

EL ACCIDENTE NUCLEAR DE PALOMARES. (RELATO BASADO EN FUENTES INFORMATIVAS ESTADOUNIDENSES)

MATEO CASADO BAENA
Profesor de la Northern Arizona University

I. EL ACCIDENTE

En la mañana del 17 de enero de 1966 dos aviones militares norteamericanos, un superfortaleza volante B-52 y un avión nodriza de abastecimiento en el aire KC-135, colisionaron a unas seis millas sobre el cielo de Palomares. La explosión provocó la caída de unas 800.000 toneladas de metal destrozado que milagrosamente no causó víctima alguna. Pero junto con los restos de los dos aparatos, también cayeron cuatro bombas de plutonio-uranio-235, o bombas de hidrógeno, de 1.5 megatones cada una capaz de haber destruido el sureste español y el norte de África y afectado el resto de la Península. Los 1.5 megatones representaban una fuerza 75 veces superior a la bomba atómica lanzada sobre Hiroshima en 1945.

Desde 1961, en plena guerra fría, los Estados Unidos mantenían en vuelo aviones con carga nuclear las 24 horas del día con objeto de poder responder a un posible ataque con cohetes intercontinentales desde la Unión Soviética. Tres de los itinerarios discurrían cerca del polo norte. El cuarto cruzaba el Atlántico pasando sobre España a la altura de Madrid hasta llegar a la costa turca desde donde giraba 180 grados para poner rumbo de nuevo a los Estados Unidos. Este vuelo de retorno cruzaba el Mediterráneo, para pasar por la vertical del sureste peninsular, llegar al océano Atlántico y atravesarlo de este a oeste. Cada vuelo consistía en dos superfortalezas volantes que eran abastecidas sobre España a la ida y a la vuelta por aviones nodriza KC-135 de las bases de Torrejón, en Madrid, y de Morón, cerca de Sevilla. Los vuelos habían sido permitidos según el tratado militar hispanonorteamericano firmado en 1953. El punto geográfico de abastecimiento para los aviones de retorno era sobre la perpendicular de Palomares.

En la madrugada del 16 de enero, dos aviones B-52 pertenecientes al escuadrón de bombarderos número 51 en Goldsboro, Carolina del Norte, despegaron para realizar este vuelo de rutina. Uno de los aparatos iba pilotado por los aviadores Charles Wendorf (comandante) y Michael Rooney y Larry Messinger (copilotos), llevando como navegante a Stephen Montanus, como radarista a Ivens Buchanan, George Glesner como oficial electrónico y Ronald Snyder como bombardero; en total siete tripulantes. El avión fue abastecido sin contratiempo en su vuelo de ida entre Zaragoza y Barcelona por aviones tanque con base en Torrejón de Ardoz con 30.000 galones de carburante y continuo hasta los confines del Mediterráneo con Turquía donde viro hacia el oeste para poner rumbo de vuelta a los Estados Unidos. De la base de Morón habían salido dos aviones tanque con cuatro tripulantes cada uno similares a los Boeing 707 cargados de gasolina para repostar a los B-52 en el vuelo de retorno.

Una vez colocados en paralelo el B-52 redujo la velocidad de crucero de 600 millas a 275 millas por hora y descendió unos 2.000 pies para comenzar el abastecimiento. En ese instante, la superfortaleza volante, en su aproximación al avión tanque choco con la manguera metálica del KC-135 produciéndose instantáneamente una gigantesca explosión que destrozó los dos aparatos a unos 30.000 pies de altura en el cenit de Palomares. Eran exactamente las 10 y veintidós minutos de la mañana del 17 de enero de 1966.

