



EL Andra

El barco fantasma

Fueron años duros aquellos de la Guerra Civil, también en la mar, y fueron muchos los acontecimientos que quedaron registrados para la Historia, probablemente tantos como los que sólo recordarán sus protagonistas. La historia que quiero contar hace referencia a uno de éstos últimos, una acción de guerra que produjo un hundimiento del que, por diferentes causas, apenas quedaron unos confusos indicios.



El invierno en la cornisa cantábrica suele ser frío y largo. Los temporales se suceden y las oportunidades para explorar los fondos marinos escasean. Para Ocean Project es tiempo para otro tipo de actividades. Aquel día de febrero del 2002, el momento que concertamos para empezar a hablar sobre sus próximos objetivos, el viento del noroeste soplaba fiero sobre Laredo y el Cantábrico se obstinaba en mostrar su cara más salvaje. Dentro del Real Club Náutico, en la calidez y quietud del ambiente, los responsables de Ocean Project, Joseba Alberdi y Alberto Marin, contaban: "Vamos detrás de varios barcos hundidos en esta zona durante la Guerra Civil, pero los datos que tenemos son muy confusos y, a todas luces, inexactos. Esta vez hemos decidido centrar nuestro trabajo en una zona determinada hasta agotar todas sus posibilidades. Es duro, pero estamos tan convencidos de las posibilidades del lugar que no vamos a cejar en nuestro empeño". Así de seguros e ilusionados se mostraban entonces.

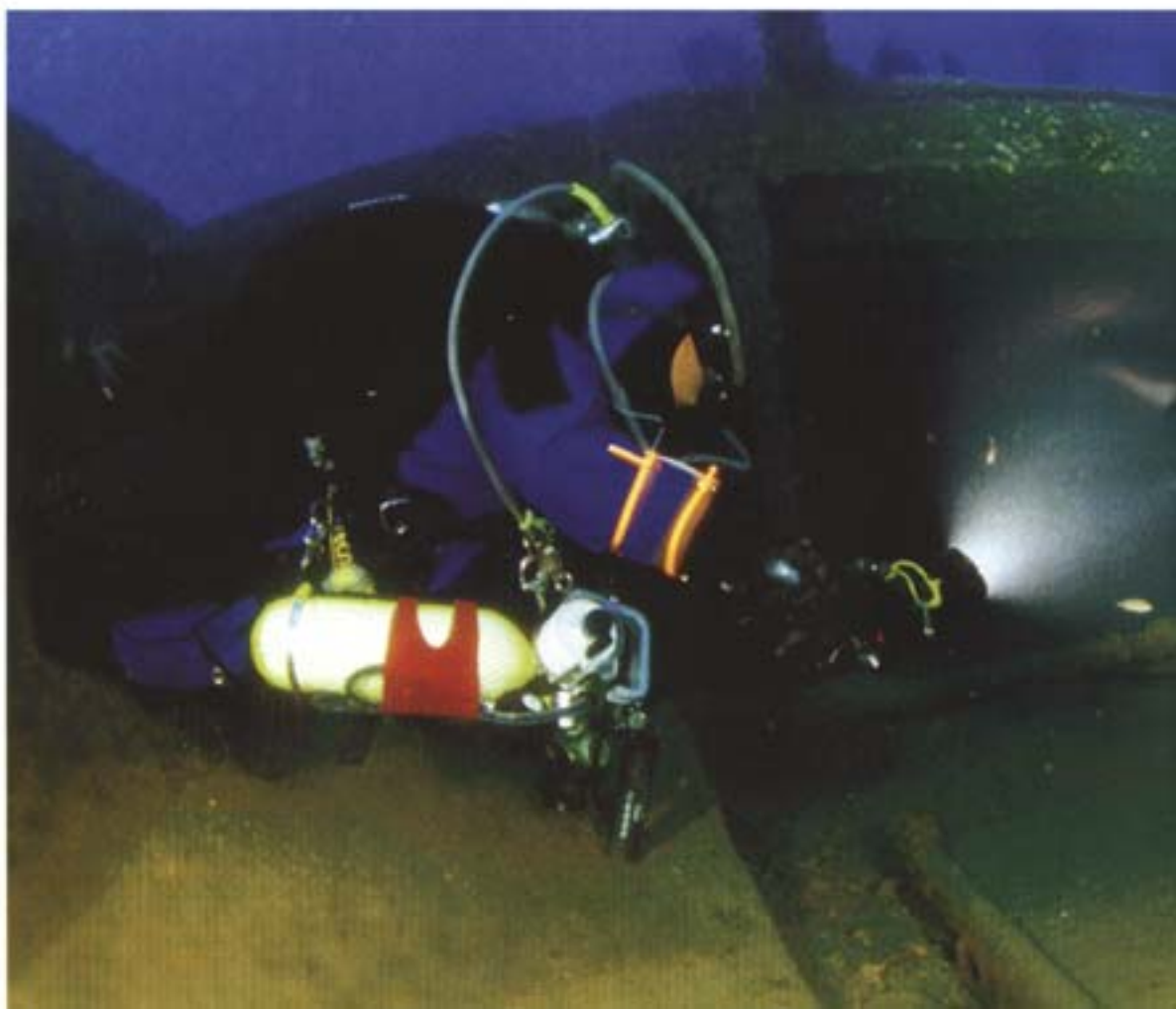
Las bodegas del Andra son hoy en día refugio para infinidad de peces.

