

Identificación del pecio del vapor “SS Serapide”

Breve comunicación de la metodología y resultados del estudio



Josep Maria Castellví Viladegut

Portada: Vista por proa del *USS Camanga* (AG-42) navegando frente a San Francisco, el 30 de mayo de 1943, después de ser completada su transformación a nave militar. El *USS Camanga* era hermano gemelo del vapor *SS Serapide*, naufragado frente a Cartagena, el 4 de junio de 1953. Mare Island Navy Yard. Fotografía # AG 42 4030-43.

Identificación del pecio del vapor “SS *Serapide*”
Breve comunicación de la metodología y resultados del estudio

Josep Maria Castellví Viladegut

Septiembre 2019



Antecedentes

En el año 2007 se tuvo conocimiento de la existencia del pecio de un barco mercante, de 90 metros de eslora, hundido a 96 metros de profundidad, entre Portman y Escombreras, que fue explorado por primera vez por los buceadores Sergi Pérez e Inma Marín, del Centro de Buceo Rivemar, durante un entrenamiento de buceo profundo, con el soporte del Centro de Buceo Hespérides de Cartagena. Confirmando la anomalía que señalaba la sonda gráfica desde la embarcación de superficie, se descubrió un gran vapor naufragado cuya estructura ascendía desde los 96, hasta los 54 metros de profundidad, punto menos profundo de la estructura del pecio, que coincidía con el extremo de un mástil central.

Ni en esta ni en posteriores inmersiones¹, fue posible encontrar elementos o detalles que propiciaran la rápida identificación de la nave. Solo la localización de un plato de cerámica posado en el suelo del puente de mando, marcado con un distintivo de la US NAVY para un rango de oficial, permitió aventurar la posibilidad de que la nave perteneciera, o hubiera pertenecido, a los Estados Unidos en alguna de las dos guerras mundiales, o tal vez en la guerra de Corea, o que fuera alguno de los oficiales embarcados quien hubiera servido en alguno de aquellos conflictos, habiendo conservado “su plato” en posteriores destinos navales, ya fueran civiles o militares; un abanico de posibilidades demasiado imprecisas que no permitía formular hipótesis consistentes para el propósito de identificar el pecio.

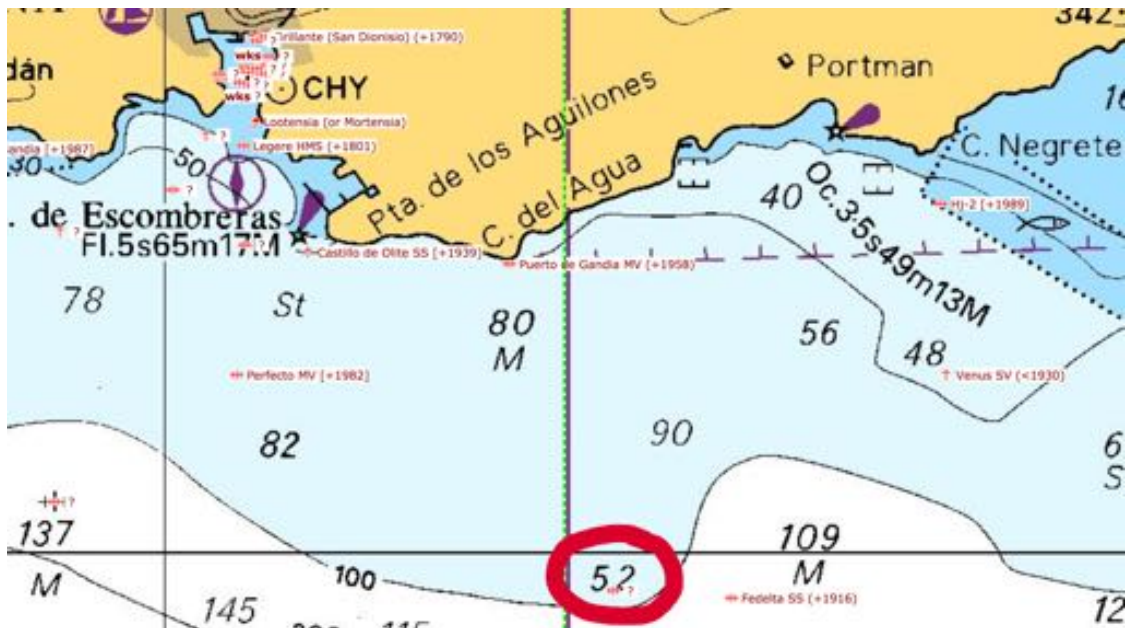
Aun así, descartando a través de los archivos que durante los periodos de la Guerra Civil y la Segunda Guerra Mundial hubiera habido algún siniestro de barco extranjero de gran porte que acabara desaparecido en aguas cartageneras, unido a la constatación que la estructura metálica del pecio presenta una menor cantidad de incrustaciones de organismos marinos en comparación con las que se acumulan en otros naufragios más antiguos de la zona, sí que permitía aventurar que el naufragio fuera relativamente reciente y, por tanto, de no más allá del verano de 1945, momento en el que la navegación internacional volvió a circular regularmente por nuestras costas una vez terminada la Segunda Guerra Mundial en Europa.

