



DOCUMENTO DE OPINIÓN DEL IEÉE 14/2010

OPERACIÓN HISPANIOLA DE AYUDA HUMANITARIA A HAITÍ

(OCTUBRE 2010)

1. EL DESASTRE

Cuando el 12 de enero de 2010 un terremoto de intensidad 7,3 en la escala Richter hizo temblar Haití provocando más de doscientos mil muertos, miles de desaparecidos y cientos de miles de desplazados, el mundo entero se fijó, una vez más, en este país caribeño con una historia cargada de desastres naturales y consiguientes tragedias humanas.

Las imágenes que llegaron tras el seísmo eran dramáticas y sacudieron las conciencias de todo el mundo. Muchos países se movilaron para enviar ayuda de emergencia con la que paliar los efectos del terremoto y aliviar el daño que la Naturaleza, de nuevo, había infligido a un país que demasiado frecuentemente ha venido sufriendo la violencia de huracanes, tormentas tropicales, lluvias torrenciales, etc, castigando a una población que ya de por sí vive en condiciones muy precarias. La comunidad internacional puso en marcha diversos mecanismos para aportar ayuda de emergencia, financiera y humanitaria a través de organizaciones gubernamentales, no gubernamentales y de carácter internacional.



El mundo despertaba de nuevo a la realidad de Haití, y España no era una excepción. La opinión pública española se concienció rápidamente de la tragedia que estaba sucediendo al otro lado del Atlántico y el gobierno reaccionó enviando, inmediatamente, 39 miembros de la UME con capacidad para actuar un mínimo de siete días, desplazándose además a Haití unos 300 miembros de diversas ONG, así como bomberos de varias

Comunidades Autónomas para colaborar en las tareas de rescate y llevar su ayuda humanitaria

Esta ayuda en los primeros momentos tras el terremoto estaba dirigida a tratar de rescatar a quienes aun sobrevivían bajo los escombros, y así estuvieron trabajando incansablemente

durante días, hasta que se desvaneció toda esperanza de encontrar supervivientes sepultados. El 22 de enero, diez días después del terremoto, la mayoría de los participantes españoles en esta primera intervención, inició viaje de regreso a España.

2. **LA MISIÓN**

Ante la magnitud de la tragedia e independientemente de la primera actuación, el gobierno español en coordinación con el gobierno de Haití, NN.UU. y la UE, decidió enviar a Haití un contingente militar para que actuase en la zona por un tiempo más prolongado y que materializase la contribución de las Fuerzas Armadas españolas a las actividades de ayuda humanitaria y asistencia a los damnificados por el terremoto del 12 de enero de 2010.

La capacidad de proyección de los buques anfibios de la Armada se presentó como la mejor opción para trasladar al contingente y a la vez, proporcionarle un alto grado de autonomía y permanencia en la zona. Dicho contingente, formado por un máximo de 450 personas, debía contar con capacidad de apoyo sanitario tanto en las instalaciones del buque como en tierra, capacidad de producción y distribución de agua potable, capacidad de desescombro, apertura de viales y movimiento de cargas, y capacidad de asegurar su autoprotección.

La Armada ya tenía experiencia en operaciones de este tipo y sabía cómo reaccionar ante estas circunstancias. Algunas operaciones anteriores, de características similares se habían desplegado también con rapidez en Centroamérica con ocasión del huracán Mitch (noviembre 1998-enero 1999), en el Norte del España para la limpieza del chapapote del Prestige (diciembre 2002-febrero 2003), en Irak para Ayuda Humanitaria (marzo-julio 2003), en Indonesia para ayuda humanitaria tras el Tsunami (enero-abril 2005) y en el Líbano (septiembre-noviembre 2006)

El día 18 de enero se designó al Buque de Asalto Anfibio “Castilla” (L 52) para participar en la Operación Hispaniola de Ayuda Humanitaria a Haití como base del contingente en el que se debía contar, para disponer de las capacidades requeridas, con una Unidad de Sanidad, una Unidad Aérea con cuatro helicópteros, una Unidad de Embarcaciones de Desembarco con dos LCM1E, un Subgrupo Táctico de Infantería de Marina, y una Unidad de Reconocimiento y Demoliciones Submarinas. El comandante del “Castilla” sería a la vez el comandante de la Agrupación Táctica y contaría además con un Órgano de Apoyo al Mando.

3. **EL ALISTAMIENTO**

La salida de la Base Naval de Rota se fijó para el día 22 de enero, por lo que se dispuso tan solo de cuatro días, desde la designación, para alistar todas las Unidades y prever las necesidades de una operación de cuatro meses de duración en un país donde los suministros serían difíciles de conseguir y no podían asegurarse una vez en zona.

En los cuatro días disponibles para el alistamiento, la capacidad de reacción tanto de la Armada, de la Sanidad Militar así como del Mando de Operaciones, se pusieron a prueba para conseguir ver partir, cuanto antes, a aquel buque con su carga de ayuda y esperanza hacia Haití.

Tras la orden de alistamiento para una salida tan inminente, todas las acciones de mantenimiento pendientes tuvieron que realizarse en tiempo record, lo mismo que la designación de las unidades y el personal participante.

Para unidades orgánicas tales como el "Castilla", la Flotilla de Aeronaves, el Grupo Naval de Playa, la Fuerza de Guerra Naval Especial (FUGNE), el Tercio de Armada (TEAR), esta designación no suponía mayor problema, sin embargo, para la composición de la Unidad de Sanidad Embarcada (USANEMB), el trabajo de designación de personal fue mayor al tener que reclutarlo de distintas unidades, y concluyó reuniendo a un grupo de profesionales de la Sanidad Militar procedentes de dieciséis Unidades de toda la geografía nacional.

La Infantería de Marina, fiel a su espíritu de permanente alistamiento, no tuvo mayor inconveniente en disponer en tan corto espacio de tiempo, procedente del TEAR, de un Subgrupo Táctico (SG/T) de 150 personas, que al mando del TCOL Francisco Lorenzo Torrejón incluía Plana Mayor, Unidad de Zapadores, Unidad de Aprovisionamiento y la Unidad de Seguridad. La FUGNE designó también un Equipo de Reconocimiento y Demoliciones Submarinas (ERDS), de siete personas al mando del TN Rafael Forero García, imprescindible este equipo para reconocer el fondo marino y asegurar las varadas de las embarcaciones LCM en las playas haitianas. Además de estas unidades, el TEAR nombró un equipo de 14 sanitarios, personal de tropa que se integró en la USANEMB como auxiliares de enfermería.

La USANEMB formada para la ocasión, al mando del COL MED Santiago Huecas Aguado, se encuadró orgánicamente en el "Castilla" dependiendo de su Comandante, y estaba capacitada como Role 2+, es decir, capacidad de clasificación, reanimación, tratamiento y mantenimiento de pacientes hasta su alta o evacuación, capacidad quirúrgica para emergencias y tratamiento post-operatorio además de cuidados dentales de emergencia. En realidad, la Unidad Sanitaria contaba con más capacidades de las normales en un Role 2+ dada la naturaleza de la misión, ya que se incluyeron especialistas en ginecología, pediatría, farmacia, psicología, veterinaria y medicina preventiva, en total 42 personas a las que había que sumar 5 más pertenecientes al Servicio de Sanidad propio del buque, que funcionaba como Role 1 para proporcionar atención sanitaria primaria al personal del contingente.

