

*Ja que un nou naufragi hem vist,
cridem tots altre vegada:
- 'Ns convé un bot salvavidas
per evitar mes desgracias,-
i y veureu com ordres serias
al instant serán donadas
pera ferlo!; mes, no cridin,
que cuan lo vegin á l'aigua,
potser no hi haja llaguts
ni de marins quedí rastre...*

Com ja hem comentat anteriorment, el bot salvavides tardaria vint-i-cinc anys més.

24.- 3 DE JULIOL DE 1903. LLAGUT DE PESCA

El matí del dia 3 de juliol de 1903, una de les barcades d'escalencs que feinejaven des de feia dies prop de Sant Feliu de Guíxols salpava d'aquella platja amb una bona carregada d'anxova per retornar cap a casa. En arribar al cap de Begur els sorprengué una fortíssima garbinada. Degut a una falsa maniobra amb la vela, el llagut bolcà a unes tres milles de la primera Meda. Amb la màxima serenitat possible, els pescadors lliuraren la barca de tot el pes possible, que degut a la seva constitució no s'enfonsà del tot i restà en posició vertical *"...y de manera semejante al fiel de una balanza en su punto de equilibrio"*. Al cap d'una estona el patró, Enric Bofill, que era un expert nedador, decidí llançar-se al mar per intentar arribar a les Illes Medes mentre els seus dos companys, Miquel Bofill -germà del patró- i Joan Ayats Oliveras, conegut amb el sobrenom d'en *Caixa d'Eines*, s'aferraven al llagut. No ho aconseguí. El seu cos fou trobat dies després al mateix lloc de l'accident.

El llagut, amb els dos escalencs enfilats al casc mig submergit, anà lentament a la deriva en direcció nord seguint els corrents marins fins que a les sis de la tarda de l'endemà -transcorregudes 32 hores del naufragi-, a unes quantes milles de Cadaqués, els rescatà el vaixell francès *Medjerva*,

que havia sortit de Portvendres i es dirigia a Orà. El capità del *Medjerva*, Joseph Clerch, ordenà que també carreguessin la barca a bord, en la qual només trobaren una capsa amb els diners de les vendes que havien fet a Sant Feliu de Guíxols. Posteriorment entregarien aquests diners a la vídua de Bofill.

Una vegada salvats i ja a bord, els preguntaren d'on provenien, responent els naufrags que eren de l'Escala. Immediatament, una veu francesa respongué *"Ah, sí, de la Costa Brava"*. Aquest fet demostraria que amb anterioritat a l'any 1909, data en què s'atribueix a Ferran Agulló la denominació Costa Brava, aquest nom ja era utilitzat i conegut, almenys a la zona altempordanesa.

El *Medjerva* enfilà la proa rumb a Orà amb els naufrags a bord. La premsa d'Algèria es féu ressò del naufragi. Al cap de dos dies salparen de retorn a Portvendres. De tornada, pararen una barca de l'Escala per donar la notícia del rescat i poder avisar les respectives famílies. No obstant, la notícia es difongué molt confusa al poble, fins al punt que es deia que el que havia mort era Ayats, ja que era l'únic dels tres naufrags que no sabia nedar. Els dos escalencs tornaren en tren a Figueres i posteriorment en tartana fins a l'Escala.

Aquesta tragèdia va ser publicada per Ricard Guanter el 13 de juliol de 1958 al diari *Los Sitios de Gerona* en forma d'entrevista a un dels dos supervivents, Joan Ayats i l'únic encara viu aleshores (tenia 78 anys), que només un mes abans del naufragi s'havia casat amb Dolors Biló, la qual també era present a l'entrevista juntament amb la besneta d'ambdós, Maria Assumpció. Guanter la recuperà i recordà al llibre de la Festa Major de l'Escala de 1996.

