

Hacia el primer cuarto del siglo XX, la discreta prensa del momento apenas hizo hincapié en un abordaje muy curioso ocurrido frente a Laredo (Cantabria). Esta circunstancia hizo que el hecho pasara casi desapercibido para la mayoría del público, aunque oficialmente quedó bien documentado. El *Genoveva Fierro* y el *Antonio* se abordaron la noche del 16 de diciembre 1925. El peor parado fue el primero, que no pudo evitar su hundimiento. Después de pasar muchos años sin recibir apenas visitas, a finales de la pasada década la organización Ocean Project se interesó por el pecio, y a partir de ese momento, tras la localización, sus inmersiones han sido numerosas.

El día en cuestión, el vapor se dirigía de Gijón a Bilbao con un cargamento de carbón: era su ruta habitual. Sobre las nueve de la noche, el *Genoveva Fierro* navegaba frente a Cabo Quejo dejando una larga estela de agua y humo. El tiempo y la visibilidad eran excelentes. El trayecto discurría con normalidad, y, en la cotidiana peregrinación costera, las luces de otros barcos no representaban ningún peligro.

Malas costumbres

Quizás por la confianza y familiaridad de la situación, el piloto apenas abrió el timón para no entrar en una zona de relativo riesgo de colisión. Pero, quienes entienden de las cosas de la mar, dicen que en aquellos tiempos existía la peligrosa costumbre de pasar muy cerca de los barcos que venían con rumbo contrario, simplemente para saber de quién se trataba y cruzarse unas breves pala-

bras. Parece ser que esta costumbre dio pie a la tragedia. Desde el puente, el capitán divisó a lo lejos las luces de otro vapor que venía a vuelta encontrada, y tuvo el presentimiento de que se trataba del *Antonio*, que estaba al mando de su propio hermano. En el *Antonio* había pasado lo mismo. Se habían estado buscando y ahora estaban a punto de cruzarse. No se sabe exactamente el motivo, aunque lo más probable es que fuera debido al despiste de alguno de los pilotos, más atentos a lo que se iban a decir los capitanes que al rumbo, pero los dos vapores se abordaron a toda máquina. Tras la tremenda embestida, ambos barcos quedaron maltrechos y embarcaban mucha agua. El capitán del *Antonio* rápidamente optó por hacerlo varar en lugar propicio de la playa de Suances, mientras que el del *Genoveva Fierro* optó por intentar llegar a puerto: un nuevo error. Aunque varios pesqueros se ofrecieron para llevarlo a remolque al cercano puerto de Santoña, su capitán prefirió aceptar el ofrecimiento del mercante *Jaime Girona* para remolcarlo hasta Bilbao. En el trayecto, cuando se encontraban a unas 3 millas al norte de *Punta del Pescador*, la proa del *Genoveva Fierro* empezó a hundirse rápidamente, y los del mercante no tuvieron más



"Genoveva Fierro" Asuntos



La popa y la hélice son los lugares más espectaculares de este bonito pecio, donde se congrega mucha vida.

remedio que cortar el cabo para evitar un desastre mayor. Afortunadamente, no hubo víctimas humanas y la tripulación del vapor fue rápidamente recogida por un pesquero que seguía de cerca la situación. El vapor quedó posado, según se contaba, sobre un fondo de arena a unos 45 metros de profundidad.

El barco

Nuestro protagonista era un vapor con casco de acero, de 66,9 metros de eslora, por 10 de manga y 4,4 de puntal, construido en 1894 por Grangemounth

Genova Fierro" de familia

OCEAN PROJECT Y EL FUTURO

Cuando aún apenas han terminado de contarme los detalles que me han permitido escribir este artículo, Joseba y Alberto no pueden evitar seguir hablando de sus proyectos. A bordo de su yate y delante de una taza de café, me recuerdan los detalles de lo que supuso el redescubrimiento del *Acorazado España* y su posterior filmación y exploración de la totalidad del pecio (ver Apnea nº63); también me hablan de la inestimable ayuda de sus colaboradores, como Luc Doncel, buceador técnico de apoyo o de Jesús Ruiz Godia, investigador. Es curioso ver a dos consumados buceadores expresarse con la ilusión que lo hacen ellos. Ahora, su último descubrimiento les tiene totalmente cautivados. A través de su nuevo y sofisticado sistema de batimetría tridimensional con análisis de dureza de fondo que usan en sus rastreos, acaban de hacer un hallazgo no documentado de lo que con total seguridad será su próximo objetivo, y, ante la intuición de que se trata de un barco, en sus notas ya consta un nombre: "*El barco fantasma*". Los 85 metros que les separan pronto dejarán de guardar su misterio.



Dockyards en Gran Bretaña. Sus 1615 toneladas de peso muerto estaban movidas por una máquina de vapor de 113 NHP, compuesta por tres calderas, que consumía 20 toneladas de carbón al día, y la velocidad de crucero rondaba los 9 nudos. Inicialmente, fue abanderado con el nombre de *Macarena* en la "*Compañía de Navegación del Guadalquivir*", una importante naviera de Sevilla que tenía a sus barcos haciendo rutas regulares entre Huelva y Marsella y entre Sevilla y Dunkerque; en 1921, cuando fue vendido a la *Naviera Fierro*, cambio su nombre por el definitivo de *Genova Fierro*.



Hay aún muchas partes del barco reconocibles.