El Órgano de Apoyo al Mando cuya jefatura estuvo a cargo del CF Pedro Roldán Crespí, estuvo formado por seis oficiales y un suboficial cubriendo las áreas de Inteligencia, operaciones, operaciones aéreas, asesoría jurídica e información pública. Su trabajo de asesoramiento y coordinación fue fundamental para el desarrollo de la operación.

El día 22 de enero, diez días después del terremoto que había causado la tragedia en Haití, el "Castilla", con todas las unidades antes mencionadas, salió a la mar desde la Base Naval de Rota tras un acto de despedida presidido por la Ministra de Defensa. En el muelle, familiares y amigos decían adiós a los componentes de aquel contingente que se disponía a cruzar el Atlántico hacia el Caribe, "a la máxima velocidad sostenible" según las órdenes recibidas por el comandante. Para algunos aquella navegación iba a ser su bautismo de mar. Era la primera vez que embarcaban y a la experiencia de la misión se unía, en este caso, la de la navegación atlántica, todo un acontecimiento.

4. EL INICIO

Pues con aquella carga humana rebotante de solidaridad, ganas de prestar cuanto antes su ayuda y mucho aun por organizar antes de la llegada a Haití, el "Castilla" inició el cruce del Atlántico con la intención de llegar a su destino en el menor tiempo posible. Los días de tránsito se aprovecharon para realizar un "adiestramiento orientado a la misión", bonita forma de expresar el adiestramiento de todo el personal participante tanto para saber manejarse y reaccionar a bordo ante cualquier contingencia, como para trabajar en tierra con la máxima eficacia. El estado de la mar no ayudó mucho los primeros días de navegación, pero en cuanto lo permitió, la actividad fue incesante. Ejercicios generales a bordo, de emergencias ante situaciones de incendios, de inundaciones, movimiento de helicópteros, de vehículos y embarcaciones, de evacuaciones y asistencia médica, de control de masas para la Infantería de Marina. Todas las unidades debían llegar lo más adiestradas y conjuntadas posibles. Una vez se llegase a la zona, no iba a haber tiempo para pruebas.

Mientras el "Castilla" navegaba hacia su destino, se acordó con el gobierno haitiano y con Naciones Unidas el despliegue de la Agrupación Táctica Hispaniola en la localidad de Petit Goâve, ciudad que había sufrido una gran devastación y donde se situó el epicentro de la réplica del terremoto que tuvo lugar el día 16 de enero. Estaba situada a unos 60 km al oeste de Puerto Príncipe, con una población de 14.000 habitantes de los que 1100 habían fallecido durante el terremoto, había recibido durante los días posteriores al seísmo, la afluencia de unos 30.000 desplazados provenientes principalmente de Puerto Príncipe, que demandaban urgentemente ayuda humanitaria alojados en campamentos improvisados.

Un Equipo Avanzado de Reconocimiento, compuesto por seis personas, se adelantó a la llegada del buque con los cometidos de coordinación, enlace y obtención de información actualizada de la zona. Su labor habría de ser esencial para posibilitar la actuación de la Agrupación desde el momento de su llegada. La labor de identificación de las autoridades y principales actores en Petit Goâve no fue fácil y a la postre, éste fue uno de los principales problemas que hubo que resolver y que durante toda la misión hubo que mantener una especial atención y seguimiento. El buen hacer de este Equipo Avanzado propició también la autorización de uso de una parcela de 8.000 m² donde instalar la base avanzada de Infantería de Marina, conseguida sin costes económicos, donde habría de apoyarse la Agrupación una vez en tierra.

En la mañana del día 2 de febrero el buque entró en San Juan de Puerto Rico, única escala antes de llegar a Haití y que apenas duró diez horas, las necesarias para efectuar relleno de combustible y víveres. Al día siguiente, dos de los helicópteros recogieron del aeropuerto de Puerto Plata, República Dominicana, el primer envío logístico de sangre desde España para el hospital del buque. Fue la toma de contacto con la Isla Española. El jefe de la logística de la Fuerza, el Comandante de Intendencia Fernando Torija se haría cargo de la recepción de los envíos, los cuales estuvieron organizados de forma impecable a pesar de las dificultades de hacerlos llegar a un país en las condiciones que se encontraba Haití.

5. LA LLEGADA

Al amanecer del día 4 de febrero, el "Castilla", navegando en el golfo de Gonâve próximo a su destino, destacó a tierra a dos embarcaciones con el equipo ERDS para reconocer la rampa de varada junto al pantalán de la ciudad de Petit Goâve. Dicha rampa era el único punto conocido accesible para embarcaciones de desembarco y aunque estaba en uso, su estado de conservación no daba garantías para desembarcar material pesado. No obstante, fue el punto de varada elegido para las primeras embarcaciones de desembarco. No había otra opción si se quería empezar a desembarcar el día de llegada.

Aquella mañana, navegando frente a Petit Goâve, el Castilla recibió la visita del Embajador de España en Puerto Príncipe, Paulino Fernández de Corujedo, nombrado tras el seísmo para cubrir la baja del Embajador titular Juan Fernández Trigo, convaleciente en España de las heridas sufridas por el derrumbe del edificio de la Embajada durante el terremoto. La visita la completaba una delegación de la Unión Europea, de la que España ejercía, apenas desde un mes antes, la Presidencia de turno. Todos ellos mostraron mucho interés en el planteamiento de la misión y en las capacidades del buque para poder desarrollar su labor de ayuda humanitaria sin posibilidad de atraque en la ciudad. No había muelles en aquella ciudad costera y el fondeadero más cercano se encontraba a 14 millas, no siendo esta distancia apropiada para que las embarcaciones de desembarco la recorriesen varias veces al día.



La llegada de las primeras embarcaciones de desembarco a la ciudad con maquinaria de desescombro causó gran expectación. No disponían hasta aquella fecha en Petit Goâve de ningún medio mecánico que ayudase a la ardua tarea del desescombro y aquella ayuda venía que ni caída del cielo.

Las fuerzas españolas no eran las únicas presentes en Petit Goâve. Junto a aquel pantalán se encontraba instalada una compañía de soldados de Sry Lanka, cascos azules de NN.UU. pertenecientes a la MINUSTAH (1) que operaban en la zona desde el año 2004 dando seguridad a la ciudad. Además, un batallón de 22 Marine Expeditionary Unit de los EE.UU. se encontraba acampado en los terrenos de uno de los Institutos de Enseñanza de la ciudad, prestando su ayuda humanitaria, apoyados desde la mar por el USS "Bataan", algo parecido a lo que se pretendía con el "Castilla". Aquellos marines habían llegado casi inmediatamente tras el terremoto, y eran parte de los 8.000 soldados de los EE.UU. que había desplegados en tierra a los que había que sumar más de 14.000 entre marinos y otro personal, embarcados en los buques de apoyo presentes en la zona.

