

CRÓNICA DE LA BATALLA DE MÁLAGA

Manuel Olmedo Checa

RESUMEN

Las inundaciones sufridas por Málaga en el otoño de 1989 provocaron sensibles pérdidas en vidas humanas y daños que se evaluaron en unos 100.000 millones de pesetas. En el presente trabajo se analizan las repetidas catástrofes producidas por los reiterados desbordamientos del río Guadalhorce y de la mayoría de los cursos de agua que circundan nuestra ciudad, y se relata la decisiva actuación que las Fuerzas Armadas tuvieron en las tareas realizadas para socorrer a la población y para devolver la normalidad a Málaga.

Palabras clave: Málaga, Fuerzas Armadas, Inundaciones, Catástrofes.

El teatro de las operaciones

La ciudad de Málaga está situada en el centro de una amplia rada, abrigada al N, NE y SO por abruptos macizos montañosos interrumpidos por numerosos valles, entre los que destacan los correspondientes al río Guadalmedina, escarpado y estrecho, y al río Guadalhorce, llano y dilatado, configurando este último el mejor corredor natural de comunicación entre la capital y el interior de la provincia.

La población alcanza unos 560.000 habitantes y su casco urbano se extiende por las estrechas terrazas del litoral situado a levante de la ciudad, por ambos márgenes del Guadalmedina, que la divide casi en dos, y por las amplias riberas del Guadalhorce, que conforma el límite occidental del término municipal, que linda con Torremolinos.

El nuevo ataque de un antiguo enemigo

El día 14 de noviembre del año 1989 comenzaban para Málaga los días más trágicos de los últimos 50 años de su historia.

Desde las primeras horas de la madrugada de aquel martes, casi de forma súbita, una profunda borrasca procedente del Golfo de Cádiz comenzó a descargar lluvias de tal intensidad que a las pocas horas ocasionaron el desbordamiento del río Guadalhorce y de todos los arroyos situados a poniente del Guadalmedina. Entre las 7 y las 13 horas en el observatorio del Aeropuerto se midieron un total de 76,5 mm, y entre las 13 y las 18 horas la precipitación alcanzó los 58,6 mm. En el observatorio de Málaga capital los registros fueron de 28,9 y 8,9 mm respectivamente.

Como en cualquier buen ataque el factor sorpresa fue decisivo, y el acontecimiento cogió de improviso tanto a los ciudadanos como a sus responsables políticos y técnicos, algunos de los cuales tardaron bastantes días en salir de un estado de pánico paralizante.

Ni en el Gobierno Civil ni en el Ayuntamiento de la capital existía entonces un esquema organizativo para estructurar la intervención de los diferentes servicios ante una situación de emergencia ni para desarrollar un plan de rehabilitación de la ciudad.

En la capital, el primer ataque de agua y barro se produjo entre las 11,30 y las 12,45 horas, terminando con una intensa granizada. El colapso del tráfico paralizó la parte de la población situada al Oeste del río Guadalmedina, que estuvo a punto de desbordarse por la brecha que se había abierto en el muro de la margen derecha junto a Correos con motivo de las obras que entonces se realizaban.

La energía eléctrica comenzó a sufrir frecuentes cortes en la zona occidental de la población. Los nudos semafóricos quedaron fuera de servicio. El Guadalhorce subió más de seis metros sobre su nivel normal y su desbordamiento alcanzó unos dos kilómetros y medio de anchura. La carretera N-340 quedó cortada por las aguas de dicho río y por las del arroyo Cañas, interrumpiéndose así el único enlace viario que existía entonces entre Málaga y la Costa del Sol, cuyo tráfico alcanzaba una intensidad media diaria de casi 100.000 vehículos.

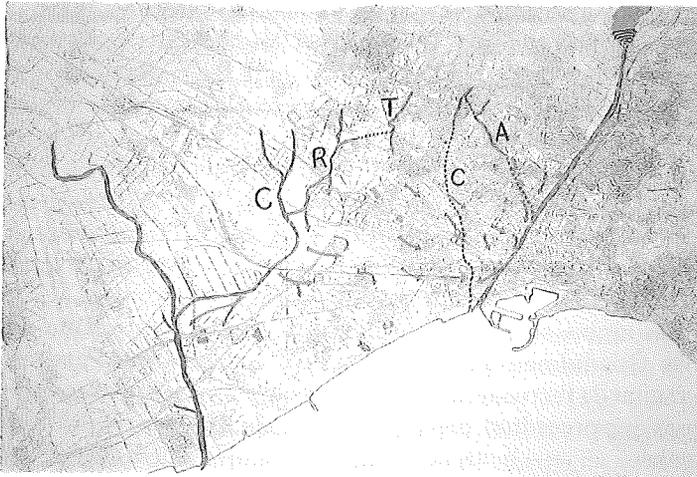
El aeropuerto tuvo que suspender su actividad y quedó aislado. Quedó asimismo interrumpido el enlace ferroviario con la Costa y con el resto de España al arrastrar la riada varios tramos de vías e inundarse la estación. El canal que abastecía de aguas a Málaga se llenó de barro y quedó fuera de servicio. El parque principal de Bomberos se inundó y quedó sin luz ni teléfono, como ocurrió con el resto de la población situada entre los ríos Guadalmedina y Guadalhorce.

Unas 300.000 personas, consternadas y perplejas, resultaron directamente afectadas por el fulminante ataque de las aguas y del barro, que en menos de dos horas se adueñaron de gran parte de la ciudad.

Los acontecimientos se desarrollaron con tan inusitada rapidez que la mitad de la población se enteró de lo que le había pasado a la otra mitad por los telediaros del mediodía.

Descripción de las principales avenidas

Las aguas del arroyo Cañas, que no pudieron desaguar al Guadalhorce debido a que el nivel de éste era más alto, desbordaron junto al Puente de los Morenos y atravesando la carretera de Cádiz contribuyeron a inundar la zona de la Azucarrera y los polígonos La Concha y Comercial Guadalhorce.



En las zonas urbanas de la Carretera de Cádiz las aguas y el barro procedieron también del arroyo Cañas, cuyo encauzamiento apenas fue capaz de evacuar la quinta parte del caudal generado por su cuenca, y que impedido su desagüe al Guadalhorce como ha quedado dicho desbordó también aguas arriba del puente sobre el ferrocarril, junto al cortijo Paredilla, ya que la obra de fábrica allí existente suponía y aún continúa suponiendo un gran estrechamiento para la corriente.

Desde dicha zona el turbión penetró por la Avenida de Europa, continuando parte de las aguas por ella y otra parte por la Avenida Virgen de Belén hacia el Sur, llegando las aguas al mar tras arrasar la Estación del Perro y las barriadas Sixto, La Paz, La Luz, Vistafranca, Virgen de Belén y Los Guindos. Contribuyeron también a la inundación de estas zonas las aguas del colector cuya traza

discurría entre las barriadas Dos Hermanas y Nuevo San Andrés y que condujo el caudal que procedía del drenaje de los terrenos situados al N.O. de la Ronda Oeste.

