

Pablo de la Fuente de Pablo
Akademia Finansów i Biznesu Wistula w Warszawie

Pierre Haler
CEDIP

ENTRE LA LITERATURA Y LA HISTORIA: *UN DE BEGUR* DE JOSEP PLA Y EL HUNDIMIENTO DEL MERCANTE *PALERMO* A CARGO DEL SUBMARINO *SM U 72* (1916)

Resumen

El 2 de diciembre de 1916, el submarino alemán *SM U 72*, al mando de Ernst Krafft, hundió el buque *Palermo*, un mercante italiano que navegaba de Nueva York a Génova portando caballos y material de guerra. El ataque tuvo lugar cerca de la costa catalana, a 25 millas náuticas del cabo de San Sebastián. En 1949, tres décadas más tarde, Josep Pla, el más brillante escritor en lengua catalana, publicó un relato corto basado en los hechos titulado *Un de Begur*.

Palabras clave: Josep Pla, *Un de Begur*, literatura catalana, guerra submarina, Primera Guerra Mundial.

Sobre el mediodía del 2 de diciembre de 1916, el submarino alemán *SM U 72* al mando del *Kapitänleutnant* Ernst Krafft, hundía a 25 millas del cabo de San Sebastián al *Palermo*, un vapor de pabellón italiano que había zarpado de Nueva York con destino a Génova, transportando caballos y material de guerra para el ejército italiano. En 1949, treinta y tres años más tarde, veía la imprenta *Un de Begur*, inspirado en este hecho, dentro del libro *Coses vistes*. No fue su única edición, ya que en 1966 volvió a aparecer en *Aigua de mar*, junto con relatos cortos de tema marítimo. Su indudable calidad literaria hizo que en 1980 fuera también incluido dentro de una antología titulada *Contraban i altres narracions* dentro del proyecto de Edicions 62 de compilar en una ambiciosa colección las mejores obras de la literatura catalana, el cual hemos utilizado como texto de referencia de este artículo.

Despejando un mar de dudas

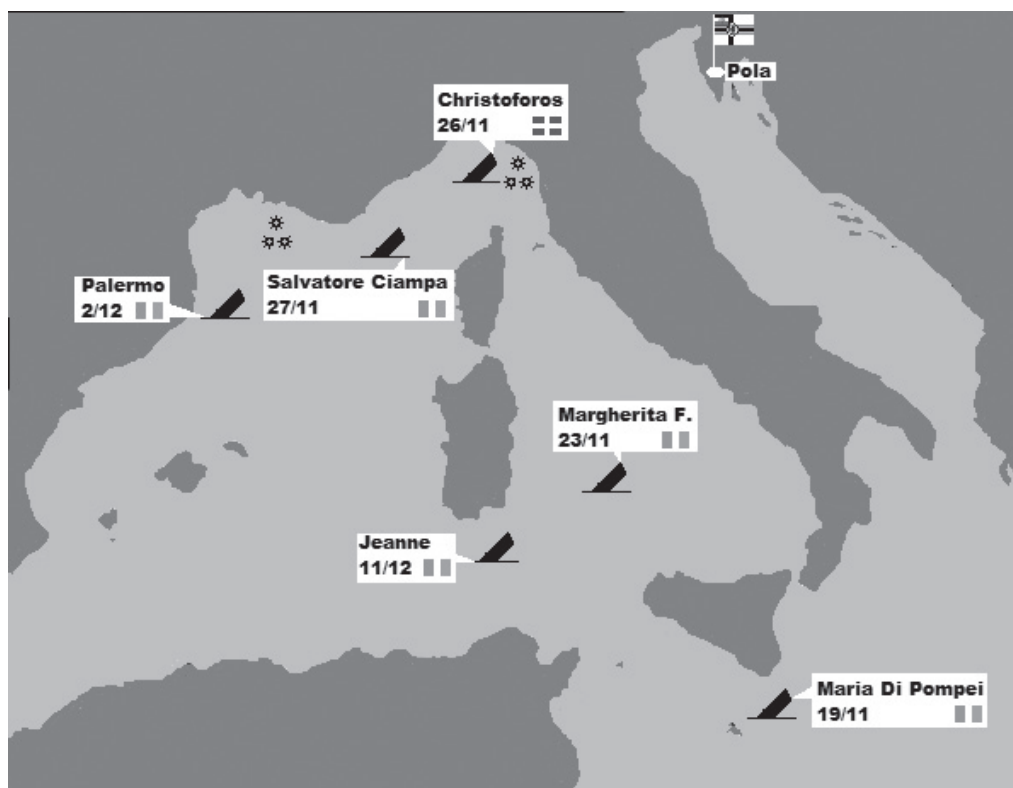
Entrar en el análisis del hecho histórico no sólo implica poner en cuarentena las licencias literarias tomadas por Pla, sino discernir la realidad a partir de las confusiones y contradicciones de las propias fuentes primarias. La primera de las imprecisiones se registra en el escueto cuaderno de bitácora del *SM U 72* (BA-MA: RM/97/970/KTB-U72). Cuando esa mañana divisa al *Palermo* – “Dampfer mit Masten in Sicht” – da como referencia posicional