¹ MINUSTAH: Misión de Estabilización de Naciones Unidas en Haití

Además de los anteriores, Canadá había desplazado a Haití dos buques, las fragatas Halifax y Athabaskan que operaban apoyando a 2000 soldados en tierra basados las localidades de Jacmel y Leogane, estando esta última ciudad muy próxima a Petit Goâve, estableciéndose una buena relación entre el contingente español y el canadiense. Francia también destacó dos buques anfibios, el Francis Garnier y el Siroco, Italia el portaaviones Cavour, México, Venezuela... y muchos otros países enviaron buques como medio más eficaz de proporcionar su ayuda.

A la llegada de nuestro contingente a Haití, aunque el trabajo de coordinación con las autoridades ya había comenzado con el Equipo Avanzado de Reconocimiento, era necesaria una evaluación de la situación para marcar unos objetivos concretos y una hoja de ruta con la que alcanzarlos. La necesidad de desescombros de la ciudad era imperiosa y los servicios básicos no existían. La ciudad no disponía de electricidad pues la central eléctrica había resultado muy dañada con el terremoto; tampoco disponían de agua corriente, aunque este servicio no existía antes del terremoto. El suministro de agua potable se hacía a través de pozos con bombas de extracción manuales, la mayoría de ellas averiadas. Algunas ONG repartían agua en camiones cisterna y la población formaba largas colas para rellenar garrafas y envases de plástico, labor que era principalmente realizada por mujeres y niñas. La atención sanitaria era proporcionada por algunas ONG que hacían lo que podían ante tanta necesidad, y el hospital Notre Dame de la ciudad funcionaba sólo parcialmente y de forma muy limitada. La necesidad de ayuda de aquella población era muy grande.

Era necesario comenzar cuanto antes, pero a la vez había que acometer los trabajos de acondicionamiento de la parcela cedida para la instalación de la base avanzada de Infantería de Marina, labor que llevaría algunos días. Los medios y personal de zapadores se dividirían para trabajar tanto en la ciudad como en la parcela. En cuanto a la distribución de agua potable se comenzaría por suministrar la que producía el buque con sus plantas de ósmosis inversa hasta que las dos plantas potabilizadoras de IM estuviesen listas para funcionar en tierra, y la atención sanitaria se prestaría en las instalaciones de la Fundación Wesleyan cercana al hospital Notre Dame. Era importante organizar bien el comienzo de las actividades y desplegar cuanto antes. Las expectativas que habíamos creado eran muy grandes.

La rutina diaria era que a primera hora del día, las embarcaciones de desembarco salían del dique del buque con el personal de sanidad, zapadores, aprovisionamiento de agua, conductores, seguridad, etc., se dirigían a la playa cercana a la base avanzada donde varaban para desembarcarlos, y allí el personal era recogido por los vehículos de Infantería de Marina que llevaban a cada uno a su lugar de trabajo. La programación de los movimientos por tierra debía ser cuidadosa pues implicaba siempre uno o más vehículos de apoyo con escolta. Para transporte de pocas personas entre el buque y tierra, se utilizaban también las embarcaciones semirrígidas de Infantería de Marina, muy apropiadas para varadas en playas. La mayoría del personal que trabajaba en tierra era recogido por la tarde para pasar la noche a bordo, aunque había un grupo de Infantería de Marina, que por turnos, hacía noche en la base avanzada donde se recogían los vehículos y maquinaria de zapadores diariamente. A última hora de la tarde, ya a bordo, se celebraba una reunión de coordinación de todas las unidades participantes para analizar los resultados del trabajo

diario y programar y coordinar los del día siguiente y posteriores. Se procuraba que quedase todo organizado para que a primera hora del día comenzasen los trabajos sin dilación.

Una dificultad importante que encontramos a la llegada a Haití y que afectó a gran parte del contingente fue la adaptación a las condiciones climáticas de la zona. La combinación de altas temperaturas y gran humedad ambiental, suponían un esfuerzo extra al que teníamos que adaptarnos los recién llegados. La sudoración era muy alta por lo que la hidratación debía ser continua y cualquier descuido en este sentido suponía un problema de agotamiento e incluso desmayo. Todo esfuerzo físico en estas condiciones era agotador y la misión requería de un gran trabajo físico por todos los componentes. Durante el transcurso de la misión se notó la progresiva adaptación a las condiciones climáticas.

6. DESESCOMBRO Y APERTURA DE VIALES

El desescombro se organizó de dos formas. Por una parte la demolición y retirada de escombro los edificios derruidos para permitir la reutilización de parcelas para instalación de tiendas donde alojar a los antiguos residentes y por otra, la retirada de los que bloqueaban las calles para permitir que la circulación rodada volviese al centro de la ciudad. Se sabía de antemano que no íbamos a poder finalizar de desescombrar todos los edificios derruidos de la ciudad, una labor que llevará años, pero había que empezar por algún sitio. Sin embargo la retirada de los escombros que bloqueaban las calles sí que era una tarea, razonablemente, más factible de finalizar en los tres meses que iba a durar nuestra presencia en Haití.

Los haitianos son personas, por lo general, muy religiosas. El catolicismo es la religión mayoritaria y oficial del estado, aunque también se practica el protestantismo y el culto de otras iglesias minoritarias. El vudú es también muy practicado, pero no lo consideran incompatible con la práctica del catolicismo. La iglesia principal de la ciudad, de culto católico, construida hace 300 años en el centro de Petit Goâve, había quedado



completamente destruida por el terremoto. Solo quedaba en pie uno de los muros en el que se apoyaba una imagen de la Virgen, el resto, puro escombro. Como símbolo del comienzo de la reconstrucción, las autoridades locales solicitaron que el desescombro comenzase por aquella iglesia. Sería un trabajo en beneficio de toda la ciudad y sería visto con

buenos ojos por todos sus habitantes. El día 7 de febrero, sobre los restos derruidos de aquella iglesia, el obispo de la ciudad concelebró una solemne misa junto a varios sacerdotes entre los que se encontraba el del contingente español, el pater Jesús María. Asistieron todas las autoridades de la ciudad y gran número de personas. A la finalización del oficio religioso, tres sacerdotes locales, con sendas palas de mano, recogieron escombros que echaron en la pala cargadora de Infantería de Marina como acto simbólico de que

comenzaba la reconstrucción de la iglesia y por tanto, de la ciudad. Fue el comienzo oficial del desescombros de edificios derruidos.

