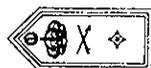


# TEMAS PROFESIONALES



## OPERACIÓN CHAPAPOTE

José María TREVIÑO RUIZ



### Introducción



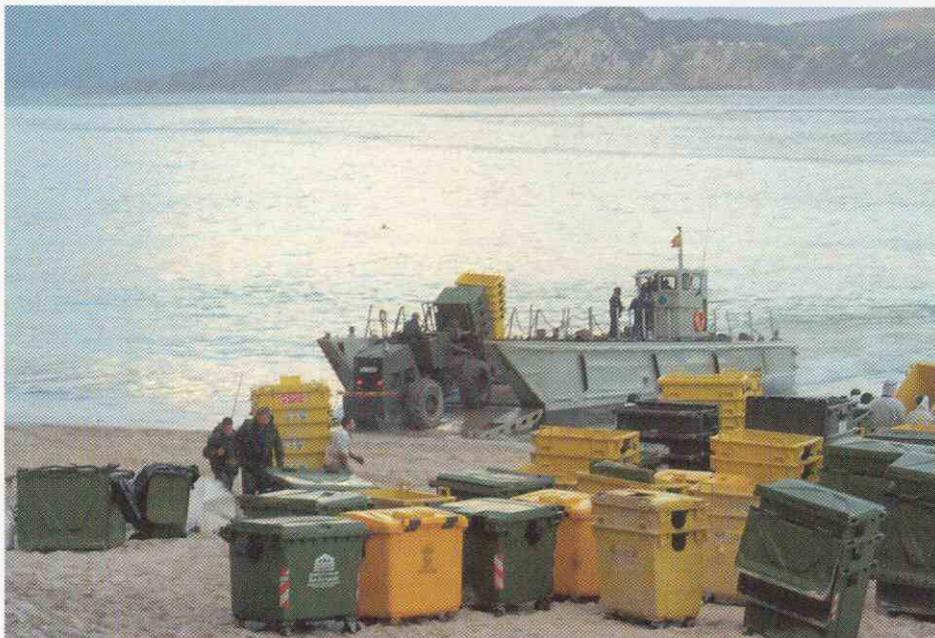
CHAPAPOTE, extraño vocablo raramente oído antes y tan popular ahora a raíz del hundimiento del petrolero *Prestige*, según el Diccionario de la Real Academia Española significa asfalto más o menos espeso que se halla en México y las Antillas. En una segunda acepción es sinónimo de alquitrán, que a su vez es definido como producto obtenido de la destilación del petróleo. Hasta el 13 de noviembre, fecha de aparición del infortunado petrolero en aguas de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) española, ninguno de los componentes del recientemente constituido Grupo de Unidades de Proyección de la Flota (GRUFLOT), Tercio de Armada (TEAR), Flotilla de Aeronaves (FLOAN) y Unidad Especial de Buceadores de Combate (UEBC), ni las unidades ubicadas en la Zona Marítima del Cantábrico, podían sospechar que su vida iba a estar íntimamente ligada en los próximos tres

meses con este extraño y repelente compuesto, que en Cartagena denominan *galipote*, en Galicia *piche* y en las playas gaditanas, sencilla y llanamente alquitrán.

## La catástrofe

En las primeras horas de la tarde de ese fatídico 13 de noviembre, un viejo petrolero monocasco de 26 años y de nombre *Prestige*, abanderado en Bahamas con matrícula de Nassau, procedente de Letonia, a donde había llegado desde San Petersburgo y con destino Gibraltar, lanzaba un SOS a 30 millas al norte de Finisterre. Su capitán, Apostolos Mangouras, de origen griego, comunicaba por radio que había sentido un impacto muy fuerte en el costado de estribor.

Posiblemente un tronco a la deriva o un golpe de mar había abierto una brecha en el casco del petrolero, debilitado por el paso de los años, con el resultado de una gran vía de agua que afectaba a dos tanques de combustible de la banda de estribor. Esta vía de agua había producido además una escora de 15 grados a estribor, lo que junto con el temporal existente ponía en peligro la carga de 77.000 t de viscoso fuel. Dos horas después de la llamada de soco-



(Foto: ORP, Armada).



(Foto: ORP, Armada).

rro, dos helicópteros de salvamento basados en Galicia, *Pesca 1* y *Helimer*; conseguían rescatar a 1730 horas en medio del temporal a siete y diecisiete tripulantes filipinos, respectivamente, es decir, a toda la dotación menos al capitán del petrolero, al jefe de máquinas y al primer oficial, que se quedaban a bordo para negociar e intentar coordinar la operación de salvamento del buque. Con tan exigua dotación se intentó adrizar el buque, cosa que se consiguió casi totalmente, parando además sus motores principales para evitar un sobreesfuerzo en la obra viva del petrolero que ya empezaba a perder fuel.

