

# Sumari

Pròleg.....	5
Introducció .....	7
El primer viatge.....	9
Ports amagats a les Cíclades.....	33
D'un antic <i>can dry</i> , a un modern <i>bulk carrier</i> .....	37
El diable tria el cuiner.....	47
<i>Inez just coming</i> .....	53
Escales a Nova York.....	59
El “padre” Joseba .....	65
L'extintor de CO <sub>2</sub> .....	69
Port-au-Prince, una escala per oblidar.....	73
Les mars de la fi del món: viatge al país de la boira .....	79
Els últims de Guinea .....	91
El <i>Ciudad de Ibiza</i> , un vaixell valent .....	97
Protestes de mar .....	103
Operacions portuàries a l'Àfrica occidental: krus i carabalís .....	111
Presons i palaus .....	123
El flagell de l'alcoholisme.....	125
El vaixell escola <i>Pedro de Alvarado</i> .....	131
Quin fred en nit estelada .....	135
Polissons.....	141
Pràctics del delta del Níger .....	145
Un carregament de sal .....	151

Annobón, un petit paradís enmig de la mar.....	157
Relacions complicades amb la duana .....	163
Diamantino, pràctic de Malabo.....	169
Tres oportunitats de treure el ventre de pena.....	175
El Triangle de les Bermudes.....	179
Benvolguts pràctics.....	185
Dos ports peruans .....	189
La pirateria moderna a la costa sud-americana del Pacífic: el cas de Buenaventura .....	195
Una fumigació molt sospitosa.....	203
Tot al pallol gran .....	207
Dones a bord.....	217
El darrer viatge .....	223
Agraïments .....	241

# Pròleg

La literatura marinera genuïnament catalana és escassa, però també excel·lent, malgrat que els autors de les obres més conegudes i reconegudes gairebé mai han estat gent de mar, sinó de lletres, i de vegades es nota. En aquest aspecte, el meu amic entranyable i mestre, el capità Francesc Lleal, és la *rara avis*, perquè reuneix ambdues condicions.

Una trentena d'anys enrere, ja va aportar a les nostres lletres salobres una primera i deliciosa obra, *L'amic del vent*, en la qual ens presentava, d'una manera tan literària com professional, la vida a bord dels vaixells catalans vuitcentistes. Jo m'atreveixo a dir que, si encara se'n pot trobar algun exemplar, és una obra de lectura obligada per a tots els que ens interessem per la vertadera història de la nostra marina civil.

I ara, en Francesc hi torna, oferint-nos un segon llibre, aquest que ara obriu, tan interessant com el primer, en el qual ens conta els seus records de navegant, des d'alumne de nàutica en pràctiques a capità amb comandament.

Quan en Francesc, distingit consoci de l'AGAM (Associació Gironina d'Amics de la Mar) i tan actiu com assidu col·laborador en la tasca de divulgació de la cultura marinera que realitza l'entitat, em va fer arribar, per mitjà d'aquesta, l'original del llibre, el vaig llegir d'una tirada, i rellegir. De seguida vaig veure que l'obra reflectia les múltiples facetes de l'autor: expert marí mercant, geògraf, historiador i professor.

Només un marí expert pot relatar-nos, amb tanta espontaneïtat i senzillesa, les moltes facècies professionals de mitja vida a la mar. La seva condició de doctor en geografia es fa ben palesa en la seva succinta però precisa descripció de costeres, ports i fondejadors, basada en els seus records i en les múltiples notes que prenia quan navegava. Com a historiador ens recorda

un temps ja molt passat, anterior al desenvolupament tecnològic, en el qual la majoria de vaixells eren vetustos i la navegació es basava en els sistemes més clàssics. Els d'aquells temps no podíem pas ni imaginar-nos les ajudes a la navegació amb què compten els navegants d'avui dia. Ara, només els més vells (jo vaig embarcar-me per primer cop gairebé una vintena d'anys abans que en Francesc) sabem prou bé què era navegar amb aquells mitjans tan precaris, però suficients, i em sembla que els marins d'avui dia haurien de tenir-ne, almenys, consciència històrica.

