

XX aniversario de la caída en suelo español de cuatro bombas atómicas (I)

# La era nuclear llegó a Almería con el accidente de Palomares

La era nuclear llegó a Palomares, una aldea almeriense, exactamente a las 10 horas y 22 minutos de la mañana de un lunes 17 de enero de 1966. Se cumplen, pues, veinte años de un accidente, cuyas múltiples interrogantes y sus secuelas radiactivas forman parte de un secreto de estado que permanece celosamente guardado por las autoridades norteamericanas y españolas.

Aquella tibia mañana del mes de enero almeriense, dos aviones norteamericanos, un B-52, cargado con bombas termonucleares de 25 megatones cada una, y un avión cisterna KC-135, que debía aprovisionarse en pleno vuelo, chocaron en la vertical del pueblecito almeriense de Vera. Cuatro bombas de hidrógeno cayeron en Palomares, pedanía marítima de Cuevas de Almanzora, librando en la caída uranio 235 y plutonio 239, elementos altamente radiactivos.

## Area de reabastecimiento

A las 10 horas y veinte minutos el capitán Charles Wendorf enderezó el B-52 en la aproximación final al área de reabastecimiento sobre el río Almanzora y las colinas situadas entre Cuevas y Palomares. Esta área de reabastecimiento anotada en los mapas del SAC como la Roca de la Silla de Montar, era una de las mejores localizaciones del mundo para operaciones de citas aéreas. Con atmósfera siempre clara, la Roca de la Silla de Montar resultaba perfecta para la navegación visual de precisión. Estaba alejada de grandes centros de población y era de fácil acceso desde la base de los aviones cisternas de Morón.

El capitán Wendorf, piloto del B-52 cargado con cuatro bombas de hidrógeno se disponía a efectuar los pasos necesarios para proceder a la conexión de reabastecimiento.

Las dos aeronaves han entrado en la pista circular. A 800 metros de la distancia, el sargento Potalicchio, operador de la manga del avión-cisterna, asumió la tarea

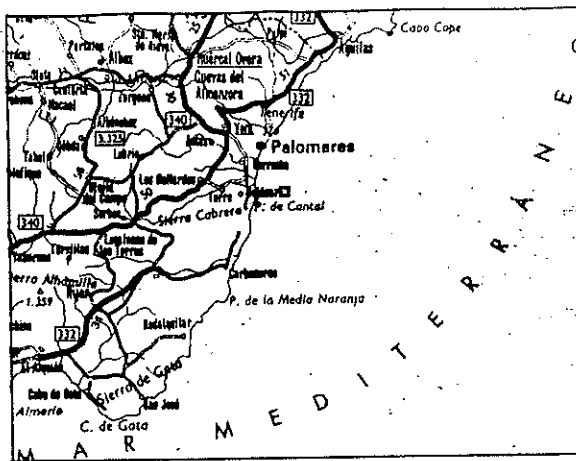
de indicar al capitán Wendorf la posición para llevar a cabo la conexión.

Potalicchio advirtió que el B-52, venía demasiado rápido, con un rápido grito se lo hizo saber al capitán Wendorf. Este intentó ajustar los motores para reducir la velocidad. Entonces sintió un golpe tremendo y la aeronave retumbó y se encorvó. La parte superior del fuselaje de la enorme B-52, un misil de más 180.000 kilos de armazón metálica, motores y armas nucleares había penetrado como un ariete en el KC-135.

Durante unos segundos después del choque la B-52 y el KC-135 continuaron moviéndose en el aire por el impulso adquirido. Luego una llama anaranjada envolvió el avión cisterna de 136.000 kilos cuando una masa de combustible de reactor equivalente a la capacidad de tres vagones de ferrocarril prendió fuego. Los cielos de Almería se estremecieron con el estampido de la explosión. El bombardero y el avión cisterna enredados y confundidos sobre las colinas arenosas al sur del río Almanzora y a más o menos 1.600 metros al nordeste de Palomares, empezaron a romperse en centenares de fragmentos enormes y paqueños.

Muchos de los habitantes de la aldea vieron la explosión en la altura. Luego, cuando la B-52 y el KC-135, empezaron a desintegrarse sobre las colinas al nordeste del pueblo, parecía que el infierno había caído súbitamente sobre Palomares. Enormes trozos de metal incandescente llovieron y llovieron desde el cielo cubriendo una extensa zona.