En el entreacto comenzaron las negociaciones para remolcar el buque: el capitán solicitaba que se metiera en puerto o en una ensenada resguardada, pero la orden de las autoridades competentes era la de alejarlo para evitar que contaminase las costas españolas. Una flotilla de remolcadores fue llegando: *Ría de Vigo*, *Ibaizábal I*, *Charuca Silveira* y *Sertosa 32*. Al principio el capitán se negaba a ser remolcado hacia alta mar en medio de la tempestad del NW, pues no quería que su carga, valorada en 60 millones de euros, se perdiese. Se le amenazó con enviar a la Guardia Civil, y la amenaza surtió efecto. Ya de noche cerrada se comenzó a dar la maniobra de remolque, pero todos los esfuerzos son baldíos y al amanecer la mar y el viento han acercado al moribundo petrolero a tan sólo cuatro millas del pueblecito coruñés de Mugía.

El jueves día 14 de noviembre, se pone en marcha el «Plan Vizcaya», un plan de intervención francoespañol para el caso de un siniestro en el Cantábrico

co, que implica el ofrecimiento a la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, SASEMAR, de medios navales y aéreos franceses, por lo que el remolcador galo *Ailette*, con medios anticontaminación, se dirige a Finisterre para intentar recuperar parte del hidrocarburo derramado, que ya ha formado dos grandes manchas que se aproximan a los cabos Villano y Touriñán, amenazando Mugía.

Ese mismo día, el armador del buque llegaba a un acuerdo con la compañía de salvamento holandesa Smit Salvage, la misma que reflató el *Kursk*, para que se hiciese cargo de la operación de rescate. Los holandeses se plantearon dos alternativas: trasvasar el combustible en alta mar a otro petrolero o bien meter al *Prestige* en un puerto cercano, La Coruña y, si esto no fuera posible fondear en una ría gallega protegida, Corcubión o Ares. Las autoridades civiles se oponen a esta segunda opción porque supondría un desastre total para el puerto o ría de acogida, pero la primera alternativa parece factible gracias a la mejoría notable del tiempo, aunque faltaba encontrar un buque que recibiese la carga.

Al final, las autoridades españolas, que incluso barajaron la posibilidad de bombardear el buque con aviones *F-18* o *Harrier* para provocar la incineración de toda su carga, deciden alejar el petrolero de las costas gallegas, por lo que los remolcadores *Ría de Vigo* y *Sertosa 32* le dan al fin remolque, e incluso los técnicos de Salvamento Marítimo logran poner los motores en marcha a 1530 horas, en contra de la opinión del capitán y del jefe de máquinas, el también griego Nikolaos Argyropoulos, que no coopera en ningún momento. De esta forma el *Prestige* comenzó a navegar a seis nudos cuando se encontraba a 25 millas de cabo Villano, para poder alcanzar cuanto antes la distancia mínima de seguridad ordenada de 120 millas de la costa española, hecho que es atentamente seguido por la fragata *Cataluña* que se encuentra en las proximidades. Sin embargo, el temporal arreció de nuevo y la grieta se convierte en una enorme brecha de 40 metros de longitud por la que mana abundante fuel, lo que obliga a parar los motores para evitar que las vibraciones terminen de fracturar del buque. En la tarde del viernes 15, el equipo holandés de Smit Salvage, así como el capitán, jefe de máquinas y el primer oficial, abandonan el buque, siendo trasladados al aeropuerto de Albedro, La Coruña, donde la Guardia Civil detiene al capitán por desobediencia a la autoridad y un posible delito contra el ecosistema marítimo.

El sábado 16, con los vientos de componente norte, la primera marea negra llega a las playas, y unas 6.000 t de fuel contaminan una longitud de 190 km de la costa gallega, afectando a toda la Costa de la Muerte. En esos momentos el *Prestige* se encontraba a tan sólo 48 millas de la costa española. Es en este punto cuando arriba el enorme remolcador chino *De Da*, que con sus 21.500 CV de potencia, superaba con mucho a los otros cuatro remolcadores, por lo que tira del petrolero hacia el sur, hacia aguas de Portugal, pero la corbeta *Joao Coutinho*, despachada por las autoridades lusas, obliga al remolcador a virar

hacia el norte alejando el peligro de la costa portuguesa. Finalmente, el desgraciado petrolero se parte en dos y se hunde el día 19 a unas 130 millas de distancia de la costa gallega, a la altura de las islas Cíes, después de recorrer en su lenta agonía 243 millas y haber resistido a flote seis interminables días sometido a los embates de los temporales del Atlántico.

