

*Retros, dumpers, mixtas, etc. ayudan a combatir diariamente el desastre provocado por el Prestige.*

## MÁQUINAS SOLIDARIAS

**Las empresas gallegas con maquinaria de construcción se vuelcan en las labores de limpieza del chapapote.**



### VI

¿Qué pasa a mi alrededor?  
¿Qué me pasa que yo no sé?  
Tengo miedo de una cosa  
que vive y que no se ve.  
Tengo miedo a la desgracia traidora  
que viene, y que nunca se sabe de dónde  
viene.

### VII

Algunos dicen ¡mi tierra!  
dicen otros ¡mi cariño!  
y éste, ¡mis recuerdos!  
y aquel, ¡mis amigos!  
Todos suspiran, todos,  
por algún bien perdido.  
Yo solo no digo nada,  
yo solo nunca suspiro,  
que mi cuerpo de tierra  
y mi cansado espíritu,  
donde quiera que yo vaya  
...va conmigo.

**(De Follas Novas,  
Rosalía de Castro)**

*Galicia está de luto. Un negro tétrico, viscoso y fétido ha inundado su costa, llenando de rabia e indignación los rostros de miles de personas que vuelven a ver comprometido su futuro. La Costa da Morte está viviendo su peor funeral, las Rías Baixas han perdido parte de su radiante luz y las playas se han convertido en hormigueros de voluntarios, que codo con codo y mano a mano, dedican decenas de horas en borrar el rastro de un barco asesino. Como no podía ser de otra forma, retros, mixtas, dumpers, palas, carretillas..., máquinas habituales en labores de construcción y obras públicas, se han unido a la labor solidaria de todo un pueblo, que quiere acabar cuanto antes con la ya considerada "mayor catástrofe ecológica de la historia de España". Rent&Leasing ha querido estar en Galicia en estos duros momentos y ofrece a sus lectores un documento de gran interés para conocer cómo están viviendo las empresas gallegas del sector esta nueva bofetada del destino.*

Su cara es la viva imagen de la preocupación. Sus rasgos denotan una dolorosa incertidumbre. Los gestos reflejan una tremenda indignación. Guillermo Senra, propietario de la empresa de alquiler y venta de maquinaria Comercial Senra, aún no ha terminado de digerir las tremendas dimensiones de la tragedia provocada por el Prestige: "Esto es un gran desastre ecológico, sin precedentes en los que poder apoyarnos". Las palabras del Sr. Senra dan idea de que el vertido de fuel no sólo está afectando a los marineros, que día tras día ven sus barcos amarrados a

puerto, sino que éste es un acontecimiento que ha "manchado", directa o indirectamente, a todos los gallegos. Desde que el inefable petrolero Prestige se partiera en dos a mediados de noviembre, con más de 70.000 toneladas de fuel en sus tanques, este buque monocasco de 26 años de antigüedad se ha convertido en el protagonista de muchas pesadillas. De sus grietas, salen diariamente litros y litros de hidrocarburo, que a través de inmensas mareas negras o en pequeñas manchas, acaban llegando a la costa en forma de desagradable chapapote.

# CHAPAPOTE: MÁQUINAS SOLIDARIAS

REPORTAJE

La llegada del fuel al litoral gallego, tanto en Costa da Morte como en las Rías Baixas, demuestra que la batalla contra la Naturaleza es un enfrentamiento que siempre acaba con derrota.

Con lo que no puede acabar ni el Prestige, ni el chapapote, ni los vientos, ni las grandes olas, ni la lluvia, ni las propias instituciones, es con la voluntad y esperanza de miles de personas, que con barcos, palas, manos y, por supuesto, también con máquinas se esfuerzan diariamente por limpiar la costa.

## Labor "solidaria"

Comercial Senra lleva muchos años en el sector de maquinaria y, desde el primer momento, se ha volcado en las ayudas de limpieza. Actualmente, tiene alquiladas a la empresa Tragsa 20 casetas, 3 miniexcavadoras Kubota, 4 dumpers Piquersa y varias carretillas elevadoras.

Estas máquinas ya están trabajando a pleno rendimiento en las zonas más afectadas de las Rías Baixas, sobre todo en las localidades de O Grove, Sanxenxo, Portonovo, Vigo y Baiona.

