



Exploració submarina d'un dels vaixells enfonsats al golf de Sant Jordi. FOTO: JOSEP MARIA CASTELLVÍ

Un segle de la 'guerra secreta' a la Mediterrània

Submarins alemanys torpedinaven els vapors aliats que sortien a aigües internacionals a l'altura del golf de Sant Jordi

Durant la Primera Guerra Mundial la costa catalana va ser protagonista d'un important conflicte bèl·lic, que va deixar una dotzena de vaixells enfonsats davant el delta de l'Ebre i el golf de Sant Jordi.

«Només tres milles nàutiques separaven la neutralitat espanyola del camp de batalla marítim. Era la distància que abastaven les aigües territorials, les úniques a la Mediterrània occidental on, suposadament, es podien refugiar i circular els vaixells aliats sense ser atacats pels submarins alemanys», explica l'historiador Josep Maria Castellví. Per aquella ruta que resseguia fregant la costa

levantina, hi van circular aquells anys tota mena de vaixells mercants carregats de mercaderies (molt sovint carbó) i tropes entre el nord d'Àfrica i els països europeus en guerra. Però en arribar a la costa tarragonina, entre el cap de Tortosa i el cap de Salou, molts capitans optaven per navegar en línia recta per guanyar temps i sortien a aigües internacionals, moment que aprofitaven els destrus submarins alemanys per torpedinar-los.

El passat 11 de maig es va complir els cent anys de l'enfonsament del *Medjerda*, un vapor francès que feia la ruta d'Oran a Port Vendres. Com a conseqüència del torpede, la nau es parti en dos i la major part dels passatgers, que estrobaven sopant, van desaparèixer amb el naufragi, que ara resta a 105 metres de fondària, a unes 10 milles del cap de Tortosa.

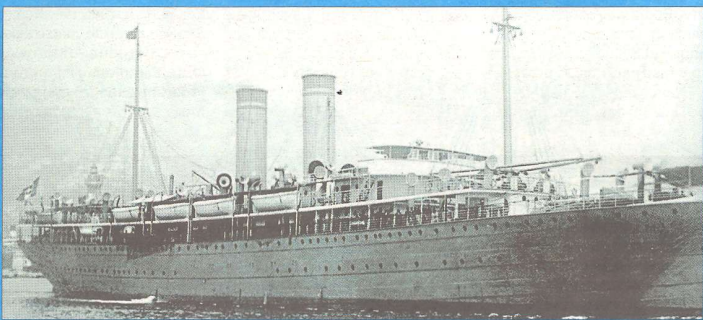
De les 575 persones que viatjaven a bord del *Medjerda*, en

resultaren finalment 352 mortes o desaparegudes.

Pel que fa al *Cavour*, es va enfonsar a quatre milles de la costa de la Cala, per la col·lisió amb el vapor artillat d'escorta italià *Caprera*, «la freda i tempestuosa nit de l'onze de desembre de 1917, navegant amb les llums apagades, golf enfora, per evitar servistos pels submarins, mentre duia emigrants italians a l'Argentina».

Segons Castellví, la història del vaixell pren un aspecte de guió cinematogràfic quan es descobreix que al mes de gener de l'any 1909, amb el seu nom original *Florida*, va col·lidir, enmig de la boira, a unes 150 milles de Nova York, amb el transatlàntic *Republic* de la White Star Line (coneguda pel *Titanic*). Llavors es va salvar però uns anys després va acabar al fons de la Mediterrània.

Altres vaixells enfonsats són el *Giuseppe Ausonia*, *Chulmleigh*, *Perim* o *Lefkosia*, entre altres.



El vaixell italià 'Cavour', conegut també com 'Correu'. FOTO: CEDIDA

Antonio Cabal es va dedicar durant cinc anys a aquesta feina i a l'Ametlla de Mar va extreure ferro del *Cavour* i el *Fert*, un altre vapor enfonsat davant la costa del delta de l'Ebre. Fent les immersions, va patir fins a tres atacs

de descompressió, dels quals es va poder recuperar sense problemes, explica.

A més de Cabal, l'exposició també recorda la figura d'altres pioners de l'Ametlla de Mar «i alguns dels primers 'homes grando

ta' d'aquest país que ja utilitzaven l'escafandre autònom», detalla al *Diari* l'historiador i documentalista submarí Josep Maria Castellví. És el cas de Francesc Blai (Paco 'el Rana') i Aniceto López, «que un cop es va acabar aques-



Feines molt dures i arriscades. Es feia servir dinamita per desprendre les planxes de ferro. FOTO: CEDIDA



Un dels bussos, Aniceto López. FOTO: CEDIDA

ta febre als anys seixanta fins i tot va participar amb el seu germà, com a bus especialista, al rodatge del llargmetratge nord-americà, *Krakatoa: East of Java*, dirigida per Bernard L. Kowalski», explica Castellví.

Sense dubte, el *Cavour* o el 'Correu' és el vaixell més conegut pels ferrovellers del mar i també pels pescadors de la zona. «Va ser desballestat sistemàticament als anys cinquanta i seixanta en diverses campanyes», comenta l'historiador i documentalista submarí.

Al marge de la riquesa generada en el seu dia pel metall extret del derelict, hi cal afegir els mateixos objectes procedents del carregament del vaixell. «Aquests variats objectes estaven formats per cobertes de roda de bicicleta, botons, teixits i testos, al marge dels béns personals del passatge i la tripulació que no van estar recuperats el dia del naufragi per la confusió generada pel salvament. Fins i tot hi havia ampolles de vi de la marca Pellegri-

no, unes bodegues sicilianes especialitzades en vi de Marsala», explica Castellví.

L'àncora del vaixell, recuperada del fons del mar pel pescador Bernat Margalef, es troba actualment exposada al port de l'Ametlla de Mar, davant el Centre d'Interpretació de la Pesca. La zona és molt bona com a calador i la xarxa se'ls va quedar enganxada. «Pensàvem que traïríem un bot del 'Correu', però la nostra sorpresa va ser quan vam treure l'àncora», explica Margalef.

Al marge de la riquesa generada en el seu dia pel metall extret del derelict, hi cal afegir els mateixos objectes procedents del carregament del vaixell. «Aquests variats objectes estaven formats per cobertes de roda de bicicleta, botons, teixits i testos, al marge dels béns personals del passatge i la tripulació que no van estar recuperats el dia del naufragi per la confusió generada pel salvament. Fins i tot hi havia ampolles de vi de la marca Pellegri-

«Ara comptem amb una maqueta del *Cavour*, però volem anar incorporant noves maquetes de tots els vaixells enfonsats i també material divers recuperat pels pescadors, per fer una exposició permanent», explica al *Diari* l'alcalde de l'Ametlla de Mar, Jordi Gasen.