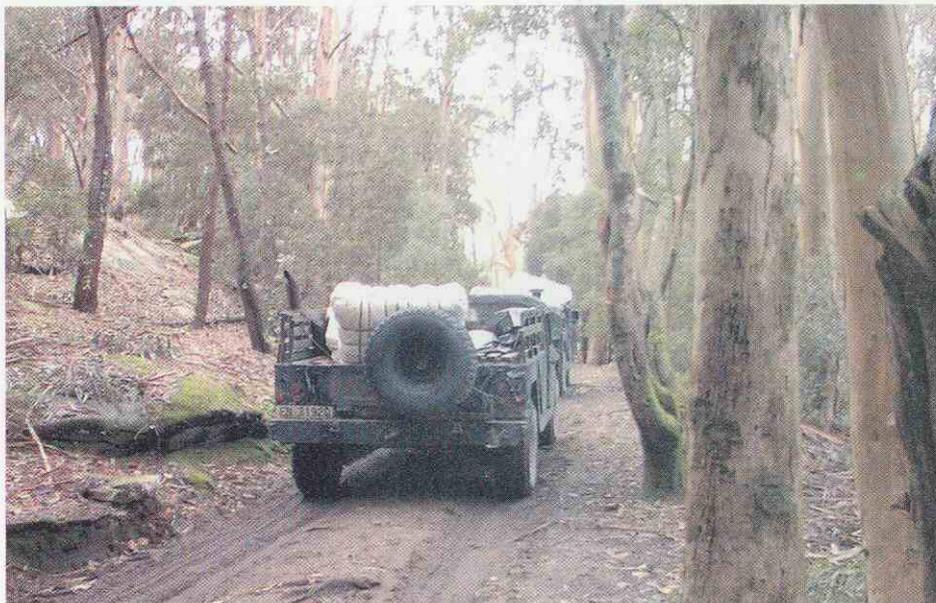
### La Armada inicia la operación contra la contaminación

El lunes 18, día anterior al hundimiento, unos 160 efectivos de la Escuela «Antonio de Escaño» y de la de Especialidades Fundamentales de La Graña, Arsenal de Ferrol y Tercio Norte, se desplazaron a las playas de Malpica, Cayón y Camelle para comenzar su limpieza. El 19 se refuerza este contingente con 37 alumnos de la Escuela Naval Militar, y el 22 se amplía el área de actuación a la playa de Barragán con 50 marineros e infantes de marina del Arsenal de Ferrol y el Tercio Norte. Paralelamente la fragata *Andalucía*, que se encontraba en Vigo participando en los ejercicios GRUFLEX 02, se hace a la mar para establecerse en patrulla en el dispositivo de separación del tráfico marítimo de Finisterre; para controlar el paso de petroleros y buques con mercancías peligrosas, con más de 15 años de edad y monocascos, dentro de la ZEE española y en el marco de medidas adoptadas por Francia y España para prevenir este tipo de catástrofes, desviando el día 30 el petrolero maltés *Moskovsky Festival*, que cinco días más tarde entraría en Gibraltar.

La llegada de la mancha de fuel producida por el *Prestige* en su lento deambular desde el punto donde se parte en dos hasta las costas gallegas provoca una segunda marea en la Costa de la Muerte en la noche del 30 al 1 de diciembre. Inflexible, la enorme mancha prosiguió su fatídica derrota que los vientos del NW derivaron hacia el sur. El día 1 de diciembre llegaba al puerto de Vigo el buque francés *Atalante*, que portaba al batiscafo *Nautile*, que junto con su robot *Robin* se harían famosos en 1995 tras el descubrimiento y posterior exploración del trasatlántico *Titanic*. El *Nautile* tendría una destacada actuación al bajar a 3.600 m de profundidad para comprobar el estado del *Prestige* y posteriormente sellar 17 de los 20 orificios por donde perdía fuel.

El lunes día 2, S. M. el Rey Don Juan Carlos realizó una visita a las zonas más afectadas, los municipios de Mugía y Lage, donde fue recibido con los aplausos y vítores de los vecinos que agradecieron su presencia e interés por lo que estaba pasando: «...todos tenemos que arrimar el hombro, todos como en Fuenteovejuna tenemos que unirnos...», fue el mensaje de S. M. a los voluntarios que trabajaban en Mugía.

El día 3 de diciembre el viento del NW y la corriente facilitaron la deriva de la mancha hacia el SE, lo que afectó principalmente a las hasta ahora impolutas Rías Bajas, si bien pararon el golpe, cual pétreas cancerberas, las islas Cíes, Ons, Onza y Sálvora, pertenecientes al recientemente constituido Parque