Al quedar el tráfico totalmente colapsado y cortadas las principales arterias viarias, muchos ciudadanos no pudieron regresar a sus domicilios hasta bien entrada la noche, con la consiguiente angustia generalizada de sus familiares.

A la caída de la tarde eran rescatados los cadáveres de las dos primeras víctimas mortales en la zona de La Barriguilla, en la que se acumuló una altura de casi 4 metros de agua procedente del arroyo de Teatinos, por cuyo túnel de desvío no cabía más que la tercera parte del caudal que su cuenca generó aquel día.

Las aguas de este arroyo, desbordadas en las cercanías de la residencia militar Castañón de Mena, circularon desde La Barriguilla por dos direcciones principales: la primera de ellas bajó en sentido Norte-Sur siguiendo el eje que forman las calles Corregidor Francisco de Molina y Alcalde Díaz Zafra, y tras arrollar las tapias del ferrocarril y el tendido de vías entre los depósitos de Repsol y la barriada Dos Hermanas, inundaron las zonas bajas de la Barriada de Girón, uniéndose esta corriente de agua a la que procedía del arroyo Cañas y discurría por la avenida de Europa, como ya se ha indicado.

El resto del caudal desbordado del Teatinos circuló desde La Barriguilla hacia calle Cómpea, alcanzando luego el Polígono Alameda y la margen derecha del Guadalmedina, en donde estas aguas se unieron a las que procedían de las zonas de Suárez y de Miraflores, ya que también se desbordaron los arroyos del Cuarto y de Los Ángeles.

Todas estas aguas se concentraron en una amplia extensión de la margen derecha del río Guadalmedina, desde La Trinidad hasta el Perchel y el Bulto, incluida la estación de ferrocarril, que quedó completamente inundada al confluir en ella las aguas que procedían, como se ha relatado, de los arroyos Cañas, Teatinos, Cuarto y Ángeles.

A complicar aún más el problema contribuyó también la granizada que descargó hacia las 13,00 horas. La deficiente infraestructura de alcantarillado existente en las zonas citadas, que no eran entonces suficientes ni para conducir los caudales de lluvia normales, se vieron absolutamente colapsadas ante la imposibilidad de drenar unas aguas que procedía de los citados arroyos y que nunca debieron circular por las calles de la ciudad. Consecuencia de ello fue que en muchos puntos los registros de saneamiento se convirtieron en auténticos surtidores por los que brotaban las aguas.

El Polígono Guadalhorce, además de las aguas del propio río, se vio atacado por las de los arroyos que cruzan la carretera de Campanillas, agravándose la situación aún más ya que no solamente el nivel del río impedía que la propia red de evacuación de las aguas pluviales del Polígono pudiese desaguar, sino que además el agua del río penetraba por dichos colectores.

Por la margen derecha del Guadalhorce sus aguas desbordadas atravesaron impetuosamente la zona de San Isidro y el Polígono Villarosa, dejando aislado el Aeropuerto, cortada la carretera de Cádiz en dicha zona e inundada toda la zona comprendida entre la urbanización Guadalmar y el Parador del Golf.

Primeras intervenciones de las fuerzas armadas

Desde las primeras horas de la tarde del martes 14 de noviembre se inició la intervención de las Fuerzas Armadas para atender a la población, atendiendo a la petición cursada por don Francisco Rodríguez Caracuel, Gobernador Civil de Málaga.

El general Marquina López, Gobernador Militar de la Plaza, comenzó a organizar el auxilio del Ejército a la población, en permanente conexión con el Gobierno Civil, cuyo escaso personal, falto de experiencia y de medios, aunque con una actitud digna de encomio, se vio desbordado ante el cúmulo de problemas que de forma tan instantánea se habían presentado.

Efectivos de la Unidad de Tropa del Mando de La Legión, que radicaba en el Campamento Benítez, y una compañía del Tercio Gran Capitán, que accidentalmente se encontraba allí, iniciaron las primeras tareas, rescatando de las aguas entre las 19,30 del martes 14 y las 2 h del miércoles 15 con sus camiones Pegaso 3046 a unas 1.500 personas.

De dicho número, unas 600, entre las cuales estaban las que circulando en turismos y autobuses no pudieron llegar a Málaga procedentes de la Costa del Sol, por estar interrumpido el tráfico en varios tramos de la N-340 y en el puente de la Azucarera, pernoctaron en el campamento Benítez tras proporcionársele por el mando de La Legión alimentos y prendas de abrigo,

Desde las 23 h de aquella misma noche, una sección del Grupo de Artillería Antiaérea II, de guarnición en Granada, que había recibido orden de desplazarse urgentemente a Málaga, comenzó también a actuar con sus camiones pesados en la evacuación de las personas que habían quedado aisladas en los polígonos industriales, tarea que se desarrolló hasta la madrugada del miércoles. La Guardia Civil, como siempre, intervino con su probada dedicación y eficacia.

Merece destacarse que los componentes de las unidades citadas realizaron también algunos servicios especiales, como el traslado al aeropuerto de un niño-burbuja o el rescate de dos zodiacs que habían sido arrastradas por las aguas.

Aquella noche, como en la del ya histórico 23 de febrero, las emisoras comerciales fueron también protagonistas excepcionales, y muchos malagueños pudieron dar noticias de su paradero gracias a los avisos transmitidos por las ondas.

Polémica sobre la declaración del estado de alerta

La decisión de no alertar a la población fue criticada con extrema dureza, y tal crítica cabría ser tildada de improcedente por cuanto no está demostrado que los avisos a la población ante catástrofes de este tipo puedan paliar los hipotéticos daños o disminuir el riesgo para las personas y bienes, riesgos que a veces crecen con tales avisos por la alarma que generan. No puede afirmarse pues que se hubiese podido evitar la pérdida de vidas humanas dando la alerta a la población.

Aunque el fenómeno que conocemos como *gota fría* es fácilmente detectable con los medios con los que actualmente se cuenta para la predicción meteorológica, pocas veces sin embargo llega a haber correspondencia entre la predicción y la entidad real de las precipitaciones que luego realmente se producen, puesto que queda aún mucho para que la Meteorología llegue a ser una ciencia casi exacta, y entretanto, el factor de aleatoriedad es bastante importante.

Por ello podemos afirmar que las causas de la catástrofe que Málaga padeció en el otoño de 1989 pueden atribuirse mucho más al lamentable estado en que se encontraban las deforestadas cuencas y a la deficiente situación de la mayor parte de los cauces de los arroyos que se desbordaron que a las insuficientes infraestructuras de la ciudad o la intensidad o la reiteración de las precipitaciones que se produjeron durante aquellas trágicas semanas.

A título de ejemplo cabe recordar que el encauzamiento del tramo final del arroyo Cañas se encontraba tan aterrado que en él habían llegado a crecer árboles de bastante porte.