La segunda forma de acometer el desescombros se centraba en su retirada de las calles para abrirlas al tránsito de personas y a la circulación de vehículos. Numerosos edificios habían caído y bloqueado las calles, siendo imposible el tránsito por ellas. Mediante la combinación de pala cargadora y camión volquete se fueron recogiendo, diariamente, los escombros de las calles para permitir a los vehículos avanzar por la ciudad y hacerla más transitable. Esta apertura de vías propició que, en pocos días, se pudiese abrir al tráfico el centro de la ciudad y reactivar el mercado. Cuando los locales se dieron cuenta que la retirada del escombros de las calles por los españoles era diaria, comenzaron a arrojar a ellas los escombros que retiraban a mano de sus propias parcelas. Las calles se limpiaban cada día y a la mañana siguiente volvían a estar cubiertas de escombros y restos que los Infantes de Marina se encargaban de recoger de nuevo. No era una labor en vano. Era importante que los propios haitianos participasen de la reconstrucción y de esta forma lo hacían. Sin más medios que sus propias manos y algunos picos, eran capaces de reducir a pequeños pedazos un edificio caído y dejar los solares disponibles para instalación de tiendas de campaña u otro uso que se decidiese. La ayuda que les prestábamos de retirada de escombros fue muy bien recibida y apreciada.

Por otro lado, el reciclaje de materiales de construcción era una cuestión importante ya que, tarde o temprano, sería necesario disponer de ellos. Los ladrillos eran cuidadosamente entresacados, limpiados y apilados, guardándose para su futura utilización. Toda la madera y metal de construcción se retiraba también cuidadosamente. No desperdiciaban lo sabían que podían aprovechar. Para el vertido de escombros se obtuvo autorización de las autoridades locales para la utilización de un vertedero situado en las afueras de la ciudad. Como se ve, se contaba con las autoridades locales consultándoles numerosas cuestiones para mejor coordinación de los trabajos y hacerlos partícipes y responsables de las decisiones.

Estando ya el trabajo de desescombros encarrilado tal como se ha descrito, un día retiraron el permiso para la utilización del vertedero. Pretendían se llevase a verter a la ciudad de Leogane donde se encontraba una fábrica de cemento y materiales de construcción. El vertido en aquella fábrica suponía más de dos horas de viaje a cada camión frente a la media hora aproximadamente que se necesitaba para depositarlo donde se estaba haciendo hasta entonces. Se estuvo un par de días sin retirar escombros hasta que volvió a autorizarse la utilización de dicho vertedero y pudo reiniciarse la actividad.

El ritmo del desescombros se aceleró enormemente cuando la ONG CHF International (Cooperative Housing Foundation) aportó un buen número de camiones para transporte de residuos al vertedero. De esta manera, las máquinas de los zapadores tenían siempre disponible para cargar de cascotes algún camión y no debían parar mientras estos iban al vertedero a descargar. Como a los conductores haitianos les pagaba la ONG por cada camión de residuos que retirasen al vertedero, éstos procuraban no perder un minuto y hacer el número máximo de viajes posible.

Los trabajos de retirada de escombros de la iglesia absorbían gran cantidad de tiempo y medios, por lo que se tomó la decisión de simultanearlos con el desescombro de otros edificios de la ciudad. Se comenzó por edificios oficiales y dentro de éstos, con la intención de hacer más eficaz y visible el resultado de nuestro trabajo, por los que costasen menos esfuerzo. Antes de comenzar la demolición de un edificio, se recababa autorización de las autoridades para evitar posteriores reclamaciones. El ritmo fue constante y muy alto ya que no se trataba de un trabajo puntual sino de mantener un esfuerzo continuado. En este sentido, se establecieron turnos de trabajo, siete días a la semana, para sacarle el máximo rendimiento a la maquinaria. La sorpresa fue la solicitud de los propios haitianos de respetar el domingo como día de descanso para no entorpecer la celebración de las misas a las que acudía prácticamente toda la ciudad arreglados con sus mejores galas. A partir de esta solicitud, los domingos no se hacían trabajos de desescombro, aunque se mantenía el reparto de agua y parte de la asistencia sanitaria.

Poco a poco, el trabajo fue haciéndose visible. Las calles se veían cada vez más despejadas, aunque había muchas con tiendas de campaña en las que vivían familias enteras, que hacían imposible la libre circulación de vehículos.

Además de la retirada del escombro que cubría la ciudad, surgieron otros muchos trabajos, no previstos inicialmente, que nuestros zapadores veían necesarios para mejorar las condiciones de vida de aquella población. Uno de ellos fue el acondicionamiento de la rambla Ladigue en la entrada Este de la ciudad. La carretera general que une Petit Goâve con Puerto Príncipe y por donde había que circular para dejar el escombro en el vertedero, pasaba sobre un puente sobre la rambla. No se recordaba en la ciudad el haber limpiado el cauce alguna vez, por lo que éste había acumulado tanta tierra y piedras que cegaban completamente el ojo del puente sobre la carretera. Esto provocaba que en la estación de lluvias, el agua anegase la carretera al no poder pasar por debajo del puente y la circulación se interrumpiese hasta que el nivel descendiese de nuevo, significando el bloqueo de la ciudad los días de lluvia. Nuestros zapadores removieron 45.000 metros cúbicos de tierra y piedras bajo el puente, hasta abrir completamente el cauce de la rambla para evitar que el agua volviese a cortar la carretera en la época de lluvias.

Otros trabajos de zapadores solicitados por las autoridades locales fueron la explanación de terrenos donde instalar tiendas de campaña. Se acondicionaron numerosas parcelas para la instalación de campamentos de personas desplazadas que no paraban de llegar a la ciudad huyendo, sobre todo, de las condiciones de vida en Puerto Príncipe. La ciudad había recibido en las semanas posteriores al desastre más de 30.000 desplazados que se agrupaban en campamentos improvisados, bajo plásticos, en lugares sin condiciones higiénicas, sin agua y sin servicios básicos. El desastre humanitario que había supuesto el terremoto no había acabado y de no atender estos campamentos, el número de personas fallecidas podría multiplicarse como consecuencia de epidemias.

7. REPARTO DE AGUA

La necesidad de agua en la ciudad era acuciante. No había agua corriente y ésta tenía que ser recogida diariamente de los puntos de distribución a base de depósitos flexibles

repartidos por la ciudad, del todo punto insuficientes para el suministro a toda la población, de los que se encargaban diversas ONG.

A la llegada se trató de potabilizar agua salada, instalando las dos plantas de ósmosis de la Unidad de Aprovisionamiento de Infantería de Marina junto al pantalán de la ciudad. Los análisis del agua producida indicaban que no era apta para el consumo humano y hubo que buscar otra solución, seguramente debido a la contaminación de los vertidos de la ciudad al mar.

Mientras tanto, el buque se mantenía navegando en las proximidades de Petit Goâve, en aguas profundas y limpias, potabilizando agua que superaba su propio consumo por lo que rellenaba diariamente el camión cisterna de 12.000 litros para repartir en los puntos de más necesidad de la ciudad, alejados de los depósitos flexibles fijos. Se producían largas colas para hacerse con el agua en garrafas y recipientes de plástico, labor de la que solían encargarse mujeres y niños.

Las plantas de ósmosis de Infantería de Marina, finalmente, terminaron por depurar el agua de un pozo situado en uno de los institutos de la ciudad para su reparto con el camión cisterna.