Benvingut sia aquest llibre a la literatura marinera catalana, que traspua essència marina de la primera a l'última paraula. Gràcies per oferir-nos-el, amic Francesc ! Així sí que es fa història i país.

JOAQUIM PLA I BARTINA,  
el més vell de l'AGAM

# Introducció

La vida quotidiana i moltes de les vicissituds que, a bord dels vaixells mercants, les tripulacions han hagut de viure, sobretot durant la segona meitat del segle passat, han estat poc tractades. Crec que pot ser interessant, abans que els darrers protagonistes desapareguem per sempre, salvar de l'oblit els màxims testimoniats possibles.

És per tot això que m'he decidit a escriure aquest memorial, i també com a homenatge a en Xavi, l'Antonio, en Valentín, en Miguel, en Josan, en Joan, en Shanti, la Sara..., uns grans professionals amb qui, si m'hi acompanyessin, tornaria a anar fins a la fi del món.

# El primer viatge

## Amb la maleta feta

El juliol de 1964 havia superat les proves teòriques a l'Escola de Nàutica de Barcelona i estava a l'espera d'iniciar les pràctiques de mar. Pot ben dir-se que ja tenia la maleta feta i estava frisós per embarcar-me. Havia posat l'ull al vaixell *Almudena*, propietat de la Compañía Trasatlántica. Aquesta nau estava noliejada per la naviliera Marasia i cada viatge anava, a carregar jute, laca i te, al delta del riu Ganges, als ports de Calcuta i de Dacca.

Totes les unitats de la Trasatlántica eren vaixells de passatge, destinats a rutes americanes, i enmig de tots ells hi havia "l'aneguet lleig" de l'*Almudena*, que era un vaixell només de càrrega. Entre el personal de la Trasatlántica es comentava que era la nau dels "castigats", car no es podia comparar la vida regalada d'un oficial en un vaixell de passatge, ben vestit, ben planxat i menjant a la carta, amb la feina d'escarràs a bord de l'*Almudena*, amarat de suor i controlant l'estiba de paques de jute, fondejat en un dels molts braços del riu Ganges.

Jo havia emprès totes les accions amb el delegat de la Trasatlántica a Barcelona i, per part seva, no hi havia cap mena d'inconvenient perquè jo ocupés una plaça d'agregat en aquella nau. Cap, cap, no és cert, n'hi havia un, i molt important. En aquells moments el vaixell es trobava en espera d'iniciar la càrrega al golf de Bengala, i el delegat no tenia ni idea de quan tornaria a Europa.

Després vaig saber, "de bona font", que l'agregat que hi havia a l'*Almudena* estava ben sorprès que hi hagués un "boig" que preferís embarcar-se en aquella nau, podent-ho fer en qualsevol de les unitats de passatge de la companyia!

## El vapor *Benicarló*

Així, doncs, em trobava a casa esperant l'*Almudena*, quan em va venir a veure en Francesc Bilbeny, un bon amic de Badalona, que s'havia embarcat a fer les pràctiques d'agregat un any abans. Anava enrolat al vapor *Benicarló*, destinat al tràfic de mercaderies per tota la Mediterrània. Aquest company em va comentar que s'acabava de desembarcar el tercer oficial del seu vaixell i, pel fet que no li havien pogut trobar un relleu, el capità, Ignacio Aldana Otazua, li havia encarregat que busqués un altre alumne. D'aquesta manera sortirien amb el meu amic que, com que era un agregat veterà, faria la guàrdia del tercer oficial, vigilat pel capità mateix, mentre que un alumne novell s'ocuparia de les funcions pròpies de la plaça.

Se'm presentava un dilema: havia de continuar esperant l'arribada de l'*Almudena* o bé m'havia d'enrolar de forma immediata? Em feia molta il·lusió poder començar les pràctiques a la ruta de l'Índia, i fins i tot havia aplegat informació de com es treballava per aquelles mars. Un vell nostramo, ja jubilat, m'havia explicat la maniobra d'afermar la cadena de l'àncora a les boies del riu, amb l'enorme "grilló de Calcuta", que només s'utilitza en aquella zona. Calia decidir-se! I com que val més un pardal a la mà que una perdiu en l'aire, vaig optar pel *Benicarló*, i d'aquesta manera vaig iniciar les pràctiques per a pilot navegant per la Mediterrània.