En el mismo instante que Tragsa le pidió a esta compañía el alquiler de estas máquinas, éstas fueron sacadas del parque y llevadas a aquellos lugares devastados por la marea negra.

De la enorme preocupación que ha desatado en Comercial Senra el hundimiento del Prestige, da idea la afirmación de su propietario de que "a lo mejor ni cobramos el alquiler de estas

máquinas". Un gesto plenamente solidario y altruista, que dignifica a esta compañía de larga tradición en Pontevedra.

Muchas máquinas han visto, en los últimos días, cómo su trabajo ya no estaba relacionado con el movimiento de tierras, sino con una sustancia maloliente y viscosa, que mancha todo lo que se interpone en su camino. Su

Las tolvas quedan repletas de sacos con chapapote.



La Ría de Vigo vive permanentemente amenazada por el fuel vertido por el Prestige.

desagradable aspecto y las consecuencias negativas que está trayendo, ha provocado que Guillermo Senra, a pesar de tener la costa al lado, ni siquiera se haya acercado para observarlo con sus propios ojos: "Yo no quiero ni ver el chapapote, me da "repelús". Ni siquiera me he acercado a la costa para ver cómo es".

Desde la llegada de las primeras manchas de chapapote, la maquinaria de construcción y obras públicas ha contado con un papel principal en las tareas de limpieza. En un primer momento, eran las propias retro-excavadoras las que retiraban el fuel con sus cazos y lo llevaban a los contenedores. La llegada de los voluntarios y la posibilidad de quitar el fuel sin remover excesivamente la arena, provocó que estas máquinas se ocuparan de otro tipo de labores, tales como carga de sacos, transporte de material y labores propias de dumpers y grúas.

Aún así, cuando llegan las grandes mareas negras, las excavadoras, retros y mixtas recogen directamente el fuel de las playas. En la Isla de Ons y en las Islas Cíes, gravemente afectadas por actuar de pantalla de las rías, aún se puede observar a estas máquinas realizando labores de extracción.

Otro de los elementos que está dificultando el uso de estos productos, es el carácter abrupto de buena parte del litoral gallego. Hay lugares que son totalmente inaccesibles, con enormes acantilados y grandes rocas. Las zonas más abiertas al Océano Atlántico y, sobre todo, la Costa da Morte se han convertido en espacios reservados

para los voluntarios, ya que las máquinas están incapacitadas para realizar ahí el trabajo.

Un aspecto que hay que tener muy en cuenta es que las retros, mixtas y excavadoras son productos que han sido diseñados para trabajar sobre todo con tierra.

El chapapote, de aspecto y olor tremendamente desagradable, ocupa las pesadillas de miles de gallegos.





La mixta utiliza su cazo para aplastar las bolsas contenidas en los camiones.

Aún no se conoce en qué medida el chapapote, con sus características especiales, puede dañar la mecánica de estas máquinas. Según Guillermo Senra, "hasta que no nos devuelvan nuestras unidades, no conoceremos el verdadero deterioro que pueden sufrir. De todas formas, lo único que ahora mismo nos preocupa es que puedan trabajar de forma eficiente para cumplir con su trabajo, que no es otro que dejar la costa completamente limpia".

De lo que no cabe ninguna duda es de que marineros, voluntarios y operarios de maquinaria están realizando una labor encomiable, porque a pesar de llegar constantemente fuel a las playas, todas estas personas no se rinden y siguen desafiando al desastre ecológico. Como dice Guillermo Senra "éste es un trabajo duro y desesperante, porque cuando parece que estás terminando de limpiar la playa, surge otra mancha en el mar que vuelve a teñir todo de negro".

Jamás en Galicia se había estado tan pendiente de las previsiones meteorológicas. De la dirección y fuerza en la que sopla el viento dependen muchas economías familiares y el trabajo de miles de pescadores y marisqueros. Cuando vienen rachas del suroeste, toda la costa gallega tiembla con lo que es la segura aproximación de la marea negra. Un ligero cambio de la dirección del aire, puede traer trágicas consecuencias. Por eso no es de extrañar que la información meteorológica ocupe ya las primeras páginas de los periódicos, abra los informativos y sea objeto principal de innumerables conversaciones.