Los hombres y mujeres de la



Palomares, una pequeña aldea almeriense, se hizo famosa en todo el mundo al caer allí, el 17 de enero de 1966, una bomba atómica. El accidente ocurrió cuando un avión cisterna KC-135, que estaba reabasteciendo a un bombardero B-52, chocó con este último. Cuatro bombas de hidrógeno cayeron en Palomares, una aldea almeriense. El accidente se convirtió en un secreto de estado durante décadas.

Simó advirtió que seis paracaídas, uno de ellos gris, bajaban del cielo entre los restos de dos aviones. Uno de los paracaídas, descendía más rápidamente que los otros. Simó los siguió con los ojos hasta que desapareció en tierra detrás de las dunas de la costa. Otros tres paracaídas pasaron muy alto del pesquero y cayeron sobre el mar. Dos paracaídas inflados vinieron en dirección al barco, pasaron sobre él y cayeron a unos 25 metros el primero, y a unos 80 metros el segundo, mientras, llovían trozos de metal en llamas alrededor del Manuela Orts.

Francisco Simó, que tiene familia en el Serrallo, declaró posteriormente que de aquellos dos paracaídas colgaban bultos extraños, uno de ellos parecía la mitad de un hombre y el otro un

hombre. «La «mitad» de un hombre fue el que dio más cerca de pesquero. Y lo que parecía un hombre se sumergió en el agua algo más lejos. Francisco Simó corrió a buscar el mapa de profundidad y marcó con una cruz el lugar donde vio desaparecer los dos paracaídas. El agua tenía allí 900 metros de profundidad o más, y el fondo estaba constituido por una cadena de montañas sumergidas.

Simó no sabía en aquellos momentos que la «mitad de hombre» del paracaídas gris era una bomba de hidrógeno de 3 metros de largo, parcialmente oculta por sus arreos, y que el otro peso era una pieza secreta del equipamiento del bombardero desintegrado.

Seguidamente Francisco Simó buscó su viejo transmisor de radio para enviar un aviso del desastre a la estación de la costa de la Marina española en Alicante, a 160 kms. hacia arriba. Después de comunicar por radio a la base de San Javier que había ocurrido una colisión sobre la costa de Almería, se inició la operación de rescate.

XX aniversario de la caída en suelo español de cuatro bombas atómicas (II)

# La zona de Palomares quedó contaminada radiactivamente

Cuando se serenó el terror, los habitantes de Palomares y algunos de Vera y de Cuevas se lanzaron a la búsqueda de supervivientes y trataron de apagar las hogueras. Cerca de la cumbre de un cerro, encontraron tres motores del KC-135 envueltos en llamas, para apagar el fuego los campesinos echaron arena y tierra. Pero los fuegos no se apagaban. Unos pocos continuaron la lucha, mientras otros se precipitaron hacia el cementerio, a unos 90 metros, donde se podía divisar otra columna de negro humo.

Allí, cinco cuerpos humanos se estaban quemando en el combustible de los reactores. Estaban ya carbonizados y eran irreconocibles cuando llegaron las gentes del pueblo. Uno de los vecinos se alejó unos 90 metros de la pira y dio con el cuerpo de un piloto que se había precipitado a tierra después que su paracaídas fallara, o se quemara en el aire. Todos sus huesos estaban desechos y sus ojos fuera de las órbitas. Baltasar Flores, el adeano que dio con el cuerpo, comentó que el americano muerto tenía reflejado en su rostro: «Todos los horrores del mundo».

Unos pasos más arriba yacía muerto otro piloto, desecho como el anterior, aún estaba atado a su asiento eyectable.

## Tres minutos después

El cuartel general de la décima sexta fuerza aérea de los Estados Unidos situado en la base de Torrejón de Ardoz, cerca de Madrid tuvo conocimiento de la colisión acaecida en Almería a las diez y veinticinco minutos del 17 de enero de 1966. Tres minutos después del accidente. El aviso vino de la base de Morón que acababa de recibirlo del operador de la manga de combustible del primer KC-135.