Datum Uhrzeit	Ort des Ges. Beob. Beob. Seegang, Beschaffenheit, Richtung des Wind, Temperatur etc.	Vorkommnisse
1. 1. 1917 11.30	Golf von Lion, Wind O, Seegang 1, teilweise bewölkt, nicht sehr wichtig.	Aufgetaucht, Batterie aufgeladen. Boot mit kleiner Fahrt gegen die See gehalten.
2. 1. 1917 12.30	Golf von Lion, Wind O, Seegang 1, bewölkt, nicht sehr wichtig.	Dampfer in Sicht. Wegen schlechterer See keine Antrittsgelegenheit. Getaucht, auf See gefahren.
3. 1. 1917 1.30	Golf von Lion, Wind O, Seegang 1, bewölkt, nicht sehr wichtig.	Aufgetaucht, Batterie aufgeladen. Boot mit kleiner Fahrt gegen die See gehalten.
4. 1. 1917 2.30	Golf von Lion, Wind O, Seegang 1, bewölkt, nicht sehr wichtig.	Dampfer in Sicht. Wegen schlechterer See nicht angetrieben. Getaucht, auf See gefahren.
5. 1. 1917 3.30	Golf von Lion, Wind O, Seegang 1, bewölkt, nicht sehr wichtig.	Aufgetaucht, Batterie aufgeladen. P.T. klariert.
6. 1. 1917 4.30	Golf von Lion, Wind O, Seegang 1, bewölkt, nicht sehr wichtig.	Dampfer mit Masten in Sicht.
7. 1. 1917 5.30	Golf von Lion, Wind O, Seegang 1, bewölkt, nicht sehr wichtig.	Getaucht. Schiffe mit Hecklauf gefahren. Dampfer hat am Heck ein großes Geschütz. Heckzugler auf 100 m Entfernung. Dampfer will nach Einstellung des Bootes das Boot beibehalten. Dampfer mit kleiner Fahrt schwer auf See zu halten war, und die Fahrt möglichst oft verkehrt werden musste. Kräfte zwischen letztem und vorletztem Mast. Besatzung geht in die Boote.
8. 1. 1917 6.30	Golf von Lion, Wind O, Seegang 1, bewölkt, nicht sehr wichtig.	Laut seit Dampfer aufgetaucht. Da er nicht sieht, mit Artillerie versandt. Italienischer Dampfer "Palermo" (Name unbekannt). Ladung Proben, wertvoll. Von der Urdung der Papier sehr schlecht ab, da die Besatzung schon sehr weit unter Land gezogen ist, ich mit dem Erscheinen baldiger Bewachung zu rechnen habe und der Batteriebesatzung erschöpft ist. Kurs 180.

Facsimil de la página del cuaderno de bitácora del SM U 72 en que se da cuenta del hundimiento del Palermo (BA-MA: RM/97/970/KTB-U72).

el avistamiento de “Cap Creus” antes de sumergirse a fin de torpedear el mercante. De dicha información se infieren dos aspectos:

1. La carta de navegación, dado el topónimo referenciado, era posiblemente francesa.



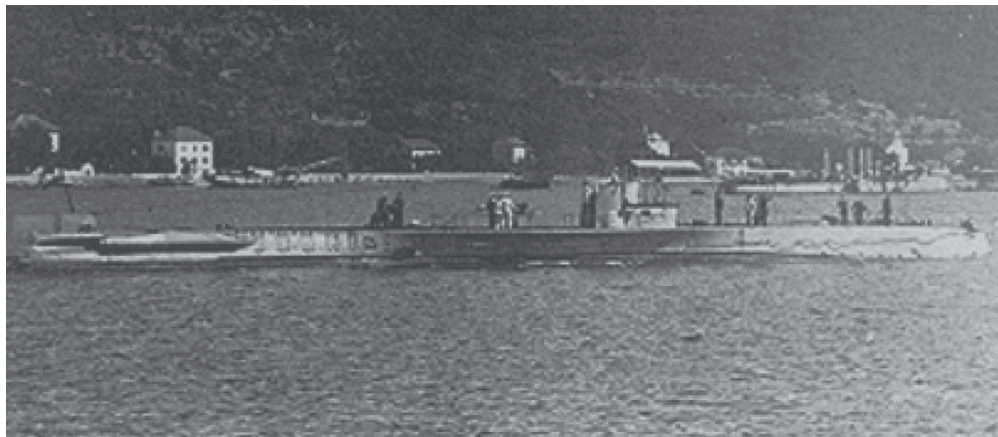
Periplo de la patrulla del SM U 72 en que echó a pique al Palermo. Además de otros hundimientos, el submarino llevó a cabo dos operaciones de minado en la costa mediterránea francesa. Elaboración propia a partir de BA-MA: RM/97/970/KTB-U72.

2. Dicha marcación costera es, sin duda, incorrecta. Los serviolas lo que divisaron fue la cumbre del promontorio del cabo San Sebastián.

Pese al certero impacto de un torpedo, el vapor tuvo que ser rematado a cañonazos, tal y como refrenda el cuaderno de bitácora: “er nicht sinkt, mit artillerie versenkt”. Sin embargo, la prensa que cubrió con inmediatez el suceso es inexacta. Al día siguiente, 3 de diciembre, el semanario palafrugellense *Baix-Empordà*, localidad a la que llegaron los exhaustos naufragos, informa de última hora del hundimiento del *Palermo* tras “onze canonades, seguides de un torpedo” (AMP: MIC/12) lanzados por un submarino presumiblemente alemán. Veinticuatro horas más tarde, el diario barcelonés *La Vanguardia* (4/12/1916: 6-8) publica dos informaciones: una nota de redacción a partir de un telegrama de la Ayudantía de Marina de Palamós; y una nota telegráfica enviada desde Gerona por el periodista Josep Grahit. Ambas coinciden en el torpedeamiento sin hacer mención alguna al remate, aunque la primera precisa que el sumergible era alemán. Tres días después del hundimiento, el *ABC*

de Madrid narra el hundimiento del *Palermo* tras ver “surgir a poca distancia un submarino alemán, que le disparó seis cañonazos y un torpedo” (5/12/1916: 10).