Ahora, cabe preguntarse en qué medida esta crisis medioambiental puede perjudicar los intereses de los empresarios de maquinaria. Guillermo Senra tiene muy clara la respuesta: "Al bajar los ingresos de la pesca, el marisco y el turismo, las empresas de alquiler de maquinaria se van a ver afectadas de forma colateral. Se van a frenar en gran medida las inversiones en obras públicas, ya que buena parte de los presupuestos de la Administración van a estar dedicados a las labores de recuperación del litoral y a las ayudas a pescadores y marisqueros".

Y lo peor de todo esto, es que el Prestige sigue arrojando fuel y no se ven soluciones a corto plazo que puedan detener este castigo.

## Una catástrofe de incalculables dimensiones

En algunas empresas, los efectos negativos ya se comienzan a sufrir. Excavaciones y Construcciones Laureano Covelo S.A., empresa ubicada en la localidad pontevedresa de Pontearreas, vio como dos días después del hundimiento del Prestige, una empresa conservera paralizaba la puesta en marcha de un proyecto que



Guillermo Senra, de Comercial Senra, en las instalaciones que tiene esta empresa cerca de Pontevedra.

debía iniciarse a principios de año. Por ello, Ángel Covelo, Director de Producción de esta compañía, tampoco tiene dudas a la hora de valorar el perjuicio que va a causar esta catástrofe en el sector de la construcción: "Esto es una cadena que nos va a afectar a todos. El sector pesquero y marisquero tiene mucha fuerza en esta zona y, al tener menos dinero, va a influir en el resto".

Laureano Covelo S.A. ha puesto a disposición de la Xunta tres de las máquinas de su parque para colaborar en las labores de limpieza. Concretamente, en los puertos de Aldán y Cangas están trabajando una retroexcavadora Hitachi 200, una mixta CAT 428 y un dumper MAN 364.

A través de un registro de empresas autorizadas para transportar sustancias industriales, la Consejería de Medio Ambiente se puso en contacto con los directivos de esta compañía. "El primer día nos pidieron la mayor cantidad de máquinas que pudiéramos darles, y nosotros lo máximo que podíamos ofrecer en ese momento, sin perjudicar a las obras en curso, eran esas tres máquinas", dice Ángel Covelo.

Las necesidades eran tan urgentes, que ni siquiera se fijó un precio por el alquiler. Es más, desde la misma empresa ya se quiere dejar claro que este servicio tiene poco o nada de negocio y mucho de solidaridad: "Con tal de que nos cubran un poco los costes, basta. Lo de cobrar es lo que menos nos importa ahora mismo".

Tras unos primeros días en los que el nerviosismo llevó a una situación caótica, tanto en organización del trabajo como en abastecimiento de medios, ahora, una vez asumido el grave pro-



Las barreras de contención pretenden parar la llegada del fuel a la costa.



Decenas de gaviotas sobrevuelan la Ría de Vigo, esperando que nunca llegue la marea negra.

blema, las tareas encomendadas se están realizando de una forma mucho más positiva. El factor sorpresa que acompañó a las primeras manchas, hundió a muchos en una profunda depresión, pero con el paso del tiempo, se han dado cuenta de que no vale de nada la resignación, el llanto y el lamento, y se han puesto manos a la obra para acabar lo más rápidamente posible con este continuo sufrimiento. “Es una situación triste, muy dura y desesperante, pero hay que luchar para solventarla”, afirma Ángel Covelo.

Las máquinas de Laureano Covelo S.A. son ya un complemento ideal de barcos y grúas en los puertos. Allí llegan diariamente decenas de buques tras recoger en el mismo mar el chapapote que flota en el agua. Con redes y palas, y luchando contra olas, corrientes marinas, fuertes vientos y lluvia, los marineros consiguen llenar sus barcos de fuel antes de regresar a la costa. Una vez en el muelle, son las máquinas las que adquieren el mayor protagonismo. Las retos y las mixtas utilizan sus cucharas para descargar el material de los barcos y llevarlo hasta el camión o dumper. Su valor de excavación es nulo en estas tareas pero, en cambio, realizan una magnífica labor de carga y descarga.

A pesar de que no es éste el trabajo específico para el que han



Las manchas de chapapote forman ya parte por desgracia del paisaje gallego.

sido creadas estas máquinas, lo cierto es que se han adaptado perfectamente a unas labores, que como dice Ángel Covelo, en el fondo no son tan diferentes: “No es su trabajo habitual pero tampoco se diferencia mucho de las tareas propias de la construcción y obras públicas. La retro también hace labores de grúa, manejo de contenedores, traslado de cargas pesadas...”.