La reparación de las bombas de agua de los pozos se consideró un trabajo importante para evitar la dependencia del reparto de agua diario a través de los camiones cisterna. Se repararon las bombas de 11 pozos, con lo que el suministro de una parte de la ciudad se normalizó de alguna manera. Había que facilitar las condiciones para que los propios locales pudiesen obtener agua por sus propios medios y no dependiesen en exceso de la ayuda internacional.

8. **ASISTENCIA SANITARIA**

Otra de las tareas para la que la Agrupación Hispaniola iba especialmente preparada era la asistencia sanitaria a la población, para lo que contaba con las 47 personas que componían la USANEMB y el Servicio de Sanidad propio del buque.

El "Castilla" no es propiamente un buque hospital, es un buque de asalto anfibio que cuenta con unas instalaciones hospitalarias que lo hacen muy adecuado para misiones de ayuda humanitaria como la presente en la que la atención sanitaria es prioritaria. Instalaciones como los dos quirófanos, UCI con ocho camas, sala de triage, laboratorio, rayos y ecografía, esterilización, telemedicina, etc. a las que se les saca un rendimiento extraordinario.

El modelo de asistencia fue cambiando adaptándose a las disponibilidades de cada momento con la intención de hacerla lo más eficiente posible. Básicamente, se atendía a los pacientes en instalaciones ya existentes en la ciudad y los casos más graves se ingresaban en el hospital del buque y atendían a bordo. A la llegada, se llegó a un acuerdo con la Fundación Wesleyan para trabajar conjuntamente, resultando esta colaboración muy beneficiosa para ambos, y sobre todo para la población local. Aquella fue una decisión acertada ya que se pudo comenzar a trabajar desde el primer día con muy buenos resultados, utilizando una pequeña construcción de dos habitaciones, una utilizada como farmacia y la otra dedicada a

sala de partos. El resto era al aire libre, bajo la sombra de grandes árboles de mango y algunas palmeras donde se colocaban mesas de consulta y bancos para aliviar la espera de las largas colas de pacientes. La dotación del buque amplió aquella infraestructura colocando algunos toldos para dar más intimidad a las consultas que lo requerían. Con solo un poco de esfuerzo e imaginación aquella policlínica mejoró sustancialmente. La llegada de nuestro equipo de sanidad fue muy celebrada y la noticia de que había numerosos especialistas españoles pasando consulta y operando a bordo de su buque hospital, corrió como la pólvora por toda la región. Se logró un buen entendimiento y gran confianza con el personal de la Fundación que aunque escaso en número, hacía una gran labor y nos permitió una rápida introducción con la población.

A mediados del mes de marzo, la Fundación Wesleyan decidió finalizar su asistencia sanitaria para dedicarse al apostolado religioso, verdadero objetivo de sus fundadores, cambiando su emplazamiento y retornando la parcela que tenían alquilada a sus dueños, lo que dejaba a nuestro equipo de sanidad sin la infraestructura en tierra en la que se estaba basando, que aunque muy limitada, estaba muy bien situada y hacía su función. Por otro lado, el único hospital de la ciudad, el Notre Dame, había comenzado a funcionar más regularmente, y aunque cualquier parecido con el funcionamiento hospitalario occidental era mera coincidencia, se consideró que las consultas sanitarias a la población de la ciudad podrían atenderse en dicho hospital y la USANEMB dedicarse, con equipos móviles, a atender a aquella otra parte de la población que se encontraba más aislada en zonas periféricas de difícil acceso donde no pudiese llegar otra ayuda y por la dificultad de vías de comunicación no pudiesen desplazarse al centro de la ciudad.

Nuestros especialistas atendían también en el hospital Notre Dame cuando eran solicitados para realizar cualquier intervención, y la colaboración, si bien al principio no fue muy fluida, fue acrecentándose con el paso de los días y semanas, cuando el trato se fue haciendo más cercano. El hospital funcionaba a base de ONG que atendían las distintas clínicas y había alguna ONG que no quería trato con los militares. Si bien este hecho pudiera haber sido un inconveniente, había tanta labor que hacer en todos lados, que no había tiempo para pararse a considerar a unos pocos que les incomodaba la presencia de uniformes aun sabiendo que era personal de sanidad que estaba allí para ayudar.

Los equipos sanitarios móviles se desplazaban bien en helicóptero, en vehículos de Infantería de Marina o en embarcaciones, y el revuelo a las zonas a las que llegaban era enorme. Solo hay que imaginarse poblados prácticamente aislados en la montaña o junto a la playa, que no habían tenido alguna visita en años, y aunque también afectados por el terremoto, no tenían esperanza alguna de recibir ayuda exterior. De repente, caídos del cielo aparecen dos pájaros de hierro que en sus entrañas transportan un puñado de médicos y enfermeros que llevaban esperanza de vida a aquellas gentes que nunca habían pasado por una consulta médica. La asistencia en aquellas condiciones era agotadora para nuestros equipos sanitarios, pero a la vez muy reconfortante. La gratitud de los haitianos era muy grande y sentíamos que la labor que se estaba haciendo también.

Ha habido historias humanas muy emotivas entre tanto dolor encontrado, como la de los cuatro bebés nacidos a bordo del buque. Jean Louis de Castilla, Cristine, Benjamín Villarceau Jr. y Kerphine Belange vinieron a este mundo mediante partos difíciles que se resolvieron

satisfactoriamente y trajeron al buque la alegría de los recién nacidos. Otra fue cuando el 20 de febrero, tras cinco días ingresada en la UCI, fallecía en el hospital del "Castilla" una niña de dos años afectada de malaria cerebral. Mientras había vida había esperanza y más con esa juventud que hace agarrarse a la vida con fuerza, pero no pudo ser. La tristeza a bordo por el fallecimiento de la niña fue grande, pero enseguida hubo que sobreponerse, no había tiempo para lamentos. Uno de los helicópteros, acababa de evacuar y dejar en cubierta a una paciente con embarazo a término que se encontraba en muy malas condiciones y había que atenderla. Poco después, tras practicarle una cesárea, Benjamin llegó a este mundo, poniendo el contrapunto al fallecimiento que acababa de suceder hacía unos minutos. Las emociones se sucedían rápidas.

La asistencia médica diaria a los afectados directamente por el terremoto fue decreciendo en número desde la llegada a Haití y lo que mayormente se atendía era a una población con gran necesidad de asistencia de todo tipo.

Cualquier especialidad médica, ginecología, pediatría, medicina interna, odontología, trauma, etc... tenía un gran campo de actuación, aunque había algunas más populares que



otras. Principalmente el ginecólogo y los pediatras eran quienes se llevaban la palma ya que siempre tras ellos había pacientes esperando ser atendidos teniendo que derivar al buque, para tratamiento a bordo, muchos de los casos.

