

¿ES EL ANGELO PARODI O EL CORNUBIA?

LA EXPLORACIÓN CONTINÚA...



Sergi Pérez

Transcurrían años oscuros en las fronteras de Francia e Italia y el Imperio Austrohúngaro. Años cruentos que desembocaron en un escenario de barro, sangre y tierra quemada por las bombas y el gas mostaza.

En una guerra paralizada por la igualdad de fuerzas y un estilo cruel de pelea donde las vidas humanas no costaban mucho, los frentes occidental y oriental estaban anclados en una encarnizada batalla de trincheras que no avanzaban más que metros, al precio de cientos de miles de vidas.

En este horroroso escenario de paralización y eterna masacre, la guerra se trasladó a los mares, donde la libertad de movimientos, facilidad para la ocultación, y la capacidad de infligir un daño importante a la economía de los países en conflicto era mucho más factible.

Un reportaje de Sergi Pérez

LA HISTORIA HABLA

Y mientras en España, el rey Alfonso XII se mantiene neutral para aprovechar el comercio que implica vender material a ambos bandos, el espionaje y la inquina invaden todas las ciudades costeras del país. Tramando una red de información y contra información que circula para alimentar los cables telegráficos a los comandantes de los U-Boot.

Los alemanes pronto descubrieron que la novedosa arma submarina tenía un potencial inimaginable 25 años antes, cuando un teniente de navío español propuso un moderno submarino, el Isaac Peral, que fue despreciado por sus superiores, y que podría haber cambiado los resultados de la guerra en Cuba.

Lanzaron sus lobos de mar, pequeñas dotaciones de naves sumergibles, que no eran precisamente lo que hoy conocemos como submarinos, sino buques de superficie

que tenían capacidad para sumergirse por unas horas y ocultarse al enemigo.

Era una guerra noble, donde los comandantes detenían a tiro de cañón a los buques mercantes y determinaban su hundimiento por sabotaje (con

cargas explosivas o a cañonazos), una vez examinado el destino de la carga y evacuado a las tripulaciones.

Cuando llega al Mediterráneo, la flotilla de submarinos extiende el terror entre los marineros. La posibilidad de ser atacados





1



2



3



4

en cualquier momento obliga a cambiar las prácticas marineras, siendo común el abordaje entre los mismos mercantes por navegar sin luces de noche.

Mientras, las potencias no son capaces de detener a los submarinistas que campan a sus anchas en el Mediterráneo durante la mitad de la guerra, hasta que EEUU entra en la contienda, y se empieza a dar caza a las tripulaciones germanas que operan desde Pola, en la actual Croacia.

LA LEYENDA DEL MAR

Realmente, no hubo tantas patrullas de submarinos en las aguas litorales de España, aunque la leyenda de los U-Boot recorre los pueblos y playas españolas atribuyendo todo tipo de ataques, hundimientos y masacres en la mar. La mayoría son solo leyendas, pero en algunos puntos de la costa, la leyenda fue muy real.

En la costa de Cartagena, un lugar estratégico para las patrullas submarinas, se obligaba a los mercantes aliados a navegar fuera de la protección de la legalidad española, unas aguas neutrales al no participar en la guerra, y que servían de refugio a los convoyes mercantes. Los bajos de Islas Hormigas y la bahía de Mazarrón cobijada por Cabo Tiñoso, facilitaban navegaciones alejadas de la costa, que los comandantes aprovecharon bien.

LA LEYENDA DE LOS U-BOOT RECORRE LOS PUEBLOS Y PLAYAS ESPAÑOLAS ATRIBUYENDO TODO TIPO DE ATAQUES

El comandante Kapitänleutnant Max Valentiner, que comandó el SM-U38 entre el 5 de diciembre de 1914 hasta el 15 de septiembre de 1917, realizó diversas patrullas que constan en su libro de bitácora KTB (Kriegstauchboot) donde detalla sus acciones de guerra, complementado por su detallado libro de memorias en el que relata sus ataques, en concreto uno sucedido el día 13 de diciembre de 1916: el ataque al buque italiano Angelo Parodi de 3.835tn.

