos!*», és massa tard i abordem el grec.

L'àncora de babord la fondegem sobre el vaixell abordat. La d'estribord estava preparada i va sortir de seguida, però la de babord tardà uns segons més i veieu el resultat:





Els danys al nostre vaixell són mínims, un parell de forats al *pique* de proa i unes rascades. Al vaixell grec li hem fet un esvoranc a l'aleta com es pot veure a les fotos.

L'Álvaro i jo ens trobem amb les germanes a quarts de cinc. Després de prendre uns vinets amb cargolins, ell marxa amb la «seva» germana al cinema i la «meva» i jo anem a passejar. El comiat inclou una tendra abraçada i un petó menys breu que l'últim.

Dilluns al matí cobrem la nòmina d'abril:

NAVIERA LAGOS, S.A. MADRID

**Buque** Lago Como **Nº ORDEN**

**D. Roman Sanchez Morata Categ. Prof.** Radiotelegrafista

**Nº Trienios** —

**Importe de su liquidación del día 1-Abril-71 al día 30-Abril-71 ambos inclusive**

**Nº de Asegurado en S.O.E. 23747XX D.N.I. 376488XX Nº**

**Libro Matrícula**

**Tarifa aplicable decreto 56/1963 2ª**

## **DEVENGADO POR TIEMPO DE SERVICIO ABORDO**

-30 días-

Sueldo	6.330
Trienios (nº – )	
Plus Navegación	3.480
Gratificación mando	
Gastos de representación	
Manutención	1.500
Pluses (R. agua; camas, etc.)	328,80
Horas extras laborables	
Horas extras festivas	3.278,40
Paga extra	
<b>SUBTOTAL</b>	<b>14.929,20</b>

Plus familiar -Nº puntos

**SUBTOTAL**

### **OTROS DEVENGOS**

Gratificación salarial 30 días	2.070,80
<b>TOTAL DEVENGADO</b>	<b>17.000,00</b>

### **DEDUCCIONES**

Por S.S.U. 8,43 % s/Tarifa 6.420	541,21
Manutención total reglament.	1.500,00

MONTEPIO % s/Tarifa

Dia de haber

I.R.T. Personal 14 % de 8.667      1.213,38

SUBTOTAL      3.254,59

**LIQUIDO A PERCIBIR**      13.745,41

En la Mar a 31 de Abril de 1.971

Firma del Capitán y sello del buque      Recibí y Conforme

*Al revers, escrit a ma:*

TOTAL DEVENGADO      17.000 .-

Gratificación Linea rápida      1.000 .-

TOTAL      18.000 .-

ADELANTOS      1.000 .-

EN MANO      17.000 .-

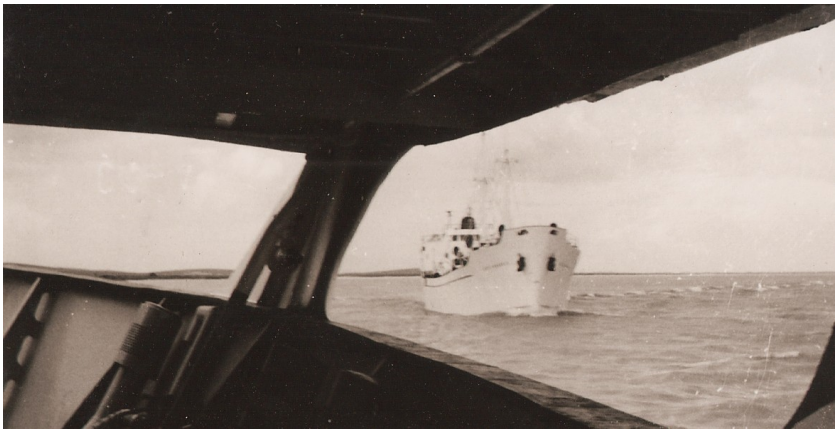
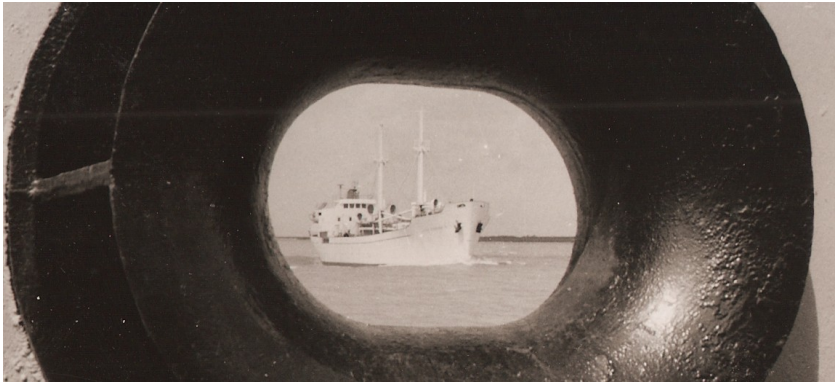
Res important de la travessia Sevilla – Las Palmas ni de l' estada en aquest últim port.