En espera de conocerse su identidad, el barco fue apodado “Parpusa”, adoptando el nombre por el que era conocido por algunos pescadores de la zona, convertido en un nuevo punto de inmersión, que por la profundidad en la que se encuentra, solo es apto para buceadores experimentados y de perfil técnico.

¹ Ver vídeos de algunas exploraciones efectuadas en el pecio por el equipo del Centro de Buceo Rivemar:
<https://www.youtube.com/watch?v=sztzK8p7MdA>
<https://www.youtube.com/watch?v=d4lww0185Vc>

Posicionamiento

El pecio se encuentra, aproximadamente, a cuatro millas del punto de costa más cercano, el cabo de Aguas, en las aproximaciones a Cartagena, a unas siete millas por el Sureste de la capital y a seis del puerto pesquero de Portman. Más a Noreste, a quince millas del punto del hundimiento, encontramos el cabo de Palos. Su posición en las cartas es: Latitud: 37°29,58'N / Longitud: 00°53,69'W.



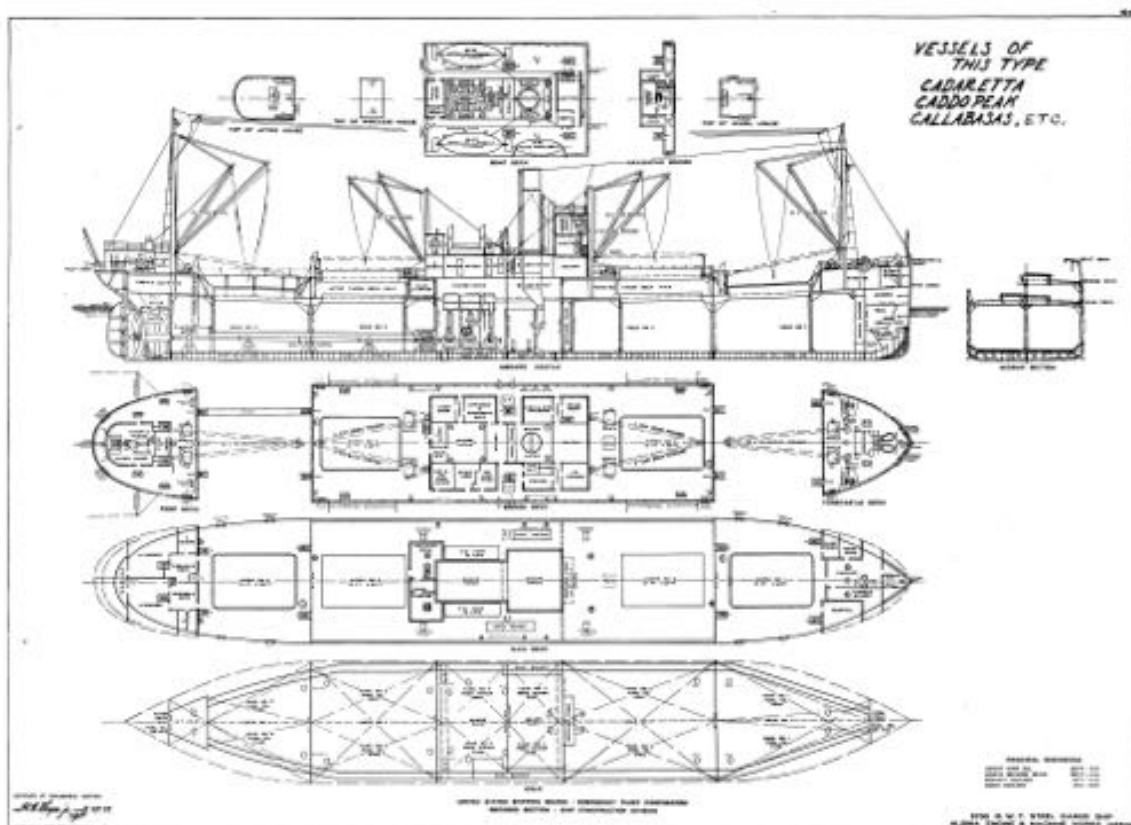
Marca del pecio en la carta náutica. Obsérvese la anomalía señalada, de 52 metros de profundidad. Wrecksite.eu.

Precisamente su gran eslora de noventa metros por quince de manga, y lo cercano que está de tierra, con importantes núcleos de población a la vista y con intensa actividad marítima, hizo suponer que su siniestro no debería haber pasado inadvertido y que, quizás, todavía pudiera haber testigos presenciales de lo ocurrido, búsqueda que sin embargo resultó infructuosa.