- 1. Explorando el pecio a -103m.
- 2. El mercante Angelo Parodi.
- 3. Maquinaria del timón de popa.
- 4. Recibiendo una visita de Inma Marin a -21m, durante la larga descompresión.



1



Es el tercer comandante con más registro de tonelaje hundido, habiendo realizado en su carrera 143 hundimientos y un total de 298.802tn, además de otros daños a las flotas aliadas. Lo que le hizo merecedor de la condecoración más alta para un marino del II Reich.

INICIOS DE LA EXPLORACIÓN: 2006

En diciembre de 2006 nos dirigimos Inma, Juandi y yo, con el apoyo de Andy y Pedrito, hacia lo que sería nuestra primera inmersión técnica superando nuestra profundidad límite de -100m. Éste era un supuesto pecio conocido como las rocas del vapor, que un pescador nos había chivado. Un eco de sonda alargado que levanta rápidamente de 4 a 5m del fondo plano.

Estuve escrutando la web durante semanas y estudiando todos los datos que podían llevarme hacia un pecio de esas características, en una zona nada habitual para los naufragios. La bahía de Mazarrón es un lugar de aguas tranquilas, sin escollos ni arrecifes. Así que debía ser una “acción de guerra”.

El buceo, recuerdo, estuvo lleno de emoción y adrenalina, llegando a un fondo de arena con aguas cristalinas. Me sorprendió una línea negra sobre el fondo que en un principio creí era narcosis o algo raro en mi cabeza... hasta que me di cuenta de que no era más que la sombra del cabo de descenso que yo proyectaba sobre el fondo con mi foco. Estaba bajando muy rápido, demasiado rápido. Me clavé en la arena a -103m.

EL FRÍO ERA INSOPORTABLE; HABÍA CONSEGUIDO MITIGAR EL DOLOR HASTA LOS 2,5 METROS DE PROFUNDIDAD



4



5



UNA EXPERIENCIA IMPRESIONANTE

El ancla estaba lejos del pecio, pero me pude orientar, y mi pareja y yo entramos por lo que identificamos como la proa. Muy rota y descompuesta. Parecía un pecio muy antiguo, quizás demasiado para tratarse de un resto de 90 años. Pronto nos dimos la vuelta, el tercero del equipo no estaba, había tomado otro rumbo, e Inma no se sentía segura, retornando al cabo del ancla para ascender tras 14 minutos de fondo. Empezaba la larga descompresión y la fijación en la memoria de los artefactos, las formas, los trozos de casco...

Esto fue importante porque durante la descompresión, tras 95' en el ascenso, en el paso de la cota de 9m a 6m, un dolor punzante apareció en mi hombro izquierdo

y se lo comuniqué al equipo. Me vi forzado a bajar un poco y comprobar cómo en 12m el dolor desaparecía. Con toda SEGURIDAD se trataba de un accidente de descompresión en el agua!

Cuando ya no me quedaba más O2 para permanecer en 6m, el frío era insoportable; había conseguido mitigar el dolor hasta los 2,5m de profundidad, pero era lo suficientemente lacerante como para auto-evacuarme a la UMH (Unidad Médica Hiperbárica de Cartagena). Aún recuerdo el susto de la operadora cuando le relataba la profundidad y tiempo de la inmersión y me preguntaba si el paciente estaba consciente, y le repetía que el paciente era el mismo que hablaba, ¡Yo!

Ya en la cámara, dibujé el croquis de la proa del pecio que se publicaría en la prensa, una proa destruida por el paso del tiempo y la corrosión del mar.

EXPLORACIÓN PARA EL PAS 2017

Es un pecio infame. Volvimos años más tarde y tuvimos otros problemas que no me permitieron ver mucho. La anilla del arnés se partió en dos y perdí las botellas de bailout deco... las vi caer al abismo negro, cerca del pecio, pero no pude localizarlas en la búsqueda de emergencia que realizamos Fran y yo. Habrá que volver a por ellas.