Las llamadas de urgencia llegaban a cualquier hora. Una de las primeras noches del "Castilla" en aguas haitianas, el oficial de guardia en el puente recibió

una llamada telefónica del médico de la Fundación Wesleyan solicitando evacuar al buque una paciente embarazada que se había presentado aquella madrugada con convulsiones y en muy mal estado, no teniendo medios para atenderla. El ginecólogo del buque, a la vista de los informes, no tuvo duda de que se trataba de una urgencia vital y solicitó la activación del helicóptero de alerta nocturna. La operación de evacuación no fue sencilla pues no había una sola luz en la ciudad, pero nuestros pilotos estaban preparados para tal contingencia. Disponían de gafas de visión nocturna y tenían estudiada la zona por si se presentaba un caso como el que tenían delante. Tomaron el helicóptero en el campo de fútbol de la ciudad entre calles cuya única iluminación eran algunas hogueras y velas bajo toldos que indicaban la presencia de población que se resistía a cobijarse bajo techo firme por miedo a nuevos derrumbes. En menos de una hora desde que se recibió el aviso, la paciente llegó a cubierta e ingresó en el hospital del buque. Los quirófanos estaban ocupados pues se estaba operando desde hacía más de cinco horas a una niña con fractura abierta de ambos fémures que había sido sacada debajo de los escombros el día del terremoto. El Coronel Jefe de la USANEMB, en su primera visita a la ciudad, la encontró en la calle sobre un colchón decidiendo, nada más verla en aquella situación, trasladarla a bordo intervenirla quirúrgicamente.

Tras una paciente entró la otra en el quirófano. Desgraciadamente, el bebé que esperaba la mujer recién evacuada en helicóptero se encontraba muerto desde hacía varios días y nada pudo hacerse por él, pero la pobre mujer salvó la vida gracias a la rápida y eficaz reacción de todo el contingente y las buenas manos de aquellos que la atendieron.

¿Quién decía que los milagros no existían?, ¿Cómo iba aquella mujer y su familia a imaginarse que sus plegarias aquella noche iban a ser atendidas de aquella forma? Un buque con cuatrocientas cincuenta personas a bordo había cruzado el Atlántico a toda velocidad para estar disponible en Haití en el momento que más lo necesitaba. Unos pilotos muy preparados que podían ver por la noche como si fuese de día, un buque hospital frente a su ciudad destruida y un equipo médico de primera esperando a recibirla. Tuvo que esperar unos minutos para entrar en quirófano esperando que otro milagro terminase de realizarse, pero el suyo también llegó. Todo el contingente español se sintió protagonista de aquella intervención. Había participado mucha gente para salvar una vida, pilotos, dotaciones de vuelo, personal auxiliar de mantenimiento y movimiento de helicópteros, dotación del buque, controladores, Infantería de Marina, y ¡cómo no! el personal de Sanidad que llevaba horas trabajando en el quirófano y continuó haciéndolo ante la urgencia del caso que se le presentaba.

9. **CAMPAÑA DE VACUNACIÓN**

El esfuerzo de nuestros especialistas atendiendo a aquella población tan necesitada, efectuando intervenciones quirúrgicas a bordo y desviviéndose en todos los casos, podía verse abocado al fracaso si una epidemia se llevaba por delante a cientos o miles de haitianos por alguna enfermedad contagiosa. La primera causa de muerte y enfermedad en Haití son las enfermedades transmisibles y entre ellas las de transmisión respiratoria como la difteria, tos ferina y el sarampión, siendo además la rubeola causa de problemas fetales importantes. La vacunación es considerada por la OMS como la intervención sanitaria con mejor relación eficacia/coste. No era cuestión de actuar por nuestra cuenta, por lo que a la llegada al país, se comunicó a la Embajada Española y a NN.UU. la disposición del contingente español de participar en alguna campaña de vacunación ya existente para que transmitiesen el ofrecimiento a las autoridades sanitarias haitianas. El equipo humano con el que se contaba era numeroso y con una gran capacidad de movimiento y organización.

Pasaron varias semanas de gestiones hasta obtener los permisos y el material de vacunación necesario de la Organización Panamericana de Salud - Organización Mundial de la salud (OPS-OMS) y de las autoridades del Ministerio de Salud Pública y Población haitiano (MSPP), y así, el día 1 de marzo comenzó por la Agrupación Hispaniola en Petit Goâve, la campaña de vacunación dentro del Programa de Vacunación Post desastre.

Éste establecía como primera prioridad, la vacunación contra el tétanos a todos aquellos que hubiesen sufrido heridas a causa del terremoto, y como segunda, la aplicación de la vacuna DTP, sarampión, rubeola, y Td, dependiendo de las edades, preferentemente a la población de los campamentos de desplazados.

La Agrupación Hispaniola fue el único organismo dedicado a la vacunación de la zona. Era el único con capacidad de mantener y almacenar las vacunas en frío ya que la falta de

suministro eléctrico en la ciudad impedía el uso de frigoríficos eléctricos. Hasta que no se restableciese el suministro normal iba a ser imposible que otros organismos se sumasen a la iniciativa española. Se aplicaron un total de 25.780 vacunas a 21.484 personas en Petit Goâve y alrededores, un gran porcentaje de la población. Había mucho miedo y todos querían las dosis para ellos y sus familias.

Los equipos de vacunación estaban formados por médicos, enfermeros, personal auxiliar sanitario y algunos ayudantes voluntarios de la dotación del buque, siempre protegidos por Infantes de Marina que ponían orden para que todo se desarrollase con normalidad y no se viesen arrollados.

Uno de los objetivos durante toda la misión era identificar a quien se transferirían los



trabajos que realizaba el contingente español cuando llegase la hora de partir. La campaña de vacunación había sido una iniciativa excelente y estaba teniendo mucho éxito, por lo que se consideraba necesario que continuase una vez el "Castilla" finalizase su misión en Haití. Con esta intención, se seleccionó y formó un equipo de siete enfermeras haitianas y tres administrativos que colaborando

diariamente con el equipo de sanidad, aprendieron todo lo necesario para continuar administrando las vacunas de forma autónoma. Los últimos días de misión se les dio la suelta, como se dice en argot aeronáutico, y obtuvieron unos resultados excelentes en términos de número de personas vacunadas. No fue fácil conseguir, en la maltrecha y casi desaparecida administración haitiana, que aquel equipo de enfermeras fuese contratado por el Ministerio de Salud para proseguir con la labor y se le abonasen los días trabajados con el contingente español. El tener un trabajo remunerado suponía, además de asegurar la continuidad en él, proseguir con la campaña de la vacunación y poder sacar adelante a sus familias, y para el contingente español que había trabajado tan estrechamente con ellas eran muy importantes estos dos aspectos.

10. EL ACCIDENTE

Todas las actuaciones de la Agrupación Hispaniola, como se ha visto, estaban apoyadas en el buque que se mantenía navegando en las proximidades de Petit Goâve. El "Castilla" necesitaba, a su vez, aprovisionarse para poder continuar con su misión. No solo víveres y combustible, sino medicamentos, material de repuestos para los distintos equipos del buque, sanidad, Infantería de Marina y multitud de detalles que eran imposibles de conseguir en aquel país. La cadena logística, en estos casos, preveía el suministro de materiales desde territorio nacional a través de vuelos comerciales y, en caso necesario, de vuelos militares.