Delmar E. Wilson, un veterano piloto de bombardero, era el comandante de la décima sexta



La alcaldesa de Palomares, Antonia Flores, recoge firmas de los vecinos de esta población almeriense, para solicitar la prórroga de los 20 años, para continuar reclamando indemnizaciones por la caída de cuatro bombas atómicas, el 17 de enero de 1986.

fuerza aérea. Wilson pidió que se solicitasen más detalles desde Morón. Confirmado el desastre Wilson se precipitó hacia el puesto de mando para poner en marcha los procedimientos de emergencia del «Broken arrow» (flecha rota), nombre con el que se conoce en los códigos del SAC los accidentes con armas nucleares.

El mundo se enteró de la colisión aérea sobre la costa española a través de un boletín enviado desde la oficina de Madrid de la Associated Press a las once horas y cincuenta y cinco minutos de la mañana.

## Bomba número 1

Mientras que los norteamericanos procedían a montar un campamento base, dos guardias civiles que patrullaban por la zona de la playa en la desembocadura del río Almanzora hicieron un descubrimiento sorprendente. A unos 350 metros de la costa una bomba de hidrógeno, ligeramente abollada, pero sin otro daño aparente, yacía bajo su paracaídas gris.

La bomba, que fue designada

como la número 1. Fue definitivamente identificada a las cuatro horas y cuarenta y cuatro minutos de la tarde, los técnicos norteamericanos desconectaron el mecanismo de explosión de la bomba. En la mañana siguiente la bomba, que tenía un peso de 2.270 kilos fue enviada por carretera a San Javier, desde donde sería transportada por avión hasta Torrejón y de allí a Estados Unidos. Con el alba, el día 18 de enero, los grupos de búsqueda en la fuerza aérea estadounidense dispusieron los grupos de rescate en abanico para continuar el rastro en búsqueda de las tres bombas de hidrógeno que faltaban. A las diez de la mañana un helicóptero del ejército sobrevolaba el Cabezo Negro controlando los cerros pagados de restos humeantes.

Los pilotos comprobaron que el envoltorio y la cabeza nuclear estaban completamente rotos por la explosión. Los pilotos avisaron por radio al campamento que habían localizado un artefacto. El general Wilson acudió inmediatamente al lugar del hallazgo con varios ayudantes y especialistas

mientras que Wilson llegaba, un hombre de la fuerza aérea se detuvo un momento cerca de un muro de piedra en la Pendiente del Conejo. Miró hacia la izquierda y vio una bomba que resaltaba desde un cráter al pie de un terraplén. El explosivo se encontraba muy cerca de una modesta casa enjalbegada de blanco. Tres de las cuatro bombas de hidrógeno, perdidas habían sido localizadas dentro de las veinticuatro horas de ocurrido el desastre. Todos se mostraban esperanzados de que la cuarta bomba se hallase con la misma rapidez.

## Contaminación radiactiva

Los expertos observaron los restos de las bombas rescatadas y comprobaron que lo más grave no era que una cuarta bomba estuviese perdida sino el estado en que se encontraban las recuperadas.

El impacto había hecho que dos de las bombas sufriesen serios desperfectos liberando sobre vastas zonas de Palomares partículas de óxido de uranio y de plutonio que emiten radiaciones «alpha» aún en ausencia de una reacción nuclear, los expertos de la fuerza aérea, se dieron cuenta enseguida de que Palomares, había estado sujeto a contaminación alpha causada por las explosiones. No sabían cual era la intensidad de la radiación que todavía perduraba en Palomares y sus alrededores. Y, lo que era más importante, no sabían si alguien había quedado expuesto a la radiación alpha inmediatamente después del accidente. Si esto se había producido era urgentemente necesario encontrar a los que se hallaban en este caso y determinar el grado de contaminación. El principal riesgo para el pueblo procedía del plutonio de las bombas, que es una de las sustancias más tóxicas que la humanidad conoce.

Julia Mayo

XX aniversario de la caída en suelo español de cuatro bombas atómicas (y III)