Los restos humeantes del avión cisterna cayeron en el Cabezo Negro, detrás de la casa de Julio Ponce Navarro. Los cuatro aviadores del avión tanque quedaron carbonizados en el acto. Los restos del B-52 cayeron en un pequeño valle entre la finca de Antonio Saviote y la casa de Eduardo Navarro. Tres tripulantes del B-52, Wendorf, Messinger y Buchanan



Bombardero B-52 repostando en pleno vuelo de su avión «nodriza», un KG-135 (Foto oficial USAF)

accionaron la palanca de eyección y un cuarto, Rooney, saltó por la escotilla de emergencia; los otros tres cayeron a tierra con el aparato muriendo por efectos del impacto. Los paracaídas de color naranja y blanco de los cuatro aviadores se abrieron y fueron impelidos por un fuerte viento de unos 60 nudos que soplaba del noroeste. Buchanan cayó en tierra mientras que Messinger, Wendorf y Rooney lo hicieron en el mar. Las cuatro bombas de hidrógeno, sostenidas por paracaídas automáticos de color gris se desplazaron a tierra al mismo tiempo que lo habían hecho los aviadores.

II. ACONTECIMIENTOS EN TIERRA

En aquella mañana de enero, la vida en el pueblo de Palomares discurría como de costumbre. Las mujeres haciendo las labores de la casa, los hombres trabajando en las plantaciones de tomates y los niños asistiendo a la escuela como era habitual en días laborables. Varios campesinos presenciaron la explosión y la nube de hierros retorcidos que de repente cayó alrededor de sus casas. La explosión fue oída por el maestro nacional que daba clase a sus alumnos y por la maestra de la escuela de niñas. Varias amas de casa vieron caer una bola de fuego desde el cielo, como así lo hicieron algunos residentes en Mojácar.

Desde Vera, el capitán de la Guardia Civil Isidoro Calín que oyó la explosión organizó los primeros auxilios y el padre Francisco Navarrete Serrano llegó desde Cuevas para prestar auxilio espiritual a los posibles supervivientes. Otros testigos fueron los tenientes Erades y Balbas que patrullaban en un helicóptero al levante de la zona y la tripulación del Juan de la Cosa, buque hidrográfico de la Armada que estaba realizando trabajos cartográficos en el área de Garrucha.

En la zona de los Algarrobines se encontraron cuatro cadáveres carbonizados y tres aplastados por la caída, cuatro del avión nodriza y tres del B-52. El comandante radarista Buchanan fue encontrado con vida junto a su asiento eyectado y su paracaídas.

El 17 de enero por la tarde, la bomba número uno fue encontrada intacta por una pareja de la guardia civil en el lecho seco del río Almanzora, cerca de la sección de cola del B-52, bajo un paracaídas gris y blanco. Efectivos norteamericanos se encargaron de desactivar los 40 detonadores eléctricos colocados alrededor de la carga nuclear. La bomba número dos fue avistada por un helicóptero cerca del cementerio de Palomares, en el Cabezo Negro, y la número tres al sur del pueblo, entre las casas de Eduardo Navarro y Pepe López.

La carga detonadora de los artefactos dos y tres había explotado debido al impacto del choque a tierra. Esto causó la pulverización de la carga radio-

EL ACCIDENTE NUCLEAR DE PALOMARES...

activa de uranio y plutonio, aunque sin llegar a la fisión nuclear ya que las bombas no estaban armadas. El choque esparció la carga radioactiva alrededor del pequeño cráter causado por la caída de la bomba. Las partículas de uranio y plutonio emitieron radiación del tipo alfa. Átomos de hidrógeno también escaparon a la atmósfera pero estos no presentaban peligro de radioactividad. La explosión de una bomba de hidrógeno, comparada en términos laicos a como encender un fuego, consta de cuatro fases: la carga detonadora de TNT actúa como cerilla, el uranio como papel, el plutonio como las astillas y el hidrógeno pesado como la leña que causa la gigantesca explosión nuclear.