En algunos puertos y paseos marítimos, son las cargadoras las que están quitando el chapapote extendido por la superficie tras chocar el agua contra los diques. En estos casos, al tratarse de un piso firme y no de una playa de arena, la cuchara puede retirar el fuel con mayor facilidad.

Otra de las circunstancias que puede llevar a una retro a contactar directamente con el material, es la acumulación de trabajo. Cuando hay una marea negra importante y son muchos los barcos que llegan a puerto para descargar, puede ocurrir que no haya camiones suficientes para transportarlo. Para solucionar este problema se colocan balsas de plástico en el suelo, y allí dejan los barcos todo el material extraído. Es la retro, con su cuchara, la que posteriormente, se encarga de llevar el fuel de esas balsas al dumper o bañera del camión. De esta forma, no se



Ángel Covelo, Director de Producción de Excavaciones y Construcciones Laureano Covelo S.A., en su despacho de Pontearreas.

pierde nada de un tiempo que en algunos momentos puede ser oro.

Las máquinas que más están demandando desde los centros de organización son los dumpers, los camiones articulados de gran tonelaje, las retros, las mixtas y las grúas de descarga de contenedores. La imposibilidad de trabajar con estas unidades en los acantilados, provoca que el sueño de muchos sea la fabricación de una máquina de gran estabilidad que sea capaz de realizar su trabajo en grandes pendientes y con enormes rocas a su alrededor. Circunstancias completamente distintas a las que encontramos en las playas, donde un gran espacio permite una inmejorable maniobrabilidad.

En cuanto a una posible escasez de maquinaria en las provincias de A Coruña y Pontevedra, "nada de nada". Según Ángel Covelo, "en la costa gallega hay máquinas suficientes para realizar adecuadamente las labores de limpieza. Además, A Coruña y Pontevedra son dos provincias en las cuales hay un gran número de empresas que pueden abastecer sin problemas a los encargados de la limpieza de la costa. Si al principio hubo escasez de medios fue por lo imprevisible del acontecimiento y porque para poder llevarse una máquina hace falta realizar una serie de trámites, además del tiempo que supone trasladarla al

lugar de trabajo. Nosotros estamos dispuestos a dar más máquinas si nos las piden pero, sinceramente, creo que ya hay medios suficientes".

A la hora de evaluar los daños que pueden sufrir estas máquinas en su contacto con el chapapote, Ángel Covelo está convencido de que sólo serían super-



El chapapote queda impregnado en todo lo que toca.

ficiales, es decir, aquellos que pueden incidir en la chapa o los propiamente derivados de la pintura. Éstos tienen, por tanto, una fácil solución ya que con un nuevo baño de pintura y una limpieza a fondo, la máquina estaría como nueva. La mecánica, los engranajes y los elementos más sensibles, según esta teoría, no tendrían por qué sufrir en estos casos más que si se trabajara con tierra o agua.

La situación de emergencia creada tras el hundimiento de Prestige, también ha impedido que los operarios de las máquinas hayan recibido una formación especial para conocer las claves del trabajo con chapapote. Pero este desconocimiento, no sólo les es exclusivo a ellos, sino que también la mayoría de los voluntarios y marineros han tenido su primer y desagradable encuentro con esta sustancia en estas últimas fechas. Los pescadores, acostumbrados a recoger peces y mariscos, ahora tienen que capturar una materia que amenaza la vida marina y su medio de subsistencia. Los voluntarios, que veían en la distancia el chapapote, en su encuentro con la realidad han comprobado su pestilente olor —algunos han sufrido hasta mareos—, su facilidad para adherirse con fuerza a las rocas y su tremenda capacidad para manchar de negro todo lo que pilla.

Este chapapote es ya el enemigo número uno de los gallegos, que en los últimos años no sólo han tenido que sufrir catástrofes marítimas, sino también internas. No hay más que echar un poco la vista atrás para ver el desastre que provocó en la ganadería de la zona la expansión del mal de las vacas locas.

Ahora, como bien dice Ángel Covelo, "todos debemos unirnos y esforzarnos por sacar esto adelante". En ese único fin deben estar concentradas todas las actividades, cosa que parece ya entender la Administración Pública que, por ejemplo, permite a algunos camiones transportar chapapote, cuando en condiciones normales sería una labor que les estaría prohibido realizar, por carecer de la autorización pertinente para manejar derivados del fuel.