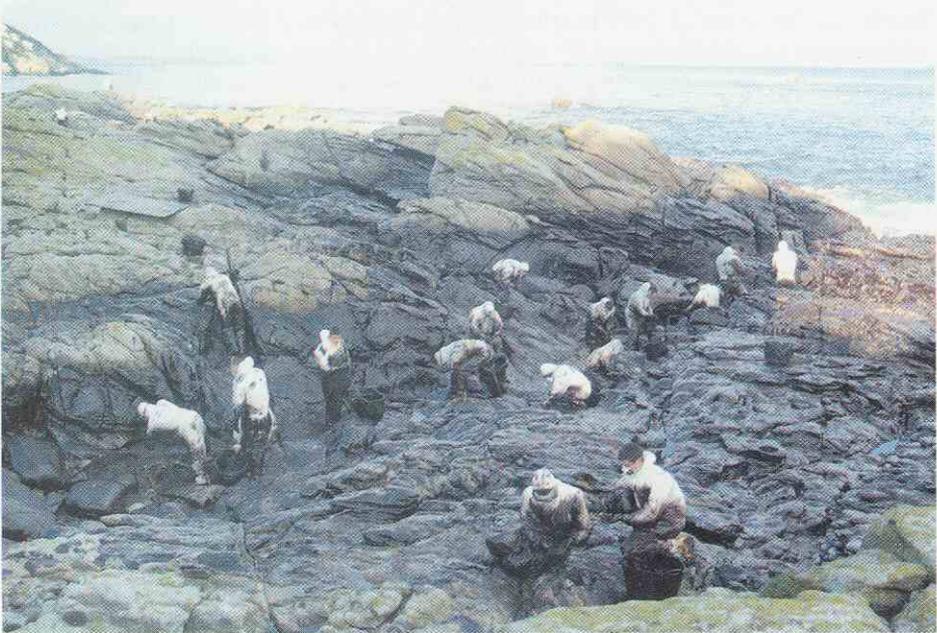
(Foto: ORP, Armada).

Natural de las Islas del Atlántico, quedando terriblemente dañadas por miles de toneladas del viscoso fuel. En ese momento ya había 178 playas contaminadas en Galicia, 18 de ellas en situación de extrema gravedad.

Del Estado Mayor de la Armada llegó la orden a la Flota, el día 5 de diciembre, de alistar el Grupo de Unidades de Proyección de la Flota (GRUFLOT), junto con efectivos del Tercio de Armada, una UNAEMB de la Flotilla de Aeronaves y un destacamento de la UEBC. En menos de 24 horas el *Galicia*, *Pizarro*, 650 infantes de marina del TEAR, dos helicópteros *AB-212* y dos *SH-3D*, tres embarcaciones de desembarco *LCM-8* y una *LCM-1E*, con sus respectivas dotaciones, y una sección de la UEBC, estaban listos para salir a la mar, gracias a que se habían programado unas maniobras anfibas en Almería para el día 10, por lo que la Fuerza de Desembarco (FD) sólo tuvo que variar la composición de vehículos que llevaba, añadiendo más material de zapadores. Así, en las primeras horas de la tarde del día 6, los dos buques cargados a tope de pertrechos para la lucha contra la contaminación, gracias a la rápida y eficaz gestión del Arsenal de La Carraca, salen a la mar, izando la insignia de COMGRUFLOT el *Galicia*, que lleva también a su Estado Mayor, junto con el mando de la FD y su Plana Mayor. A su vez el *Pizarro* transporta 200 infantes de marina, vehículos pesados y las valiosas embarcaciones *supercat*, que le servirán para acceder a las calas rocosas.

En la mañana del día 8 de diciembre, festividad de la Inmaculada, ambos buques, con unas 1.200 personas a bordo, llegaban al puerto de Vigo, y tras las presentaciones de rigor al almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico (ALCANT) en Ferrol, subdelegado del Gobierno en Pontevedra, alcalde de Vigo y director del Parque Nacional de las Islas del Atlántico, se fijó el trabajo a realizar y los cometidos asignados, que en esencia eran descontaminar la costa de las islas Cíes en la ría de Vigo, Ons y Onza en la de Pontevedra y Sálvora en la ría de Arosa. Naturalmente esta tarea sería en coordinación con el personal de parques que se encontraba en cada isla, y que a su vez controlaban el trabajo de los voluntarios que los fines de semana, sobre todo, llegaban a las islas. Estaba claro que la labor del GRUFLOT y de los medios embarcados era eliminar el chapapote de aquellas playas y costas que no eran accesibles desde tierra, y que gracias a su capacidad anfibia podían alcanzar. Además de las islas mencionadas, la playa de Arnela, próxima a cabo Finisterre y sin acceso por tierra, le fue asignada por ALCANT, tarea a la que fueron destacados 200 infantes de marina, al mando de un teniente coronel, partiendo por carretera el día 9 en un convoy militar con todos los pertrechos necesarios para vivaquear en el pueblo de Finisterre.

Ese mismo día, y tras un reconocimiento en helicóptero de todas las islas, el *Galicia* con 250 infantes de marina, quedó basado en Vigo, para trabajar en



(Foto: ORP, Armada).

las Cíes, mientras que el *Pizarro*, con los 200 restantes, quedaría en el futuro basado en la Escuela Naval para reducir los tránsitos a Ons y Onza, aprovechando así el apoyo de sus instalaciones.