En un accidente como el de Palomares, fueron los isótopos de uranio y plutonio los que causaron la contaminación radioactiva. Afortunadamente el viento reinante esparció la nube contaminante en dirección contraria al pueblo de Palomares. Al mismo tiempo, los equipos Geiger detectaron que no existía radiación de rayos beta y gama, la cual podría haber resultado letal para las personas. Los americanos, sin embargo, ordenaron inmediatamente el acordonamiento del área donde se encontraban las bombas dos y tres. Al día siguiente, las tres bombas fueron recogidas y transportadas a San Javier por carretera y de allí a Torrejón y a los Estados Unidos. A pesar de una intensa y minuciosa búsqueda, la bomba número 4 no pudo ser encontrada.

III. REACCIÓN ESTADOUNIDENSE

La explosión del avión pilotado por Wendorf fue vista por el segundo B-52 que estaba siendo provisionado a unas dos millas al poniente de Palomares. El accidente fue inmediatamente comunicado a la base aérea de Morón, desde donde fue trasladada la noticia a Torrejón de Ardoz. Esta base a su vez lo hizo a la Jefatura Estratégica Aérea de Omaha; eran las 3:35 de la mañana en Nebraska. Sobre las cinco de la mañana del lunes, hora de Washington, el Pentágono tuvo noticia de la catástrofe de Palomares. A su vez, el Jefe del Estado Mayor norteamericano, el Centro de Coordinación Nuclear en Alamogordo, Nuevo México, y el Presidente de los Estados Unidos Lyndon Johnson, fueron alertados del accidente. El comentario de este último fue escueto: "Que se haga todo lo posible por recuperar las bombas." A las 6:21, un grupo de 17 militares, encabezados por el general A. J. Beck, salieron de Omaha hacia España con el objetivo de localizar y recuperar las cuatro

bombas de hidrógeno de un megatón de potencia cada una.

En Madrid, el incidente fue comunicado al embajador de los Estados Unidos Angier Duke, al General Jefe del Estado Mayor español Muñoz Grandes y al General Jefe de la Base de Torrejón Delmar Wilson. A este último le fue ordenado iniciar las operaciones de rescate de los tripulantes siniestrados y, sobretodo, localizar y neutralizar las cuatro bombas nucleares capaces de destruir media España y el Norte de África.

El lunes por la tarde llegó a Palomares un helicóptero de la Base de Morón transportando a un médico que visitó al aviador herido que había sido llevado al hospital de Vera. Al anochecer, llegó un contingente al mando de los coroneles Young y Payne, quienes comprobaron que milagrosamente no había habido víctimas en la población civil de la zona. Su misión era rescatar los cadáveres de los aviadores, limpiar el área de los desechos de los dos aviones caídos, verificar el nivel de radiación en la zona y, sobretodo, recuperar las cuatro bombas de hidrógeno. En ningún momento se comunicó a la población civil que la fuerza aérea de los Estados Unidos andaba a la busca de cuatro artefactos nucleares en la zona de Palomares.

El martes, varios autobuses de la base de Torrejón y Morón llegaron a Palomares, procediéndose seguidamente a la instalación de un campamento. Desde la base de Wheelus en Libia se recibieron equipos de campaña con todo lo necesario para habilitar la fuerza de 747 hombres. El 20 de enero fue comunicado oficialmente que el accidente había sido de naturaleza nuclear. En este momento, la población de Palomares se dio cuenta del peligro que la catástrofe podía llevar consigo. Con objeto de decontaminar la zona, el ejército norteamericano comenzó la limpieza de terrenos. La tierra de la zona más afectada fue cargada en bidones para su transporte a Norteamérica. En total, 4.879 barriles fueron cargados en el buque Boyce para su traslado a los Estados Unidos donde fueron enterrados en el cementerio atómico de Aiken en Carolina del Sur.