Aboga por cuanto estamos relatando las crecidas inversiones que se han realizado y las que aún se realizan y deben realizarse para terminar de resolver los problemas que dieron lugar a unos daños tan cuantiosos.

Tal es nuestra opinión sobre el tema que nos ocupa, basada en la experiencia que supone haber vivido muy de cerca no sólo los episodios que estamos relatando, sino también otros similares aunque de menor entidad ocurridos en nuestra ciudad en los últimos 30 años, y basada también en cuanto hemos podido llegar a conocer sobre este tipo de acontecimientos tras haber recopilado los datos históricos sobre las inundaciones que Málaga ha sufrido a lo largo de su historia.

Breves antecedentes históricos

La feroz tala sufrida por las cuencas del Guadalmedina y de los arroyos que circundan la ciudad provocó en el siglo XVI que el régimen hidrológico de estos cursos de agua pasase a ser torrencial y que sus crecidas originasen unas avenidas extraordinarias que arrastraban ingentes cantidades de barro.

De algunas de estas inundaciones llegaron a imprimirse opúsculos que nos describen con prolija exactitud cómo se produjeron las riadas y cuáles fueron los daños que ocasionaron. En el siglo XVII la situación fue agravándose, produciéndose en 1628 una gran catástrofe que ocasionó casi 400 víctimas mortales y dañó o destruyó más de 1.000 viviendas, es decir casi un tercio de las que entonces tenía Málaga.

La viciada religiosidad que impregnaba la mentalidad de la época no encontró entonces más origen a estas y otras catástrofes que los pecados de los hombres, de lo que queda clara constancia en el párrafo que reproducimos de la *Relacion Sumaria* escrita por el capellán del Conde-Duque de Olivares y conservada en la Academia de la Historia:

Quando la Magestad de nuestro gran Dios y Señor se halla ofendida, castiga a los hombres con el açote de su justicia, ya abrasando con fuego, ya anegando con agua, pues por nuestros grandes pecados nos ha castigado...

Treinta y tres años después, en 1661, Málaga vivió la peor de cuantas inundaciones registra la historia, con un balance de unas 1.200 personas ahogadas, cifra altísima pues representaba casi un 5% de la población de la ciudad en aquella época, y unos daños que entonces se evaluaron en la exorbitante cifra de tres millones de ducados.

Tras esta catástrofe se redactaron numerosos proyectos para intentar resolver el problema. El primero de ellos fue realizado por el capitán don Francisco Ximénez de Mendoza, Maestro Mayor de las fortificaciones de Cádiz y castillos de su costa, que en 1661 analizó pormenorizadamente el problema que el río Guadalmedina y los arroyos circundantes representaban para Málaga y propuso acometer diversas obras para garantizar la seguridad de la población.

Todas sus soluciones se basaban en desviar el cauce del Guadalmedina o de los arroyos cercanos a nuestra población o en encauzar el río a su paso por la ciudad, cuando el origen del problema estaba, como se ha dicho, en la feroz deforestación que sufrió la cuenca y en los cultivos que se implantaron en sus vertientes. Llama la atención que por el cabildo municipal no se impidiese el progresivo estrechamiento que el cauce sufrió al ser invadido por edificaciones en sus dos márgenes, lo que dio lugar a que se produjese una apreciable disminución de su anchura en la zona situada entre Puerta Nueva y Santo Domingo, estrechamiento que aún hoy existe.

El teniente general don Jorge Próspero de Verboom, fundador del Cuerpo de Ingenieros Militares, estudió también años más tarde desviar el río para evitar que sus avenidas inundasen la ciudad. Pero por desgracia, salvo encauzarlo en-

tre dos muros, nada llegaría a realizarse en los dos siglos siguientes, y ello debido en gran parte al alto coste que suponían tales obras, imposibles de ser abordadas por el Ayuntamiento. Buena prueba de ello es la frase con la que Verboom terminaba en 1721 su informe sobre el asunto:

... El remedio para estos graves daños, aunque sea dificultoso, no es imposible. Pero no es obra de una ciudad sino de un Rey...

Desde aquel año hasta nuestros días Málaga se ha visto inundada con mayor o menor gravedad en casi 50 ocasiones, y más de 20 propuestas o estudios llegaron a redactarse intentando solucionar el problema, hasta que, tras la catástrofe de 1907, gracias a la construcción del embalse del Agujero y a la corrección agrohidrológica de unas 5.000 Ha de la cuenca, unido al abandono de los cultivos en la superficie restante de la misma, en 80 años nunca se volvió a presentar una situación de peligro.

La construcción de la presa del Limosnero, terminada en 1983, vino a introducir un nuevo elemento en la cuestión, pero ello se escapa del tema que nos ocupa.

Dice una antigua máxima que los pueblos que olvidan su historia están condenados a repetirla. Y así aconteció en Málaga en el otoño de 1989. Nada pasó que antes no hubiera ocurrido.

Comienzo de la respuesta de la ciudad

Antes de que la tormenta del día 14 de noviembre terminase de descargar, quién esta crónica escribe, consciente de la gravedad de la situación, inició por su cuenta y riesgo una inspección de los daños que se estaban produciendo en la ciudad, tarea que habiendo ya anochecido se prosiguió en compañía del ingeniero técnico municipal don Antonio Cabrero Poveda, concluyéndolo el recorrido ya de madrugada.

| | | |
|--|---------------------------------------|---|
| Miércoles 13 de noviembre de 1989 Año LXI—Número 16.302 Depósito legal: MA-8-1258 Agencia de noticias 58 Cálculo corrección por OJD Precio: 56 pesetas. | SUR Director: Joaquín Marín | ESPAÑA: OFICINA MALAGUEÑA Redacción, Administración y Suscripciones: Avda. Dr. Marañón, 43 29002—Málaga Teléfono 39.35.40 y 39.39.10 Fax: 37.604—Telex: 70013 |
|--|---------------------------------------|---|

Catastrófica situación en la capital y parte de la provincia a causa de las inundaciones

- Dos muertos, un número indeterminado de desaparecidos y centenares de personas aisladas, balance provisional.—La incomunicación, nota más angustiosa de la jornada.—El Gobierno Civil no informó de la situación de alerta

Al siguiente día, con esta información de primera mano y con una idea clara de las actuaciones que era preciso llevar a cabo, comenzó la labor de un reducido número de técnicos municipales que propusieron a los políticos responsables la adopción de una serie de medidas para intentar devolver la normalidad a una población que no salía de su asombro ante los acontecimientos que se habían producido. Se iniciaba así de tan improvisada manera la respuesta al desastre en el que Málaga se veía inmersa de modo tan repentino.

La experiencia y la incondicional y generosa entrega del citado grupo de técnicos municipales, junto con la continua evaluación de la información que constantemente se recibía sobre el estado de las diferentes zonas de la ciudad, fue decisiva para iniciar el control de la situación.