El primer reconocimiento a pie de la isla del Norte o Monteagudo, de las Cíes, fue descorazonador. La llegada al embarcadero de la playa de Rodas, que une la isla del Faro con la del Norte, mostraba un arenal prácticamente intacto en su belleza, con una arena blanca que en verano hace las delicias de todo el que llega a estas islas paradisíacas. Pero esta imagen duraba poco; nada más cruzar las dunas protegidas hacia el norte se llegaba a la playa de Figueira que ya había sufrido los embates de la marea negra. Allí se amontonaban centenares de sucios contenedores repletos de chapapote que los voluntarios habían llenado el fin de semana anterior, colocados en el más absoluto de los desórdenes, amén de la playa contaminada otra vez por el flujo y reflujo de la marea que transportaba alquitrán. Con la preocupación lógica de la difícil tarea que se avecinaba, la siguiente visión fue realmente espeluznante. Siguiendo hacia el norte la playa de Cantareira o de Los alemanes —llamada así porque fueron los primeros en descubrirla para el nudismo—, era un lago infecto de alquitrán, donde pescadores metidos hasta la cintura braceaban el chapapote con capazas para meterlos en sus gamelas. De la simple inspección de esta cala de unos 60 metros de anchura por 50 de longitud y una profundidad media de medio metro de aguas negras contaminadas, se desprendía que había que recoger ¡1.500 toneladas de chapapote a brazo! En esta playa, además de los pescadores, se encontraba un grupo bastantes numeroso de voluntarios, unas 200 personas, que mascullaba su descontento por la falta de medios para recoger el chapapote y la tardanza de la Armada en llegar. Tras un parlamento con los cabecillas de las protestas, las aguas volvieron a su cauce, si bien solicitaron que los infantes de marina abrieran un acceso a la playa para intentar mecanizar en lo posible la retirada de los contenedores, tarea imposible hasta el momento. Así se haría más tarde, pero para ello era necesaria la maquinaria pesada de zapadores transportada en el *Galicia: bulldozers*, carretillas, horquillas elevadoras, *hummers*, etc. Todo este material debía ser llevado a la playa por medio de las lanchas tipo LCM, que al inundarse el dique del *Galicia*, salían navegando con todo el material y personal a bordo. Y aquí comenzaron los infortunios, pues para los no iniciados es conveniente apuntar que si bien los LPD *Galicia* y *Castilla* son buques modernos y bien diseñados para las operaciones anfibas, y la Infantería de Marina española está al mismo nivel que las mejores del mundo, otra cosa son las embarcaciones del Grupo Naval de Playa, condenadas al olvido durante años y piezas fundamentales en las operaciones anfibas. La llegada de la primera LCM a la playa cargada de material, y con unos 20 periodistas esperando en la playa de Figueira tomando la escena, fue digna de la ley de Murphy. La rompiente y la dirección del viento no coincidían; además, en el momento de la varada el viejo y renqueante motor de estribor se paró. Resulta-

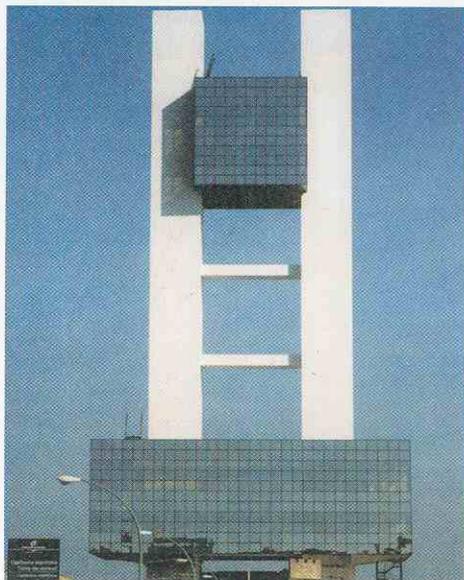
tado: la embarcación se atravesó en la rompiente, y su patrón, un joven cabo de maniobra, era incapaz de sacarla de la varada. Afortunadamente un pesquero que se encontraba cerca pudo darle un remolque por largo y enderezarla. Al día siguiente, un diario vigués sacaba un exagerado titular: «Jornada negra para la Armada». Una invitación a los redactores de este periódico para presenciar las operaciones en los días siguientes sirvió para enmendar el entuerto, es más, hay que reconocer que el tratamiento de los medios de comunicación social en todo el tiempo que duró la comisión fue impecable, habiendo días en que se salía a la mar con más de 40 periodistas a bordo, a los que, con el apoyo de la ORP del AJEMA, siempre se les dio el máximo de facilidades, incluso albergando el *Galicia*, la realización completa de tres telediarios de TV1.

La situación en la isla de Ons era aún peor que en las Cíes. Si bien la isla de Onza había escapado casi indemne al embate de la segunda marea negra, todas las playas y rocas de la costa oriental de Ons, es decir, la que da a la ría de Pontevedra, estaban terriblemente contaminadas, añadiendo una dificultad más: una cadena de bajos impedía la varada de las lanchas LCM, por lo que había que barquear a un muellecito de Ons a los efectivos por medio de las lanchas LCPL del *Pizarro*, que fondeaba todos los días a 400 yardas del muelle. Gracias a una pareja de vehículos *hummer*, que desembarcó en la isla un catamarán civil, se agilizó bastante el traslado de los contenedores repletos de chapapote desde la playa donde se trabajaba hasta el muelle, donde eran evacuados a Bueu por medio de pesqueros provistos de una grúa para cargar y descargar los pesados contenedores.