IV. ACONTECIMIENTOS EN LA MAR

En la mañana del 16 de enero, tres barcos de arrastre (parejas) con base en el puerto de Aguilas realizaban sus faenas de arrastre frente a la costa de Palomares. El barco *Dorita* patroneado por



Aviadores norteamericanos rastreando el lecho seco del río Almanzora, cerca de Palomares. Van provistos de cañas de bambú, contadores Geiger y detectores de partículas Alfa, y buscan las bombas H desaparecidas. (Col. J. Grima)

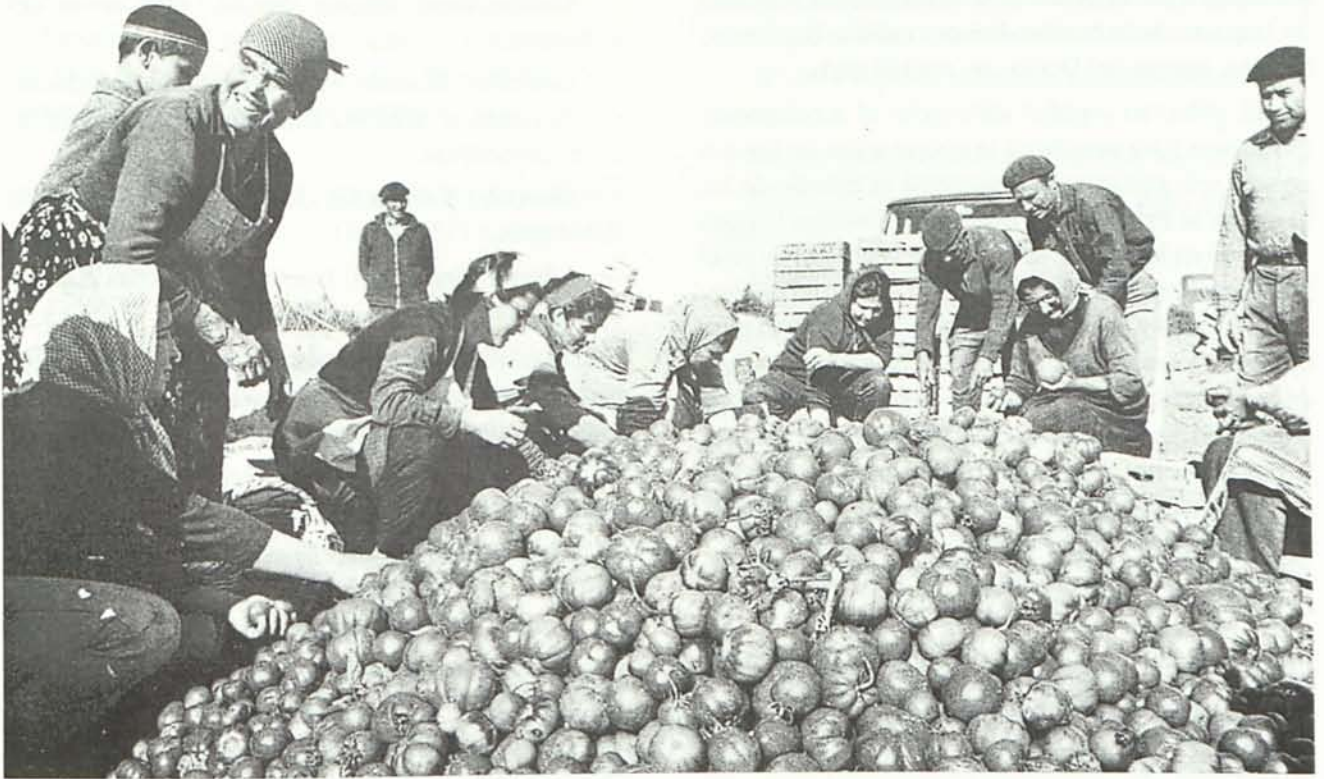
Bartolomé Roldán navegaba paralelo a la costa; el *Manuela Orts* con Francisco Simo de patrón a unas cinco millas mas a levante y el *Agustín y Rosa* mandado por su hermano Alfonso mar adentro. Varios de los tripulantes de las tres embarcaciones observaron, a las 10:22, como una bola de fuego se expandía en el cenit de la que comenzaron a caer los restos de los aviones siniestrados y varios paracaídas. Impelidos por el fuerte viento del noroeste reinante el capitán Wendorf y Rooney cayeron cerca del *Dorita*, donde fueron recogidos rápidamente por Bartolomé Roldán. El *Agustín y Rosa* recogió a Messinger. Ambas embarcaciones suspendieron las faenas de arrastre y se dirigieron al puerto de Aguilas con los aviadores norteamericanos abordo con el fin de prestarles auxilio médico.