Un operador logístico se encargaba de esta operación, llevando los materiales desde Madrid hasta Santo Domingo, en la República Dominicana. Una vez en este país, los envíos eran trasladados hasta el aeropuerto de Cabo Rojo, cerca de la frontera con Haití, a apenas una hora de vuelo de nuestros helicópteros. Los víveres durante la misión fueron acopiados, principalmente en las dos escalas del buque en Puerto Plata y el combustible fue suministrado en la mar, también en dos ocasiones, por petroleros de la Marina de los Estados Unidos.

Fue durante el trayecto de regreso de una misión logística cuando el 16 de abril de 2010, uno de los helicópteros de la Agrupación Hispaniola, el Gato 312, sufrió un accidente en las montañas al sur de Puerto Príncipe cerca de la localidad haitiana de Fond Verretes, estrellándose contra el suelo, pereciendo sus cuatro ocupantes, los dos pilotos, el alférez de navío Manuel Dormido Garrosa, el teniente de Infantería de Marina Francisco Forné Calderón, el dotación de vuelo, cabo mayor de Infantería de Marina Eusebio Villatoro Costa y el Habilitado del buque, el comandante de Intendencia Luis Fernando Torija Sagospe. La impresión para todo el contingente fue tremenda, suponiendo un duro golpe difícil de superar. Cuatro compañeros con los que llevábamos conviviendo tres meses en la misión de ayuda humanitaria, compartiendo con ellos trabajo, esfuerzo, alegrías y penas, habían dejado su vida, en plena juventud, en un fatal accidente cumpliendo la misión que se les había encomendado, en este caso misión logística para que la Agrupación Hispaniola pudiese continuar su labor de ayuda humanitaria al pueblo haitiano. La entrega personal que todos los componentes de la Agrupación hacían diariamente, aportando su esfuerzo al objetivo de paliar el sufrimiento del pueblo haitiano, quedaba empequeñecida ante la pérdida de la vida de los cuatro compañeros en el cumplimiento de esa misión.



Numerosas fueron las muestras de condolencia recibidas. La Ministra de Defensa se desplazó a Haití acompañada por las autoridades militares españolas y presidió, en el hangar del "Castilla" navegando en la bahía de Puerto Príncipe, un acto fúnebre por los cuatro fallecidos. La acompañaron también entre otros, el primer ministro de Haití Jean-Max Bellerive, la ministra de Asuntos Exteriores de Haití, Marie

Michelle Rey, y el representante de la ONU en Haití, Edmund Mulet. El acto estuvo cargado de emoción y todo el afecto y solidaridad que había mostrado el contingente español a los haitianos desde la llegada del "Castilla" a aquel país, el trato de amistad que habían demostrado trabajando sin descanso para ellos con la máxima ilusión desde hacía tres meses, les fue devuelto en esa misma medida. Era ahora que los haitianos, desde las autoridades nacionales, locales, simples ciudadanos la mayoría, todo aquel que había tenido un mínimo trato con el contingente español y muchos que ni siquiera lo habían tenido pero habían oído hablar de su actuación, se acercaban a mostrar su pesar por tan dolorosa

pérdida. Eran ellos, los afectados por el terremoto que había supuesto más de doscientos mil muertos en el país, donde era raro encontrar alguna familia que no hubiese tenido ninguna pérdida el día del gran seísmo, los que ahora consolaban a los españoles y lo hacían con el sentimiento de quienes sabían lo doloroso que llega a ser el fallecimiento de los allegados. Allí estaban los haitianos, paradojas del destino, dándonos ánimo y consuelo en aquellos tristes momentos para el contingente español, para las familias de los fallecidos y para toda España.

Con su presencia en el funeral de Estado celebrado en la Base Naval de Rota, SS.MM. los Reyes de España quisieron dar cumplido homenaje a los cuatro fallecidos y estar cerca de sus familias en los tristes momentos de la despedida.

11. **FINALIZANDO LA MISIÓN**

El Congreso de los Diputados había aprobado la Operación Hispaniola con una duración en Haití de tres meses, lo que suponía que tras el accidente del helicóptero quedaban al menos veinte días de estancia en zona. Había, por lo tanto, que continuar con la Ayuda Humanitaria hasta terminar la misión, aunque a muchos les costase, tras lo sucedido, recuperar el ánimo. Pero el trabajo fue en este caso, una ayuda para volver a la normalidad y aquellos días restantes fueron de los más intensos de la misión. El buque seguía con su habitual rutina diaria si a aquello se le podía llamar rutina, navegación, maniobra de dique, helicópteros, embarcaciones, comida diaria para 450, panadería, lavandería, comunicaciones, reuniones, visitas,... lo que es un buque de la Armada, en este caso anfibia. Los helicópteros no dejaron de volar, llevar su carga humanitaria y realizar sus misiones, los Infantes de Marina continuaron con sus cometidos de desescombro, seguridad, distribución de agua potable, conducción de vehículos etc, la Unidad Sanitaria prosiguió con la asistencia tanto a bordo como en tierra continuando también con la vacunación hasta el último momento.

El final de la misión se veía cercano y había que ir realizando la transferencia de cometidos, pero hasta el último día se estaría funcionando a la máxima capacidad posible.

En la víspera de la partida, se recibió a bordo una llamada telefónica del hospital de Notre Dame de Petit Goâve solicitando la asistencia del pediatra para un caso grave que les había llegado de urgencia. En pocos minutos se arrió una embarcación que llevó a nuestro pediatra a tierra, el cual, al ver al pequeño paciente y ante la gravedad de su estado, solicitó un helicóptero para evacuación, bien al buque o al Hospital Miami de Puerto Príncipe, únicas posibilidades para la intervención quirúrgica que necesitaba. Se alistó el helicóptero, pero antes de despegar de cubierta se recibió una nueva llamada notificando que el niño había fallecido, diagnóstico malaria cerebral, igual que la primera niña que falleció a bordo del buque y que nada pudo hacerse por ella.

Aquel suceso nos hizo pensar que por mucho que hubiésemos hecho, por mucha asistencia sanitaria que nuestros médicos y enfermeros hubiesen prestado, era mucha también la labor que quedaba por hacer en aquel país donde los niños morían con tanta facilidad.

Al ocaso de la última tarde en Haití, se celebró en cubierta un acto de despedida, en el que se entonó la oración marinera, como es tradición en los buques de la Armada y el

Comandante de la Agrupación acompañado por el Jefe del Subgrupo Táctico de Infantería de Marina y el Jefe de la Unidad Aérea Embarcada arrojaron al mar por la popa, una corona hecha de flores y vegetación recogida de Petit Goâve, la ciudad donde se había volcado el esfuerzo de la Agrupación Hispaniola. A continuación, el buque hizo sonar la sirena repetidamente en señal de despedida de la ciudad y empezó a alejarse barajando la costa. El crepúsculo fue rápido y la noche cayó antes de pasar frente al poblado Bananier al que habíamos atendido en numerosas ocasiones y con el que se habían llegado a crear lazos de amistad. La sirena y los focos de nuestro buque dijeron adiós a los habitantes de aquel poblado que, ante la falta de luz eléctrica, respondieron encendiendo numerosas antorchas, agitándolas en señal de despedida. Al principio se veían los fuegos solo en la playa, pero poco a poco, fueron encendiéndose en mayor número por la ladera de la montaña. En el barco, en la oscuridad del puente, nos quedamos sin palabras al ver aquella reacción de despedida. Fue emotivo alejarse viendo aquellos fuegos encendidos para nosotros.