En Francesc Bilbeny, amb el temps, va arribar a comandar diversos vaixells de la Traslàntica i va completar la seva brillant carrera professional com a pràctic del port de Cadis. Ell va ser qui em va guiar en el primer embarcament, i el seu ajut i el seu mestratge van ser cabdals en el meu bateig de mar.

## Navegar a l'antiga

El dia 13 de juliol de 1964 vaig sortir del port de Barcelona rumb a Marsella iniciant un periple marítim que havia de durar vint-i-tres anys.

Amb el *Benicarló* navegàvem a l'antiga (agulla nàutica, sextant, cronòmetre), ja que no teníem radar. Allà va ser on vaig aprendre les arts i els costums dels nostres vells mariners. Per preparar una recalada, abans, estudiàvem amb molta cura les cartes nàutiques i els derroters de la zona, i ens malfàvem de les costes baixes, sempre fent cap a llocs conspicus del

litoral. El *Benicarló* anava a pas de tortuga, i estalviar-se una milla de camí era un triomf; per això, quan hi havia bona visibilitat, navegàvem acariciant la ribera.

El capità, un refotut basc de Plentzia, semblava que en alguna vida anterior hagués estat peix, ja que es coneixia tots els fondals i els esculls més amagats. Que ningú no es pensí, però, que era un imprudent; tot el contrari! Ell sabia sempre el que es feia. Així, si saltava el vent de mar cap a terra, *Don Ignacio* al moment virava cap enfora, i deia: “*Aguza siempre los ojos cuando tengas la costa a sotavento!*”

En zones de corrents sovint deixava els oficials amb un pam de nas, ja que, a ulls clucs, encertava sempre la deriva. És ben cert que hi ha coses que no s’aprenen a l’escola, i el nostre capità feia anys que navegava per aquelles mars i, a més, coneixia el seu vaixell com si l’hagués parit.

### Sorpresa al golf

La primera experiència professional té molta importància, i cal remarcar-la. Navegàvem rumb a Marsella i, en arribar al golf de Lleó, va entrar la boira. Una bromassa tan espessa que, en poc temps, va deixar les cobertes ben molles. Sense tardança, vam posar atenció a la màquina, i vam moderar la marxa. Avançàvem fent sonar la sirena, tallant amb la proa una mar plana, plana, sense cap tipus d’ondulació. Jo em trobava a l’aleró d’estribord, amatent per si sentia els senyals de cap altra embarcació, però el silenci era absolut. De cop, just a tocar, em va arribar el soroll d’un buf potent que venia de l’aigua. Em vaig abocar a la regala, i vaig quedar sorprès en contemplar el llom d’una balena que nedava al nostre costat. Astorat, vaig continuar observant... I, finalment, vaig veure que no era una, sinó dues balenes. Amb tot, més endavant vaig poder constatar que, pel tipus de brollador d’aquells animals, ens havíem creuat amb dos catxalots. Era el millor regal de benvinguda que podia esperar! Al llarg dels anys, navegant per altres mars, he albirat molts cetacis, però tan de prop i tan voluminosos com aquells del golf de Lleó, mai de la vida.

Quan hi ha mala visibilitat els vaixells tenen l’obligació de moderar la màquina, tot i que, això d’anar ràpid o a poc a poc, és una cosa ben relativa. La nostra “estimada cafetera flotant”, de moderada hi anava sempre, però el reglament és el reglament i cal complir-lo. El més curiós era que moltes



de les naus que hi havia per la zona, quan moderaven, doblaven la velocitat que nosaltres aconseguíem amb tota la potència de la màquina.