A la tornada hi ha mar de proa i fins passades les sis de la tarda del diumenge 9 de maig no podem anar a trobar-nos amb les

noies. Arribem molt tard perquè havíem quedat al bar dels cargolins a les cinc o un quart de sis i naturalment no hi són —en aquells anys no existien els telèfons mòbils—. El resultat és que tornem a bord a quarts d'onze molt torrats i sense haver trucat a les germanetes per a concertar cita pel proper diumenge.

El diumenge 16 estem atracats i llestos a un quart de quatre. En sortir del port truquem a casa de les noies i tenim sort. Puc parlar amb l'Eulàlia, la més jove, la «meva», justificar el plantó del diumenge passat i quedar amb les dues a un quart de sis a Triana. Resulta una vetllada molt agradable. Xarrem, riem i bevem. De tornada a ca seva, les dues parelles, suficientment distants, ens petonegem i magregem una mica.

A l'altre diumenge coincidim amb el «Lago Garda», que ve de Tenerife, a la barra. Nosaltres entrem primer, seguits a dos cables pel nostre bessó, però aviat se'ns acosta i a poc a poc ens passa. Just a temps ja que de seguida ens creuem amb un altre vaixell que baixa.





Té una punta de velocitat superior a la nostra, o el seu *chief* autoritza pujar un xic més les revolucions del motor principal.

Mai ens haviem trobat tres vaixells grans navegant alhora pel riu.

Tot plegat, al nostre bessó no li serveix de res haver forçat la màquina, perquè ens ha d'esperar a la resclosa per passar-la junts.



Passades les quatre quedem atracats per la popa del «Lago Garda».

Fins ara mai no havíem arribat a l'hora, o arribàvem els primers o bé quan ho fèiem el Garda ja hi era.

Venen el seu capità i el segon oficial a prendre cafè a la nostra cambra.

Vaig al cinema amb l'Eulàlia, però no en copsem massa de la pel·lícula ja que estem massa enfeinats estimant-nos.

A Las Palmas conec personalment —ja el coneixia per la ràdio— al meu col·lega del «Villaverde» (de la naviliera Castañer y Ortiz) que també transporta plàtans. Bon paio.

La mar de proa ens castiga i ens fa arribar tardíssim a Sevilla.

No veiem les xicotes perquè quan arribem al centre de la ciutat ja són les nou de la nit. Fem uns vinets i unes tapes i tornem a bord.

Dilluns, acabada la descàrrega i la càrrega a les bodegues, embarquem a la coberta quatre *toros bravos* dins les seves gàbies de fusta. També embarca un cuidador, per donar-los-hi aigua i menjar. Parla un castellà-andalús tan tancat que gairebé no se'l entén. Els bous són per a les corrides *de toros* que fan a Las Palmas pels guiris.

Durant el viatge, els bous i, especialment, el cuidador es maregen de valent. L'home està postrat a la llitera i el grumet ha de posar aigua als animals perquè no es deshidratin. Imagino que deuen perdre molt de pes durant la travessia.