De hecho las actuaciones que se comenzaron a realizar supusieron la creación de un Centro Municipal de Coordinación (C.M.C.), y conscientes sus responsables de la gravedad de los daños y del volumen de los trabajos que era urgente acometer, plantearon en varias ocasiones a los representantes políticos municipales la necesidad de contar con más medios para hacer frente a la situación y prevenir que nuevas lluvias la empeorasen, cosa bastante probable ante los desfavorables pronósticos meteorológicos y habida cuenta del estado en que se encontraban los cauces de los arroyos, seriamente aterrados con el barro y el ramaje arrastrados por las aguas.

Como primera medida se comenzó a movilizar al personal y la maquinaria de las empresas constructoras que en aquellos momentos desarrollaban trabajos en la capital, iniciándose la intervención en los puntos neurálgicos de la red viaria

para conseguir desaguarlos y normalizar el tráfico, iniciándose también la coordinación de los propios efectivos municipales de los Servicios de Conservación y de Limpieza, que sumaban un total de 700 hombres.

Ante la tardanza en reaccionar por parte de los organismos de la Administración Civil del Estado, una de las primeras propuestas de los técnicos del Ayuntamiento se centró en restablecer a toda costa la circulación de los vehículos por la N-340, aunque ello no era competencia municipal. Se pretendía con ello restituir la normalidad en el más conflictivo nudo de las comunicaciones viarias, lo cual era básico para poder acometer los trabajos que demandaba el saneamiento y rehabilitación de la ciudad.

El rumor de que el puente de la Azucarera había sido afectado por las crecidas del Guadalhorce, obligó a limitar el paso de vehículos en tanto se comprobaba el estado del tablero en el tramo más expuesto a haber sufrido daños, inspección que realizamos en la tarde del viernes día 17 junto con el capataz don Miguel Escalona Silva y que demostró que había sido una alarma infundada.

Entretanto en el Gobierno Civil se realizaba una meritoria labor administrativa para atender a los damnificados por las inundaciones, junto con los Servicios Sociales del Ayuntamiento, aunque era patente la carencia de medios y de planes de actuación para afrontar las tareas que requería la normalización de la ciudad.

Por último, otros servicios municipales, carentes sus responsables de iniciativa y de preparación ante estas situaciones, intervenían en las emergencias a medida que estas se iban presentando, actuando de forma aislada e independiente.

No puede olvidarse que la catástrofe se cobró una nueva víctima en la persona de don Casimiro Jiménez Funes, miembro de la Cruz Roja de la población manchega de Valdepeñas que falleció en accidente cuando se dirigía a Málaga para participar en las operaciones de ayuda a la población.

Agravamiento de la situación

Entretanto la ciudad continuaba en estado crítico. Se acercaba a 600 el número de personas desalojadas de viviendas que amenazaban ruina. Las clases

*Sólo pudieron hacerse 200 contratos de entre los
104.000 inscritos en las oficinas de empleo de la provincia*

**Fracasa la contratación de parados para
quitar el barro acumulado en las calles**

continuaban interrumpidas para unos 110.000 estudiantes malagueños y no había podido restablecerse el suministro de agua, ya que el canal que la transportaba desde las presas del Guadalhorce continuaba aterrado. Por ello fue preciso recurrir al caudal embalsado en la presa del Limonero, pero era tan escasa la cantidad de agua que la Confederación Hidrográfica tuvo que montar con grandes dificultades unas bombas para poder llevar el agua a la depuradora allí existente.

El que numerosas calles permaneciesen cubiertas de barro contribuyó a que se crease en gran número de ciudadanos un clima de exasperación, manifestado con extremada violencia durante la visita que el jueves día 16 de noviembre el ministro de Interior realizó a las barriadas más afectadas por la riada en la zona de la Carretera de Cádiz.

Martes 21 de noviembre de 1969

MALAGA

SUR 11

NUEVAS INUNDACIONES

El Ayuntamiento ha recibido dos mil peticiones de ayuda para inmuebles que han sufrido daños

300 familias pierden su vivienda y otras 1.200 sufren las consecuencias del temporal en casas en ruina inminente

Para conseguir refuerzos que colaborasen en las urgentes tareas de saneamiento de la ciudad el Gobierno Civil dispuso que por el Ayuntamiento se contratase a personas en desempleo, lo que por desgracia resultó un penoso fracaso ya que solo acudieron unos doscientos trabajadores, cuando en Málaga y provincia el censo oficial evaluaba por entonces el número de desempleados en la considerable cantidad de casi ciento cuatro mil personas.

Esta contratación representó un nuevo problema puesto que a dicho personal, en gran parte desmotivado y falto de preparación, hubo que dotarlo de herramientas, vestuario, medios de transporte, etc, y lógicamente encuadrarlo luego en unidades operativas, con sus correspondientes mandos intermedios, como efectivamente se realizó.

La anchura del río a la altura de los polígonos alcanzó más de un kilómetro

El Guadalhorce se desborda por segunda vez y arrasa industrias y cultivos

Pero aún con estos refuerzos no fue posible comenzar la normalización de la vida ciudadana porque las nuevas lluvias caídas, 48,8 mm el sábado día 19 y 57,6 el domingo día 20 volvieron a empeorar la situación, que nuevamente se hizo crítica en la madrugada del lunes 21, en la que se registraron 65,4 mm en 6 horas, lo que provocó que se desbordarse por segunda vez el río Guadalhorce y otros varios arroyos próximos a la ciudad. El barro volvió a cubrir barriadas enteras en la zona Oeste de la población y se reprodujeron las escenas de angustia y de pánico, las evacuaciones apresuradas, los desalojos de edificios, el colapso del tráfico, los cortes de agua y de energía eléctrica.

Aquella madrugada nuevamente tuvieron que entrar en acción los Pegasos 3046 de la sección de Artillería Antiaérea para rescatar a numerosas personas de los polígonos industriales y de las zonas de Guadalmar y Azucarera. La ciudad amanecía nuevamente asolada.

Las reiteradas indicaciones que durante los días anteriores habíamos venido formulando sobre la urgente necesidad de contar con nuevos efectivos, dispuestos a entrar en acción, organizados, y con su logística resuelta (características que solamente una institución reunía), para incorporarlos a las tareas que era imprescindible acometer para resolver el cúmulo de problemas planteados y dar algún respiro a los recursos humanos empeñados en la tarea desde hacía 5 días, chocaban con injustificadas reticencias.

Como alternativa se nos había indicado que en breve se desplazarían a Málaga 1.000 bomberos procedentes de toda España, lo cual, por razones obvias, carecía de toda lógica. Pero ante el nuevo agravamiento de la crítica situación en la que la población se encontraba, nuestras sugerencias dieron al fin su fruto.