En esta ocasión pudimos explorar la popa del naufragio e indagar en los restos y su estado, buscando indicios de la identidad, que sigue sin mostrarse. La mar estaba espléndida, lo que nos permitió grabar un vídeo de lo que pudimos encontrar.

Localizamos el motón de popa, una pieza que solía realizarse en bronce con el grabado

del nombre y fecha de construcción. Pero éste parecía tener una moldura de madera, que había sido comida ya por la broma, imposibilitando la identificación.

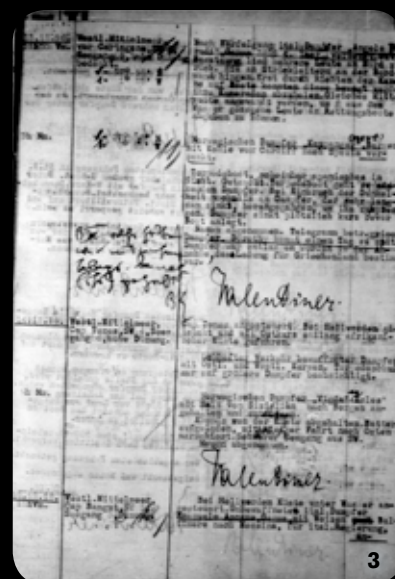
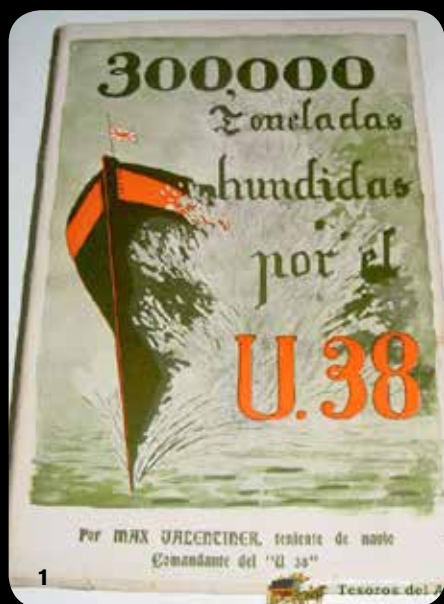
Los restos fantasmagóricos del pecio se mantienen erguidos sobre un fondo yermo de arena, muy cerca del cantil que desciende rápidamente hacia el abismo de 1.700m. Una terraza indómita coronada por un hierro que se oxida lentamente en el transcurso de los años. Testigo secreto de una época que se nos sigue ocultando y que no conseguimos descubrir. No puedo apaciguar esa sensación curiosa que me hace soñar, inquieto, antes de cada inmersión.

Por el momento trabajamos en la hipótesis de que se trate del SS Angelo Parodi, hundido el 13 de diciembre de 1916 por el comandante Max Valentiner del U38, o el esquivo SS Cornubia hundido por el U39, que años más tarde quedaría internado en Cartagena, gravemente averiado.

En el primero, los relatos del hundimiento encajan mucho en la posición del hundimiento respecto a la costa y la posición actual del pecio. El comandante Max Valentiner, nos lo relató con pelos y señales en su libro, y lo hace constar en el KTB (Kriegstauchboot – o libro de bitácora), del que hemos conseguido unos fragmentos para investigar.

1. Explorando el pecio a -103m.
2. El autor, en la deco.
3. Fran García me comunica minutos de deco.
4. Buscando indicios de la identidad del pecio.
5. Descompresión de 145'.





“13.12.1916 11H30, ANTES DEL ALMUERZO. MAR MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL, CERCA DE CARTAGENA. ESTADO DEL MAR 6, MAR GRUESA, NUBLADO. DESPUÉS DE PERSEGUIR EL BARCO DE VAPOR ITALIANO ANGELO PARODI (GÉNOVA 3.825TN) NAVEGANDO EN LASTRE. ATACADO Y DETENIDO (NO PUEDO LEER LA ÚLTIMA PALABRA EN LA SEGUNDA LÍNEA, PERO LUEGO DICE) LA TRIPULACIÓN DEJÓ ALGUNAS PERSONAS A BORDO. ESTABAN COLGANDO DE ESCALERAS DE CUERDA EN EL LADO DE LA NAVE. SÓLO DESPUÉS DE DIRIGIR LOS CAÑONES A LOS BOTES SALVAVIDAS, LA GENTE EN LAS EMBARCACIONES VOLVIÓ A RECUPERAR A SUS CAMARADAS. LO MISMO TUVO QUE SER USADO (DIRIGIENDO LOS CAÑONES) PARA SACAR A 2 PERSONAS DEL AGUA EN LOS BOTES DE RESCATE.”