## Marsella

Entrar a Marsella un “14 de juillet”, la festa nacional francesa, només et passa un cop a la vida. Va ser espectacular: una gernació omplia els carrers; a cada plaça hi havia ballarugues; els restaurants del Vieux Port estaven a vessar de gent devorant saborosos plats de bullabessa, i nosaltres ens l’havíem de menjar amb els ulls, perquè a bord no era cap festa i ens havien servit el ranxo de cada dia. En arribar la nit, la tabola va anar *in crescendo*, perquè a part de les músiques i els saraus, el cel es va encendre amb uns magnífics focs artificials de país ric. Nosaltres vam tenir sort, perquè en un bar ens van canviar pessetes per francs, si no no ens hauríem pogut afegir a la gresca general. Alguns tripulants dels vaixells amarrats al port feien la seva guerra, i en comptes de saltar i ballar pels carrers, feien cua a la porta dels cinemes de La Canebière, on projectaven pel·lícules de la Brigitte Bardot, l’actriu francesa més “sexy” de l’any.

Un altre dia festiu que vam passar a Marsella, amb en Francesc, l’altre agregat, vam anar-nos a banyar a la platja més popular de la ciutat, situada a llevant del port vell, anomenada “plage des catalans”. La platja porta aquest nom perquè, al segle XVIII, s’hi va establir una colònia de pescadors de la nostra terra, els quals introduïren a la zona nous sistemes de pesca i de conservar el peix blau.

## Cada caixa al seu lloc

Per carregar quatre minúcies vam estar una setmana a port. Durant aquests dies, anava cada matí al moll amb el primer oficial, un basc anomenat “Josetxu”, i amb una cinta mètrica a la mà mesuràvem, una per una, les grans caixes que havíem d’embarcar. Aquesta operació era necessària, perquè calia que busquéssim a cada caixa el lloc més apropiat a la bodega. La càrrega anava a pleret, i ningú semblava tenir gaire pressa.

La majoria dels estibadors que treballaven a bord eren republicans espanyols exiliats. Uns homes que, abans d’instal·lar-se a Marsella, havien passat per la legió estrangera i havien lluitat amb els francesos a la Segona

Guerra Mundial, a Indoxina i, també, a Algèria. Eren persones baquetejades per mil guerres alienes, ja que la seva, l'havien perduda l'any 1939. Cada dia, els vèiem pujar a bord capficats, tancats en ells mateixos, i en el seu món. Mai no tenien un somriure als llavis, i a la mirada, no s'hi distingia ni un bri d'esperança.

## El poema

Amb en Francesc, un dia vam pujar al capdamunt del turó que domina la ciutat i vam visitar l'església de la patrona de Marsella, Notre Dame de la Garde, on hi ha un altar lateral ple d'exvots mariners, algun d'ells oferts en ple segle xx. Tot baixant cap al moll, vam tafanejar en diverses llibreries de vell, i en un dels llibres que vaig comprar, hi havia un poema que, des d'aleshores sempre m'ha acompanyat:

*Sur la tombe du marin  
Ne fleurissent pas les roses.  
Sur la tombe du marin,  
Il n'y a pas d'edelweiss.  
Il n'a pour fleurs que les mouettes blanches  
Et les larmes brûlantes de la fille qui l'aimait.*

## Camí de Sicília

Amb el vaixell finalment carregat, vam sortir rumb a Sicília. Ara començava el viatge real, i agafarem el ritme de mar: vuit hores de guàrdia, i la resta del temps per llegir, passejar i entrar en contacte amb el vaixell.

Quan embarques, i més si ets jove, i és la primera vegada que ho fas, ets com un cos estrany, que cal encaixar en un món diferent. Un món d'adults que té les seves normes i els seus costums. Un agregat embarca per aprendre, i cal que ho aconsegueixi sense fer-se pesat. Per tant, ulls ben oberts, prudència i no voler-se fer l'espavilat.

Al *Benicarló*, com era usual als vaixells de vapor, hi havia tres menjadors: el d'oficials de coberta, el de maquinistes i el de subalterns. A la nostra cambra, la d'oficials de coberta, hi havia una única taula que omplia quasi tot l'espai, i estava presidida pel capità. El "vell" la compartia amb nosaltres: els dos pilots, els dos agregats i el telegrafista. El cambrer ens servia seguint

la categoria, i en aquesta companyia la qualitat del menjar era la mateixa per a tota la tripulació. Val a dir que, a l'hora de repetir, només érem els dos agregats, els que ens hi apuntàvem, sota la mirada seriosa i aquiescent del nostre amo i senyor.