25.- AGOST DE 1909. TOULOUSE

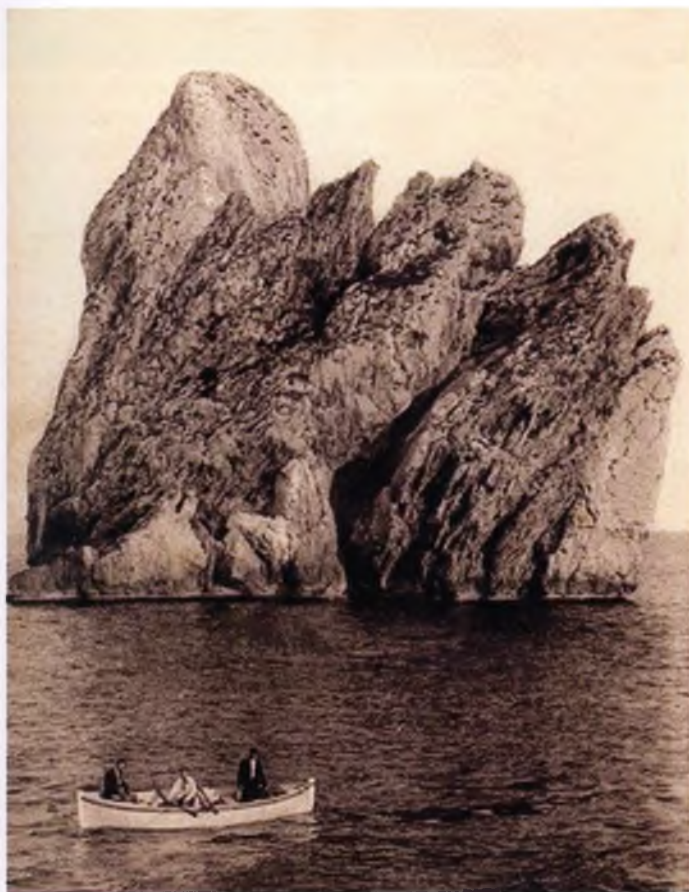
Un dia de la tercera setmana del mes d'agost de 1909, cap a les 9 del vespre, naufragà prop de l'Escala, al lloc conegut com *"els morijes"* i a causa d'un fort temporal que s'abaté sobre la costa escalenca malgrat ser ple estiu, el iot francès *Toulouse*, tripulat pel cònsol anglès d'aquesta ciutat francesa i la seva família. Tota la tripulació fou auxiliada i rescatada sana i estalvi. L'embarcació quedà completament destruïda.

26.- 19 DE SETEMBRE DE 1915. SAN GIORGIO

El vapor mercant *San Giorgio*, amb matrícula de Catània (Itàlia), de 590 tones de desplaçament, 60,58 metres d'eslora, 9,10 de mànega i 4,55 de calat, conegut popularment a l'Escala com el *"barco de la calç"*, va ser construït al Regne Unit el 1876. Salpà del port de Sant Lluís de Rhone amb un carregament de calç hidràulica amb destí a Tenez (Orà) el capvespre del diumenge 18 de setembre de 1915. La tripulació estava formada per 13 mariners, el pilot i el capità, Orazio Fazio.

L'endemà, en arribar a l'alçada del Cap de Creus, el sorprengué una espessa boira que dificultava enormement la visió i, per tant, la navegació. Immediatament el capità donà l'ordre de moderar la marxa i navegar tot costejant. El vapor, desorientat, agafà un rumb equivocat i acabà embarrancant a les Planasses, prop de la punta de la Clota Grossa. Un pescador escalenc, al escoltar uns sons de xiulet demanant auxili a poca distància de la costa, s'hi acostà. Després d'informar a la tripulació de la seva situació donà avis per al rescat de la tripulació. El vaixell estava assegurat, desconeixent si també ho estava el carregament que transportava.

El mateix dia, el vapor *Antonia* embarrancà prop del cap de Creus per les mateixes raons. Els 37 passatgers que transportava varen ser desembarcats a Cadaqués i el vaixell va poder ser refloatat.



Imatge de les Medes. Foto: Àngel Toldrà Viazo, col. de l'autor.