## Una mixta anti-chapapote

Cangas, localidad situada en la boca de la Ría de Vigo, vive estos días una actividad frenética. Su puerto se ha convertido en el centro neurálgico de descarga de todo el chapapote capturado en las Islas Cíes y en sus alrededores. Al muelle llegan decenas de barcos repletos de fuel, dispuestos a dejar en tierra el veneno que mata a sus peces.



El tremendo esfuerzo de estos marineros y la barrera natural que suponen las Islas Cíes, han impedido que el fuel entre en grandes cantidades en la Ría de Vigo, un núcleo fundamental en la economía de la zona. Según se va acercando a la costa, se percibe en el ambiente un cierto olor a gasolina putrefacta que se impregna en el

Varios operarios prueban una nueva máquina de limpieza a vapor.

## CHAPAPOTE: MÁQUINAS SOLIDARIAS

cuerpo tanto como el pegajoso chapapote. Impresiona ver las caras de rabia de decenas de marineros que tienen prohibido salir al mar a pescar y que tienen que amarrar sus embarcaciones hasta que todo esto acabe.

Es un día lluvioso —quizás sea el cielo gallego el que llora—, y en uno de los muelles, se encuentra trabajando, como desde hace un mes, Carlos Ginartes, operario de una mixta CAT 428 de Excavaciones y Construcciones Laureano Covelo S.A.

Gallego de nacimiento, la catástrofe del Prestige le ha herido el corazón: **“Es una situación penosa, todo es impresionante, no hay palabras para describirlo”**.

Su mixta forma parte de un amplio parque de maquinaria que diariamente realizan las tareas de carga y descarga de bolsas de chapapote. A pesar del paso de los días, no termina por acostumbrarse a una situación que nunca hubiera deseado vivir. Carretillas, grúas, mixtas, camiones, dumpers, contenedores ennegrecidos hasta límites difíciles de imaginar, y un inmenso almacén con las ventanas destrozadas, forman un paisaje más propio de ciencia-ficción que de una zona costera de principios del siglo XXI. El trabajo es continuo.

Llega un barco, se descarga todo el material y se introduce en los camiones para llevarlo lo más lejos posible, allí donde deje de hacer tanto daño.

Carlos Ginartes lleva trabajando dos años con esta máquina y jamás se había visto en una igual: **“Estoy viviendo algo desastroso, inolvidable, algo que un día podré contar a mis nietos. Con este trabajo estamos ayudando a los pescadores y, también, a nosotros mismos, porque esto nos afecta a todos”**.

Su ritmo de trabajo lo marca la afluencia de barcos. Los días que se acerca la marea negra, tiene que emplearse a fondo para poder descargar toda la mercancía y dejar todo limpio y ordenado. En cambio, los días en los que la flota no puede salir por el mal tiempo, la labor es mucho menor.

En algunas ocasiones los operarios deben trabajar desde las 8 de mañana hasta altas horas de la noche, cuando el último barco regresa a puerto. Es una labor ingrata pero ciertamente necesaria.

La mixta CAT 428 se ha convertido por necesidad en una

máquina multiusos, capaz de realizar las labores más variopintas, desde aplastar las bolsas de fuel situadas en los camiones para hacer más hueco, hasta recoger todo el material caído al suelo, pasando por labores de carga, descarga y limpieza.

Ahora, su contacto con el chapapote es mucho menor que en los inicios, pero aún con eso, restos de fuel se dejan ver tanto en la cuchara, como en el cazo de la máquina. Incluso, el chasis en algunos lugares ha perdido su color amarillo característico para dar paso a un negro impenetrable.



Carlos Ginartes posa con su mixta Caterpillar en el puerto pontevedrés de Cangas.

La utilización en los barcos de las bolsas como elemento de recogida del carburante vertido, ha facilitado el trabajo de la mixta, además de hacerlo más limpio. En los primeros días el contacto directo con el material dejaba la máquina irreconocible. Por mucho que se pudiese retirar la suciedad con disolvente y agua, lo cierto es que el uso de estos sacos ha supuesto un avance muy importante para las máquinas.