Cerca del pecio se encuentran dos naufragios de cierta envergadura en su estructura que, inicialmente, fueron evaluados por su posible vinculación con el suceso y revisada al mismo tiempo su identidad, dudas que, con los datos existentes en archivos y por el estudio de la arquitectura naval de ambas embarcaciones, pronto quedaron resueltas, confirmando su nombre conocido y su ubicación. Uno es la motonave española *Perfecto*, de cincuenta metros de eslora, naufragada accidentalmente por colisión con otra embarcación, el 23 de diciembre de 1982, que reposa en un fondo de 83 metros y el otro, el vapor italiano *SS Fedelta*, hundido por el submarino alemán *U-63*, el 31 de octubre de 1916, a 115 metros de profundidad. El primero se halla a cinco millas del pecio en estudio y el segundo a algo más de una.

Identificación

Tras el estudio de las fuentes documentales, se puede afirmar que el pecio del “Parpusa” corresponde al vapor mercante *SS Serapide*, de 2.671 toneladas de registro bruto, construido en 1918² por Albina Engine & Machinery Works, Inc. en Portland (Oregón)³, bautizado como *SS Danish Gorm*⁴, nombre con el que no llegó a navegar, ya que fue comisionado inmediatamente y rebautizado *USS Point Adams*, por la United States Shipping Board (U.S.S.B.), la agencia oficial del gobierno de Estados Unidos de Norteamérica, encargada de adquirir, mantener y operar barcos mercantes para la defensa nacional y el comercio exterior y nacional norteamericano, durante la Primera Guerra Mundial, conflicto en el cual llegó a participar. El 22 de agosto de aquel mismo año, en los mismos astilleros, había sido botado un barco gemelo del *USS Point Adams*, inicialmente bautizado como *SS Danish Viking*, que fue también requisado para la guerra, cambiando su nombre por *USS Point Bonita*.



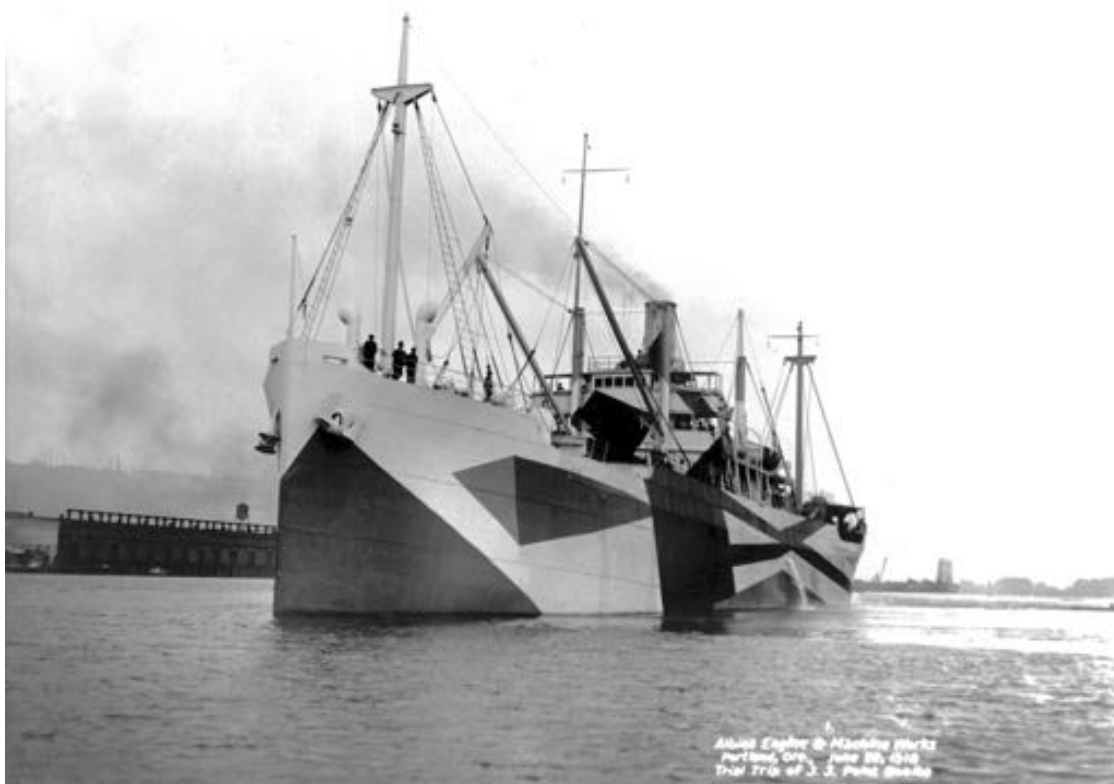
Planos de construcción del *SS Danish Gorm (USS Point Adams)*. La serie contemplaba la construcción de diversos barcos de idénticas características bajo los parámetros de la Emergency Fleet Corporation (EFC) Design 1049. NARA. Register of Ships Owned by United States Shipping Board. 1920.

² Entregado el 18 de agosto de 1918. Casco número 6. Número original 216749.

³ COLTON, Tim. «U.S. Builders of Large Ships», *Shipbuilding History. Construction records of U.S. and Canadian shipbuilders and boatbuilders*: Delray Beach: 2007. <<https://ShipbuildingHistory.com//>> (Consulta: 28 septiembre 2019).