A les quatre de la tarda del diumenge 6 de juny estem baixant per l'escala tota la tropa. Avui hi som tots els oficials excepte l'agregat que es queda de guàrdia. És el comiat d'en Gonzalo, que marxa de vacances, i ens convida a unes rondes al lloc dels cargolins. Tres o quatre rondes després arriba la germana de l'Eulàlia. Aquesta última s'ha quedat al llit amb la grip...

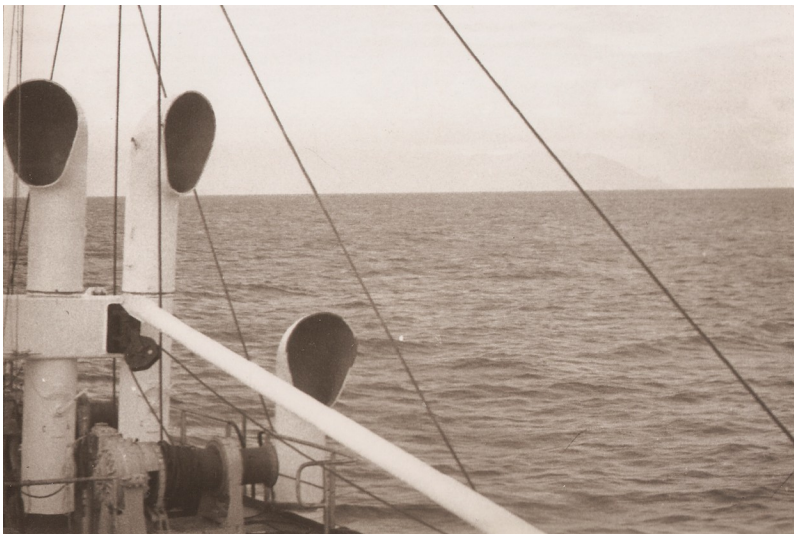
Dilluns s'ha congregat molta gent al moll. A bord, alguns estibadors, enlestida la feina a les bodegues, es queden a coberta per a tafanejar mentre embarquem els bous braus. Quan el tercer està a uns 3 metres sobre coberta, s'enfurisma, i comença a donar coces i cornades a la gàbia que, de sobte, s'esmicola i el toro cau a coberta. La desbandada que va seguir va ser cosa de veure. Tres estibadors es van tirar al aigua i un va prendre mal al saltar de coberta al moll. En un sospir el vaixell i el moll quedaren deserts. El pobre toro es va trencar dues potes i s'arrossegava penosament per coberta. Els tripulants —i el cuidador— ens vam refugiar a dins i ens ho miràvem pels ulls de bou.

Al poc arriben dos carabiners i li foten dos trets.

Embarcà el relleu del cap de màquines, un malagueny molt graciós i bastant jove de qui no recordo el nom.

Ens informen que és l'últim cop que venim a Sevilla, que ens passen a la línia quinzenal de Màlaga.

Salpem cap a Tenerife on arribem sense novetat, encara que la visibilitat no era bona a la recalada. A mitja travessada faig 19 anys. Ni ho recordava, però ma mare m'ha enviat un radiotelegrama que, naturalment, he rebut directament.



Descarreguem ràpid perquè quasi no portem res.

Al següent matí carreguem el plàtan i quan es fa fosc cap a Las Palmas, no sense haver fet una prèvia visita a l'òptica dels escots generosos.

Fondegem a l'avantport fins que es fa de dia i atraquem.

Descarreguem els toros i un xic de càrrega general i tot seguit completem la càrrega de plàtan. Telefono a l'Eulàlia per a dir-li que, de moment, ja no tornarem a Sevilla, que ja li escriuré.

Tenim bon temps fins quasi cap Espartel, després entra vent del SW i a l'Estret ponent que ens ajuda.

A Màlaga descarreguem tot el plàtan en dia i mig. Ens dona temps de fotre'ns morats de *quisquillas* i *chanquete*.

Anem a Garrucha (Almeria) a carregar 2.500 tones de guix.

El poble són dos carrers, el moll i poca cosa més.

Els pares del marit de la meva tieta Present, tot i viure a Casablanca van néixer aquí i m'entretinc buscant un possible parent que no trobo.