Primeros indicios

La idea de que tenía que haber un pecio importante en la zona cercana a la bahía de Laredo surgió de la documentación estudiada sobre los hundimientos registrados en la Guerra Civil. Varias fueron las coordenadas obtenidas e investigadas, pero no llegaban a descubrir nada de interés. Según cuentan, la experiencia más frustrante, quizás, fue cuando investigaron los datos ofrecidos por unos pescadores, donde hacían referencia a un posible pecio que ellos conocían como el Vapor de Montes, por ser un tal Montes quien empezó a pescar en aquel lugar. Su sofisticada sonda apenas marcaba una pequeña elevación a la considerable profundidad de 92 metros. En la primera oportunidad, a finales de marzo del 2002, se sumergieron en las frías aguas para descubrir, no sin cierta



desazón, que en el lugar sólo había unas pocos restos metálicos, nada que pudiera identificarse como un barco. Dadas las circunstancias, les pareció razonable trazar un plan para peinar la zona en un radio de varias millas. Fue así como el 25 de mayo de ese mismo año dieron el paso decisivo para localizar lo que inmediatamente denominaron como "El barco fantasma" por no haber referencias de ningún hundimiento en aquellas coordenadas. Aunque no sabían a ciencia cierta que se trataba de un barco, una gran mole en medio de un arenal a, 85 metros de profundidad,



daba pié a la presunción. Por fin, su tenacidad parecía dar sus primeros frutos.

Un día decisivo

Varios pesados equipos de buceo con mezclas esperaban para ser embarcados en el pantalán del Real Club Náutico de Laredo. Todo había sido preparado a conciencia durante días y estaban a punto de acometer la fase más emocionante de su trabajo: había llegado la hora de confirmar el posible hallazgo. No sin cierta impaciencia, tuvieron que esperar hasta el mes de julio del 2002 para hacer el primer intento de exploración -el Cantábrico tiene sus caprichos- y el equipo formado por Joseba Alberdi, Alberto Marín, Dani Santamaría, Amaia Olea y Jordi Chías estaba listo para empezar una emocionante inmersión. Tras unos minutos de navegación llegábamos a las coordenadas marcadas en el GPS. Los típicos prolegómenos de este tipo de inmersiones se hicieron con normalidad y media hora después de fondear la embarcación los tres buceadores desaparecieron bajo la superficie. A los demás, sólo nos quedaba esperar. Ochenta minutos después emergían con cara de satisfacción para darnos la buena noticia: se



trataba de un gran barco de carga y estaba en un excelente estado de conservación.

los pescantes sobresalen de la cubierta.