SM U 72



Colección Pierre Haler

Clase: UE I

Astillero: AG Vulkan, Hamburgo

Iniciado: 6/1/1915 Botado: 31/10/1915 Asignado: 26/1/1916

PERFILES

Eslora: 56,8 m Manga: 5,9 m Puntal: 8,25 m

Desplazamiento: 755 toneladas en superficie; 832 toneladas en inmersión

Velocidad: 10,6 nudos en superficie; 7,9 nudos en inmersión

Autonomía máxima: 7.880 millas

ARMAMENTO

Tubos lanzatorpedos: 2 (uno a proa; otro a popa) de 500 mm para torpedos G6

Artillería: 1 cañón de 88 mm SK /L30

Minas: 38

TRIPULACIÓN

32 hombres: cuatro oficiales y 28 marineros

Fuente: Moller y Brack (2004: 32)

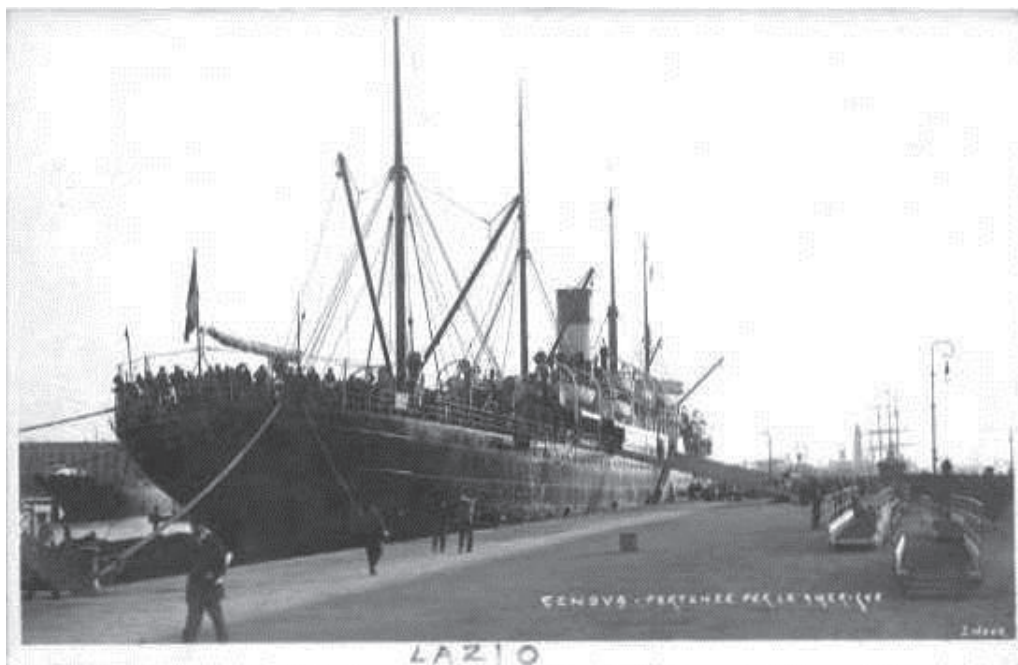
Como se ha podido contemplar, la prensa habla de un simple torpedeamiento o de dicha acción precedida de un cañoneo. Lo cierto, tal y como desvela el cuaderno del *SM U 72*, es que el torpedo fue lanzado con el submarino en inmersión y rematado en superficie por el cañón de cubierta. Krafft operó con prudencia, tal y como se infiere de las declaraciones de

Simone Guli, capitán del *Palermo*, traducidas al catalán y publicadas en el semanario *Baix-Empordà* en su siguiente número el día 10:

navegàvem tranquilament a 25 milles del cap de Sant Sebastà quan vegérem venir un torpede. Ràpidament virà'l [sic] vapor, evitant aixís que'l [sic] penetrés en la cambra de les màquines en quin cas la explosió hagués estat ràpida i formidable (AMP: MIC/12).

El submarino atacó perfectamente camuflado con el periscopio pintado de blanco para dificultar su avistamiento. Tras hacer impacto el torpede, el *SM U 72* emergió. De esta guisa relata Guli los hechos:

navegavem tots en direcció a la costa [quan] el submarí emergí del costat de proa evitant així que si a bordo hagués quedat algú i [sic] disparés el canó que hi havia [sic] a popa.



El Palermo era un vapor de 9.203 toneladas de la compañía Navigazione Generale Italiana que fue hundido cerca de la Costa Brava en su singladura de Nueva York a Génova.

El arma que portaba el *Palermo* a popa era de 72 mm, una seria amenaza para el submarino en superficie. El *SM U 72*, era un sumergible de la clase UE I que portaba en cubierta un cañón de tiro rápido Krupp de 88 mm modelo SK L/30. El hecho de que las naves

mercantes cada vez fuesen más poderosamente artilladas, hizo que pocos meses después los sumergibles de ese tipo cambiaran su arma de cubierta por un cañón más poderoso de 105 mm modelo SK L/45.

Desde un primer momento, el capitán del *Palermo* quiso dar una repercusión propagandística al naufragio de su nave. Así, Simone Guli, en su declaración a la prensa afirma que “tingué especial interés que fessim constar que’l [sic] torpedejament había [sic] sigut sense previ avís”. Cabe subrayar además que la única desgracia mortal de la tragedia, un fogonero que en las primeras informaciones se dice que es irlandés, una semana más tarde, en la edición de *Baix-Empordà* del día 10, se matiza que pese a que ese era su origen, la víctima era súbdito estadounidense:

Segons un telegrama dels Estats Units a causa de la mort d’un súbdit ianquee el president Wilson ha demant tots els detalls del fet per a entaular la mort d’Alemania la acostumada reclamació.