Llegada de las unidades del ejército

En la noche del lunes día 21 de noviembre tres convoyes arribaban a Málaga transportando un contingente compuesto por fuerzas de la Bandera de Operaciones Especiales de La Legión con base en Ronda, al mando del teniente coronel don Zacarías Hernández, del Grupo de Operaciones Especiales II *Santa Fe*, de guarnición en Granada, cuyo jefe era el comandante don Ricardo Castillo y del Batallón de Zapadores del Regimiento de Ingenieros nº 2 de la División *Guzmán el Bueno* con sede en Sevilla, al frente del cual estaba el teniente coronel don Raimundo de Hita. En total 5 jefes, 22 oficiales, 33 suboficiales y cerca de 700 hombres con unos 100 vehículos y máquinas.

Albergábamos el convencimiento de que las fuerzas del Ejército tarde o temprano tendrían que llegar y en previsión de ello en el C.M.C. se había elaborado un inventario priorizado de las actuaciones que se consideraba imprescindible acometer.

ter, atendiendo en primer lugar a conseguir calmar a la población, que se tranquilizaría al ver el despliegue de unidades de las Fuerzas Armadas en los barrios más afectados, reforzando la intervención de los efectivos municipales y de las empresas constructoras que poco a poco se estaban empeñando en los trabajos.

En segundo lugar era igualmente imprescindible intervenir en las más importantes obras de fábrica de los diferentes cauces, para poder mejorar sus condiciones de desagüe, en previsión de que volviesen a producirse nuevas riadas, aunque la importancia de esta tarea escapaba a la generalidad de la población, que no apreciaba la existencia de más problema que el barro que cubría las calles de su barrio.

| | | |
|---|---------------|---------------------------------|
| 14 SUR | MALAGA | Viernes 24 de noviembre de 1969 |
| LOS EFECTOS DE LAS INUNDACIONES | | |
| <i>Civiles y militares colaboran en la tercera limpieza de los polígonos industriales</i> | | |
| Codo con codo | | |

Organización del despliegue de las unidades militares

En previsión de que llegasen las unidades militares y considerando que los mandos desconocerían el terreno en el que habían de operar, se tuvo la prevención de preparar numerosos juegos de planos de la ciudad, a tres escalas diferentes, con el fin de que cada jefe u oficial pudiese tener una amplia información cartográfica de las zonas más afectadas. Tales juegos de planos se entregaron la misma noche que llegaron las unidades del Ejército.

Igualmente, se dispuso también que cada unidad militar tipo compañía sería acompañada por un técnico municipal conocedor del terreno y de las tareas a desarrollar para que, en contacto permanente con el jefe de la misma, resolviese cualquier problema que pudiese presentarse y mantuviese el enlace permanente con el C.M.C.

Esta figura fue *bautizada* por el comandante Castillo, jefe del Grupo de Operaciones Especiales de Granada, con el nombre de *binomio de combate*, y gracias a la labor de los técnicos municipales que, con absoluta entrega y plena efectividad, desempeñaron tal cometido, las tareas encomendadas a las unidades de las Fuerzas Armadas se realizaron con plena efectividad.

El estar codo con codo propició además que se crease un extraordinario clima de camaradería entre los mandos militares y civiles, que redundó muy positivamente en el cumplimiento de las misiones encomendadas a cada unidad.

A cada una de las unidades se asignó diariamente un grupo de apoyo compuesto por los camiones y la maquinaria que se estimaba necesaria para el cumplimiento de las misiones encomendadas.

Durante las operaciones la tropa hizo uso de las reglamentarias raciones de campaña, aunque en varias ocasiones no tuvieron más remedio que admitir el *refuerzo vitamínico* cordialmente ofrecido por agradecidos ciudadanos.

Diariamente, al anochecer, se mantenía una reunión de coordinación entre los responsables políticos locales, los mandos de las Fuerzas Armadas y los técnicos municipales, para estudiar la evolución de la crisis y pasar revista a las tareas realizadas. A continuación el C.M.C. determinaba las actuaciones que las unidades habían de afrontar al siguiente día, que, como no podía ser de otra forma, fueron en todo momento aquellas que suponían un mayor riesgo y fatiga. Las reuniones fueron siempre presididas por gobernador civil, don Francisco Rodríguez Caracuel, que durante aquellas intensas jornadas demostró una dedicación y una entrega dignas del mayor encomio.

Junto a las unidades citadas, desplazadas expresamente a la ciudad, intervinieron también la Sección de Policía Militar del Gobierno Militar de Málaga, otras dos secciones del Grupo de Artillería Antiaérea de Granada que relevaron a la que llegó en la noche del día 14, una compañía del Tercio Gran Capitán, la unidad de tropa del Mando de La Legión, un helicóptero de las Fuerzas Aeromóviles del Ejército, con base en El Copero, y otro del Ejército del Aire, procedente de Cuatro Vientos, que se unieron a los de la Guardia Civil y Policía Nacional.

Algunas unidades del Tercio de Armada fueron también alertadas por el Mando Anfibio de la Flota en San Fernando. No fue preciso pues aceptar la ayuda ofrecida por el comandante del portahelicópteros *Iwo Jima*, de la armada de los Estados Unidos, que accidentalmente se encontraba atracado en la dársena portuaria.

Las unidades de las Fuerzas Armadas actuaron bajo el mando del Gobernador Militar, general don Gilberto Marquina, auxiliado por el Estado Mayor del mando de La Legión, cuyo Jefe era el teniente coronel don Carlos Valero de Castro, mientras que coordinó la intervención de las unidades y su logística el Secretario del Gobierno Militar de Málaga, coronel de Estado Mayor don José García del Río, auxiliado por los jefes, oficiales, suboficiales y tropa de dicha dependencia. Se alcanzaba así una fuerza cercana a los 1.400 hombres.

Durante las operaciones el contacto vía radio fue permanente, tanto por la red militar como por la municipal, que como era lógico operaron separadamente. Por vía telefónica se mantuvo también el enlace continuo entre el C.M.C. y el E.M. del Gobierno Militar, que a su vez estuvo en permanente contacto con el Capitán General de la Región Sur, teniente General don Ramón Porgueres, cuyo jefe de E.M. era el coronel Simón.



Descripción de las tareas llevadas a cabo

Tras la llegada de las unidades al anochecer el lunes 20 de noviembre, y luego de una protocolaria reunión que se celebró en el Gobierno Civil, hacia las 11 de la noche y tras haber dado buena cuenta de una cena fría que el Ayuntamiento dispuso en el Salón de los Espejos, al que se habían trasladado el Alcalde, el Gobernador Militar, los jefes y oficiales que mandaban las diferentes unidades, los concejales, los cargos políticos y los técnicos municipales que estaban dirigiendo los trabajos, se inició en el Ayuntamiento otra nueva reunión con objeto de organizar el despliegue de las fuerzas militares para el siguiente día.