Francisco Simó observo dos paracaídas descender cerca del *Manuela Orts*. Uno de ellos de color gris y blanco que parecía llevar suspendido a un hombre sin piernas, se hundió rápidamente al caer en la mar a unos 75 metros del barco. Simó tomo nota de la marcación a la costa del punto donde, según el, se había hundido la mitad de un hombre.

El general Wilson que había esperado encontrar la bomba numero cuatro en tierra, después de una búsqueda minuciosa, comenzó a considerar la posi-

bilidad de que el artefacto hubiera caído en el mar. A este efecto, un remolcador y cuatro dragaminas exploraron el fondo marino. Sus buceadores encontraron diversos trozos de los aviones siniestrados junto a la costa pero no hallaron rastro del artefacto. En este estado de cosas, Wilson ordeno al capitán Joe Ramírez que hablaba español investigar las declaraciones de los patrones aguileños que habían sido testigos del accidente desde mar adentro y que habían recogido a los tres aviadores del B-52. Francisco Simo señaló en una carta marítima el lugar donde, según el, se había hundido un paracaídas con un hombre al que le faltaban las piernas. Ramírez sabia de antemano que no podía haber sido ningún hombre ya que todos habían sido recogidos en tierra y en el mar. Preguntado sobre el paracaídas Simo verifico que se trataba de color gris, lo que dejaba claro que se trataba del proyectil perdido. El punto en cuestión se encontraba mar adentro, a unas cinco millas de la costa.

Las operaciones de búsqueda en el fondo fueron encomendadas al contraalmirante William Guest, llegado del Cuartel General de las Fuerzas Navales en el Mediterráneo en Nápoles. Además de buzos, se utilizaron una cámara de televisión a distancia y tres minisubmarinos de rescate para grandes profundi-



Los habitantes de Palomares se han dedicado en los últimos 50 años fundamentalmente al cultivo del tomate y de la sandía, por lo que, en su momento, se vieron muy perjudicados al verse «inmovilizada» su producción como consecuencia de la posible radiación nuclear del suelo, aunque, afortunadamente, las pruebas realizadas, permiten comer con seguridad los productos de esta tierra por ser tan buenos y sanos como los de cualquier otro rincón de España (Col. J. Grima)

dades: el *Aluminat*, que podía descender con seis hombres hasta 15.000 pies; el *Cubmarine*, tripulado por dos hombres y el *Alvin*, para tres personas. El 1 de marzo, el *Alvin* descubrió un surco en el limo marino que podría haber sido formado por el desplazamiento de proyectil al resbalar por un declive del fondo. Esta primera pista fue perdida debido a la poca visibilidad causada por la corriente. El 15 de marzo el *Alvin* de nuevo, a las 12 de la mañana encontró el paracaídas y unida a él, la bomba número cuatro. El sitio donde fue encontrada estaba a un kilómetro de distancia del lugar marcado por Francisco Simo.

Ocho días después de la localización se intentó izar el artefacto pero el cable se partió y la bomba volvió a caer al fondo. La nueva busca duró seis días y, finalmente, el 1 de abril la bomba fue avistada a 2.800 pies de profundidad. El día 7 (Jueves Santo) el artefacto fue izado a bordo del buque de rescate *Petrel*.