# Fraga se bañó en Palomares para demostrar que no había peligro

El mundo se enteró de que las bombas de Palomares habían afectado radiactivamente al pueblo gracias a las investigaciones de un periodista de la U.P.I. Andro del Amo. Tad Szulc, recuerda en su libro «Las bombas de Palomares» editado por Seix Barral, que Del Amo rasgó el velo del secreto sobre Palomares dos días después del accidente aéreo. El Gobierno español fue informado en la tarde del miércoles 19 de enero de que un riesgo de radiación existía en Palomares. Esto ocurrió pasadas veinticuatro horas desde que los especialistas estadounidenses hubiesen descubierto la dispersión de las partículas de plutonio de las bombas de hidrógeno rajadas, y más o menos cuando Del Amo enviaba su reportaje que relataba cómo los hombres de las fuerzas aéreas de los Estados Unidos estaban peinando el campo de Palomares con instrumentos de detección radiológica. Los habitantes de Palomares se enteraron de la temida radioactividad a través de la radio. Palomares, republicana por tradición, estaba acostumbrada a buscar en el dial radiofónico la emisión de Radio España Independiente o Radió Praga. La noticia corrió como la pólvora entre los habitantes del pueblo, y todos querían ser examinados para estar seguros de que no estaban contaminados.

## La cuarta bomba

La decisión de lanzarse a una búsqueda naval en gran escala fue tomada en Washington, el sábado 22 de enero, cinco días después del accidente. Aunque la Marina nunca se había enfrentado a la tarea de buscar y recobrar una bomba de hidrógeno, sus medidas iniciales el 22 de enero contemplaban toda la experiencia del servicio submarino y oceanográfico. Los principales especialistas de rescate submarino de la Marina fueron inmediatamente



Manuel Fraga, ministro de Información y Turismo y Duke, embajador de USA en España, se bañaron en Palomares para demostrar que sus aguas no estaban contaminadas

encaminados, a las operaciones de salvamento de aviones, Mediterráneo, nombre que había dado la Marina a su proyecto para Palomares. Tras enero llegó febrero y la rutina se estableció en Palomares, el campamento Wilson y la fuerza de la Marina en la costa. Para Palomares esta rutina significaba que el pueblo se hallaba aún inmerso en la era nuclear.

## El baño de Fraga

Fue el embajador de Estados Unidos en España, Duke, quien ideó la forma más original de vencer al mundo de que, con bomba o sin ella las aguas del Mediterráneo, de la costa de Almería no eran radiactivas, ya que al parecer se necesitaba una demostración dramática, Duke tuvo la idea de organizar un grupo

de bañistas, encabezado por él, en el que se incluiría a tantos miembros de su familia y del personal de la embajada que se pudiera reunir. Para que el proyecto resultara una empresa conjunta hispano-norteamericana, el embajador persuadió al ministro de Información y Turismo, Manuel Fraga Iribarne de que fuera con él a nadar.

El punto de partida de la excursión quedó fijado en el parador nacional de los Reyes Católicos. A las nueve y treinta y cinco minutos del martes 8 de marzo, el grupo se puso en camino hacia la primera reunión de la historia en una playa nuclear. El impacto del baño de mar de Duke y Fraga en la opinión mundial fue tremendo. Estuvo en las primeras páginas de los diarios en todas partes, y se supone, que convenció a los que

abrigaban dudas de que el Mediterráneo estaba libre de radioactividad. La búsqueda continuó con lentitud durante el mes de marzo sin aportar ninguna recompensa a los esfuerzos. Los primeros días de abril se descubrió que la bomba se había corrido de un emplazamiento original unos 110 metros.

En la mañana del martes, 5 de abril parecía que había llegado el gran momento. En las profundidades marinas dos poderosas lámparas de vapor de mercurio iluminaron el paracaídas.

El jueves 7 de abril tras unas tensas horas de maniobras la bomba comenzó a ser sacada lentamente del mar. El almirante Guest envió una nota a la embajada estadounidense de Madrid para comunicar que la misión había sido cumplida. Bill Bell, agregado de información de la embajada convocó una rapidísima rueda de prensa para comunicar a los periodistas que la cuarta y última bomba había sido recuperada.

«Hay ciertas personas —dijo Alfredo Rodrigo, subdirector general de la junta de energía nuclear— a las que se les ha detectado secuelas de aquel suceso, entre las que se encuentran un número reducido que sobrepasan el límite admisible. Pero todas ellas se encuentran por debajo del límite de las personas profesionalmente expuestas a estas radiaciones.

Estas explicaciones no han servido para despejar el sinfín de incógnitas surgidas en torno al suceso. 20 años después nadie ha explicado de qué forma se desviaron los fondos que debían servir para indemnizar a la gente de Palomares, ni se ha despejado la incógnita sobre si los numerosos casos de leucemia y malformaciones en niños recién nacidos que se han producido desde entonces fueron causadas por las radiaciones.

Julia Mayo