Identificación del pecio

Las inmersiones se sucedieron en los días siguientes y, dado que no había registrado ningún hundimiento en aquellas coordenadas, eran las primeras estimaciones de sus dimensiones y las fotografías y filmaciones realizadas las que aportaban datos importantes para su identificación. Se trataba de un barco de acero de unos 70 metros de eslora y 10 de manga, hundido a 85 metros de profundidad, posado perfectamente sobre su quilla en un fondo de arena, y aunque mostraba evidentes desperfectos, probablemente porque fue alcanzado por varios proyectiles o unas

minas, su estado de conservación era muy bueno. En estas primeras visitas, en un intento de recabar la mayor cantidad de datos posible, se recorrió la totalidad del exterior del pecio, llegando incluso a inspeccionar el puente, las cocinas y las bodegas; estas últimas estaban vacías. Según cuentan sus primeros visitantes en 65 años, aparte de la gran emoción de ver con sus propios ojos el hallazgo, les llamó especialmente la atención su visita a las cocinas pues la vajilla parecía esparcida como si en sus últimos instantes todo hubiera estado preparado para una comida y la tragedia lo hubiera impedido. También, en las labores de identificación hay



En algunas zonas del casco se observa el impacto de los proyectiles.

Las coordenadas dadas por este autor, obtenidas del Estado Mayor de la Armada, marcan su hundimiento a unas siete millas del punto real. Evidentemente, en aquellos tiempos no había GPS.

Pequeñas historias, grandes dramas

No fue una gran batalla, ni tan siquiera era un navio de gran prestigio, sólo un carguero extranjero que ofrecía sus servicios a quien se los pagara, y las dos víctimas que causó la tragedia parecen poco tributo para



los horrores de una guerra. Con estos ingredientes, no parece extraño que el hundimiento del Andra no tuviera mucha repercusión, pues parece ser que este hecho apenas fue mencionado por la prensa diaria de ninguno de los contendientes. Según comenta González Echegaray en sus textos, fue muy complicado verificar este episodio, pues no encontró a nadie que recordara bien lo acontecido. Al final, fue un breve parte archivado en el Servicio Histórico del Estado Mayor de la Armada lo que dio la pista y la confirmación plena del hecho. Pero

El Andra descansa ahora en un arenal a 85 m.

carga, una eslora de 234'5 pies, una manga de 36'8 y 17'9 de puntal; llevaba una máquina de vapor de 105 NHP. A comienzos de 1937 fue vendido por sus armadores a una sociedad llamada Socdeco, que lo rebautizó Andra y lo abanderó en Panamá. En las manos de sus nuevos propietarios, fue fletado por el bando republicano para hacer varios viajes a la zona norte de España, burlando el bloqueo al que sometían a muchos puertos las fuerzas franquistas. Al final, les salió caro el negocio.

puntal de 5'14, y podía navegar a 10 nudos. El comienzo de la guerra sorprendió a toda la flota de la Pysbe en Pasajes, y pronto fue requerido para prestar servicios de guerra como enlace entre Bilbao y los puertos franceses. Andaba en estos cometidos capturado por las fuerzas franquistas en octubre del 36, cuando navegaba sin escolta, con 50 pasajeros a bordo y correo. El Galerna fue inmediatamente incorporado a las fuerzas navales nacionales, y convenientemente artillado, empezó a prestar servicio regular como patrullero a mediados de febrero de 1937. Al finalizar la contienda fue desmovilizado y desarmado para volver a la actividad para la que había sido concebido: la pesca. Finalmente, fue desguazado en 1965 en El Ferrol.