⁴ NEWELL, Gordon. *The H. W. McCurdy Marine History of the Pacific Northwest*. Seattle: Superior Publishing Company, 1966, p. 355.

En 1920, como muchos otros barcos mercantes desmilitarizados tras la contienda, el *USS Point Adams* fue vendido junto con el *USS Point Bonita*, a Pacific Mail Steamship Co., de San Francisco⁵, donde inició su actividad de carácter civil, conservando su nombre hasta 1923 cuando ambas naves pasaron a ser propiedad de Hammond Lumber Co., de Fairhaven⁶. El *SS Point Adams* fue renombrado entonces *SS Astoria* y el *SS Point Bonita*, pasó a llamarse *SS San Pedro*⁷.



El hermano gemelo del *Point Adams*, el *Point Bonita*, en su viaje de pruebas en Portland, el 22 de junio de 1918., estando todavía en plena Primera Guerra Mundial. U.S. Naval Historical Center. US Navy. Fotografía NH 65124.

Cabe resaltar que, durante esa etapa, las dos embarcaciones fueron destinadas a lo que en Estados Unidos se conocía, aún a mitad del siglo xx, como “steam schooner trade”⁸, traducido como comercio de goletas de vapor, una reminiscencia de la época de las goletas clásicas propulsadas a vela, que describía el tráfico, principalmente maderero, entre los puertos de California, Oregón y Washington y entre estos puertos y la Columbia Británica y Alaska;

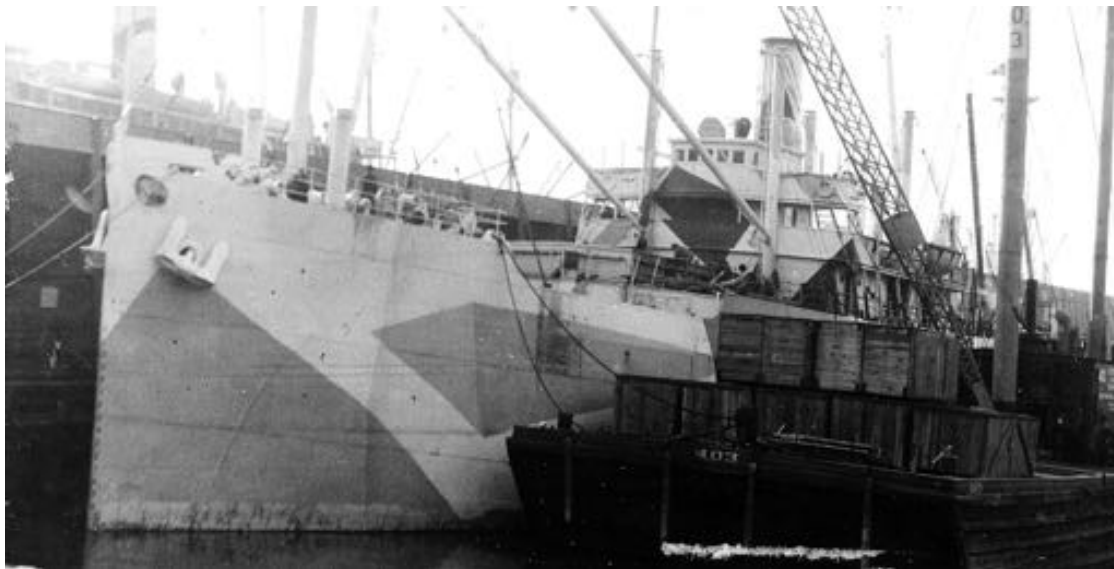
⁵ Ambas naves conservaron su nombre, perdiendo su condición de barco gubernamental, United States Ship (USS), pasando de denominarse *USS Point Adams* y *USS Point Bonita*, a ser, Steam Ship (SS), *SS Point Adams* y *SS Point Bonita*.

⁶ NEWELL, *op. cit.* p. 355

⁷ UNITED STATES. Dept. of Commerce. Bureau of Navigation., (18781924). *Annual list of merchant vessels of the United States*. Washington: G.P.O. (1923-1924), pp. 9-10.

⁸ Se denomina “steam chooner”, o goleta de vapor, a cualquier barco de carga seca dedicado al “steam schooner trade”.

excluyendo de dicha clasificación a las embarcaciones que operaban entre los puertos de Seattle, Pudget Sound y Alaska⁹. Al efecto, tanto el *SS Astoria*, como el *SS San Pedro*, fueron habilitados con la instalación de cuatro mástiles altos y una cubierta más reducida, resultando así un acceso más amplio a las bodegas.



Otra imagen del *Point Bonita*, obtenida posiblemente el día 7 de abril de 1918, en Portland, cuando fue inspeccionado por la oficina del Third Naval District. U.S. Naval Historical Center. US Navy. Fotografía NH 100565.