Una cuestión nada baladí, dado que iban a bordo al menos otros cincuenta y un norteamericanos que cuidaban del ganado. Tal y como ha evidenciado Herwig (1998), la guerra submarina sin restricciones se practicaba desde febrero de 1915 alrededor de las islas británicas. En dichas aguas, cualquier buque, enemigo o neutral era declarado hostil. Un mes después del hundimiento del *Palermo*, dicha zona de guerra se amplió a varios sectores del Atlántico y el Mediterráneo. Enmarcado en dicho contexto, la acción de guerra de *SM U 72* frente a las costas españolas era un incidente más de una larga retahíla de pérdida de vidas estadounidenses como consecuencia de la acción de los *U-boot*. El ataque sin previo aviso fuera de una zona de guerra submarina sin restricciones, la muerte de un ciudadano estadounidense y la puesta en riesgo de la vida de medio centenar de norteamericanos era alimentar la intervención de los Estados Unidos, que acabarán rompiendo su neutralidad pocos meses después. La entrada en la guerra contra Alemania acabará decidiendo la suerte del conflicto a favor de las potencias de la Triple Entente.

Sin embargo, los motivos que justificaban el ataque del submarino son obvios. Además de transportar ganado y material de guerra enemigo, el *Palermo*, con americanos a bordo o no, era de un buque de bandera italiana, por lo tanto hostil, y se hallaba artillado, tal y como reconoce el propio capitán. Sin embargo, este caso no era el único de los mercantes que se veían forzados a navegar sin escolta. Un informe del Primer Lord del Almirantazgo británico pone en evidencia la desesperada situación en el otoño de 1916:

We are taking steps to improve the defence of our mercantile marine against submarines and will endeavour to help individual friendly neutral vessels to avoid them, but neither the Allies nor neutrals can actually protect by escort even a small proportion of the sailings (TNA: CAB/24/2/146).

La desesperación por los limitados medios de lucha antisubmarina planteaba una única estrategia viable contra los sumergibles germanos a partir de una acción indirecta destruyendo sus bases operativas y logísticas:

Probably the destruction of the torpedo factory and submarine building yard at Fiume would go far to check the depredations of the Mediterranean submarines by destruction of their source of torpedo supply, and it might lead to the successful investment of Pola and the destruction of the Austrian fleet. With these bases in Italian hands, Cattaro could be more safely attacked, and its fall would practically clear the Western Mediterranean of these submarines now so busy in that area (TNA: CAB/24/2/146).

Una ficción adornada por realidades

La cuestión de que Pla ambientara la necesidad de un piloto costero por parte de un submarino alemán, unido al papel de dos empresarios alemanes afincados en el Ampurdán en el proceso de recluta de dicho práctico, abría la posibilidad, siguiendo el trabajo de J.M. Barris (2008, p. 347-348) de enmarcar en los hechos a un personaje de carne y hueso: el ingeniero Heinrich Zoeller. Afincado en Rosas desde 1908, era propietario de la empresa *Mármoles de Monjoy*, cuya actividad se centraba en la explotación de la cantera sita en dicha cala. Ciertamente es que Pla alude a dos anónimos industriales corcheros, pero dada la ubicación de la cantera, la nacionalidad de su propietario y el hecho de que un par de años antes del estallido de la guerra Zoeller construyera un muelle de descarga provisto de rieles y vagones, hacía de Monjoy el apostadero ideal para apoyar a los sumergibles alemanes que operasen contra el tráfico mercante en el golfo de León.

Si realmente la cantera de Zoeller hubiese actuado como un pequeño apostadero encubierto en territorio neutral para que los submarinos germanos hiciesen aguada o se abastecieran de víveres y combustible, podría ser hasta cierto punto comprensible el embarque circunstancial de un piloto nativo. El sumergible necesitaría navegar en las aguas poco profundas y accidentadas de la ensenada de Monjoy. Un supuesto de este tipo es la única razón lógica para que un sumergible requiera de un avezado piloto. Pero desde el punto de vista de la táctica naval, los submarinos no suelen elegir zonas de poco calado, ya que operar en aguas profundas es una de sus ventajas inherentes en el combate. Por tanto, si el *U-boot* no cuenta con apoyos costeros, no se hace necesaria la presencia a bordo de un personaje de las pintorescas características de El Miner.

A ello se une el extendido rumor de que Zoeller fuera un agente encubierto alemán. Tanto es así que era conocido por los vecinos de Rosas por el mote de “El Espía”. A tal aseveración, que hemos podido contrastar como verosímil mediante otros testimonios orales, se une el hecho que J.M. Barris (2008, p. 348) recoja una información supuestamente procedente de la embajada francesa sobre las andanzas de un tal Krauss, que dicho autor no duda en identificar como un alias de Zoeller.

Un contraste pesimista a toda esta sugerente hipótesis empieza por la ausencia de emisiones de señales ópticas y radioeléctricas enviadas o recibidas por los sumergibles germanos que operaban en este sector. Las fuentes primarias relativas a las patrullas realizadas por los *U-boot*, tanto los cuadernos de bitácora conservados de dichas naves (BA-MA: RM/97/970/KTB-U72; RM/97/765/KTB-U35), como los detallados informes de los descifradores de códigos de la *Room 40* de la inteligencia naval británica (TNA: HW 7/3), no muestran evidencia alguna de un posible apostadero radicado en la cantera de Zoeller. Pese a ello, una coletilla remanente es el tal Krauss al que los servicios secretos franceses fijan como un agente residente en Rosas y que Barris asocia con una identidad encubierta de Zoeller.

La aureola de Zoeller como superespía podría responder a un fenomenal bulo creado por los propios alemanes con la ayuda del protagonista para poner al contraespionaje francés tras una pista falsa. A fin de cuentas, su supuestamente ultrasecreta misión, alias incluido, era un chisme de dominio público. La actividad de los *U-boot*, causantes de una docena de hundimientos en la Costa Brava, era el atrezo ideal para tan fenomenal embuste. Un embolado al que no sólo Barris (2008, p. 347-348), sino también nosotros dimos verosimilitud, dado que por otras fuentes, como el Dr. Lluís Buscató, oriundo de dicha localidad, aseguró a uno de los autores, haber oído dicho cotilleo a un familiar. Sin embargo, las manifiestas pruebas fueron indicándonos otros derroteros.