El millor del lloc és el sol i els productes del mar. Hi ha una guingueta prop del moll on ens hi estem a tothora fumant, bevent i menjant peix i marisc.

Al tercer dia salpem cap a Alacant on, en tres dies, descarreguem tot el guix.

Alacant és una bona ciutat per a la gent de mar. El centre està prop del port, hi ha un munió de bars, cafeteries, restaurants i terrasses. El passeig és magnífic, els ciutadans amables i les dones formoses.

Es carrega la bodega central amb càrrega general i planxes de fusta.

Tenim moltíssima sort i salpem al mateix temps que entra un bon llevant.

Sortim de la Mediterrània com un coet.

Descarreguem a Tenerife i tot seguit carreguem plàtan. Després anem a Las Palmas a carregar el mateix.

Tornem a Santa Cruz a completar la càrrega de plàtan i a canviar els bots salvavides. Els que teníem eren de fusta (*tingladillo*) i massa vells.

Per a hissar els nous, és reenvia la tira dels aparells cap al cabestrant de popa.



Els nous són de resina de polièster i fibra de vidre.



L'últim dia del mes som a Màlaga. Faig un ingrés a la *Caja Postal* de 15.000 pessetes. Embarquem bastanta càrrega general i moltes planxes de conglomerat.

En aquest viatge entrem a les illes per Las Palmas on descarreguem, després anem a S.C. de Tenerife a descarregar.

Tornem a Las Palmas a carregar plàtan i altra volta a Tenerife a completar la càrrega de plàtan.

Arribem a Màlaga el 12 de juliol.

Al dia següent desembarcaré per a fer les vacances anuals. Cobro la mensualitat i la paga extra i vaig a fer un ingrés a la *Caja Postal*. Tinc un saldo de 80.000 peles. M'esperen unes bones vacances! Me les mereixo perquè he estat embarcat un total de 350 dies. Benvingut a terra!



Tal com deia, vaig desembarcar a Màlaga el 13 de juliol. Prèviament havia preparat instruccions per escrit del funcionament de tots els aparells de l'estació i ajudes a la navegació perquè al meu relleu no li passés el que em va passar a mi quan vaig embarcar. En tot cas vaig poder ser amb en Joan, el meu relleu —companys d'estudis i amic— un parell d'hores i fer-li cinc cèntims de tot plegat.

Els dos mesos i mig de vacances passaren en un sospir.

Em vaig apuntar a una acadèmia i em vaig treure el carnet de conduir motos i cotxes.

Amb el ciclomotor «Peugeot» de ma mare vaig fer molts quilòmetres aquell estiu: Vaig anar un cop als Pirineus, concretament a la vall de Benasque, sovint anava a la serra del Montmell i més sovint anava i tornava de Cubelles a Barcelona. A les costes de Garraf no em passava ningú...



Vaig fer un viatge a Itàlia tot sol: Tres setmanes voltant per les ciutats del nord d'aquest país. Moltes nits dormia al tren ja que, en aquella època, als trens italians, estirant de la part de baix de dos seients enfrontats s'aconseguia un còmode llit. Com els trens nocturns *intercity* anaven quasi buits, sempre trobaves un departament per a tu sol. A banda de per desplaçar-se i per dormir, el tren també et permetia fer coneixences. A les ciutats dormia als *youth hostels*. Vaig quedar fascinat per les antigues ciutats-estats italianes, especialment de Florència on m'estava hores assegut a la *loggia* de la *Piazza della Signoria*.



El 25 d'agost, ja amb el carnet de conduir provisional a la butxaca, després d'haver anat amb motos velles des que tenia 14 anys, em vaig comprar una OSSA Enduro 250 nova de trinca! 14.000 pessetes d'entrada i la resta amb dotze lletres mensuals de 2.400 peles avalades per mon pare. Era un tiro i havia d'anar molt amb compte per no posar-me-la per barret. Un veí de Barcelona em va llogar —per 180 peles al mes— un espai en el seu garatge per guardar la moto.