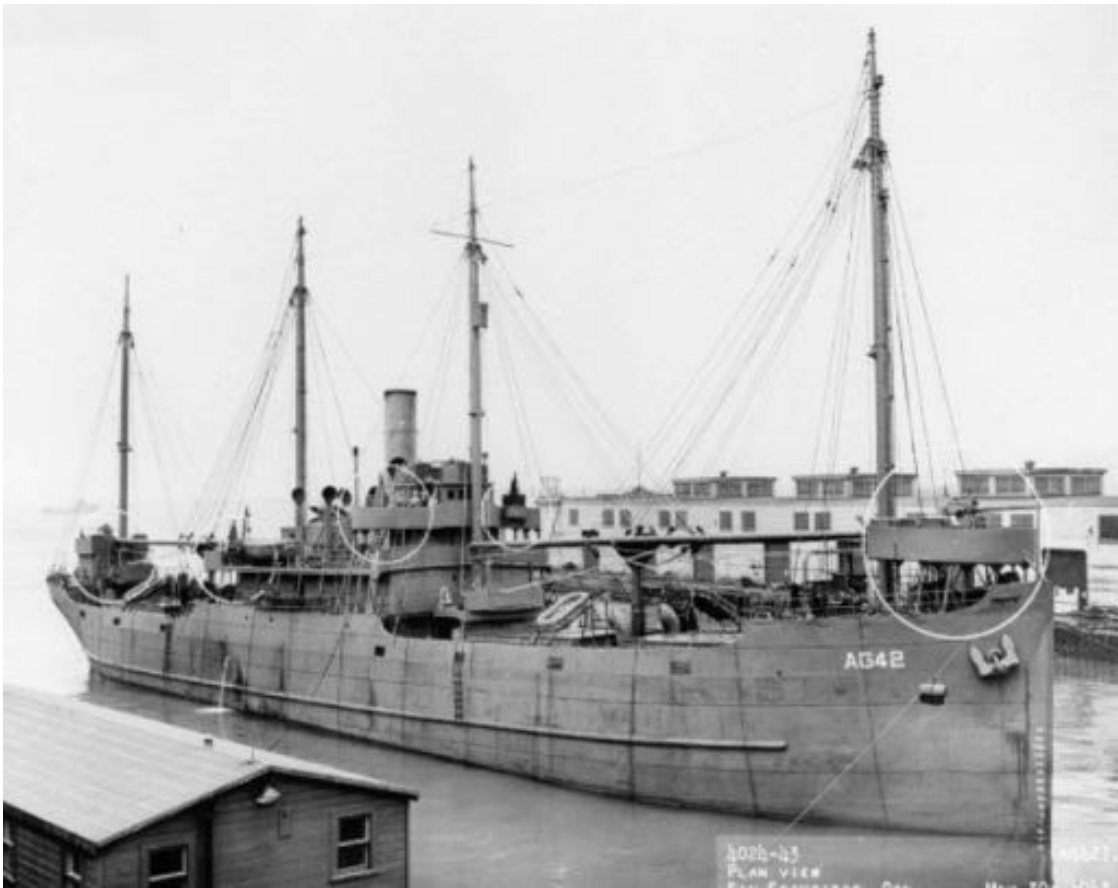
No se conocen fotografías del *USS Point Adams*, ni con sus otros nombres, pero sí que existe una amplia colección de imágenes de su barco gemelo, el *USS Point Bonita*¹⁰ y también de sus sucesivas denominaciones, que han servido para ilustrar este estudio, considerando la coincidencia de sus arquitecturas, construidas ambas bajo el mismo diseño 1049 de la Emergency Fleet Corporation (EFC), que sirvió a la vez para el ensamblaje de otras naves similares en aquel periodo de guerra, siguiendo el mismo patrón.

Sin llegar a participar directamente en la Segunda Guerra Mundial, ya en 1948, el *SS Astoria* fue adquirido por la naviera panameña Frisco Navigation Co. que, a su vez, en 1952, lo vendió a la italiana Lauro Lines (Achille Lauro, Starlauro) de Nápoles, que lo renombró *SS Serapide*, denominación que conservaba cuando naufragó en aguas españolas el 4 de junio de 1953¹¹.

⁹ UNITED STATES. CONGRESS. HOUSE. COMMITTEE ON MERCHANT MARINE AND FISHERIES. *Labor-management Problems of the American Merchant Marine: Hearings Before the Committee on Merchant Marine and Fisheries, House of Representatives, Eighty-fourth Congress, First Session. H.R. 5734, a Bill to Amend Section 301 (a) of the Merchant Marine Act, 1936, as Amended*. Washington: U.S. Government Printing Office, 1955, p. 497.

¹⁰ El 25 de abril de 1942, fue adquirido por la marina de guerra norteamericana, que cambió su nombre, entonces *SS San Pedro*, por el de *SS Oliver Olson*, e inmediatamente fue destinado otra vez para la guerra y comisionado como *USS Camanga (AG-42)* para el transporte militar, actuando en numerosas misiones en el Pacífico. Fue descomisionado el 10 de diciembre de 1945, recuperando su nombre, *SS Oliver Olson*, hasta su desguace en 1954.