Buscando el pecio

Como suele suceder en estos casos, los datos con los que Ocean Project empezó la localización del pecio fueron poco precisos. Algunos pescadores decían saber su situación, pero la información aportada y los consiguientes rastreos no concluían con los resultados esperados. Además, debido a otro dato que conocían, llegaron a pensar que nunca darían con él. Sabían que Alonso González, más conocido como *Alonso el Buzo*, durante los años 60

estuvo trabajando en varios pecios. Se le contrataba para recuperarlos como chatarra, para lo que primero debían desguazarlos, y el método empleado para ello era muy contundente: dinamitaban el pecio. Este dato y los 75 años que habían transcurrido desde su hundimiento, hicieron pensar a Joseba Alberdi y Alberto Marin que los pocos restos que pudieran quedar podían estar ocultos bajo la arena. Aún así, estos dos obstinados buscadores de pecios no cesaron en su empeño. Un buen día en que Alberto Marin, como Comodoro del Real Club Náutico de

Laredo, se encontraba supervisando una regata en una zona próxima al lugar donde pensaban que se encontraba el *Genoveva*, detecto algo en su sonda, y aunque la posición les planteaba dudas, decidieron investigar. Así fue como una tarde del mes de Mayo del 2000, después de casi tres años de bús-



Los congrios se pasean entre los restos sin ningún miedo.



quedas intermitentes y a sólo 10 minutos de navegación desde el Real Club Náutico de Laredo, la sonda detectó los primeros indicios interesantes a 55 metros de profundidad. Al principio les surgió la duda de si se trataba realmente de un pecio o si sólo sería un accidente geográfico. En la primera inmersión, todo quedó claro: habían dado con el *Genoveva*.

la que sufrió el primer impacto con el fondo y sobre la que se apoyó el resto del barco antes de hundirse, esa zona quedó muy debilitada, siendo pasto

fácil de los numerosos temporales que han azotado estos lechos en sus tres cuartos de siglo de forzado descanso. En estos momentos, su parte más alta son las calderas, que se elevan unos 8 metros del fondo, habiendo desapa-

La impresionante caldera es una de las partes más reconocibles.

A TENER EN CUENTA

El *Genoveva* es un pecio que requiere un alto nivel técnico. Su profundidad, las corrientes y la visibilidad a veces escasa lo convierten en una

inmersión exigente. El acceso debe hacerse siempre con un centro de buceo y un guía experimentado.



El ancla permanece unida al casco.

Inmersiones

Según cuentan los miembros de Ocean Project (www.oceanproject.net), la primera inmersión en cualquier pecio es muy especial. Al *Genoveva* llegaron después de un largo periodo de búsqueda, y éste les recibió de pie por su popa, mostrándoles su gran hélice y con cuatro grandes peces luna a su alrededor a modo de comité de bienvenida: inolvidable. Se encuentra sobre un fondo de arena, con la proa orientada al Noreste, y está dividido en dos, pues cerca de la proa faltan unos 15 metros de pecio. Este vacío probablemente es debido a que, entre los destrozos del abordaje y a que su proa fue



El molinete es una de las partes más reconocibles de la maultrecha proa.

recido el puente de mando, cuyos restos pueden verse sobre la arena. Como curiosidad, todavía se puede encontrar carbón en sus bodegas, y de ahí viene otro de los nombres por los que se conoce a este pecio: *El Carbonero*. La fauna que lo ha colonizado es la

recido el puente de mando, cuyos restos pueden verse sobre la arena. Como curiosidad, todavía se puede encontrar carbón en sus bodegas, y de ahí viene otro de los nombres por los que se conoce a este pecio: *El Carbonero*. La fauna que lo ha colonizado es la

En Laredo podemos encontrar al único centro que desde hace años visita este pecio y lo conocen a la perfección.

Mundo submarino
Av. Emilio Caprile
nº1

39770 Laredo
telf 639 43 47 73/
942 61 18 61

email:
mslaredo@navegalia.com

típica de estos casos, siendo las fanecas las que se pueden destacar por su número. Dependiendo de los días y de las mareas, la visibilidad puede cambiar mucho, pues la zona está influenciada por la ría de Santoña.

Si sus aguas bajan turbias, aunque el mar en sus primeras capas se muestre limpio, casi seguro que nos encontraremos unos 10 metros de agua fan-gosa justo en el fondo. En estos casos, la visibilidad es prácticamente nula, y, si además tenemos en cuenta que muchos pescadores han perdido sus redes allí, es mejor dejar para otro día la inmersión.

El mejor momento para bucear en él es a partir de que la marea empieza a subir hasta que empieza a bajar. Las corrientes que se forman en la zona, otra vez muy afectadas por la ría, pueden llegar a ser fuertes en superficie y siempre es un factor muy a tener en cuenta al planificar la inmersión. Ocean Project considera esta inmersión como el límite aceptable para bucear con aire, siempre que se esté certificado para ello y bien entrenado. Al ser inevitablemente una inmersión con descompresión, además de disponer de un equipo perfectamente preparado, ha de hacerse una planificación rigurosa, tal como requieren estas respetables cotas.

Normalmente, utilizan botellas de 18 litros cargadas a 220 bar y no suelen hacer tiempos de fondo superiores a los 14 minutos, pues sino la descompresión se alarga mucho.

El recorrido de todo el pecio, si se hace un poco rápido buceando por encima del casco, se puede hacer en una sola inmersión.

Ahora, para verlo razonablemente bien se necesitan 5 inmersiones por lo menos. Aún así, Alberto y Joseba siguen encontrando cosas interesantes en cada visita.

Texto: Josesxo Errondosoro