Tal y como ha demostrado Jesús Perea (2004, p. 212), la actividad de las operaciones encubiertas de la inteligencia naval germana se centraba principalmente en Valencia, Cádiz y Cartagena. Desde allí, el posteriormente célebre Wilhelm Canaris se dedicaba a infiltrar agentes en los puertos norteafricanos a fin de obtener noticias precisas sobre el cargamento de los buques, su salida y su puerto de destino, transmitiendo dicha información a los submarinos que se posicionaban al acecho en las rutas de llegada buscando el amparo de las aguas neutrales españolas a fin de evitar en lo posible a la marina francesa.

Un delicioso mallorquín que nunca hizo un mal negocio

Otro aspecto que enlaza el papel de los servicios de inteligencia beligerantes y el universo creativo planiano tiene que ver con el buque que en el relato actúa como nodriza del *SM U 72*, una goleta tripulada por mallorquines en la que destaca un cocinero al que se califica como un “*eivissenc d’Orà*”. Esta escenificación en el fondo connota las relaciones de Juan March con los servicios secretos alemanes. El apoyo logístico de buques veleros mallorquines, utilizados por dicho magnate para el contrabando de tabaco, y la referencia a Orán, en donde March tenía una factoría tabacalera que era la fuente de su actividad estraperlista, introducen de forma elidida a un personaje que mereció la atención de la pluma del escritor. Un March al que el literato conoció bien, entre otras cosas por el hecho de

haber escrito en uno de sus periódicos, el rotativo palmesano *El Día*. A raíz de su muerte, Pla (1962, p. 59) escribió:

“Sobre don Juan March y Ordinas se escribirán, con el paso del tiempo, muchos papeles, muchos más de los que se escribieron en vida. Los historiadores del futuro tratarán de encontrarlo, pero no sé si lo encontrarán”.

El objetivo de este trabajo es encontrar la huella de March en la creación literaria materia de estudio y ponderar la afirmación del propio Pla (1962, p. 15) de que en “la primera Guerra Mundial fue acusado de haber aprovisionado submarinos alemanes”, sopesando su verosimilitud.

La primera cuestión que introduce tenue y delicadamente el autor en *Un de Begur* es el juego a dos barajas de March durante el conflicto. Por un lado, ya antes del estallido de la guerra, los negocios de este siempre intrigante potentado mallorquín se basaban en la connivencia con los británicos, que le permitían matricular sus buques en Gibraltar. Por otro lado, los franceses le acusaban abiertamente de suministrar a los submarinos alemanes durante el conflicto. Lo cierto es que durante parte de 1915, parece ser que March se empleó en el doble juego, dada su estrecha relación con los británicos y la oportunidad de negocio ofrecida por los alemanes. Ante la posibilidad, como represalia, de ver embargada su flota contrabandista por los mismos británicos que habían permitido el abanderamiento de conveniencia, Mercedes Cabrera (2011, p. 84-85) concluye que en 1916 March estaba controlado por sus servicios secretos, volviendo a colaborar con ellos durante la Segunda Guerra Mundial. Ello justifica que, pese a las repetidas quejas de los franceses, los ingleses hicieran caso omiso. Este matiz reintroduce la desinformación de la inteligencia francesa. Al igual que el mencionado tema de Zoeller, supuestamente alias Krauss, las acusaciones de doble juego a March en 1916 eran totalmente infundadas, ya que los británicos lo tenían atado en corto por esas fechas y, si seguimos en este último punto a Perea (2004, p. 212), el apoyo encubierto en España a la flota submarina germana iba por otras vías.

El segundo aspecto que se deriva de la velada implicación de March en todo este embrollo es la propia construcción del protagonista de *Un de Begur*. Uno de los motivos por los cuales El Miner acepta la oferta de los empresarios alemanes de ser práctico de un submarino es por el hecho de que “els negocis del tabac s’han escurçat i els mallorquins semblaven haver-se eclipsat”. Así, El Miner es alguien ya relacionado con las redes de contrabando de March. La magia de la precisa y encandiladora pluma de Pla dificulta detectar este manifiesto gazapo en la estructura narrativa. Si El Miner era un matutero relacionado con los chanchullos de los mallorquines que supuestamente daban apoyo a los submarinos, ¿por qué no son los contrabandistas de March los que proveen a los alemanes un piloto costero que ya era conocido al haber participado en sus tejemanejes? El reclutamiento de El Miner disminuye la credibilidad del relato. Este aspecto se da nítidamente en

el segundo encuentro del protagonista con los alemanes. Dicho suceso se ambienta en una reunión de madrugada en un paraje solitario con los dos empresarios que le han contactado horas antes. Además, aparece un tercer enigmático teutón, que a la postre se desvelará como el propio Ernst Krafft, ya que, aunque no explícitamente, Pla lo encarna como el comandante del submarino.