¹¹ Lloyd's Register of Shipping. v2. Londres: 1952, p. 110.



El *USS Camanga* (AG-42) en San Francisco, el 30 de mayo de 1943. Mare Island Navy Yard. Fotografía # AG 42 4024-43.



Vista por estribor y popa del *USS Camanga* (AG-42) navegando frente a San Francisco, el 30 de mayo de 1943. U.S. National Archives (RG-19-LCM), Fotografía No. 9-N-48746.

ASS-AST		LLOYD'S REGISTER. NAVIRES A VAPEUR ET A MOTEURS. 1944-45													
N°	Nom du Navire, Matricule, Dénouet, etc.	Classe	Détails de la Classification				Construit		Armateurs	Dimensions de Donnet			Port d'Armement	Machines	Autres
			Code	Matricule	Dénouet	Autres	Année	Usine		Longueur	Largeur	Creux			
5920	Assua (ex Camanga-86)	489	100A1	Nwa	d	ca	1920	Androssan	Gordon's Freighters, Ltd. (J.E.)	161-4|25-2	9'7"	London	T.S.Cy. 15' 21" 48' 24"	31 x 8	
5921	Assunta De Gregori	4219	...	Gen	y	ca	1914	Nimbleby	Soc. Anon. de Nav. "Assunta De Gregori"	400-0|53-0|28-8	Genoa	T.S.Cy. 36' 44' 47" 48"	26 x 6		
5922	Assunzioni (ex Valanga-84)	4531	...	Gen	z	ca	1911	Craig, Taylor & Co. Ltd. Stockton	Fraser & Neave Ltd.	596-0|50-0|26-2	Genoa	T.S.Cy. 35' 21' 48" 48"	20 x 0		
5923	Astoria	4454	100A1	Sea	y	ca	1926	Aki Nalcs	Commonwealth of Australia Dept. of Commerce	379-6|58-3|25-8	London	Oil Engines 48 G.S.A.	28 x 0		

Inscripción como SS Astoria, en el Lloyd's Register of Shipping. Años 1944-1945.



Otra perspectiva, por estribor y proa, del USS Camanga (AG-42) navegando frente a San Francisco, el 30 de mayo de 1943. Mare Island Navy Yard. Fotografía # AG 42 4049-43.

El naufragio

En esa fecha, el *SS Serapide* navegaba proveniente de Casablanca con destino a Livorna con un cargamento de fosfatos, operando para una filial del propio grupo naviero Lauro Lines; Lauro & Montella. Cuando se encontraba a tres millas



Bandera de la compañía Lauro & Montella

del cabo de Palos, sufrió una grave avería por el desprendimiento de una gran plancha del departamento de máquinas, incidente que le provocó una importante vía de agua. El capitán ordenó entonces dirigir la nave hasta Cartagena, en un intento desesperado de alcanzar un puerto seguro. A los mensajes de socorro acudieron diversos barcos que se encontraban cerca y, entre ellos, un cañonero de la

Armada, el *Legazpi*¹² que, casualmente, regresaba de Barcelona en aquel momento, llevando a bordo al capitán general del Departamento Marítimo, el almirante Vierna.



El cañonero *Legazpi* fondeado en el puerto de Cartagena. Archivo General de la Región de Murcia. FOT_NEG,066/054.

¹² De la clase Pizarro.

El barco español llegó a tiempo de rescatar sana y salva a la tripulación italiana, compuesta por 24 hombres, que vieron impotentes como se hundía su embarcación¹³, después de haber estado a punto de alcanzar su objetivo en la rada cartagenera. A su llegada a tierra, los náufragos fueron recibidos por el cónsul de Italia en la plaza, Pedro Valeriola, quien se hizo cargo de su repatriación.



