

Do porto e a ría de Vigo (I)

Por José M.^a López Dóriga Aymerich
(Bibliografía cedida por Carlos Vila "Alpide")



José M.^a López Dóriga

O ministerio poxou, como xa se dixo, a construción do peirao de transatlánticos, con presuposto de 11.156.694,91 pesetas e a esta seguirán outras obras. As circunstancias que neste intre me ligan ós expresados Ministro, Director Xeral e Xefe da Sección de Portos védanme todo comentario, pero seguramente, cantos lean estas liñas farán o seguinte: *Agora é que comeza, en verdade, a construción do porto de Vigo*".

Nesta memoria, que relata a marcha dos traballos nas obras do porto de Vigo durante os anos 1.911 a 1.926, expresa D. Eduardo Cabello, ademais de todos os detalles técnicos, infinidade de reflexións, estados de ánimo e a dose de impotencia e amargura que lle debía supoñer o enfrontarse a aquela administración de entón; pero tamén relata con todo tipo de detalles, unha serie de avatares que aconteceron durante o período mencionado, que merecen ser rescatados como exemplos da mala sorte, carencia de medios e improvisación, ós cales somos tan "afeccionados" os españois.

Podíamos citar, entre un deles, que a pesares de que Vigo en 1.914, e segundo a estatística oficial, ocupaba o primeiro lugar en tráfico de viaxeiros e o porto non tiña peiraos de atraque, polo que o movemento realizábase por medio de embarcacións menores, pasando polas dúas únicas escadas do peirao chamado "de viaxeiros", organizándose un verdadeiro caos.

Os buques debían fondear na baía, e había días na que se reunían cinco ou seis transatlánticos que coincidían, uns na súa marcha e outros na súa chegada de América. Tamén o porto era frecuentado por aquel entón por buques de guerra, tanto en unidades soltas, como formando escuadra.

Nos días de escuadra, dábase algunha vez o caso de ver ós tripulantes chegar en número considerable e á falla de escadas para un desembarco rápido, saltaban polos botes, por enriba das varandas se a marea o permitía, ou ganaban ó asalto o peirao, con todos os caracteres dunha invasión.

Aprobada a reforma e ampliación da dársena de viaxeiros, un dos traballos fundamentais e preliminares, era o dragado de 25.000 m. cadrados de area lodosa para a limpeza da dársena e o emprazamento das novas obras de fábrica. A necesidade da antedita rapidez esixía dispoñer dunha draga con capacidade suficiente para obtela e sería preciso que o contratista

contara con este elemento, pero non foi así, e tratou de improvisar montando nunha gabarra unha grúa de "cuchara", que non satisfizo para nada a velocidade requerida, polo que adquiriu un material que existía no porto de Lueca, consistente nunha draga, dúas gabarras para transporte de pedra e un vapor.

Feita a adquisición a principios de 1.923, non puido ser traído a este porto, por dificultades de remolque, ata o mes de Xuño, con tan mala sorte, que a pesares da época e que se esperaba unha travesía feliz, a fatalidade fixo que naufragaran as catro embarcacións, que se perderon na Ría de Corme.

O patrón, José Varela, do remolcador "Puri" propiedade dos Sres. Joaquín Davila e compañía, puxo te en coñecemento do comandante de Mariña desta provincia os seguintes feitos: O día 10 saíu do porto de Lueca, ás 3 do serán, remolcando a tres gabarras e un vaporciño, con destino a Vigo.

Ás 10 da mañá do día 11 notou que unha das gabarras facía auga e de acordo coa tripulación resolveu entrar en Cedeira para reparar provisionalmente a avaría. Fíxose novamente ó mar o día 12, a altura das Illas Sisargas, entres as tres e catro do serán, levantouse un forte vento do nordeste, que obrigou a minora-la marcha.

Por mor do moito vento e da moita mar que reinaba, o vaporciño e unha das gabarras comezaron a facer auga, en cantidade tan grande que, a pesares dos esforzos feitos pola tripulación, as dúas embarcacións afundíronse.

Seguiu navegando o "Puri" coas dúas gabarras restantes, as cales comenzaron tamén a facer auga e como o tempo non tiña aspecto de mellorar, decidiron entrar no porto máis próximo, que era Corme, para ver se algo se podía salvar.

Á mesma entrada de dito porto notouse que as gabarras se somerxean axiña, polo que o remolcador aumentou rapidamente a súa velocidade para ver se podía varalas nunha praia próxima, pero todo foi en van, non houbo máis remedio que pica-los remolques e abandonalas, entón fóronse totalmente ó fondo.

Despois de todo o ocorrido, a contrata veuse precisada a dispoñer a construción dun novo material e adquirir outro, polo que non podía rematar no prazo fixado e pediu outra prórroga dun ano que lle foi concedida por Real Orde de 21 de Marzo de 1.924. Ó final, o contratista solicitou que se transferira a contrata a D. Joaquín Davila Román, cousa que foi autorizada o 1 de Agosto de 1.924.

A insuficiencia do material auxiliar impuxo ó novo contratista a precisión de adquirir o necesario, obtendo da Dirección Xeral de Aduanas a súa introducción en réxime de importación co conseguinte demora nas tramitacións, o que levou ó novo contratista á necesidade de solicitar unha nova prórroga, que lle foi concedida polo prazo dun ano por Orden de 29 de Maio de 1.925.

Todas aquelas persoas que queiran colaborar na próxima Revista cun artigo Cultural (Historia, Etnografía, Gastronomía,...), envíalos á: A. Cultural "Pineiróns", Conchases 39 - 2.º Esq. 36980 O Grove. Pontevedra.

Estamos abertos a calquera Organismo, Asociación, Peña,... que queira realizar algún tipo de actividade cultural que teña que ver cos nosos Fins. Estes, están relacionados con:
a.) Culturais - Gastronómicos en xeral. b.) A Illa de Ons. c.) Xuventude. d.) Ruta Xacobeá Marítima. e.) Ecolóxicos e Medio Ambientais.