Datos relevantes del pecio en:
www.wrecksite.eu/wreck.aspx?144755

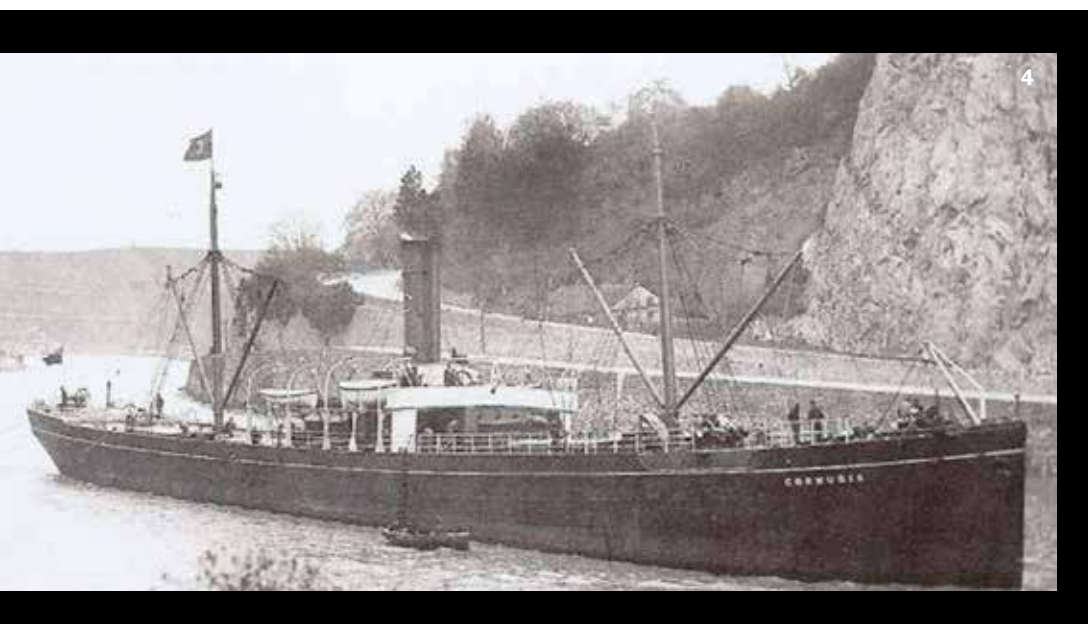
En el KTB el comandante relata la situación en la que se encuentra el asalto y hundimiento del Angelo Parodi. Foto del KTB y traducción por Simone Nägele.

¿Y SI FUERA EL CORNUBIA?

Pero los restos, la forma y rueda del timón de la popa, caseta de sala de máquinas, las bodegas, etc. y, cómo no, la voladura de la parte de la primera bodega y destrucción

de la proa, me sugieren que pudiera ser el Cornubia. No me encajan con los datos que constan del Angelo Parodi, aún a pesar de la excelente descripción y localización del ataque que realizó su verdugo. La popa del Cornubia y la distribución de

bodegas y caseta de sala de máquinas me encajan mucho más con esta imagen, y lo siguiente será bajar de nuevo y medir los restos, comparando manga y eslora, y así descartar el origen. La exploración continúa. ■



1. El libro escrito por el Comandante Max Valentiner.
2. Contraportada con la foto oficial del comandante.
3. KTB del ataque manuscrito por el comandante.
4. El Cornubia, aunque hundido muy lejos, se parece demasiado al pecio.