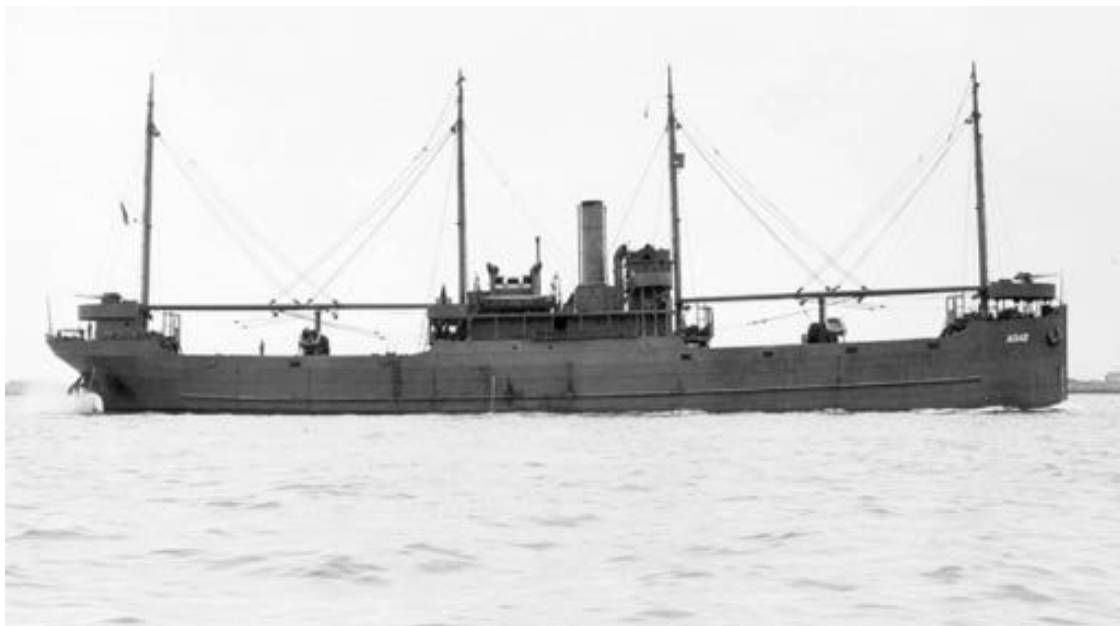
Hundimiento del *SS Serapide*. Al fondo se aprecia lo que podría ser la Sierra de la Muela. Fotografía obtenida desde el destructor de la Armada española, *Legazpi*, publicada en *Revista General de Marina*, (Julio 1953), p. 120.

¹³ Lloyd's Register of Shipping. *Merchant ships totally lost, broken up, etc.* Londres: 1953, p. 11.

Foundered

Ship's Name and Year of Build	Tons Gross	Country	Description	Voyage or service	Cargo	Circumstances and place	Date
GENERAL DRURY ... 1942	392	Com	w.ms	Salt Cay— Newfoundland	Salt	Sprang leak and sank 60 miles N.E. of Grand Turk.	6th May
GEORGE E. ... 1944	143	Amr	ms	Tug ... ..	...	Sank in lat. 28 59 N., long. 91 28 W.	23rd May
HENRY STEINBRENNER 1901	4345	Amr	ss	Duluth—Cleveland ...	Iron ore	Fourteen miles off N. tip of Isle Royale in heavy weather.	11th May
LUCIMAR	193	Bre	w.ms	...	...	Off Tamborotes Lighthouse, Santa Catarina.	Before 8th May
LESUMUNDE 1912	169	Ger	ms	...	...	Sprang leak 60 miles off Agö, near Hudiksvall; taken in tow, but sank in lat. 61 33 30 N., long. 19 18 E.	3rd Jun
SUSAN VITTELY 1859	138	IR	w.a.ms	Dungarven—Dublin ...	In ballast	Sprang leak and sank near Tus- kar Rock off S.E. Irish coast.	6th Apr
SERAFIDE 1918	2184	Itl	ss	Cosabianca—Leghorn	Phos- phates	Off Carthagen.	4th Jun
LANDAN 1904	159	Nor	ms	Oslo—Trondheimsfjord	General	Capized and sank off Svaahol- men, S. of Egersund.	25th May
SEMPACH 1941	643	Swz	ms	Nemours—Tunis ...	General	Five miles N.E. of Nemours.	27th Apr

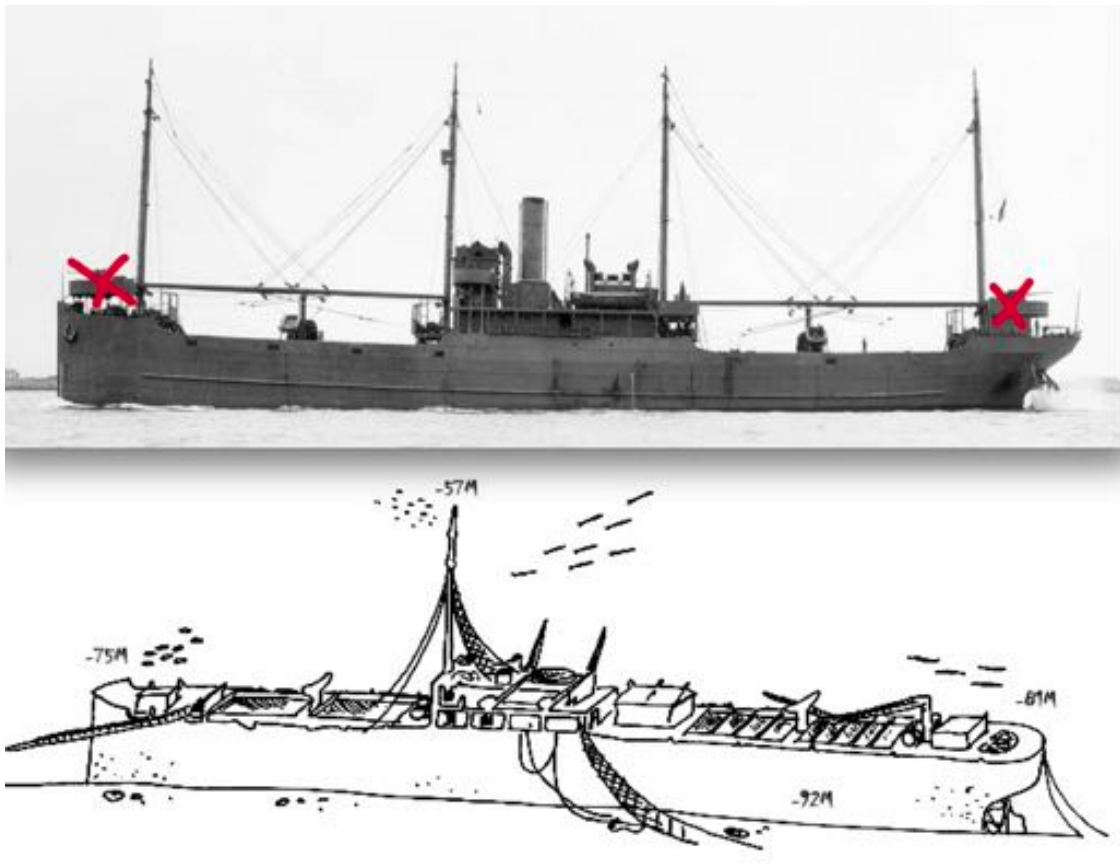
Anotación del siniestro en el *Lloyd's Register of Shipping. Merchant ships totally lost, broken up, etc.* Londres: 1953, p. 11.