Lobos de mar con nombre y apellidos

Ya que ha salido la prestigiosa figura de Krafft, otro de los contrapuntos del relato es el capitán *Nemo* de este viaje submarino; la anónima –valga la redundancia– figura del comandante del sumergible. Este aspecto enlaza con un tema más genérico como es el proceso de documentación por parte del creador literario que busca un trasfondo realista. Si consideramos lo afirmado por Dufeil (2011, p. 9), de todos los comandantes alemanes que operaron en aguas de la Costa Brava, la palma se la lleva un cautivador personaje que supera con creces cualquier ficción imaginable. Ese es Lothar Von Arnould de la Perière. Toda una leyenda en el mundo de los submarinos, fue el principal as de la Primera Guerra Mundial, protagonizando la cifra récord de 194 buques hundidos, totalizando 453.716 toneladas de registro bruto. Una figura, además, con una aureola de fascinante abolengo, al ser descendiente de un joven oficial francés, Jean-Gabriel Arnould, *sieur* de la Perière, que siglo y medio atrás tuvo que buscar asilo ante el rey de Prusia tras un duelo con el príncipe de Bourbon. Von Arnould de la Perière, como veremos, al mando del *SM U 35*, hundió dos buques frente a aguas ampurdanesas. No cabe duda, tal y como expondremos, que la elección del hundimiento del *Palermo* radica en las posibilidades narrativas que confiere una escena tan dantesca como el ahogamiento masivo de caballos mar adentro. Sin embargo, la libertad creativa de transpolar a este fascinante capitán *Nemo* de carne y hueso, que no era precisamente un *donnadie* –valga el contrapunto–, en la pluma de Pla habría dado mucho juego como antítesis de El Miner. Sin ánimo de ser exhaustivo, el origen de su linaje podría haber hecho del comandante un refinado y exquisito francófono, al ser dicho idioma una lengua tan próxima al catalán como el forzado y chapurreante español con que El Miner define las habilidades comunicativas de su particular Ernst Krafft.

Otro aspecto contradictorio se deriva de una de las afirmaciones de un pescador del Estartit que, tras meses de espera, le servirá de enlace de El Miner con la goleta nodriza y el sumergible. Así, “el Genovès em parlà, incidentalment, alguna vegada, de la feina en què m’avia compromès. Havia estat pràctic d’un submarí l’any abans”.

Ese dato no es nada baladí. Pese a la incongruencia cronológica, es muy posible que Pla recogiera alguna información sobre las piezas cobradas por el *SM U 35* de Von Arnould de la Perière: el vapor británico *Mount Coniston* y el griego *Achilleus*, hundidos a la altura del cabo de Begur el 5 de agosto de 1916 (BA-MA: RM/97/765/KTB-U35).



Aunque no es la foto de un galán cinematográfico encarnando al capitán Nemo, podría serlo por su hechura. Se trata de Lothar Von Arnauld de la Perrière, el Barón Azul o as de los submarinos alemanes durante la Primera Guerra Mundial (Colección Pierre Haler).



Tripulación del SM U 72. Aparecen 28 de los 32 miembros de la dotación al completo del submarino. Abajo, en el centro, se aprecia al comandante del sumergible, el kapitänleutnant Ersnt Krafft (Colección Pierre Haler).

Del contraste entre fechas, se deriva cierto desbarajuste. Tomando como referencia la obra de Halpern (1994, p. 381-402), si bien es cierto que el ataque contra la navegación mercante en el Mediterráneo por parte de los alemanes se inicia en octubre de 1915, no hay constancia de la presencia de sumergibles germanos en las costas ampurdanesas hasta mediados de 1916. Si las andanzas del tal Genovès fuesen ciertas, el año siguiente a su experiencia como piloto en un submarino alemán sería 1917. Ello no concuerda con la fecha en que fue hundido el vapor *Palermo*, echado a pique tan sólo cuatro meses después. Por otro lado, Pla relata que El Miner fue reclutado por dos negociantes corcheros alemanes un martes del mes de agosto anterior al hundimiento del *Palermo*. Esa referencia situaría los hechos en agosto de 1916. Además, narra que el domingo de dicha semana El Miner contactaba con El Genovès. Si fuera cierta la fantasía de un piloto de l'Estartit a bordo de un submarino alemán con anterioridad a que el *SM U 72* hundiera el vapor *Palermo*, éste habría sido el práctico de costa del *SM U 35* que echó a pique los dos citados mercantes ese mismo mes. Así, el tranquilo encuentro de ambos personajes en una taberna de l'Estartit no habría sido posible, ya que el tal Genovès estaría embarcado a las órdenes de Von Arnauld de la Perière.

Un Pla picassiano

La marabunta de pruebas contrarias de diversa índole nos lleva a plantear por qué Pla se tomó la licencia de introducir al Miner en el submarino. Como otras historias de este autor, más que una conclusión, *Un de Begur* tiene un clímax narrativo. El aspecto esencial que interesa a Pla se focaliza en el dramatismo del masivo ahogamiento de caballos provocado por el naufragio. Es en este cénit donde la prosa planiana alcanza la maestría:

Però tot aquest guirigall humà fou a penes sentit, perquè de la sentina del vaixell s'elevà un remor que em féu posar la pell de gallina. En la majestat de la mà s'elevà un renill frenètic, nerviós, angoixant, de tres-cents, quatre-cents, cinc-cents cavalls –potser faig curt– inexorablement tancats en el vaixell moribund.

La tragedia de los caballos del *Palermo* tiene un trasfondo afin al *Guernica* de Picasso, si partimos de los postulados de Vicenç Furió (2002, p. 102) sobre el pintor malagueño. Pla (2008, p. 1324) recuerda en sus memorias una animada charla con el artista muy pocos años antes de publicar *Un de Begur*. En ambos casos, el sufrimiento del caballo es un símbolo del dolor de las víctimas inocentes por culpa de la guerra. En el párrafo final, El Miner recuerda como recibió como premio adicional unos estupendos prismáticos que malvendió, dado que “de certes coses val més no enrecordar-se'n”. Toda una antítesis, ya que, precisamente, el relato es un vívido recuerdo del suceso. Este aspecto introduce que dicha frase procede de lo más hondo del exilio interior en que vivió Pla tras la Guerra Civil. Jordi Guixé (2008, p. 87) asevera que el escritor actuó como agente del SIFNE en Marsella informando sobre el suministro

republicano en aquel puerto. Así, la labor de Pla contribuyó a algunos *palermos* durante la contienda fratricida. Eso es lo que, finalmente, el autor por boca del protagonista dice preferir no recordar.