En las Cíes el *modus operandi* era más sencillo, pues las LCM —cuyos patrones enseguida captaron las singularidades de las rías gallegas, varando en todo momento sin tener en cuenta la altura de la marea—, eran de gran ayuda para retirar los contenedores llenos de chapapote, contenedores que se llevaban a una gran gabarra de la Capitanía Marítima de Vigo que, dotada de una grúa, engullía toneladas de chapapote que luego iban a depositar a Cangas o al muelle de Bouzas.

La coordinación al más alto nivel de todas las tareas de limpieza de las costas gallegas y cántabras corría a cargo del CECOPI (Centro de Coordinación Operativa Integrado) que, ubicado en la Torre de Control de Salvamento de La Coruña, dependía directamente del vicepresidente 1.º del Gobierno, estando representados en este comité los ministerios de Defensa, Presidencia, Medio Ambiente, Fomento, Asuntos Exteriores y Defensa, con oficiales del ALCANT, COMGRUFLOT y la FD, que se sentaban diariamente en este foro y que comunicaban las intenciones para el día siguiente.

Ante la alarma creada por una tercera marea negra procedente del lugar del hundimiento y que podía afectar a las costas del Cantábrico, el *Pizarro* fue destacado brevemente primero a Gijón y más tarde a Santander, donde apenas permaneció 24 horas en puerto, pero dados los escasos daños sufridos en las



Capitanía General de La Coruña.  
(Foto: Archivo RGM.).

costas cántabra y asturiana, y el bajo rendimiento de la limpieza de sus playas, pues mientras apenas sacaban unos cientos de kilos de chapapote —mientras en Galicia se sacaban toneladas—, el CECOPI decidió que regresase a las Rías Bajas el sábado día 14, reintegrándose a la limpieza de la isla de Ons, en coordinación con la Escuela Naval Militar, cuyos alumnos y profesores participaban diariamente en la misma labor.

A veces llegaban por otras vías peticiones de asistencia; así, el presidente de la Diputación Provincial de La Coruña, solicitó la limpieza de la isla de Vionta, próxima a la de Sálvora y, como ella, difícil de abordar desde la mar. Y es aquí donde entra la meritoria labor de la UNAEMB del Galicia. Diariamente los dos helicópteros *SH-3D* transportaban infan-

tes de marina a las islas de San Martín, Ons, Sálvora y Vionta, de acuerdo con las tareas a efectuar. Así, en la isla de San Martín hubo que evacuar los contenedores llenos de chapapote allí ubicados, labor que realizaron gracias a su gancho baricéntrico los dos helicópteros *AB-212*, y tras una semana de trabajo dejaron la playa limpia. En Sálvora, con una costa sucia y llena de rompientes, la contaminación era más reducida que en Ons o en las Cíes, por lo que el día 16, y gracias al regreso el día 14 de los infantes de marina destacados en Arnela, se pudieron intensificar los trabajos en las islas y finalizarlos en San Martín y Sálvora. En la muy cercana Vionta, también en la ría de Arosa, los voluntarios habían recogido unos 60.000 kg de chapapote que, al no tener contenedores, depositaron sobre la hierba, por lo que el trabajo de los infantes de marina fue doble, al tener que recoger unos 1.000 sacos de chapapote, descontaminando al mismo tiempo la superficie de la isla. El día 19 un helicóptero *AB-212* transportó a la ministra de Sanidad, Ana Pastor, desde el aeropuerto de Peinador, Vigo, al Galicia. Una vez abordó y después de visitar la enfermería, donde días antes había sido asistido y posteriormente evacuado un marinero del pesquero *Ángel del Señor*, la ministra se trasladó a las Cíes en una *LCM* para inaugurar en la playa de Rodas, un centro sanitario del 061, donde esa misma mañana había sido asistido un infante de marina al que le había caído encima de una pierna un contenedor lleno de chapapote. Afortunadamente, lo que se creía era fractura quedó en fuerte contusión.



El *Prestige* a 190955Z (nov. 2002).

(Foto: Gabinete fotográfico fragata *Baleares*. Autor, sargento 1.º maniobra J. L. Patiño Galván).