La capacidad que tiene el chapapote de solidificarse con el paso del tiempo, ha llevado a algunos a pensar en las consecuencias funestas que puede tener esto para algunas partes de las máquinas, sobre todo los engranajes y puntos de unión. La posibilidad de que estas zonas se vean empapadas por una sustancia viscosa, que luego se endurece, provoca un razonable temor a futuras fracturas o averías.

Sin embargo, Carlos Ginartes, manda un mensaje de tranquilidad a todos los que creen que pueden surgir estos problemas: **“El chapapote donde más puede llegar es a los bulones y pasadores y, de momento, no hemos sufrido ningún**

**percepción. Si se engrasan habitualmente, no tienen por qué sufrir un deterioro importante”**.

Para velar por el buen funcionamiento de la mixta, Carlos realiza un exhaustivo mantenimiento, con limpieza y engrase incluido. Así, a la mañana siguiente, cuando tiene que volver a ponerse manos a la obra, no se encuentra con desagradables imprevistos. Por unos segundos más de trabajo, se ahorra disgustos inoportunos.

Al importante número de máquinas con las que cuenta el puerto de Cangas, hay que unirle la decena de voluntarios que llegan a esta localidad gallega los fines de semana. Éstos, lógicamente,

La cuchara de la mixta termina impregnada de chapapote tras los trabajos de limpieza.



ni conducen carretillas, mixtas, o camiones, ni controlan las grúas. Su labor se ciñe a la colocación de plásticos que eviten la aparición de manchas en volquetes o en el suelo. Además realizan todo tipo de trabajos de limpieza.

No son éstas, ni mucho menos, tareas banales. En algunos casos son fundamentales. Por ejemplo, cuando se tienen que utilizar las balsas por insuficiencia de camiones, son los voluntarios los que se encargan de habilitar la zona y de prepararla para recibir el chapapote.

Los encargados de repartir las diferentes labores de limpieza son los responsables de Tragsa y de la Consejería de Medio Ambiente. Ellos son los que deciden dónde debe estar la máquina, qué persona debe realizar una tarea concreta y dónde son más útiles los voluntarios. Tras el caos del inicio de la crisis, todo ya se ha serenado. Como si se tratara de una cadena taylorista, el trabajo está perfectamente estructurado.

El clásico mono blanco utilizado por los voluntarios también es empleado por los operarios de mixtas. Las razones para su uso, las da el propio Carlos Ginartés: **“Utilizo un mono blanco, pero no mascarilla. Cuando la máquina tiene que estar parada, yo aprovecho para echar una mano en las labores que hagan falta, y ahí, sí que corro el riesgo de mancharme. Por eso, utilizo el mono”**.

### El último viaje

Todos saben de dónde viene el chapapote, pero pocos conocen



**“Nunca más”.**



El caso de la mixta también sufre la viscosidad del fuel vertido por el Prestige

dónde termina tras ser extraído del mar. Esos chorros de líquido negro que, a través de las imágenes proporcionadas por un submarino, hemos visto manar de las grietas del Prestige, tienen su final a muchos kilómetros del lugar de hundimiento.

El fruto del esfuerzo de cientos de voluntarios, marineros, vecinos y operarios

acaba siendo arrojado a grandes fosas, de dónde nunca más podrán volver a escapar.

Manuel Fortes, conductor de un dumper MAN 364 perteneciente a la empresa Excavaciones y Construcciones Laureano Covello S.A., es uno de los encargados de acompañar al fuel en su “último viaje”.

Su labor consiste en llevar el dumper al muelle, esperar hasta que lo llenen completamente de bolsas y transportar la mercancía a las zonas de descarga situadas muy lejos de la Ría de Vigo. Aunque han pasado muchos días desde el inicio de la catástrofe, Manuel Fortes no ha asimilado aún el fatal acontecimiento.

**“Todo esto da mucha pena”**, repite incesantemente, sin saber qué razones han llevado a este barco-chatarra a hundirse justamente enfrente de la costa gallega.

Al igual que la mayoría de la gente, Manuel no vislumbra una solución fácil e inmediata a esta crisis, pero lejos de hundirse como el propio barco, pone día a día su granito de arena en el esfuerzo común del pueblo gallego. Con su dumper, aleja la carga letal de la costa y la deposita en los recintos habilitados por la Xunta.

Las bolsas de combustible que recoge en el puerto de Cangas



Cientos de voluntarios dedican horas y horas en dejar limpias las playas.

