

MOTÍN

en el Índico

Capt. Rafael Jaime Romaguera

Año 1959 - Meses de Mayo y Junio

En viaje destino Australia, con escalas en Fremantle y Melbourne, se entró de arribada forzosa en Colombo, Ceylan (hoy Sri Lanka) para reparar serias averías en máquinas, tardándose casi 3 semanas en poner en debidas condiciones evaporador y calderas, y se reinició viaje en travesía hacia Fremantle, Oeste de Australia. La capacidad del buque de 825 pasajeros estaba completa: habían embarcado en Bilbao 170 emigrantes y un inspector de migración español, Sr. Bedia al cargo del grupo y después en el Pireo (Grecia) otros 655 emigrantes y un inspector suizo del C.I.M.E. (Comité Internacional de Migraciones Europeas) a su cargo, así como una profesora de inglés australiana y como tripulantes, un médico y doce camareros griegos.

Las autoridades australianas de inmigración, al asignar el cupo de 170 emigrantes a España habían exigido ciertas condiciones: en primer lugar que fueran oriundos de las entonces llamadas Provincias Vascongadas (porque un grupo anterior vasco asentado allí había adquirido gran prestigio), que fueran solteros o viudos sin hijos de entre 25 y 35 años y estatura mínima 1,75 m.; por otro lado para el cupo griego no había exigencia alguna, sólo que completaran la cifra de 825. Por tanto, eran 655 y embarcaron familias enteras, mujeres y hombres solteros o casados. La estatura media de los hombres estaba muy por debajo de la exigida al grupo vasco, eran oriundos de islas pequeñas y de un nivel cultural muy bajo.

Cuando llevábamos dos días de navegación, se repitieron las averías de roturas de tubos en calderas que habíamos tenido antes de la reparación, lo que dio lugar a un gran desconcierto en máquinas, no se entendía el

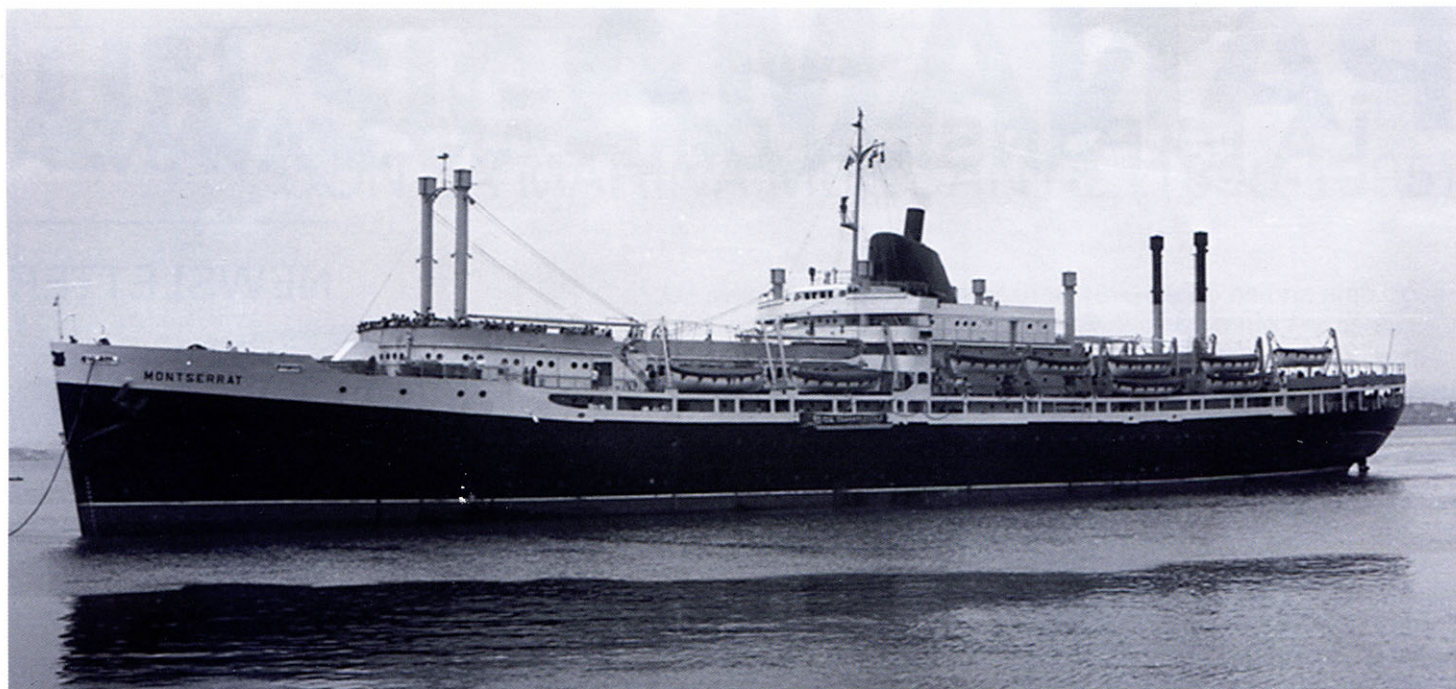


motivo de las nuevas averías y se decidió regresar al astillero de Colombo, poniendo rumbo al mismo. En el contrato de fletamento del viaje concertado entre C.I.M.E. y Cía. Trasatlántica Española, había una cláusula en la que el armador C.T.E. se comprometía, en el supuesto de que el buque no pudiera llegar a Melbourne, final del viaje, antes del 30 de junio de aquel año, a reexpedir por su cuenta a los emigrantes en avión. Dado el compromiso mencionado, ello se podría producir a la llegada a Colombo. Posteriormente, me enteré de que el Inspector del C.I.M.E. alardeando de conocer la cláusula en cuestión, les ponderó a los emigrantes la gran ventaja que les supondría el resto del viaje en avión, rápido y cómodo.

