

Vivir

JULIÁN MÉNDEZ BILBAO

Al principio, el viejo acorazado no es más que una sombra gris que destaca contra el agua azul. Poco a poco, las formas del buque de guerra van cobrando forma ante los ojos de los buzos. Allí abajo, a 75 metros de profundidad, reposan los restos de un navío de 140 metros de eslora, 16 millones de kilos de hierro y acero hundidos por una mina el 30 de marzo de 1937 frente a la bahía de Santander. En aquellos días ya le llamaban 'el Abuelo, por ser el más veterano de la Armada.

«Cuando te acercas —dice el cántabro Pepe Gutiérrez, el primer buceador que descendió hasta los restos del 'España' en 1984— el barco es sólo una mancha oscura, tenebrosa. Hasta que estás encima no lo ves». El navío, hundido a cuatro millas de Galizano, se encuentra panza arriba en un área azotada por las corrientes. Asentado sobre un fondo fangoso, al acorazado lo defienden de miradas indiscretas el silencio, millones de partículas en suspensión y, sobre todo, la profundidad. «Es una inmersión arriesgada —alerta Joseba Alberdi, otro submarinista del grupo— sólo al alcance de personas muy preparadas. Está el riesgo de la narcosis, la borrachera de las profundidades, provocada por el nitrógeno que se disuelve en la sangre». Y, a 75 metros, interviene el ATS Alfonso Máchin, «empieza la cota en que el oxígeno del aire empieza a volverse tóxico».

Viaje al pasado

Mediodía. En el Real Club Náutico de Laredo los buzos preparan sus equipos. Todos usan dos botellas de aire comprimido y cargan con una tercera, más pequeña, con todo el equipo duplicado, por si se produjera algún contratiempo allá abajo. La embarcación 'Ilecará' arranca sus motores y pone rumbo hacia el Oeste, hacia Santander. En la mesa de cartas, Alberto Marín consulta su ordenador. Sobre la pantalla azul asoman tres diminutos puntos: la localización exacta del 'España', conseguida por Marín tras investigar en archivos y después de rastrear la zona con la sonda de su embarcación.

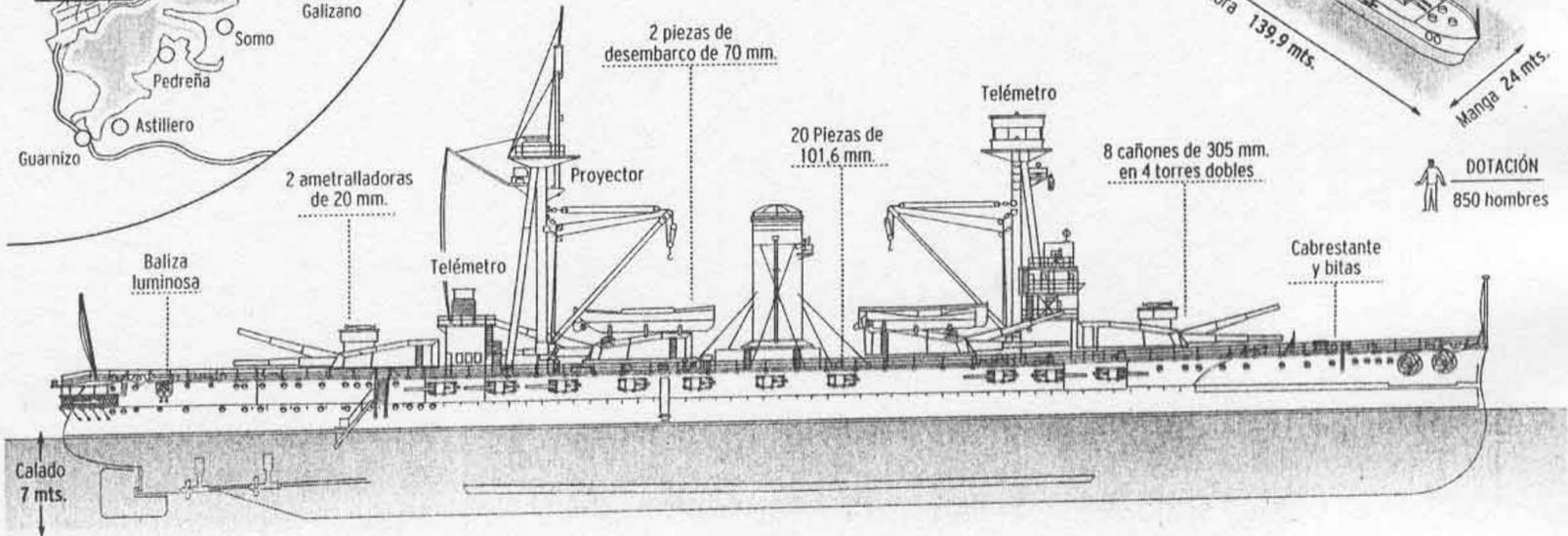
Los submarinistas se embuten sus trajes. Se atan a la cintura el cinturón de plomos y comprueban sus reguladores de alto flujo, sus pulmones en el fondo. «Cada inmersión es una incógnita. El día puede estar claro aquí arriba y el agua transparente. Pero abajo, todo es distinto; es raro encontrar buena visibilidad», confía Pepe Gutiérrez, el hombre que, con sus trece inmersiones, más ha visitado los restos del gigantesco acorazado.