El Alcalde de Málaga aplazó por unos instantes el inicio de dicha sesión ya que, previamente, con un gesto simbólico (la entrega de una batuta), que por lo

| | | |
|--|---------------|--|
| Martes, 26 de noviembre de 1989 | MALAGA | EL SOL 13 |
| <i>Esta vez la zona Este de Málaga fue la más afectada</i> | | |
| Miles de soldados colaboran en las tareas de limpieza en toda la ciudad | | Sólo en El Limonar fueron arrastrados por la corriente más de cuarenta automóviles |

ingenioso provocó la risa de quienes aguardaban expectantes, designó al funcionario que en nombre del Ayuntamiento iba a hacerse cargo de la dirección de las operaciones, y acto seguido, el General Marquina se dirigió al recién designado solicitando que le marcara los objetivos y la fuerza que había que asignar a cada uno de ellos.

Dispuesto del modo como se ha relatado el despliegue de las unidades, los trabajos se comenzaron a las 8 de la mañana del martes. Para facilitar los desplazamientos de los diferentes convoyes por la ciudad se previó también que cada uno de ellos fuese escoltado por vehículos de la Policía Local, que cumplió a la perfección estos cometidos. Desde aquel martes 22 de noviembre se comenzó a actuar en el drenaje de Guadalmar, cauce viejo del Guadalhorce, saneamiento de los polígonos Santa Teresa, Industrial Guadalhorce y Comercial Guadalhorce, y limpieza de los embovedados de los arroyos Teatinos, Cementerio, Cambrones y Olletas.

Se realizó asimismo la peligrosa tarea de taponar el colector general del Guadalhorce, de 1,6 m de diámetro, por el que estaba circulando un caudal de casi $6 \text{ m}^3/\text{sg}$, para evitar que las aguas del río penetrasen en el polígono, y con camiones de eje alto se transportaron alimentos a algunos núcleos que habían quedado aislados en la zona de Campanillas.

A poco de comenzarse estas tareas comenzó a descargar otro temporal, reuniéndose en menos de tres horas 65,4 litros de lluvia, lo que dificultó seriamente la labor y puso en serio peligro a las unidades que se encontraban desatascando las obras de fábrica, por lo que en algunos casos hubieron de salir a escape, dándose el caso de que más de un vehículo quedó inmovilizado en el barro en pleno cauce de inundación del río Guadalhorce, que por fortuna no llegó a desbordarse.

Al día siguiente el Gobernador Militar puso a disposición del Coordinador de las operaciones un helicóptero *Super-Puma* del Servicio Aéreo de Rescate del Ejército del Aire, cuya tripulación estaba compuesta por el capitán Toledo, el teniente Pellín y el mecánico de vuelo, subteniente Calderón, y junto con el teniente coronel Hita y el comandante Casar, del Batallón de Zapadores, y el Ingeniero Técnico Sr. Serón, *Binomio de Combate* asignado a dicha unidad, realizaron un reconocimiento de la zona de operaciones, alcanzando hasta el puente de los Núñez sobre el Campanillas, que había quedado fuera de servicio por la fuerte crecida de dicho río.

Se consiguió así tener un exacto conocimiento del estado de los cauces de los arroyos y consecuentemente la directriz del Coordinador de las operaciones fue concentrar el esfuerzo del contingente militar en retirar la gran cantidad de acarreos y broza que las riadas habían acumulado bajo los numerosos puentes, con grave riesgo de que las aguas volviesen a desbordarse, como ya había ocurrido por dos veces en menos de una semana. Las diversas unidades de las Fuerzas Arma-

das actuaron en los arroyos Cañas, Dos Hermanas, Pocapringue, Café, Varadero, Pilonés, Tejares y en el túnel de trasvase del arroyo del Cuarto al de Los Ángeles.

Análisis de la labor realizada

La actuación de soldados, zapadores y legionarios, a las órdenes de un extraordinario plantel de mandos, fue plenamente eficaz, acometiéndose con tal ardor las tareas que con todo humor la efectividad de la intervención de las unidades se comparó al empuje de una vaca en un pasillo.

Ello permitió que los recursos civiles entonces disponibles se asignaran exclusivamente a la retirada del barro acumulado en las calles, al tiempo que desde el C.M.C. se continuaba incorporando nuevos efectivos a través de las empresas constructoras de Málaga, volcadas ya en la tarea, llegándose a alcanzar entre ellos y los propios recursos humanos del Ayuntamiento, encuadrados en los Servicios Operativos y de Limpieza, un total aproximado de 1.500 hombres, con cerca de 500 camiones y máquinas de diferentes tipos, algunas de ellas del ministerio de Obras Públicas, y además 14 equipos especiales para limpieza de alcantarillado y extracción de lodos, llegados de Madrid, Barcelona, Jerez, Zaragoza, Oviedo y Cartagena, que se unieron a otros 8 equipos similares de Málaga.

Se llegó así a alcanzar un total de 3.000 hombres entre el personal de dichas empresas, los propios recursos humanos del Ayuntamiento y los efectivos de las Fuerzas Armadas.

Entre la diversidad de tareas que el C.M.C. tuvo que realizar sobre la marcha cabe citar el control de las transmisiones vía radio ampliando la red existente en UHF, en cuya tarea destacó la labor que realizó don Leovigildo Quero, de los Servicios Operativos.

Fue preciso también habilitar vertederos provisionales para conseguir optimizar el rendimiento de los camiones que retiraban escombros y barro y la organización de la limpieza de alcantarillas, colectores y sumideros, imprescindibles para evacuar las lluvias que continuaban descargando sobre la ciudad, en cuya labor destacaron don Julián Roldán, don Juan Román y don Pedro Navas, de los Servicios Técnicos Municipales, y don Antonio Capitán, de la empresa Construcciones y Contratas.

Se realizaron además otras múltiples y variadas actividades: reconocimiento de las zonas inundadas, localización de materiales especiales para que la empresa municipal de aguas y la Confederación pudieran normalizar el suministro de agua, nuevamente interrumpido a los dos días de haber sido restablecido. Los momentos de mayor tensión se vivieron cuando, desde el C.M.C. se efectuó la evaluación de las sucesivas crecidas del Guadalhorce con las mediciones que la

intensidad que volvieron a lanzar un alud de agua y barro no solo sobre la zona Oeste sino también sobre el centro y la parte Oriental de la ciudad, que nuevamente amanecía arrasada.

En esta ocasión se desbordaron la totalidad de los arroyos situados en el casco urbano, superando la magnitud de esta catástrofe a la de los días 14 y 20. Se midieron 64 litros de lluvia entre las 19 y las 23 horas. Una persona más perdió la vida, aunque con toda seguridad el número de víctimas hubiera sido mucho más elevado de no haberse producido esta nueva crisis en domingo y durante la noche.