L'últim i millor de les vacances va ser el coneixement carnal, el sexe i l'amor desinteressat. Una noia de la meva edat o potser un xic més jove, però molt més madura que jo i infinitament més experta que jo en afers sexuals, es va fixar en mi, li vaig agradar i se'm va abraonar quasi sense preàmbuls. Probablement no vaig estar a la seva alçada, però va ser fantàstic. En anys posteriors vam tenir relacions esporàdiques, però molt satisfactòries. Moltes gràcies P.

El 28 de setembre vaig comunicar al cap de personal de la naviliera que estava prest per embarcar, però no ho vaig fer fins al primer d'octubre a Màlaga (Vaig cobrar pel viatge i per la *espera d'embarque* 3.359 pessetes, de manera que en vaig sortir guanyant 500 peles!).

A partir d'ara tornaré a utilitzar la forma present perquè és la forma que s'empra en els quaderns de bitàcola.

En Joan em deixa l'estació en perfecte estat. Quan torni a desembarcar per fer la puta mili, em tornarà a rellevar. D'altra banda ja no hi són ni l'Álvaro ni en Federico, segon i primer oficial abans, en el seu lloc hi ha un murcià de qui no recordo el nom i en Fermín, un gadità molt de la broma. En Tasio i en Raül tampoc hi són. De Capi segueix l'Isidoro que, tot i ser nebot d'un membre del franquista *Consejo del Reino*, és un paio molt liberal i bona persona a part de ser un excel·lent capità.

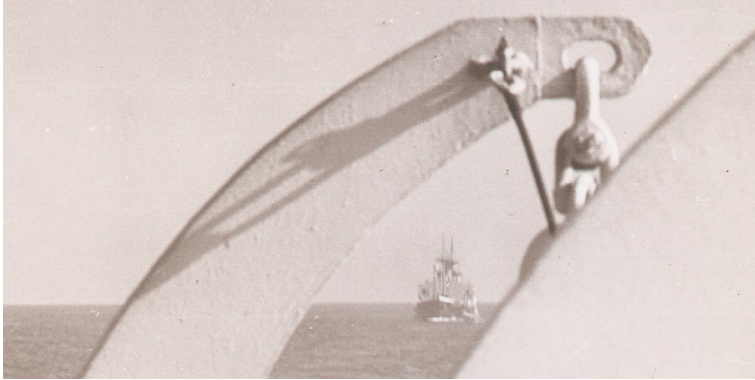
Salpem cap a les illes Canàries on entrem per Sta. Cruz de Tenerife, després Las Palmas, Arrecife i altre cop Tenerife.

En aquest últim port faig una breu visita a l'òptica de la simpatia gratuïta i dels escots generosos.

Em compro un aparell que integra sintonitzador de ràdio FM, reproductor de cassetes, amplificador i dos bafles petits que es poden separar. Tot plegat sona bé a la meva cabina.

Només tinc 5 cassetes: Rubber Soul dels Beatles, Emerson, Lake & Palmer dels idem, el doble Wheels of fire de Cream i una selecció —Getz/Gilberto, Bob Dylan, Lluís Llach, Pink Floyd, Vinicius de Moraes i altres— gravada en un C60 i triada per l'amic Josep Maria.

Després d'una travessada amb bon temps i sense res remarcable, quan som a unes 15 milles de la barra del Guadalquivir, un altre vaixell mercant ens ve aconseguint per l'aleta de babord, és probable que vagi a Cadis.



Arribem tard a Sevilla i quan puc trucar a n'Eulàlia, ja ha sortit de casa; li dic a sa mare que tornaré a ser a Sevilla el proper diumenge i que la trucaré més d'hora si puc. Vaig al bar dels cargolins amb el Capi i tornem aviat a bord.

Dilluns es fa més ràpida la descàrrega i salpem més d'hora que normalment, perquè aquest viatge tocarem dos ports canaris. Primer Sta. Cruz de Tenerife i després las Palmas de Gran Canaria.

En els dos ports es treballa amb més estibadors i també de nit per tal de salpar a l'hora habitual.