V. IMPLICACIONES DEL ACCIDENTE

Como resultado del accidente nuclear de Palomares, el gobierno español prohibió a los Estados Unidos utilizar el espacio aéreo peninsular para el

paso de aviones con armas nucleares. El ejército norteamericano hubo de limpiar durante ocho semanas unos 604 acres de terreno en torno a Palomares. La prensa nacional, controlada por el gobierno, trató de encubrir que se trataba de un accidente nuclear pero los medios internacionales divulgaron la posibilidad de que la zona de Palomares pudiera haber quedado peligrosamente contaminada. Enterado del problema, el embajador de los EE.UU. en Madrid Angier Duke decidió convencer a los habitantes de que el Mediterráneo no contenía radioactividad alguna. El embajador, junto con el Ministro de Información y Turismo Fraga Iribarne se adentraron y nadaron en el Mediterráneo durante unos minutos para demostrar que las aguas estaban perfectamente limpias de contaminación.

Se estimó el costo de la operación de rescate en unos 15 millones de dólares, de los que unos 5 millones fueron pagados a la Armada de los Estados Unidos por encontrar y recuperar la bomba y menos de un millón fueron designados para los habitantes de Palomares como pago por daños y perjuicios. Paco "el de la bomba" recibió el equivalente a 6.600 dólares por desperfectos causados a su barco al atracar en el muelle de Aguilas con los aviadores rescatados

y una placa por su ayuda en la identificación del punto de impacto de la bomba número cuatro. Bartolomé Roldán, patrón del Dorita, no recibió nada.

El gobierno español aprovechó el accidente de Palomares para insistir en la cooperación de los dos países, renegociar ventajosamente el tratado de las bases en la Península, y pedir a los Estados Unidos su apoyo en la entrada de España en la OTAN y en el Mercado Común. El control informativo del gobierno de España y el estoicismo demostrado por el pueblo de Palomares evitaron que el accidente nuclear de Palomares se convirtiese en un holocausto político/sociológico. De haber ocurrido en Italia, Francia y, por supuesto, en los mismos Estados Unidos las repercusiones a nivel nacional e internacional hubieran sido mucho más graves..

VI. LOS PROTAGONISTAS ESPAÑOLES SEGÚN FUENTES NORTEAMERICANAS

Agustín: Propietario de la tienda de Villaricos

Amo, Andre del: Primer reportero de la prensa extranjera que llegó a Palomares tras la noticia del accidente.

Arrespacochaga, Juan de: Director de Turismo.

Badillo, María: Los restos del B-52 cayeron junto a su casa mientras cocinaba.

Calín Velasco, Isidoro: Capitán, Jefe de Puesto, de la Guardia Civil en Vera.

Castiella, Fernando María: Ministro de Asuntos Exteriores del Estado Español.

Cavanillas, Rafael: Teniente General dueño del hotel Maricielo.

Cortina Mauri, Pedro: Subsecretario de Asuntos Exteriores.

Corujedo, Ángel: Interprete desplazado a Palomares.

Fernández de Arellano, Conchita: Maestra de la escuela de niñas. Estaba dando clase cuando los aviones siniestrados cayeron sobre Palomares.

Flores González, Baltasar: Fue en busca de supervivientes junto con Julio y Martín Ponce y Alfonso Flores. Encontraron la bomba número dos.

Fraga Iribarne, Manuel: Ministro de Información y Turismo.

Franco Bahamonde, Francisco: Jefe del Estado Español.

García, Juan Miguel: Médico de Cuevas del Almanzora.

González, Manolo: Hijo del alcalde de Palomares. Socorrió al radarista Buchanan que había saltado en paracaídas.

González Fernández, José Manuel: Alcalde de Palomares.

López Flores, José: Encontró la bomba número tres que había caído cerca de su casa.

Molinero, José: Maestro de la escuela de niños en Palomares. Los restos de uno de los aviones cayeron alrededor de su escuela.

Munoz Grandes, Agustín: Jefe del Estado Mayor Español.

Navarrete Serrano, Francisco: Coadjutor de Cuevas a cargo de la parroquia de Palomares.