En la tarde-noche de aquel domingo el Director de las operaciones tuvo ocasión de poder comprobar personalmente en el radar del observatorio meteorológico del Aeropuerto la profundidad de la borrasca que se aproximaba, y cuando pocas horas después, sobre las 11 de la noche, se encontraba inspeccionando el polígono Guadalhorce acompañado del capataz don Juan Palomo Cómitre, cuya actuación en aquellos días fue extraordinariamente eficaz, se produjo la crecida del río, ante lo cual no cupo otra opción que continuar circulando, hasta que, suavemente ayudado por la corriente, el Land Rover consiguió salir por el nudo de la Azucarera, lo que revistió cierta dificultad dado que por avería del sistema eléctrico el vehículo se quedó sin limpiaparabrisas y sin luz.

A partir de la 1 de la madrugada, junto con el alcalde de la ciudad, algunos concejales y otros técnicos municipales, se efectuó una inspección de los daños producidos en toda la ciudad. El recorrido continuó hasta que amaneció el lunes, esta vez acompañado del capataz don Miguel Escalona Silva, cuya absoluta y generosa dedicación y entrega en aquellas difíciles circunstancias merecen también ser reconocidas y agradecidas.

A lo largo de aquella madrugada, en la que se produjo el derrumbamiento de un lienzo de enterramientos en el cementerio de San Miguel, pudimos comprobar los destrozos que originó la rotura del encauzamiento del arroyo Toquero en El Limonar y las trágicas consecuencias del desbordamiento del arroyo Gálica, que provocó el fallecimiento de una anciana, y que arrasó la planta baja del colegio público Jorge Guillén. De haberse producido dicho desbordamiento en horas lectivas la tragedia hubiera alcanzado proporciones pavorosas.

16 EL SOL Martes, 28 de noviembre de 1989

MÁLAGA

El Ayuntamiento de Málaga estudia la apertura de colegios públicos como lugar de albergue

Los albergues de Málaga, saturados

Como era lógico, tras el nuevo desastre, las unidades del Ejército tuvieron que regresar apresuradamente para continuar socorriendo a la desolada población. El Grupo de Operaciones Especiales recibió la orden de desplazarse a Málaga a las 3 de la madrugada del lunes, y horas después el resto de las unidades, Zapadores, Artilleros, Legionarios, se fueron incorporando nuevamente a la tarea, llegando a Málaga los diversos convoyes escoltados por la Guardia Civil.

El *teatro de operaciones* tuvo que ser ampliado desplegándose a las unidades por toda la ciudad para despejar los cauces bajo los puentes de los arroyos Gálica, Teatinos, Cañas, para retirar barro de las barriadas, para desatascar caños con una sección de buceadores, para desaguar las zonas bajas con numerosos equipos motobomba, para abastecer de víveres a zonas que habían quedado aisladas por las aguas. Un equipo de buceadores de la Bandera de Operaciones Especiales de La Legión participó también aunque sin éxito en la búsqueda de dos piragüistas desaparecidos en el Guadalhorce.

Al agotarse la capacidad de los albergues municipales el Hospital Militar empezó a recibir familias evacuadas de viviendas en ruina, siendo casi 200 las personas que fueron alojadas, algunas de las cuales permanecieron allí casi un año.

La penúltima victoria sobre el barro

Tres días después se daban por finalizados los trabajos y antes de abandonar Málaga las fuerzas que habían intervenido en las operaciones sus mandos y los técnicos municipales se reunían en un emotivo acto para celebrar la victoria, arduamente conseguida, recibiendo estos últimos las metopas de las unidades que habían intervenido en las dos fases de la Batalla de Málaga, valorizadas con sentidas frases en las que los jefes y oficiales dejaron constancia del afecto surgido en aquellos días de esfuerzo y de colaboración.

D. Francisco Cabrera Pablos, autor junto a quien suscribe de la Historia del Puerto de Málaga, tuvo el gesto de ceder generosamente 50 ejemplares de dicha obra para obsequiar con ella a los mandos que habían intervenido en las operaciones.

El Ayuntamiento de Málaga, en agradecimiento por la labor desarrollada, ofreció una cena en el Parador de Gibralfaro a todos los mandos de las Fuerzas Armadas y a los técnicos municipales.

El día 8 de diciembre, festividad de la patrona del Arma de Infantería, durante un inolvidable y emocionante acto celebrado en el acuartelamiento del Tercio Alejandro Farnesio, IV de La Legión, los funcionarios de los Servicios Técnicos Srs. Cabrero, Carmona, De Diego, Mariscal, Pardo, Ramis, Serón y el que suscribe recibieron el título de Legionarios de Honor de manos del Excmo. Sr. D. Gilberto Marquina López, General Jefe del Mando de La Legión.

Poco después de terminar el acto, tanto las autoridades como los citados funcionarios tuvieron que abandonar precipitadamente la ciudad rondeña porque nuevamente la predicción meteorológica anunciaba fuertes precipitaciones.

La caravana de vehículos que apresuradamente volvía de Ronda tuvo tiempo de pasar el puente de la Azucarera antes de que las embravecidas aguas del río Guadalhorce volvieran a cortar, por octava vez en 24 días, la carretera Nacional 340.

Aquella noche volvieron a reproducirse las escenas descritas, aunque por fortuna la labor realizada en las dos semanas anteriores contribuyó decisivamente a que los aportes de barro fueran menores y a que las calles pudieran ser desaguadas con mayor prontitud. Los Servicios Técnicos Municipales y el personal de más de treinta empresas que hasta entonces se había conseguido movilizar acometieron nuevamente las tareas para normalizar la vida de la ciudad, y antes de que pasasen 72 horas la situación estaba nuevamente controlada.

Terminaban así 27 intensas e inolvidables jornadas, cuyas horas habían transcurrido con inusitada rapidez.

La Batalla de Málaga había terminado.

De aquella persistente catástrofe queda el amargo recuerdo de las 8 vidas que se perdieron. Además unas 1.000 viviendas tuvieron que ser derruidas, casi 6.000 vehículos resultaron afectados, y los daños totales se evaluaron en más de 100.000 millones de pesetas.

Pero no todo fue negativo. De aquellos intensos días queda también el imborrable recuerdo de la íntima y fructífera colaboración entre los mandos militares y civiles, y del esfuerzo aunado de la Sociedad Civil y de las Fuerzas Armadas, que ante una gravísima emergencia se entregaron con sacrificio y con generosidad a la humanitaria y honrosa labor de rescatar a la población malagueña de una profunda zozobra.

Por el número de efectivos empeñados, el socorro prestado a Málaga por las Fuerzas Armadas ha sido la mayor operación humanitaria llevada a cabo en su historia dentro del territorio nacional, ni siquiera superada por la actuación que tuvieron en las inundaciones de Valencia en 1957, en las de Barcelona de 1973, en la catástrofe de Tous de 1982 o en las de Bilbao de agosto de 1983, que fueron acontecimientos puntuales y no tuvieron la persistencia que caracterizaron a las inundaciones sufridas por nuestra ciudad.