Recurrir al Miner es sin duda, un recurso narrativo a fin de crear un relato que permitiera explicar en primera persona la picassiana escena culminante. En el fondo, una concomitancia con el Aronnax de Julio Verne. Tal y como leemos en el estudio crítico e introductorio de la edición de *Un de Begur* que hemos utilizado, “Pla és, com tants escriptors catalans, sobretot un home de cultura francesa”. Todo un lugar común en la literatura catalana. Si Aronnax es el introductor al mundo del capitán Nemo, el buscavidas de Begur da credibilidad al relato de Pla. ¿De qué otra manera el cosmos planiano podría entrar en primera persona dentro de un submarino alemán que operaba cerca de la costa ampurdanesa?

Al igual que Miguel Salabert (2012, p. 24) han destacado que hay una similitud física entre Aronnax y Verne, consideramos que El Miner es también un pintoresco personaje intrínseco al alma del escritor. En *El meu País*, el Begur de Pla (1968, p. 686) se centra en cinco personajes:

A Aigua-xellida hi havia l’Hermós, i a Fornells en Rata; a sa Tuna, en Pere Pagell no parava d’un cap de dia a l’altre per fer gran la mainada; a Aigua-freda, el Miner, que era fi com el coral; a Sa Riera, Florià Pi pescava i caçava amb un aire de patriarca.

Siguiendo esa lectura planiana se concluye: “No hi ha ningú, entre nosaltres, que algun dia no hagi somniat fer la vida de pura llibertat, de ferotge independència, que aquests homes fan”. La conclusión parece obvia. En *Un de Begur* Pla sueña con una aventura negro sobre blanco ambientada en un hecho real en la que encarna al Miner. Si ya se ha remarcado que Aronnax tiene los rasgos físicos del autor de *Veinte mil leguas de viaje submarino*, Nemo –que en latín significa *nadie*– es la encarnación espiritual del propio Julio Verne. Tal y como destaca Miguel Salabert (2012, pp. 23-25), el mar, la música y la libertad, las tres pasiones declaradas del escritor francés, son también la trinidad vital de su creatura Nemo. En el caso estudiado, el Aronnax de esta historia es el propio Pla encarnando al Miner. En el primer párrafo de *Un de Begur*, el autor afirma:

la infinitat de persones que passaren pel mas Pla en temps de la meva adolescència, la meva memòria m’ha conservat el record de dos homes amb una exactitud singular.

Además de nuestro protagonista, el autor da cuenta, antes de introducir al Miner, de un taciturno músico ambulante. Dicha *exactitud singular* queda en evidencia por una serie de incoherencias. La más palmaria es que Pla nació en 1897, con lo que el ataque contra el *Palermo* se produce cuando tiene 19 años, con su adolescencia casi finiquitada. Sin embargo, la narración se recoge de una supuesta conversación del protagonista con el padre

del autor, en la que El Miner relata el suceso como ya lejano en el tiempo: “A l’època de la guerra del 14”. Así inicia el protagonista su diégesis. La conclusión no puede ser más obvia. No pudo ser ni tan sólo un fantástico relato del Miner confiado al padre de Pla, ya que es imposible que dicho suceso se produjera durante la adolescencia del escritor.

Y es que nuestro Aronnax de Begur tuvo que traspasar la ficción y adentrarse en la fantasía en el momento que el sumergible, una vez “la inmersió es produí perfectament”, entra en contacto con un fantástico convoy al que el *SM U 72* nunca persiguió. Con el comandante “palplantat davant el sistema òptic del seu periscopi” no deja de ser decididamente transgresor lo relatado:

Començarem [sic] ara de veure el comboi amb una certa perspectiva, malgrat navegar sobre el perfil de la terra, vèiem [sic] més de vint vaixells arrengrerats [40].

Si el comandante permanecía tieso observando por el periscopio, ningún oficial – y menos un piloto que no era miembro regular de la dotación – iba a arrebatarle su privilegiada visión. Por tanto expresiones como *comenzábamos ahora a ver* o *vimos* es un recurso fantástico para que El Miner u otro miembro de la tripulación que no fuera el comandante pudieran ser imposibles testigos oculares de lo que acaecía en superficie.

Para acabar

Esta ponencia ha pretendido asociar los complejos vericuetos por los que a veces coinciden la historia y la literatura. Pese a que esta investigación se ha desarrollado con altibajos desde el 2003, tres años después apareció una sucinta entrevista del periodista Jacinto Antón (2006) en el diario *El País* en que J. M. Castellví – autor juntamente con J. Guarro de una monografía sobre la actuación de los sumergibles germanos en la costa tarraconense (2005) – asocia explícitamente el hundimiento del *Palermo* con *Un de Begur*. De dicha escueta información se establecen tres conclusiones:

1. El personaje del Miner es una pura invención literaria.
2. Los alemanes no utilizaron pilotos nativos.
3. Este último hecho se debió según Castellví a que “no los necesitaban, navegaban perfectamente por la costa catalana”.

A lo que cabe decir:

1. Un de Begur es, efectivamente, una ficción ambientada en un hecho real, aunque hay que precisar que el Miner es un personaje de carne y hueso, si bien, ciertamente, nunca actuó como práctico del *SM U 72* ni de ningún otro submarino alemán.
2. A tenor de las pruebas que obran, parece cierto que los sumergibles germanos no utilizaron pilotos nativos dado que no los necesitaban.

3. Dicha circunstancia, y esto sí es un importante matiz, no se fundamenta en el hecho de que los marinos conociesen la Costa Brava al dedillo.