Una presa fácil

La noche del 4 de abril de 1937, el Galerna patrullaba en las aguas próximas a Santoña. Ya de madrugada, se apercibió de que se aproximaba un mercante que navegaba dentro de las tres millas que marcaban las leyes internacionales como aguas jurisdiccionales españolas. El mercante navegaba a buena marcha, y procedente de Santander se dirigía en lastre (3) a Castro-Urdiales, previa escala en Bilbao, para cargar 1800 toneladas de mineral de hierro con destino a Cardiff. El patrullero identificó al mercante, que era bien conocido por burlar a menudo el bloqueo, y de inmediato se lanzó en su persecución con la intención de apresarlo. A la desesperada, el capitán del panameño, dándose cuenta de lo que se jugaba, decidió huir del bou, que a fin de cuentas no era mucho más veloz que el mercante; su escasa artillería tam-

poco parecía un argumento de suficiente peso. El Andra se pegó a la costa y se lanzó a toda máquina rumbo al abra bilbaína, a sólo 20 millas de distancia. Si todo salía bien, con un poco de suerte en un par de horas podría estar allí al amparo de las baterías costeras de Punta Galea. Los del Galerna, intuuyendo la intención del mercante, también se lanzaron a toda máquina hacia su presa. Poco a poco, el barco



los problemas de este autor no acabaron ahí, pues quiso verificar la identificación del buque y conocer su historia. No fue nada sencillo. El caso es que en los archivos de la empresa aseguradora Lloyd's Register (1) no constaba ningún buque con el nombre de Andra. Gracias a las pesquisas realizadas por la propia aseguradora, González Echegaray consiguió descifrar el enigma: el buque registrado como Andra en los archivos de la Armada había sido rebautizado unas semanas antes de su hundimiento al ser vendido por sus primitivos armadores, que originalmente lo llamaron Indra, nombre con el que constaba en los archivos de la Lloyd's.

Acceso a la bodega desde la cubierta.

Su verdugo: el Galerna

La historia del Galerna fue la de otros muchos barcos pesqueros del Cantábrico que fueron armados para ser utilizados en la guerra, aunque sus andanzas le dieron cierta notoriedad en aquellos días. Era un bou (2) de la empresa Pysbe construido en Aberdeen, Escocia, en 1927, y que fue destinado a la pesca del bacalao en Terranova. El Galerna tenía 1204 toneladas de registro bruto, con una eslora de 70'30 metros, una manga de 10'4 y un

El timón en la popa.



Los orígenes del Andra

Fue construido en 1922 en los astilleros hamburgueses Deutsche Werft y, como ya se ha mencionado, originalmente fue botado con el nombre de Indra. Tenía una única cubierta con 1384 Tn de registro y 1800 de

de guerra fue ganando aquella loca carrera y, cuando estimó que se hallaban a la distancia oportuna, abrió fuego. Hizo sólo dos disparos: el primero corto, el segundo blanco. Mala suerte para el mercante, pues el segundo disparo alcanzó de lleno al carguero en sus calderas. El Andra pronto quedó aboyado y a merced de sus perseguidores. Sobre las nueve de la mañana, los diecinueve hombres de la tripulación del mercante lo abandonan en los botes salvavidas y se dirigen hacia el Galerna, donde son recogidos. El cañoneo ha producido dos muertos, cuyos cadáveres quedan en su propio barco, y dos heridos graves. Poco después, el Comandante del Galerna envía a bordo de su presa una dotación para intentar hacerse cargo del buque con la intención de conducirlo a Pasajes. Entre la persecución y la corriente, el Andra ha habido derivado hacia el este y estaba a la altura de Islas. A las once de la mañana, desde el Andra se informa de que es absolutamente imposible poner el barco en marcha por las ave-



El buceador en
junto a una llave
de paso.

rias que tiene en las máquinas. Ante estas noticias, cuando regresa la dotación de presa, y después de haber llevado los dos cadáveres a las carboneras del buque, el comandante del bou opta por rematarlo y echarlo a pique antes de que la corriente les haga derivar hasta la zona minada del abra bilbaina. Hacia las doce del mediodía, después de recibir un buen número de impactos, el Andra desaparecía para siempre bajo la superficie del Cantábrico.

Texto: Josetxo Errondosoro

Fotos: Jordi Chias

Notas:

(1) Lloyd's Register: Era una de las pocas empresas aseguradoras de barcos en aquellos tiempos. Si mis datos son fiables, se dedican a estas labores desde el siglo XVIII.

(2) Bou: Denominación que se da a los barcos que practican un tipo de pesca en el que dos de ellos tiran de una red que arrastran por el fondo.

(3) En lastre: De vacío.