Epílogo

La orden extraordinaria de la Capitanía General de la Región Sur correspondiente al día 12 de diciembre de 1989 transmitía la felicitación del Excmo. Sr. Jefe del Estado Mayor del Ejército a todas las unidades que habían intervenido en las operaciones, que:

... con su magnífica y abnegada labor habían puesto de manifiesto su entrega al servicio y demostrado su alta moral, disponibilidad constante y generosidad hacia la población civil, desempeñando cometidos de gran riesgo y fatiga.

Lamentablemente, las Fuerzas Armadas no alcanzaron a recibir de los responsables políticos municipales de entonces el reconocimiento que a nuestro juicio mereció la labor realizada.

Por ello, al cumplirse el décimo aniversario de aquellos extraordinarios acontecimientos, los técnicos municipales que participaron directamente en ellos en íntimo contacto con los mandos de las unidades militares hemos intentado que de alguna manera Málaga manifieste su agradecimiento a las Fuerzas Armadas por su decisiva intervención .

Con el fin de dejar memoria de aquellos excepcionales acontecimientos, de los que quien suscribe fue testigo de excepción, se ha escrito esta Crónica.

Mandos de las FF.AA. que participaron en las operaciones (con el empleo que tenían en 1989) *

Capitanía General de la Región Militar Sur. Sevilla

Teniente General D. Ramón Porqueres Fernández

Coronel D. Miguel Simón Contreras

Jefe del Mando de La Legión y Gobernador Militar de Málaga:

General de Brigada D. Gilberto Marquina López

Mando de La Legión. Campamento Benítez. Málaga

Comandante D. Juan Salafranca Álvarez

Comandante D. Salvador Puig Valero

Capitán D. Enrique Tovar Bobo

Tercio Alejandro Farnesio, IV de La Legión

Coronel D. Francisco Neris Molina

Gobierno Militar de Málaga

Coronel D. José García del Río

Comandante D. Diego González Jiménez

Comandante D. Juan Díaz y Díaz

Capitán D. José Platero Ruiz

Teniente D. José Martín Ballesteros

Hospital Militar de Málaga

Capitán D. Ángel Serrano Muñoz

Teniente D. Domingo González Martín

Policía Militar. Málaga

Teniente D. Luis López Ruiz

Sargento 1º D. José Barrientos Duque

Sargento 1º D. José Alcalde Lázaro

Sargento D. José Cantarero Márquez

Batallón de Zapadores del Regimiento de Ingenieros nº 2. Sevilla

Teniente Coronel D. Raimundo de Hita Serradilla

Comandante D. José M. Casar Romero

Teniente D. Jesús Viñas Cruz

Teniente D. José Manuel Rodríguez Vaquero

Sargento 1º D. Joaquín Bejarano Cardeña
Sargento 1º D. Francisco Aguilera Jiménez
Sargento 1º D. Juan López Martínez
Sargento Especialista D. Rafael Andújar Garrido
Sargento 1º D. Pedro García Rodríguez
Sargento D. Blas Anula Villarejo
Sargento D. Andrés Mérida Sánchez
Sargento D. Juan de los Santos Roldán
Sargento D. Mariano Sánchez González

Bandera de Operaciones Especiales de La Legión. Ronda

Teniente Coronel D. Zacarías Hernández Pérez
Comandante D. José Escribano Sarabia
Capitán D. Alfonso Timón Sánchez
Capitán D. Alfonso García-Vaquero Pradal
Capitán D. Santiago Camarero Alenda
Capitán D. Antonio Alemán Artilles
Teniente D. Luis Martín Fullana
Teniente D. Antonio Varo Gutiérrez
Teniente D. Sebastián Salgado Rojas
Teniente D. José Morais Ferreira
Teniente D. Francisco Tortosa Antón
Teniente D. Juan Hernández Palomino
Alférez D. Marcos Ruiz Formoso
Subteniente D. Alonso Pérez Holgado
Sargento D. José García Herrera
Sargento D. Juan Moreno Martín
Sargento D. Jacques Bèdeau L'Ecochere
Sargento D. Manuel Castillo Cabrera
Sargento D. Daniel Fernández Suárez
Sargento D. Carlos León Rodríguez
Sargento D. Francisco Cuesta Rico
Sargento D. José Alonso Durán
Sargento 1º D. José Carlos González Vaca
Sargento 1º D. Miguel Ramos Reyes
Sargento 1º D. Carlos León Rodríguez
Cabo 1º D. Jesús Verdesoto Francisco
Cabo 1º D. Antonio Jaramillo Noriega
Cabo 1º D. Pierre Vande Velde
Cabo 1º D. José Acevedo Silva

Cabo 1º D. José Blázquez Suárez
Cabo 1º D. Francisco Torres Guerrero
Cabo 1º D. Francisco Repiso de la Rosa
Cabo 1º D. José Soto Simarro
Cabo 1º D. Alfonso Pena Buceta
Cabo 1º D. Juan Piris García
Cabo 1º D. Mariano Ruiz Prieto
Cabo 1º D. José Manuel Acriz García
Cabo 1º D. Antonio Galindo Gude
Cabo 1º D. Jorge Rodríguez Prieto
Cabo D. Miguel Ángel Calvo Campillo
Cabo D. Luis Pçerez Román
Cabo D. Janovic Nenad

Grupo de Operaciones Especiales nº 2. Granada

Comandante D. Ricardo Castillo Algar
Capitán D. Miguel Cervilla Lupión
Teniente D. Antonio Puerto Gómez
Teniente D. Pedro Altamira Ceánuri
Teniente D. Antonio Bendala Ayuso
Subteniente D. Antonio Chups Sánchez
Brigada D. Manuel Romero Guindos
Sargento 1º D. Antonio Pineda Morales
Sargento 1º D. Carlos García López
Sargento 1º D. Juan Morales Ferrer
Sargento D. Cristóbal Sánchez Pérez
Sargento D. Ignacio Cabeza Bernabeu
Sargento D. Roberto Martínez Ruiz

Grupo de Artillería Antiaérea nº 2. Granada

Teniente D. Fernando Nicas Molina
Teniente D. Vicente Florentino Gómez
Teniente D. Antonio Cobarro Gómez
Teniente D. José Granados Carrión
Sargento 1º D. Francisco Rodríguez Martínez
Sargento 1º D. José Cermeño Fenoy
Sargento 1º D. José Acuña Jiménez
Sargento D. Jorge Barrero Martín
Sargento Especialista D. Félix Pérez Jiménez
Sargento Especialista D. Cristóbal García Garrido

Sargento D. Daniel Galache Pardo

Agregado: Sargento D. Francisco Guillén Valdivieso (Agr. Logística. Granada)

Ejército del Aire

Capitán Toledo

Teniente Pellín

Subteniente Calderón

* Lamentamos que, por razones obvias, no hallamos podido averiguar los nombres de algunos otros jefes, oficiales y suboficiales que participaron también en las operaciones, ni, por supuesto, el de los cabos y soldados que intervinieron en ellas.