*Don* Ignacio era molt reservat i reproduïa a la perfecció la imatge que jo m'havia fet d'un capità mercant. A voltes, segons el que ell feia, jo no podia amagar un somriure, ja que era fet i fotut al meu pare, que també havia comandat molts anys vaixells mercants. En tot el viatge, només el vaig veure desinhibit una sola vegada: el dia que va rebre un telegrama que li anunciava el naixement de la seva filla Carmen. Aleshores, es va deixar anar una mica, i fins i tot ens va convidar a brindar amb xampany.

### El cambrot d'alumnes

Al passadís d'estribord, de la coberta principal, hi havia la cabina dels alumnes. Estava preparada per acollir un agregat i un alumne de màquines. Quan jo vaig embarcar ja hi havia l'alumne de màquines, en Federico, un madrileny de més de vint anys, casat, que era funcionari, i volia obtenir la titulació de maquinista per tal d'ascendir a l'escalafó. L'espai era molt reduït: dos llits, l'un damunt de l'altre; dos armaris; dues cadires; una taula; un lavabo, i uns penjadors de paret. Era un lloc summament calorós. Semblava un infern, ja que el sostre era el terra de la coberta de bots, on hi batia el sol tot el dia, i l'única ventilació provenia d'un portell que donava al passadís de la coberta. La porta era millor deixar-la tancada, perquè davant per davant hi havia l'accés a la sala de màquines, que feia talment la funció de xemeneia de l'escalfor de la caldera. El lavabo era un desastre, ja que just al costat del nostre cambrot hi havia l'*office* dels maquinistes, i l'aigüera se'ls embussava cada dos per tres i sobreixia pel nostre lavabo.

### Entrada al Tirrè

Es pot dir que de Marsella a Sicília vam anar sempre al mateix rumb, guanyant milles cap a llevant. Un dia després de la sortida, vam travessar l'estret entre les illes de Còrsega i Sardenya, i quan érem al mig del canal, d'una esclatxa quasi imperceptible entre els penya-segats de la banda nord, va sortir un petit vaporet que feia el servei entre illes. Puc confessar-vos que,

en tot el viatge, va ser l'únic vaixell més petit que el nostre que vam trobar. Aquella embarcació, malgrat la seva petitesa, no estava gens acomplexada i navegava airosa, d'una riba a l'altra, amb una bandera francesa hissada quasi tan gran com tot el vaixell.

El mar Tirrè està afectat per forts corrents marins i, en dies de poca visibilitat, es fa difícil trobar la boca d'entrada de l'estret de Messina. Un vaixell sense radar, com el nostre, ho té difícil, i en comptes de fer ruta directa, fèiem ruta vers l'illa de Stromboli, la més oriental de les illes Eòlies, a unes cinc o sis hores de l'estret, i d'allà, ja amb bona situació, arrumbàvem al pas de Messina.

Stromboli és una petita illa de només 12,2 km<sup>2</sup>, i té un con volcànic de 926 metres d'alçària, el qual quasi sempre està en erupció. L'Stromboli, juntament amb l'Etna, són els volcans més actius d'Europa. Per als navegants, és un lloc immillorable per situar-se, ja que faci bon temps o mal temps, la fumarola de dia, o la resplendor a la nit, permeten obtenir una posició exacta a la carta nàutica. De vegades el volcà s'enfada i comença a llançar materials incandescents cap al cel. Quan això passa, quedes bocabadat, ja que tens al davant un panorama captivador i ple de bellesa. Però quan prens consciència que no estàs contemplant una recreació pirotècnica, sinó que estàs assistint a un brutal esclat de les forces de la natura, l'espectacle comença a ser pertorbador. Notes com una fiblada al ventre i, pel que pugui passar, t'allunyes ràpidament de la zona. No sé com hi pot haver persones que puguin viure en un indret tan inhòspit com aquest!