Anant cap a Sevilla tenim una mica de mar de proa que no ens impedeix quedar atracats a les quatre de la tarda.

En l'últim dinar mentre navegàvem, el capità va posar fi a una controvèrsia política amb aquestes paraules: «Mentre jo sigui capità d'aquest vaixell, tothom, sempre que faci bé la seva feina, pot pensar i opinar el que cregui convenient».

Vaig a terra amb el cap de màquines, un sevillà molt gras i «*dicharachero*», fill de família rica i molt religiosa —sovint se'n fot de sa mare anomenant-la «menja hòsties»— que maltracta de paraula a en Camborio, el tercer maquinista, un bona fe molt primari i il·lustrat. Per això el *chief*, tot i ser simpàtic i de tracte fàcil, no em cau del tot bé, però avui s'ha entestat a convidar-me al bar sevillà on fan el millor «*rabo de toro*» del món mundial...

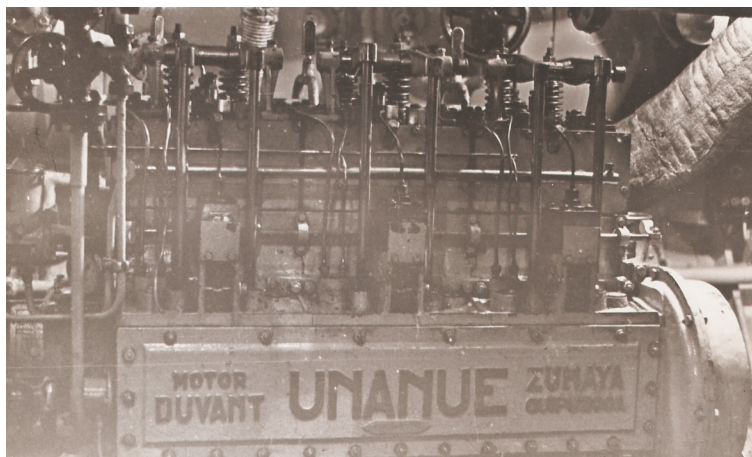
En sortir del port, des de la primera cabina que trobo, truco a l'Eulàlia i quedem on els cargolins a les set.

Tip del, efectivament, excels «*rabo de toro*» i una mica torrat, arribo a les set en punt al bar dels cargolins. De seguida arriba l'Eulàlia, que està preciosa. Com estic desinhibit i una mica embalat la faig riure. Tot plegat se li fa més fàcil dir-me que s'ho passa bé amb mi i que li agrado, però creu que és millor que no

ens tornem a veure. No vol comprometre's amb un home de mar que mai hi és quan se'l necessita. Té raó, així que ens acabem les birres, ens fem una bona abraçada, ens desitgem sort i adéusiau...

Estic una mica trist mentre naveguem cap a Las Palmas en un viatge amb bona mar.

Un dels motors auxiliars dona molta feina als maquinistes durant la travessia. Uns motors que et permeten observar com treballen les vàlvules.



A Las Palmas tinc un munt de cartes; del meu germà, d'un amic, de dues amigues i de ma germana. Aquesta última hi adjunta, de part de mon pare, aquest anunci publicat a La Vanguardia del 07-10-1971:

**La Marina Mercante alemana**  
*admite:*  
**1.º y 2.º OFICIALES**  
**1.º y 2.º MAQUINISTAS**  
**TELEGRAFISTAS**  
en condiciones económicas muy favorables  
Para informes dirijanse a:  
**La Sección de Europa del Instituto**  
**Español de Emigración**  
Paseo de Rosales, 44. MADRID - 8

A priori no m'interessa perquè, tot i que acostumen a pagar bons diners, aquí estic molt bé i, en tot cas, aviat he d'incorporar-me a files, a fer la maleïda mili. Potser després d'acabar-la, em penso això d'emigrar.

La tornada a Sevilla ha estat bastant ràpida amb un SSW que ens empeny i a estones ens porta un xic de pluja.

En aquesta ciutat seguim el ja ritual de fer una primera escala (i de vegades l'única) al bar dels cargolins i després anem a

fotre'ns unes tapes al barri de Triana. Torno a bord bastant torrat.