El día 23, y gracias a que se había disfrutado de una meteorología aceptable y se había podido trabajar sin descanso todos los días de la semana, sin respetar sábados y domingos, las islas Cíes se dieron por finalizadas, quedando sólo el trabajo de limpieza detallada de las rocas; pero la presencia de los infantes de marina, con su gran potencial humano, era más necesario en Ons, donde el grado de contaminación alcanzado era mucho más grave y hacía falta una mayor concentración de medios y efectivos. Ese mismo día, con vientos superiores a 30 nudos, los únicos buques fondeados frente a Ons eran el *Galicia* y el *Pizarro*, y los efectivos trabajando en la isla eran los de Infantería de Marina, por lo que el ministro de Defensa, que tenía previsto visitar Ons, pudo comprobar *in situ* el buen hacer de la Armada y la dureza del medio donde trabajaban, pues en la playa de Pereiro los infantes de marina estaban hundidos hasta la cintura en el viscoso alquitrán.

Ese mismo día se recibió de ALCANT la orden de trabajar en Nochebuena y Navidad, cumplimentándose la orden del primer día, para cenar después las dotaciones del *Galicia* y *Pizarro* a bordo de sus buques, aunque eso sí, atracados en Vigo y en la Escuela Naval, respectivamente. Y es aquí donde hay que destacar no sólo las facilidades logísticas recibidas de la Escuela en todo momento, sino también el cariño y el apoyo de todos sus componentes, que supieron hacer de perfectos anfitriones en fechas tan señaladas.

Al día siguiente el dios Eolo se apiadó de las dotaciones del GRUFLOT, soplando con toda su fuerza, de forma que fue imposible salir a navegar, así como que los helicópteros volasen para llevar a la gente a las islas.

El día 26, aunque ya soplabá un viento de 20 nudos a las 0800 horas, ambos buques salieron para trabajar en Ons, pero al mediodía el viento había subido a 35 nudos, comenzando a garrear el *Galicia*; un cambio de fondeadero a Bueu no mejoró las cosas, pues a las 1500 horas ya había 60 nudos de viento. Definitivamente se abandonó el fondeadero y, navegando por la ría hacia Marín, se soportaron vientos superiores a 70 nudos, lo que hizo especialmente dificultoso el atraque del *Galicia* en el muelle de contenedores de Marín, donde, algo más resguardados, las rachas eran de ¡56 nudos!

Al día siguiente persistía el temporal, por lo que se aprovechó para relevar a parte de la Fuerza de Desembarco, marchando 400 a San Fernando e incorporándose 300. Ese mismo día llegó la orden de marcha del *Galicia* a Santander para actuar como centro de observación, control y coordinación a corta distancia del Cantábrico. El tránsito se hizo el sábado día 28 con una fuerte marejada que hizo especialmente movida la navegación, pues este LPD sólo opone cinco metros de calado a una gran obra muerta, con el puente a 23 metros de altura. Esto hizo que la evacuación de un suboficial por causa familiar grave tuviera que posponerse hasta que la cubierta de vuelo estuvo dentro de límites, pues el ingeniero que diseñó el buque se ahorró las aletas estabilizadoras, ahorro no muy bien recibido por los infantes que habían embarcado el día anterior y algún que otro marinero sensible al *mal de mer*.

El domingo día 29, el *Galicia* llegó a la bella bahía de Santander, atracando en el muelle del Almirante, en pleno centro de la ciudad. Tras las presentaciones reglamentarias al presidente de Cantabria, delegado del Gobierno y alcalde de la ciudad, se conocieron los cometidos a realizar y que ocuparían al *Galicia* hasta el día 10 de enero, fecha en que sería relevado por el *Castilla*.

En esencia, el *Galicia* en este tiempo controlaría los desplazamientos de las diferentes manchas en toda la cornisa cantábrica para ello unos técnicos de Salvamento Marítimo embarcarían junto con un oficial de enlace de DIGENPOL, instalándose en el Centro de Operaciones de Combate (COC), al que previamente se le había dotado de líneas de teléfono adicionales y ADSL para la navegación por internet, paralelamente, con un oficial de enlace del Ejército del Aire, que realizaría labores de coordinación de todos los vuelos de aviones y helicópteros sobre el Cantábrico.

Los dos helicópteros *AB-212* volarían diariamente para descubrir posibles manchas próximas a la costa, quedándose los dos *SH-3D* basados en la Escuela Naval en apoyo de las operaciones del *Pizarro* en las islas de Ons, Vionta y Sagres. Los infantes de marina, una vez con sus vehículos en tierra, marchaban diariamente allí, donde la Delegación del Gobierno solicitaba su presencia para realizar su trabajo en las zonas de mayor riesgo, vetadas a los voluntarios.

El día 30 el vicepresidente 1.º del Gobierno, Mariano Rajoy, visitó el *Galicia*, acompañado por el presidente de Cantabria y el delegado del Gobierno, quedando gratamente sorprendido de las posibilidades del buque y de la labor que se estaba realizando, ofreciendo en el hangar una rueda de prensa.

El día de Nochevieja, las dotaciones cenaron a bordo un rancho extraordinario y, pese a la meteorología adversa, los más jóvenes salieron a tierra dispuestos a pasarlo lo mejor posible. Ese mismo día el *Pizarro* había montado un andarivel en la playa de Pereiro, gracias a una feliz idea de su contramaestre, ahorrando así una larga cadena humana portando capazas. Simultáneamente, la FD instaló un campamento en Ons para aprovechar mejor las horas de luz y comenzar los trabajos al amanecer.