Los buzos siguen un cabo guía y descienden suavemente, acompañando la respiración y compensando la presión de sus oídos. Todo es silencioso. Sólo se escucha el soplido de las exhalaciones. De repente, la mole muestra sus formas grises, cubiertas de concreciones. Marín filma el boquete provocado por la mina con 300 kilos de trilita que mandó a pique al 'España'. Dentro, dormitan las



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

- Motor: Dos calderas 'Yarrow' y 4H. Turbinas 'Parsons'. 4 hélices
- Potencia: 15.000 caballos
- Velocidad: 19,5 nudos
- Autonomía: 5.040 mill. a 10 nud.
- Desplazam.: 15.700 toneladas



ACORAZADO. Esquema del acorazado de primeros de siglo hundido frente a la bahía de Santander en 1937. / CARLOS ZAHUMENSKY

Submarinistas filman a 75 metros de profundidad al 'España', un acorazado de 140 metros de eslora, hundido en 1937 en la bahía de Santander

Los restos de 'el Abuelo'



ORGULLO. El buzo Alberto Marín, del Real Club Náutico de Laredo, junto a las hélices del barco. / A.M.



CAÑONES. Vista de una de las cuatro torretas del buque.

fanecas. Siguiendo los planos estabilizadores hacia popa aparecen dos de las cuatro palas que impulsaban al vetusto navío de guerra. Alberto Marín se cuelga de una de ellas. Al fondo, cuatro hermosos peces luna curiosean la escena. A un lado, asoman los tubos de los cañones laterales del acorazado. Los buzos lo miran todo con ojos rápidos. Consultan sus computadoras. Hay tensión.

El ascenso es pausado, escrupulosamente respetuoso con las paradas de descompresión. Un equipo de apoyo ha colocado botellas de aire a nueve metros para ayudar a los escafandristas en su tarea de eliminar el nitrógeno disuelto en la sangre.

Una vez arriba, cuando se despojan de sus máscaras, Alberto Marín, Joseba Alberdi, Pepe Gutiérrez, Luis Ochoa y Josu Ruiz sonríen, embriagados por el recuerdo del barco. «Buceamos en un pedazo de historia, un barco muy representativo de la Guerra Civil. Además, es uno de los pocos barcos de ese porte que se mantiene intacto en el Cantábrico», explica el buceador Joseba Alberdi. El vídeo de las inmersiones ha rescatado al 'España' del olvido.

EL HUNDIMIENTO

El acorazado choca con una mina maniobrando entre la niebla



El pecio queda volcado, con el casco casi intacto, a unos 75 m. en una zona de fango

Las últimas horas del viejo acorazado

J. M. BILBAO

La Guerra Civil sorprendió al viejo acorazado 'España' arrumbado en un muelle de Ferrol, sin munición y convertido en buque almacén.

Botado el 7 de mayo de 1913 y bautizado como 'Alfonso XIII', fue llamado 'España' después del naufragio de un buque gemelo nombrado así. Aunque en la Marina de los años 30, al veterano 'España' se le conocía como 'el Abuelo'. Las razones eran obvias. Apenas navegaba a 12 nudos, la potencia de sus baterías había bajado muchos enteros después de ser empleada en Marruecos y la resistencia de sus flancos blindados no había podido adaptarse a las nuevas armas. Sin embargo, fue rápidamente pertrechado por las tropas sublevadas y des-

tinado a patrullar la cornisa cantábrica.

El amanecer del 30 de marzo de 1937 sorprendió al 'España' junto al 'Velasco' en las afueras de Santander. El destructor, según recoge Romana Arteaga en su 'Historia Naval de la Guerra en Euskadi', perseguía al 'Knistsley', un mercante que pretendía entrar en Santander, cuando un serviola gritó: «¡Miren al 'España'!»