Dilluns salpem a mitja tarda cap a Las Palmas.

A la resclosa ens demorem més temps de l'habitual per una avaria a les instal·lacions.

A fora hi ha només una ventolina amb marejol.El viatge també és ràpid.



Des de Las Palmas fins a la barra del Guadalquivir tenim forta maror de proa i quedem atracats a Sevilla passades les 9 de la nit. No baixo a terra.

Diumenge 7 de novembre tornem a estar a la capital andalusa, aquest cop quedem atracats i llestos a les 6 de la tarda. Anem a sopar a una pizzeria amb parada prèvia on els cargolins. La premsa parla profusament de l'erupció que està tenint lloc al sud de l'illa de La Palma.

La nit del dia 10 a l'11 de novembre podem veure les fognades del citat volcà unes hores abans no arribem a Las Palmas.

Tornem a salpar d'aquest port gran-canari passada la mitjanit (11/12/1971). Aquest cop no veiem fognades ni cap claror de l'erupció de l'illa més verda de l'arxipèlag.

Passades les sis de la tarda del diumenge 14 (a Sevilla), els que no sopem a bord baixem a terra i anem cap a la catedral.

Passejada, cargolins, vins, passejada, més vins amb tapes variades i abans de mitjanit al llit.

Se'm comença a fer monòtona aquesta línia que més o menys es pot resumir així (de mitja): Una setmana = 168 hores de les quals 30 hores a Sevilla, 58 hores d'anada fins a Las Palmas, 18 hores en aquest port i 62 hores de tornada fins a Sevilla.

Passades les 20 hores del dilluns es revira el vaixell amb màquina, espring de proa i llarg de fora de proa. Quan el vaixell queda perpendicular al moll, es llarga tot, es dona enrere i després tot a estribord i endavant poc, enfilant cap a la resclosa.

Un viatge relativament plàcid. S'espantia el transmissor d'ona curta, però afortunadament ho puc adobar.

Als voltants de les dues de la matinada de dijous quedem atracats al *muelle Grande* del *Puerto de la Luz*, que així es deia en aquella època al port de Las Palmas de Gran Canaria. Els que viuen aquí surten disparats —el primer maquinista i un

greixador—, poc després surten un parell de puters. La resta ens n’anem a dormir.

Al salpar, fora del port, passem entremig d’uns quants vaixells fondejats. Sempre n’hi ha davant de la ciutat, de tot tipus: grans pesquers, congeladors, petits petroliers, d’assistència a plataformes i d’altres. Passem molt a prop d’un pesquer rus.



Tenim unes singladures dures amb maregassa de proa. Capto un SOS d'un vaixell belga amb corriment de càrrega al sud del mar d'Irlanda que te una escora permanent de 40° a estribord amb la tripulació preparant-se per abandonar el vaixell.

Arribem molt tard a Sevilla, són quasi les dues de la matinada del dilluns 22 quan quedem atracats i llestos de màquina.

Salpem altre cop al cap de 16 hores.

La baixada cap a Las Palmas resulta molt millor que la pujada.

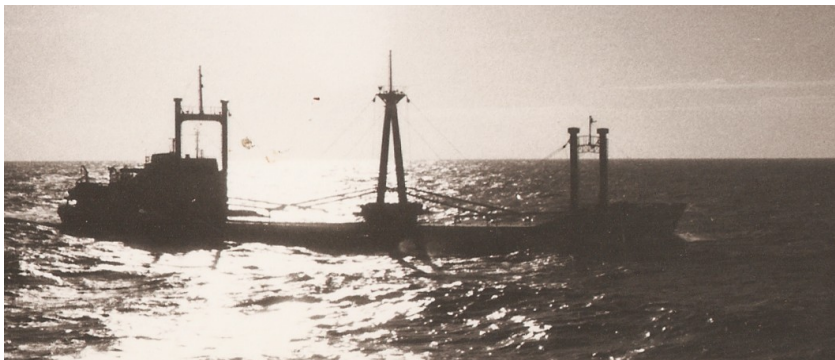
A Las Palmas vaig a fotre'm un bany a la platja de las Canteras, l'aigua és freda, però el sol escalfa. Hi ha poca gent.