Navarro Portillo, Eduardo: Observó desde su finca colisionar los dos aviones. Dos de las bombas cayeron en sus terrenos.

Otero Navascués, José María: Presidente de la Junta de Energía Nuclear.

Ponce Navarro, Julio: Los restos del avión cisterna KC-135 cayeron alrededor de su casa de campo.

Ponce, Esperanza: Oyó el estruendo causado por la cabina del avión nodriza al caer cerca de su casa.

Puig, Roberto: Arquitecto que se encontraba en Mojácar. Se desplazó a Palomares para investigar el accidente.

Rodríguez Cruz, Manuel: Ayudante Militar de Marina de Garrucha.

Roldán Martínez, Bartolomé: Patrón del barco de arrastre "Dorita" con base en el puerto de Águilas. Se encontraba faenando en aguas de Palomares el día del accidente. Recogió dos aviadores del B-52 siniestrado.

Sabiote Flores, Manuel: vecino de Palomares. Se encontraba trabajando en su tierra cuando dos motores de uno de los aviones que colisionaron cayeron en su finca.

Sabiote, Paquita: Hija de Manuel Sabiote. Vio la bola de fuego y los restos de los aviones caer sobre Palomares.

Sagaz Zubelzu, Angel: Encargado de la Sección Americana del Ministerio de Asuntos Exteriores.

Simó Orts, Alfonso: Patrón del barco de arrastre "Agustín y Rosa" matriculado en Águilas. Recogió un aviador del B-52.

EL ACCIDENTE NUCLEAR DE PALOMARES...

Simó Orts, Francisco: Patrón de la pareja "Manuela Orts" con base en Águilas. Vio caer cerca del barco la bomba número cuatro, aunque creyó que se trataba de un hombre sin piernas.

VI. EMBARCACIONES ESPAÑOLAS Y BUQUES DE LA FUERZA NAVAL OPERATIVA ESTADO-UNIDENSE

Agustín y Rosa: Barco de arrastre aguileño patroneado por Alfonso Simó (el Catalán). Recogió un tripulante del B-52 que se había lanzado en paracaídas al colisionar su avión con el nodriza KC-135.

Albany: Crucero de misiles teledirigidos.

Aluminaut: Submarino de rescate de 81 toneladas de desplazamiento capaz de alcanzar 15,000 pies de profundidad.

Alvin: Submarino de rescate para profundidades de unos 6,000 pies. Descubrió la bomba número cuatro en un fondo de 2,950 pies.

Boston: Crucero Buque insignia de la fuerza operativa desde donde el general Wilson dirigió las operaciones de búsqueda de la bomba número cuatro.

Boyce: Buque que transportó los 4,879 barriles con la tierra contaminada recogida en Palomares a Charleston, Carolina del Norte, para ser enterradas en los EE.UU.

Cascade: Buque que transportó la bomba número cuatro desde Palomares a los EE.UU.

Cubmarine: Sumergible capaz de bajar a 400 pies de profundidad.

Dorita: Barco de arrastre con base en Águilas patroneado por Bartolomé Roldán. Recogió dos aviadores del B-52 que habían saltado en paracaídas.

Dulton: Buque hidrográfico norteamericano.

Juan de la Cosa: Buque hidrográfico español que operaba frente a Garrucha el día del accidente nuclear.

Manuela Orts: Barco de arrastre con base en Águilas patroneado

por Francisco Simó (Paco el de la Bomba) quien vio caer el paracaídas con la bomba número cuatro.

Mizar: Buque de superficie para la búsqueda submarina.

Petrel: Buque nodriza del submarino Alvin.

Pinnacle: Buque de superficie para búsqueda submarina.

Skill: Dragaminas norteamericano.

La lancha de desembarco «1492» atracada en una playa de Palomares para cargar miles de barriles de tierra contaminada que salieron hacia los Estados Unidos. (Fotografía de Tito del Amo, Colección J. Grima)