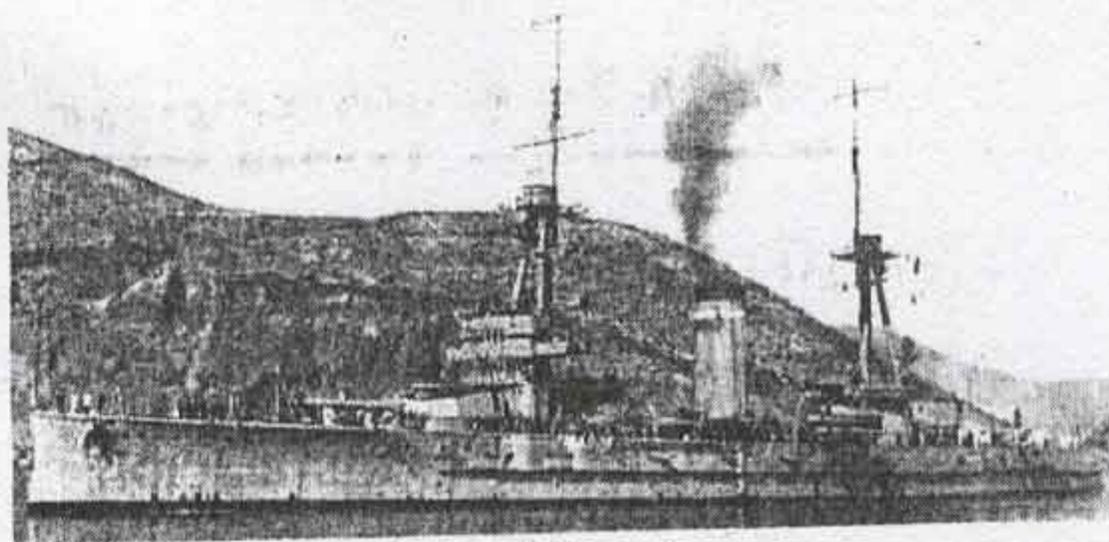
Maniobrando cerca del cabo Galizano, despistado por la neblina y peligrosamente cerca de un campo minado, el 'España' metió toda la caña a estribor para evitar el peligro cuando, con el rabeo del buque, su casco chocó con una mina sembrada por el 'Júpiter' dos semanas antes. La deflagración abrió una gran vía de agua en el costado de babor. La sala de máquinas empezó a inun-

darse. Tres maquinistas perecieron ahogados y, poco después, lo hacía un fogonero.

El 'Velasco', al mando del capitán de corbeta Núñez Rodríguez, acudió en ayuda del acorazado, se puso a su lado y empezó a embarcar a los 846 supervivientes. Los golpes entre cascos abrieron una vía de agua en el destructor.

Mientras, en Santander cientos de personas asisten a la escena. Tres aviones Gordou-Lesseure cargados con bombas de 50 kilos despegan de La Albericia para atacar al 'España'. Hoy se sabe que ninguno de sus intentos dio en el blanco. No obstante, la prensa republicana de la época achacaría el hundimiento del 'España' al aviador Miguel Zambudio.

Sobre las once de la mañana, el acorazado puso su quilla, pintada de rojo, al sol y se hundió de popa. Un tercio de sus 140 metros de eslora emergieron en aquel momento. Los hombres del 'Velasco' lo saludaron por última vez.



ESTAMPA. El acorazado 'España' navega.

LA VOZ

EL "ESPAÑA" HA SIDO HUNDIDO POR LA AVIACIÓN DE LA REPÚBLICA

NUNCA POR DIENES MUERTO POR MUERTO...

Los aparatos leales sorprendieron esta mañana al acorazado faccioso cuando merodeaba por las costas de Santander

"Cuando llegó a España, pensaba que la victoria sería para Franco"

En la guerra que nos hacen...
No hay más ley que la del Tullán...
de un lado y otro...
de un lado y otro...
de un lado y otro...

Parte de la tripulación del barco pirata

de un lado y otro...
de un lado y otro...
de un lado y otro...

PUNTO DE VISTA. El accidente fue interpretado como victoria.

VÍCTOR MANUEL BALAGUER MARINERO DEL 'ESPAÑA'

«Allí se quedaron los pobres compañeros»

J. M. BILBAO

En su afán por resucitar el recuerdo del 'España' los buzos que ahora descienden a los restos del acorazado se han entrevistado con personas que sirvieron a bordo del buque. Uno de ellos es Víctor Manuel Balaguer, un vecino de Laredo que conserva en la memoria aquella jornada del 30 de abril de 1937. Perdió a cuatro de sus compañeros y se le arrasan los ojos de lágrimas al recordarlo. «La explosión —rememora Martínez Balaguer— fue enorme. Creimos que habían disparado un caño-

nazo. Pero fue una mina. El barco quedó frenado. Toda la tripulación nos situamos en los puestos de combate. El segundo comandante, Pedro Nieto Antúnez, dio orden de cerrar las puertas estancas. Tuvimos que repeler tres ataques antiaéreos. Tratamos de poner una malla en el boquete, pero no resultó. El barco —dice— se hundía. Tocaron abandono de buque. Pasamos al 'Velasco' y allí se quedaron los pobres compañeros... Nos alejamos rumbo a Ferrol con un nudo en la garganta. Vimos hundirse lentamente al 'España' hasta que desapareció».