Durante el tránsito de regreso a España, el “Castilla” tuvo ocasión de prestar un nuevo auxilio, esta vez a un marinero de un yate que también cruzaba el Atlántico y que se encontraba, desde hacía días, con una fuerte infección en una pierna temiéndose por su vida. El buque se desvió de su ruta, lo recogió en una negra y movida noche a través de su embarcación semirrígida, lo ingresó en su hospital y tras una intervención quirúrgica y posterior recuperación a bordo, lo transbordó a través de uno de los helicópteros a una corbeta portuguesa Joao Coutinho que lo dejó en Azores para su total restablecimiento. Fue la última asistencia de la Operación Hispaniola.

12. **LA LLEGADA A CASA**

Unos días más tarde, el 21 de mayo, el buque atracó en la Base Naval de Rota dando por finalizada la operación cuatro meses después de su partida. En el muelle de atraque, el recibimiento fue tumultuoso como lo es siempre que un buque regresa de una operación de varios meses en el extranjero. Los familiares nunca fallan, pero en este caso se sumaba el hecho del impacto mediático que había suscitado, por lo que la llegada fue cubierta por numerosos medios.

La alegría del regreso se contraponía con el sentimiento por los que faltaban, pero todos volvíamos orgullosos de haber participado en una importante misión que no había sido nada fácil, en la que se habían volcado poniendo todo su esfuerzo y en la que habían tratado de paliar el sufrimiento del pueblo haitiano, consiguiéndolo hasta donde permitieron sus posibilidades. En definitiva, misión cumplida.

Queríamos darle a la operación la importancia que se merecía como homenaje a los cuatro compañeros fallecidos en Haití y a sus familias, y así lo consideró también la Ministra de Defensa que acompañada por los mandos militares, acudió a Rota al recibimiento de la Agrupación Hispaniola agradeciendo el esfuerzo y trabajo realizado, queriendo estar presente y acompañarnos en los buenos momentos como este de la llegada, como también lo había hecho unos días antes, en los malos en Haití.

13. LOS NÚMEROS	
PERSONAS ATENDIDAS	8.371
PERSONAS ATENDIDAS A BORDO	171
PERSONAS ATENDIDAS EN TIERRA	8.200
MUJERES ATENDIDAS	3.926
NIÑOS ATENDIDOS	1.987
NACIMIENTOS	16
NACIMIENTOS A BORDO	4
PACIENTES INGRESADOS A BORDO	58
INTERVENCIONES QUIRÚRGICAS A BORDO	39
ASISTENCIAS ODONTOLÓGICAS	919
PERSONAS VACUNADAS	21.484
VACUNAS ADMINISTRADAS	25.780
AGUA POTABLE DISTRIBUIDA (LITROS)	611.500
BOMBAS DE POZOS REPARADAS	11
VIALES ABIERTOS (METROS)	8.195
ESCOMBROS RETIRADOS (M3)	8.052
MOVIMIENTO DE TIERRAS EN RAMBLAS Y DESAGÜES (M3)	45.375
ACONDICIONAMIENTO DE TERRENOS (M2)	72.305
EDIFICIOS DERRIBADOS	14
DIAS DE MAR	116
DIAS DE PUERTO	4
PORCENTAJE	96,6%
MILLAS NAVEGADAS	11.859
NAUFRAGOS RECOGIDOS	3
TOTAL VARADAS LANCHAS DE DESEMBARCO	502
HORAS DE VUELO	345,1
SALIDAS DE HELICOPTERO	195
HORAS VUELOS LOGISTICOS	201,1
HORAS DE VUELO MEDEVAC	18,2
PERSONAS TRANSPORTADAS	1.076
TONELADAS MATERIAL TRANSPORTADO	6,5

14. CONCLUSIÓN

La Operación Hispaniola ha sido una operación militar de ayuda humanitaria realizada en un país devastado, donde los daños causados por el terremoto habían venido a empeorar la precaria situación que ya antes vivía el país. No había otra forma de prestar ayuda en aquellos primeros meses de urgencia que no fuese una ayuda militar, debido principalmente a la seguridad que proporcionaba una fuerza armada en el ambiente de caos e inseguridad reinante en el país. Para gozar de una mayor autonomía en zona, se decidió que la operación fuese realizada por un buque de la Armada y el resultado fue la designación del buque "Castilla" reforzado con la Infantería de Marina, la Unidad Aérea Embarcada, la Unidad de Embarcaciones, el Equipo de Reconocimiento y Demoliciones Submarinas, y la Unidad de Sanidad. Unos medios materiales muy apropiados para los cometidos a realizar y un equipo humano con una gran motivación y preparación en todos los campos. Solo hubo que adaptar las capacidades militares de las unidades participantes a la misión de ayuda humanitaria, lo que se llevó a cabo sin mayor problema.

Los resultados de tres meses de operación en suelo haitiano son fruto del esfuerzo colectivo de la Agrupación Hispaniola que buscó siempre la mayor eficiencia posible, pero también del esfuerzo desinteresado y compromiso personal con la operación de sus componentes. Sin toda esa voluntad personal y colectiva, el resultado hubiese sido muy diferente. A todos los que ha podido llegar la ayuda prestada por el contingente español les ha cambiado la vida, a algunos se la ha salvado y a otros, al menos, se la ha mejorado.

Haití seguirá necesitando de la ayuda internacional por muchos años. Una ayuda ahora más programada cuyo objetivo no debe ser el tratar de reestablecer la situación existente en el país antes del terremoto, sino tratar de sacarlo de la pobreza extrema en la que vive la mayor parte de la población, alentando proyectos de reconstrucción primero, y después, de futuro. La explotación de los recursos turísticos, por ejemplo, les traerá mayores beneficios a los haitianos que la quema de vegetación para transformarla en unos cuantos sacos de carbón con los que ganar unos dólares, aunque antes de pedirles a los haitianos que cambien, hay que ayudarles a tener las necesidades básicas cubiertas.

Empezaba este artículo diciendo que el 12 de enero de 2010 el mundo entero se fijó, una vez más en Haití, y así fue. En esta ocasión, el desastre le ha dado a Haití una nueva oportunidad tras captar la atención de la comunidad internacional sobre las condiciones en las que ha quedado el país tras el seísmo. La corriente de ayuda internacional tras el terremoto ha sido grande, y bien gestionada, puede significar el salto cualitativo que ayude al país a progresar definitivamente.



La verdadera ayuda internacional a partir de ahora será no dejar que Haití pierda este tren.

*CN Francisco de Paula Peñuelas González
Comandante del Buque Asalto Anfibio "Castilla" (L 52) y
Jefe Fuerza Haití*