Aquest cop la pujada a Sevilla és quasi plàcida.

Arribem diumenge d'hora, a les tres de la tarda ja estem atracats, abans que el nostre bessó que ve de Sta. Cruz de Tenerife.

Passegem pel parc de M<sup>a</sup> Luisa abans de fer-ho pel barri de Santa Cruz, on comencem a llastrar-nos amb canyes o *tintos* segons gustos. Anem el capi, el chief, en Fermín i Jo. Seguim llastrant-nos on els cargolins i després passem a fer-ho pels bars de Triana. Tornem a bord a quarts de dotze massa llastrats i, en el meu cas, amb la marca del francbord (interior) a tropical aigua dolça...

El trajecte fins a Las Palmas és molt plàcid. Ens creuem, a prop, amb un vaixell de similar tonatge que el nostre, però no li puc llegir el nom ja que està a contrallum. El truco per OM 500 kc/s, però no em contesta; també el truco per VHF canal 16, però tampoc ho fa.



A Las Palmas vaig a comprar queviures i vi pels ressopons nocturns mentre s'abarroten les bodegues i part dels entreponts amb pinyes de plàtans. Es rumoreja que en un futur no molt llunyà es deixarà de portar els plàtans amb pinyes senceres embalades amb palla, paper i cordill; es pensa trossejar les pinyes i embalar els trossos en capsos de cartró. Encara que probablement es tardarà en fer-ho.

A les 17:15 hores del diumenge 28 de novembre quedem atracats i llestos de màquina a Sevilla. Vaig al cinema amb el Capi a veure «La guerra de Murphy» que ens agrada.

En la travessia de baixada es compleixen dos mesos des que vaig tornar a embarcar.

Després de carregar totalment les bodegues a Las Palmas, anem a Santa Cruz de Tenerife a carregar del tot els entreponts més 4 contenidors perforats, a coberta carregats també amb plàtans. El nostre bessó, el Lago Garda, té una avaria seria a la màquina i sembla que tardarà al menys una setmana en reparar-la. Nosaltres carreguem els nostres plàtans, més una part dels del

vaixell avariament. Caldrà passar la barra abans o després de la baixamar perquè anem amb més calat que el de costum.

A Tenerife vaig a dinar amb el meu col·lega del Ter, que també es troba atracat al mateix moll.



Atraquem a Sevilla a primera hora del dilluns, 5 de desembre i de seguida comença la descàrrega. Ens diuen que, al menys, haurem de fer un altre viatge carregant als dos ports canaris. Esperem que només sigui un altre viatge, ja que anem massa justos de temps i una mica estressats per fer els dos ports. A quarts de vuit som a la resclosa i aviat baixem riu avall.

Bon temps amb maror i vent a favor.

A Las Palmas, la premsa (08-12-71) es fa ressò del primer aterratge d'una nau espacial al planeta Mart. Es tracta de la nau de la Unió Soviètica Mart III que va posar-se suaument a la superfície del planeta el passat 2 de desembre, segons informa l'agència Tass.

Aconseguim salpar de Tenerife a temps per arribar diumenge a mitja tarda a Sevilla i poder fer unes rondes a compte del meu acomiadament l'endemà.

Em desembarco per passar el Nadal a casa i fer unes llargues vacances abans de fer el servei militar obligatori o més ben dit «la puta mili».

L'endemà al matí arriba el meu relleu, en Joan. Podem posar-nos al dia sense pressa, perquè el meu avió no surt fins a les vuit de la nit.

Deixo el «Lago Como» amb una mica de tristor ja que ha estat el primer vaixell on he treballat i alhora ha sigut testimoni del

meu transit de l'adolescència a l'adulesa mentre navegàvem plegats unes 64.880 milles.

I així conclouen aquesta mena de memòries escrites cinquanta anys després.

**Romàn Sánchez Morata**, Granyena de Segarra, desembre de 2021 i març de 2025