Al llevar 24 horas hacia el astillero sin el menor fallo en máquinas y dando potencia con la velocidad de 15 nudos, el Jefe de Máquinas D. Remigio Baltar, gran profesional con mucha experien-

cia en buques de calderas y turbinas, me comunicó que había llegado a la conclusión de que las últimas roturas fueron en tubos resentidos de antes que habían pasado la prueba de presión con agua fría en astillero, pero no soportaron después la de trabajo a temperaturas superiores a 300° C. y me aseguró que tal como estaban entonces las calderas me garantizaba el rendimiento de las mismas y seguir viaje sin dificultad alguna (como así fue), y en vista de lo cual decidí cambiar rumbo hacia Fremantle, notificándolo a los emigrantes.

La inesperada reacción de rebelión del grupo griego fue tremenda e inmediata. Se dirigieron en masa hacia el puente vociferando en contra del cambio de rumbo y con objetos contundentes rompían todo lo que podían, mientras repetían sin parar ¡Colombo, Colombo!, y por mas que se trató de disuadirles explicándoles la situación,



no atendían a razones y el tumulto iba en aumento, con amenazas y roturas de sillas de extensión de madera, cuyos trozos exhibían y echaban a modo de arma hacia el puente con gran violencia y agresividad por un lado, e histerismo por otro; esto sucedía al atardecer y de cara a la noche no había modo de dominar la situación. De momento y en evitación de más destrozos, tuve que ceder a sus pretensiones y poner rumbo de nuevo a Colombo. Entre los que llevaban la iniciativa del motín, había algunos que habían navegado de marineros y advirtieron que durante la noche estarían vigilantes para que no se tratara de engañarles. Una vez tranquilizados los amotinados al haber logrado sus deseos, convoqué a los oficiales jefes de sección y al Inspector de emigración español, Sr. Bedia, para planificar la forma de restablecer el orden partiendo de la base de evitar la violencia, pero empezando por hacer una demostración de fuerza al máximo, con todos los medios disponibles. En el grupo vasco había un emigrante que destacaba como líder, llamado Aresti al que llamamos pidiéndole colaboración y su contestación fue contundente: "cuente con nosotros para todo lo que sea y haga falta."

Contando con ellos el plan estratégico se organizó con sigilo durante la noche y se realizó sin nada de violencia, pero con gran aparato de poder y fuerza. Antes de amanecer el día, estuvieron en la cubierta de paseo levantados y entre las sillas tumbonas entrela-

zadas los 170 emigrantes españoles, en actitud serena y tranquila, hablando en tono bajo, fumando o sentándose de vez en cuando, 18 marineros paseando por la cubierta de proa con sendas porras confeccionadas durante la noche con trozos de manquera y asas de sirga sujetas a sus muñecas, otros tripulantes sujetaban las mangueras de baldeo y contraincendios dirigidas hacia el mar con sus chorros de agua a toda presión, el personal de máquinas paseaba por la cubierta baja exhibiendo cada uno o bien una llave inglesa grande u otra herramienta, el fotógrafo paseaba por los interiores con su cámara cargada y dispuesta y el resto de la dotación (en total éramos 195) en sus dependencias levantados atendiendo a su trabajo en actitud seria, en el comedor los camareros iban preparando el desayuno antes de la hora habitual.

Cuando estuvo listo el escenario descrito, serían alrededor de la 5 de la mañana, se cambió el rumbo hacia Australia y acto seguido con los altavoces a su máximo volumen, se dio el siguiente mensaje en griego (para lo cual colaboraron el Médico y un camarero griegos): "Se ha puesto rumbo a Australia. Si se acepta, el incidente de ayer será olvidado, de lo contrario si algún emigrante persiste en oponerse, tendrá serias dificultades con las autoridades australianas." El mismo texto se dio en español e inglés, y luego en los tres idiomas se repitió varias veces. Con ello se despertó todo el pasaje griego, los que se asomaban a popa en la

cubierta de paseo al ver los 170 fornidos chicarrones regresaban de inmediato a sus camarotes, y lo mismo los que aparecían en la cubierta a proa del puente así como los que salían de los sollados a la cubierta inferior, al ver el panorama se volvían a sus respectivos camarotes y al advertirles que el desayuno estaba servido fueron desayunando, sin más novedad hasta que un grupo de unos ocho emigrantes griegos fueron a protestar a la oficina de información armando alboroto, se llamó al fotógrafo quien solo logró sacar dos fotos ya que a la tercera se dieron la vuelta y escaparon para no ser identificados.

A partir de este momento se ordenó acabar con la demostración de fuerza, pero dejando en cubierta seis marineros con sus porras, dando vueltas por todo el barco y relevándose cada cuatro horas, con otros seis, y cambiando cada guardia, manteniendo este servicio de vigilancia las 24 horas hasta que estuvimos cerca de Fremantle. Me protestó varias veces el Inspector del C.I.M.E. alegando que esta vigilancia inquietaba a los griegos, pero la mantuve advirtiéndole que en modo alguno quería correr el riesgo de otra sorpresa.

Transcurrió la travesía funcionando todos los servicios del buque perfectamente sin otra incidencia y en Fremantle no mencioné la rebelión habida, según había prometido.

Capt. Rafael Jaume Romaguera
Socio nº 293 de la AVCCMM