### **L'Etna i Catània**

Vam passar l'estret de Messina en plena fosca i no vam poder contemplar els remolins i les correnties d'aquest indret que des dels temps d'Ulisses atemoreixen els navegants. A l'alba, ja ens trobàvem a les envistes de Catània i els primers rajos del sol naixent il·luminaven el cim de l'Etna, mentre la resta de la muntanya es mantenia a la penombra. El volcà, com un gegant, s'alçava a tocar de la costa i el terral ens portava una forta olor de sofre, com d'ous podrits.

Un cop a port, mentre omplien de fuel els tancs de servei del vaixell, vam sortir a fer un tomb pels carrerons de la ciutat, on hi havia el mercat. Era un esclat de colors i de bullici. Tothom xerrava a crits i els que més voci-

feraven eren els peixaters. No puc arribar a comprendre com es podien entendre enmig d'aquell guirigall. Al damunt d'unes llargues taules de pedra hi havia uns homes que, manipulant uns grossos ganivets molt esmolats, esquarteraven unes tonyines gegantines, que provenien de les almadraves de la costa nord de l'illa. Alguns d'aquells exemplars feien més de dos-cents quilos de pes i els havien de moure entre dos o tres homes. Calia vigilar on posaves els peus, ja que el terra era ple de bassals de sang i semblava que estiguéssim en un escorxadador. En una altra banda del mercat venien peixos espasa a rodanxes, i els cossos dels exemplars que encara estaven sencers mostraven les ferides produïdes per les fitores utilitzades per capturar-los. Vam mesurar la llargada de les defenses d'aquests peixos i l'espasa d'alguns d'ells feia més d'un metre. N'hauríem volgut comprar alguna com a record, però per baixar a terra ens havíem mudat i la roba se'ns hauria empastifat de sang. D'altra banda, feien molta pudor, i hauríem ben empudegat el vaixell, amb el tuf que desprenien. La resta de tripulants, amb tota la raó del món, ens les haurien llençat per la borda, i a nosaltres també, com a torna!

### Les escales de llevant

Navegar de Sicília a Alexandria vol dir estar quatre dies sense veure terra, un temps més que suficient per mentalitzar-te que entraràs en un món força distint de tot el que coneixes. Egipte, el Líban i Síria són uns països carregats d'història i cal adaptar-te per fer-te'ls una mica teus.

La ciutat d'Alexandria està situada al delta del Nil, en una ampla plana. Venint de la mar trigues molt a albirar-la, i abans que les cúpules i els minarets de les mesquites emergeixin de l'horitzó, de sobte, talment com si haguessis traspasat una cortina invisible, notes un canvi en la densitat de l'aire i en la temperatura. I, sobretot, perceps una olor molt especial. És la flaire del delta que et dona la benvinguda.

Alexandria, fundada per Alexandre el Gran fa més de dos mil anys, sempre ha estat la porta d'entrada d'Egipte. No es pot comparar amb Port Said, l'altre gran port de la zona, que és una ciutat moderna, nascuda fa quatre dies amb la construcció del canal de Suez.

El nostre vaixell no va entrar a cap port d'Israel, ja que existia la prohibició que una nau simultaniegés les entrades a ports israelites i musulmans.

Amb la col·laboració de:

© del text: Francesc Lleal i Galceran, 2024  
© del pròleg: Joaquim Pla i Bartina, 2024  
© de les fotografies: els seus autors i arxius corresponents, 2024

© d'aquesta edició: Pagès editors, S L, 2024  
Sant Salvador, 8 - 25005 Lleida  
[www.pageseditors.cat](http://www.pageseditors.cat)  
[editorial@pageseditors.cat](mailto:editorial@pageseditors.cat)

Primera edició: juny de 2024  
ISBN: 978-84-1303-561-1  
DL: L 458-2024

Imprès a Arts Gràfiques Bobalà, S L  
[www.bobala.cat](http://www.bobala.cat)

✦ imprès a **lleida** ▶

Qualsevol forma de reproducció, distribució, comunicació pública o transformació d'aquesta obra només es pot fer amb l'autorització dels seus titulars, llevat de l'excepció prevista per la llei. Adreceu-vos a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, [www.cedro.org](http://www.cedro.org)) si necessiteu fotocopiar, escanejar o fer còpies digitals de fragments d'aquesta obra.