Ilustrando este último punto se da la circunstancia que el momento de avistar el *Palermo*, el cuaderno de Krafft dé una marcación terrestre confundiendo el cabo de Creus con el de San Sebastián, 24 millas más al sur. Si bien se podía incluso emitir un juicio de valor considerando este hecho un mero lapsus de quien registró tal apreciación tras una agotadora guardia, lo cierto es que no había necesidad alguna de operar con prácticos nativos. Los submarinos, incluso los considerados costeros, suelen operar en aguas lo suficientemente profundas como para no necesitar dichos pilotos. La única circunstancia que justificaría su presencia habría sido la existencia de un emplazamiento que hubiese actuado realmente como apostadero encubierto. Aun así, no habría sido necesario alistar ningún nativo en el rol de la nave. Dichos prácticos son algo inherente al puerto que conocen como la palma de su mano, auxiliando a cualquier buque que desee recalar. Del mismo modo, un piloto costero, en el caso de que la cantera de Zoeller se hubiese habilitado realmente como apostadero para submarinos, podría haber sido cualquier patrón que en los años anteriores a la guerra hubiese cargado mármol en cala Monjoy.

Referencias documentales y bibliográficas

1. Obra de Josep Pla Casadevall

- a) La fuente referencial de “Un de Begur” se ha tomado de su edición en *Contraban i altres narracions* (Barcelona, Edicions 62, 1980), páginas 19-43, que aparecen citadas entre corchetes.
- b) Obra planiana utilizada como aparato crítico:
 - “Don Juan March y Ordinas”, *Destino*, MCCLXXXIV, 1962.
 - “El meu País”, *Obra completa*, VII, Destino, Barcelona, 1968.
 - *Notas y dietarios*, Barcelona, Planeta, 2008.

2. Fuentes de archivo y hemeroteca

Citados con su respectiva signatura archivística, en el trabajo se han utilizado documentos procedentes de las siguientes instituciones:

AMP, Archivo Municipal de Palafrugell (España),
 BA-MA, Bundesarchiv Militärarchiv (Friburgo de Brisgovia, Alemania),
 TNA, The National Archives (Kew, Reino Unido),

Las referencias de hemeroteca del año 1916 se han consultado todas en línea (www.abc.es y www.lavanguardia.com) excepto el semanario *Baix-Empordà*, citado como documento del AMP donde se conserva la mejor colección de ejemplares de dicho periódico local.

3. Bibliografía crítica

Antón J. (2006): *El sumergible de Josep Pla*, “El País”, No. 15/1, consultable en: http://elpais.com/diario/2006/01/15/catalunya/1137290859_850215.html

- Barris J.M. (2008), *Roses o la recerca de la zona grisa, Articles. 1999-2008*, Ayuntamiento, Rosas.
- Cabrera M. (2011), *Juan March (1880-1962)*, Marcial Pons, Madrid.
- Castellví J.M., y Guarro J. (2005), *La guerra secreta del Mediterrani. Submarins alemanys i vaixells aliats a la costa de Tarragona, 1914-1918*, Pagès, Lérida.
- Dufeil Y. (2011), *Kaiserliche Marine U-Boote 1914-1918, Dictionnaire biographique des commandants de la marine imperiale allemande*, Histomar, Londres.
- Furió V. (2002), *Ideas y formas en la representación pictórica*, Universidad, Barcelona.
- Guixé J. (2008), *Diplomàcia i repressió. La persecució hispano-francesa de l'exili republicà, 1937-1951*, "Segle XX, Revista catalana d'història", No. I.
- Halpern P.G. (1994), *A Naval History of World War I*, Annapolis, Naval Institute Press.
- Herwig Holger H. (1998), *Total Rhetoric, Limited War: Germany's U-Boat Campaign 1917-1918*, "Journal of Military and Strategic Studies", No. I/1.
- Moller E., Brack W. (2004), *The Encyclopedia of U-Boats from 1904 to the Present*, Grenhill Books Lionel Leventhal, Londres.
- Perea J. (2004), *Guerra submarina en España (1914-1918)*, "Espacio, Tiempo y Forma, Serie V. Historia Contemporánea", No. XVI.
- Salabert M. (2012), *Prólogo*, en J. Verne, *Vente mil leguas de viaje submarino*, Alianza, Madrid.

Between Literature and History: *One from Begur* by Josep Pla and the Collapse of the Palermo Merchant in Charge of the Submarine SM U-72 (1916)

Summary

On 2nd December 1916, the German submarine *SM U-72*, commanded by Ernst Krafft, sank *Palermo*, an Italian merchant vessel going from New York to Genoa with a cargo of horses and war material. The torpedo attack took place near the Catalanian coast 25 miles off Cape St. Sebastian. In 1949, thirty-three years later, Josep Pla, the most outstanding Catalanian writer, published a short story based on these facts entitled *Un de Begur* [*One from Begur*].

Key words: Josep Pla, *Un de Begur*, Catalan literature, submarine warfare, First World War.

Między literaturą a historią: *Jeden z Begur* Josepa Pla i zatonięcie statku handlowego *Palermo*, za które odpowiedzialny jest okręt podwodny SM U-72 (1916)

Streszczenie

W dniu 2 grudnia 1916 r. niemiecki okręt podwodny *SM U-72*, dowodzony przez Ernsta Kraffta, zatopił *Palermo*, włoski statek handlowy płynący z Nowego Jorku do Genui z ładunkiem koni i amunicji. Atak torpedowy miał miejsce w pobliżu wybrzeża katalońskiego 25 mil od Przylądka Św. Sebastiana na Morzu Śródziemnym. W roku 1949, trzydzieści trzy lata później, Josep Pla, najwy-

bitniejszy pisarz kataloński, opublikował opowiadanie oparte na tych faktach, zatytułowane *Un de Begur* [*Jeden z Begur*].

Słowa kluczowe: Josep Pla, *Un de Begur*, literatura katalońska, działania wojenne z udziałem okrętów podwodnych, I wojna światowa.

Artykuł nadesłany do redakcji we wrześniu 2016 roku.

© All rights reserved

Afiliacja:

dr Pablo de la Fuente de Pablo

Akademia Finansów i Biznesu Vistula

Wydział Filologii

ul. Stokłosa 3

02-787 Warszawa

tel.: 22 457 23 00

e-mail: p.delafuente@vistula.edu.pl