El día 3 de enero, el presidente de Cantabria, acompañado del delegado del Gobierno y el alcalde de Santander, visitó oficialmente el *Galicia*, resaltando ante los medios de comunicación social la excelente labor que realizaba el buque, así como el valioso aporte de la Infantería de Marina en la lucha contra la contaminación. Una semana más tarde arribó el *Castilla*, realizándose la transferencia de material y de personal de Infantería de Marina, UNAEMB, Grupo Naval de Playa y UEBC, que habían sido previamente relevados, partiendo ese mismo día el *Galicia* hacia Marín, donde al día siguiente realizaría un *rendez-vous* con el *Pizarro*, fondeado una vez más frente a Ons, para traspararle la lancha LCM-1E. En su despedida de las Rías Bajas ese mismo día, la dotación del *Galicia* pudo comprobar por sí misma la tarea realizada, pues todas las playas del Parque Nacional de las Islas del Atlántico estaban realmente esplendorosas, sin paliativo alguno.

El día 13 el *Galicia* atracaría en Rota, tras 40 días de ausencia le seguiría el *Pizarro*, al finalizar su trabajo en Ons, 20 días después, quedando el *Castilla* en aguas del Cantábrico dirigiendo la recogida por parte de los pesqueros cántabros y vascos de las últimas manchas que amenazaban sus costas y que tenían ya sus días contados, y unos 250 infantes de marina entre Santander y Marín, finalizando con hidrolimpiadores la limpieza detallada de las rocas de Ons y las playas cántabras.

## Conclusiones

La intervención de la Armada en la crisis del *Prestige* fue todo un acierto. Sin el trabajo, dedicación y esfuerzo empleados por todos los que intervinieron no habrían recuperado su estado inicial las islas del Parque Nacional de las Islas Atlánticas, verdadero paraíso del que se extrajeron, gracias a la capacidad anfibia del dispositivo empleado, más de 3.000 toneladas de viscoso chapapote. Asimismo, la colaboración para la recuperación de numerosas playas de la Costa de la Muerte fue igualmente inestimable. Esta operación supuso una valiosa aportación positiva a la imagen de la Armada en Galicia y Santander,

reflejada diariamente por autoridades y habitantes de las zonas afectadas. El pueblo de Finisterre, por ejemplo, no consintió que los infantes de marina durmiesen en sus tiendas, cediéndoles la lonja para que se alojasen, proporcionándoles comida, colchones, mantas, etc. Las autoridades cántabras demostraron en todo momento el gran cariño que le tienen a la Armada, y en playas como las de Oyambre el rancho corría generalmente a costa del municipio.

El trato dado a la Armada por los medios de comunicación social puede considerarse de exquisito, resaltando el esfuerzo empeñado y la eficacia del trabajo realizado por todas las unidades, con el resultado de devolver a la costa asignada su estado original antes de la catástrofe.

Los medios utilizados fueron los adecuados, retirándose efectivos a medida que el trabajo a efectuar era menor. Es de destacar la variedad y diversidad de estos medios: lanchas de desembarco, *supercats*, helicópteros de transporte, buceadores de combate y, sobre todo, duros e inquebrantables infantes de marina, que asombraban diariamente a los representantes de parques nacionales, dado su alto rendimiento, organización y disciplina.

Es de resaltar que pese a la dureza del trabajo, que exigía, por ejemplo, al personal de maniobra de los buques jornadas de 12 horas de trabajo con una meteorología generalmente dura y adversa, apenas hubo rebajados y los accidentes no pasaron de contusiones. El secreto era que todos se sentían motivados por la tarea que estaban realizando y que sabían era valorada por la población civil. La labor de los pilotos y personal de la UNAEMB fue igualmente extraordinaria, teniendo que realizar vuelos de cuatro horas y a 130 millas de la costa para sobrevolar la zona del hundimiento del *Prestige*.

Los buceadores de combate de la UEBC y UOE realizaron una meritoria labor, explorando los fondos marinos, retirando residuos sumergidos y accediendo allí donde otros no podían. Los componentes del Grupo Naval de Playa, gracias a su dedicación y preparación, consiguieron sacarle un rendimiento a un material que llegaba estropeado todos los días al anochecer. El pasar unas fiestas tan familiares como las Navidades lejos de casa y la consiguiente pérdida de los permisos reglamentarios fue asumido por todos con un alto espíritu de sacrificio. Finalmente el tiempo de reacción, 24 horas, para tener en la mar una fuerza anfibia de 1.200 personas, perfectamente avituallada y lista para una operación de larga duración, no puede considerarse fruto de la casualidad, sino de la eficacia de la cadena logística, así como de la preparación, adiestramiento y motivación del personal las unidades empeñadas.