Otra imagen por estribor del *USS Camanga (AG-42)* navegando frente a San Francisco, el 30 de mayo de 1943, después de ser completada su transformación a nave militar de transporte. U.S. National Archives (RG-19-LCM), Fotografía No. 19-N-48744.

El pecio en la actualidad

Después del hundimiento, la nave quedó posada en el fondo en posición de navegación, con su proa alineada hacia la costa cercana, manteniendo la misma orientación de su rumbo en superficie. De sus cuatro mástiles, solo uno, el que se eleva frente al puente de mando, se mantiene herguido, estando el resto caídos sobre la estructura de la nave.



Comparativa estructural entre un acertado croquis del pecio *SS Serapide*, realizado por uno de sus descubridores, Sergi Pérez García, del Centro de Buceo Rivemar, a partir de sus observaciones buceando en el lugar, y una adaptación fotográfica de la imagen original de la página anterior del *USS Camanga*, el barco gemelo. Fotomontaje del autor.

Precisamente, el puente de mando es uno de los puntos de mayor interés visual, por su altura y su porte, si bien algunas partes aparecen abatidas. En distintos niveles, hasta los pasadizos laterales y a través de estos, existen diversos accesos a los compartimentos interiores, aunque por las características de la carga que transportaba en el momento del siniestro, las bodegas aparecen vacías de contenido y sin ningún atractivo, aparte del impacto visual que provocan sus grandes aberturas, dos en proa y dos en popa. En ambos extremos de la embarcación puede apreciarse el marcado corte clásico de su arquitectura, no en vano la nave fue concebida y construida, todavía, entre 1917 y 1918.

Bibliografía

Lloyd's Register of Shipping. Londres. Registros desde 1917 a 1953.

Lloyd's Register of Shipping. *Merchant ships totally lost, broken up, etc.* Londres: Registros desde 1917 a 1953.

NARA. Register of Ships Owned by United States Shipping Board. 1920.

NEWELL, Gordon. *The H. W. McCurdy Marine History of the Pacific Northwest.* Seattle: Superior Publishing Company, 1966.

UNITED STATES. Dept. of Commerce. Bureau of Navigation, (1878-1924). *Annual list of merchant vessels of the United States.* Washington: G.P.O. Registros desde 1917 a 1953.

UNITED STATES. CONGRESS. HOUSE. COMMITTEE ON MERCHANT MARINE AND FISHERIES. *Labor-management Problems of the American Merchant Marine: Hearings Before the Committee on Merchant Marine and Fisheries, House of Representatives, Eighty-fourth Congress, First Session. H.R. 5734, a Bill to Amend Section 301 (a) of the Merchant Marine Act, 1936, as Amended.* Washington: U.S. Government Printing Office, 1955.

Recursos en línea

Cimorelli.com

history.navy.mil

ibiblio.org

krigsseilerregisteret.no

military.wikia.org

navsource.org

ShipbuildingHistory.com

sjohistorie.no

todoavante.es

wikipedia.org

Wrecksite.eu.

Recursos hemerográficos

Diario de la Manga

Revista General de Marina, (Julio 1953)

Videografía

<https://www.youtube.com/watch?v=sztzK8p7MdA>

<https://www.youtube.com/watch?v=d4lww0185Vc>

Archivos (consulta directa o indirecta)

Archivo General de la Región de Murcia

Mare Island Navy Yard

NARA

U.S. Naval Historical Center

U.S. Navy

Contraportada: Vista de popa del *USS Camanga (AG-42)* navegando en dirección al puente de la bahía de San Francisco, el 30 de mayo de 1943. Mare Island Navy Yard. Fotografía # AG 42 4046-43.