## CHAPAPOTE: MÁQUINAS SOLIDARIAS



Manuel Fortes, junto al dumper MAN 364 en el que transporta el chapapote.

terminan en Somozas, una localidad del interior de la provincia de A Coruña, que se encuentra a más de 200 kilómetros de Vigo. Tras una dura paliza de viaje, en el que no puede ni correr ni hacer maniobras peligrosas para no verter chapapote en la carretera, hace el pesaje de la carga y arroja la mercancía a las fosas. Si la cosa se da bien, en un día puede realizar dos viajes, pero lo normal es que sólo efectúe uno.

Aunque aún no está muy claro lo que se va a hacer con el fuel descargado en las fosas, todo parece indicar que la intención de los organismos competentes es refinarle para sacarle alguna utilidad como combustible.

El dumper cuenta con la desventaja de no poder cargar tanto material como puede hacerlo un camión articulado. Manuel Fortes en cada trayecto transporta entre 7 y 8 toneladas, mientras que las gigantescas bañeras de los camiones pueden trabajar con 12, 13 y más toneladas. Eso sí, el dumper garantiza una gran seguridad durante el trayecto.

El aspecto del chapapote ya de por sí desagrada a Manuel, "es asqueroso y mancha muchísimo", asegura. Precisamente por esta razón, el volquete siempre está protegido por un plástico que evita que los escapes puedan manchar la máquina.

Al igual que el resto, los dumpers y camiones también sufrieron al principio los efectos de la descoordinación. La ausencia de sacos obligó a cargar el fuel directamente en la tolva, con lo que ésta terminaba completamente negra.

Manuel conseguía limpiar las manchas con gasoil o disolvente y



El litoral gallego ya está sufriendo los devastadores efectos del chapapote.



Las JCB también están realizando un gran trabajo en la limpieza de las costas gallegas.

un poco de agua. A pesar de que salían con cierta facilidad, lo cierto es que con la aparición de los plásticos se han reducido los tiempos necesarios para efectuar las labores de limpieza en la máquina.

A diferencia de Carlos, Manuel no utiliza ningún uniforme mientras efectúa su trabajo. Según él, "al no tener contacto directo con el chapapote, no necesito emplear ni mascarilla, ni mono, ni botas especiales".

Con la desazón provocada por la seguridad de que las consecuencias del vertido van a dejarse notar durante mucho tiempo, a Manuel le alivia saber que los gallegos no están solos ante esta catástrofe, que España se ha volcado desde el primer momento en su ayuda, y que hay cientos de voluntarios que están dispuestos a dejarlo todo con tal de colaborar en las tareas de limpieza de la costa.

#### Batallón solidario

Playa de Montalvo. El sol comienza a ocultarse en el horizonte. Un grupo de voluntarios no cesa en su empeño de borrar cualquier rastro de chapapote en este paraíso pontevedrés. Manuel Melón, natural de Sanxenxo, es una de las personas que forma parte de este batallón solidario, digno de la más profunda admiración.

A pesar de estar de baja laboral, la situación que atraviesa su tierra le lleva todos los días a la costa, donde con palas y con sus propias manos extrae el maldito fuel. Ha aceptado el desafío del Prestige, no quiere permanecer en casa con los brazos cruzados mientras el buque sigue contaminando la playa que le vio nacer. Día y tarde, acude con su chubasquero y sus botas a la costa con la esperanza de poder ver pronto el final de esta nueva catástrofe ecológica.

Después de muchos días de trabajo, Manuel ya se ha acostumbrado a trabajar en colaboración con las máquinas: "Trajeron a la playa de Montalvo una mixta Caterpillar, que realizó un gran trabajo. Nosotros extraíamos el chapapote de la playa, lo metíamos en bolsas y luego, éstas eran transportadas por la máquina hasta los contenedores".

Aunque al principio había algo de descoordinación, actualmente, voluntarios y máquinas forman una combinación perfecta a la hora de sacar el fuel del litoral. Hoy en día, el problema de organización es otro, según explica Manuel: "Existen zonas gravemente afectadas donde los voluntarios no pueden ayudar por escasez de medios (mascarillas, botas, palas, etc.), y hay otros lugares donde por fortuna no ha llegado mucho chapapote, y que cuentan con un excedente de colaborado-