

Temporal na ría de Vigo o 16 de Xaneiro e 1926

Por José López - Dóriga Aymerich



José López - Dóriga

Os feitos reais da vida, en punto a circunstancias, casualidades ou concorrencia de situacións para un determinado suceso, soen, ás veces, superar a canto poida idear a fantasía humana, a canto poida hoxe ocorrérsele a un guionista de películas cinematográficas, que é, nos actuais momentos, quen bate o récord da invención.

Un caso destes, con caracteres agudos, tivo lugar nesta baía de Vigo na tarde do 16 de xaneiro de 1922.

En dita tarde, saltou o vento do sudoeste ó noroeste e ás 17,30 empezou a ir a máis dun xeito extraordinario, con tódalas propiedades dun temporal ciclónico.

As 18 h. alcanzaba a súa máxima intensidade, que se mantivo ata as 19 horas en que comezou a ceder e deixou de ser continua a acción do vendaval que seguiu sinalándose por refachos duros, ata a madrugada en que cesou o fenómeno.



A rapidez no que este se presentou, a súa dirección case normal á xeral Leste - Oeste ás obras do porto, a forza extraordinariamente intensa do vento, que facía que se ergueran grandes ondas e a coincidencia coa preamar, fixeron que as embarcacións de tódalas clases, empuxadas polo vento e o mar, foran lanzadas sobre as obras, destrozándose en considerable número contra estas ou entre si, causando deterioros nas obras de fábrica.

Aquelas fatais coincidencias fixeron, que dous dos

transatlánticos fondeados na baía, estiveran, precisamente, nas enfilacións da dirección do vento: No peirao de ferro do Estado un; e, no tamén de ferro, da compañía dos ferrocarrís de Medina do Campo a Zamora e de Ourense a Vigo, o outros; que os dous transatlánticos fosen ó garreo as súas áncoras; que ningún puidese dar avance coas súas máquinas e, como resultante de todo, se fose cada un sobre o respectivo peirao.

O do Estado tiña forma de T e estaba construído por pilotaxe e vigas de ferro con piso de almacén de madeira. O transatlántico foi a chocar contra o extremo do ramal Leste da cabeza, que tiña unha lonxitude de 81 m por 18 de ancho, actuando coa súa enorme masa sobre a extremidade libre de tan gran brazo, de panca e, dunha maneira continuada, empuxado polo vento e a ondadas, acabou por derrubalo, atopándose dito cacho de peirao case cuberto de mercadorías.

O peirao do ferrocarril, de igual sistema de construción que o do Estado, era un espigón normal de porto de costa e tiña no seu extremo un guindastre de vapor de 20 toneladas.

Dunha maneira semellante ó do Estado, foi derrubado na metade avanzada da súa lonxitude, caendo, por tanto, o guindastre ó mar.

Ó primeiro peirao "correspondeulle" ó transatlántico "ANDIJK" de matrícula de Rotterdam, da compañía Holland América Line, e ó segundo o noruego "KARI SCOGLAND" da compañía Scogland Line.

Se os dous transatlánticos non seguiran as traxectorias que a súa sorte lles designou, os peiraos non terían novidade e aqueles haberían pasar mal contra os muros de fábrica. Sucedidas como foron as cousas, os peiraos servíronlle como tal, na outra aceptación da palabra e amortecendo os efectos do choque, proporcionoulles o saír ilesos.

Os danos causados polo temporal en tódalas obras de fábrica do porto foron, relativamente, de escasa importancia. Sen embargo, as expresadas dos peiraos de ferro tiñanas moi grandes, non tanto polo que implicaban o seu custo, como polos prexuízos que significaban a desaparición destas liñas de atraque, das que non estaba sobrado o porto, así como do único guindastre para pesos dalgunha consideración.



C./ Gandarón. 34 Int.
Teléf.: 986 27 1601
Fax: 986 260 084
36214 VIGO