

INTRODUCCIÓN.

Dos días antes de producirse la prueba de Alamogordo, salieron de los laboratorios de Los Alamos los componentes de «Little Boy», la bomba de uranio que el 16 de julio iba a ser embarcada a bordo del crucero «Indianápolis».

Mientras en la vencida Alemania se desarrollaba la conferencia de Potsdam, la bomba atómica cruzaba el Pacífico hacia un destino que provocaría la mayor tragedia hasta entonces conocida. El 26 de julio llegó a Tinian, en las Marianas, al tiempo que las potencias aliadas dictaban a Tokio las condiciones para la capitulación. Un destacamento de científicos del «Proyecto Manhattan», encargados de poner a punto sus secretos mecanismos, la esperaban soportando el húmedo calor del verano tropical.

Mientras tanto, los reactores nucleares norteamericanos producían plutonio a un ritmo superior al esperado. En el momento de efectuarse la explosión de Alamogordo ya se disponía de suficiente cantidad de plutonio para preparar una segunda bomba de características similares. Esta recibió el sobrenombre de «Fat Man» (Hombre gordo) por ser más voluminosa que la de uranio. A pesar de necesitar una masa menor que «Little Boy», su complicado mecanismo iniciador la hacía más aparatosa.

La llegada de «Fat Man» a Tinian, por vía aérea, se produjo casi al mismo tiempo que la de «Little Boy». En los primeros días del mes de agosto las dos bombas estaban listas para ser lanzadas, guardadas en un edificio de temperatura controlada, junto a las pistas de los B-29.

Muy pocos hombres, entre las siete tripulaciones, pertenecientes al Grupo 509 de la XX Fuerza Aérea, fueron informados de la verdadera naturaleza de su misión. Los bombarderos conocieron la lista de los objetivos, y dentro de estos, el punto exacto de lanzamiento, la altura a que harían explosión las bombas y las maniobras de alejamiento del lanzador y sus acompañantas. El Grupo 509, mandado por el coronel Paul W. Tibbets, había recibido un adiestramiento específico en lanzamiento de bombas especialmente pesadas y voluminosas.

El 5 de agosto las condiciones meteorológicas sobre el sur de Japón se presentaban favorables para un lanzamiento visual sobre Hiroshima, primera de la lista de las ciudades-objetivo. El blanco de «Little Boy» sería, por lo tanto, esta ciudad, situada al sudoeste de la isla de Houshu.

El día elegido sería el 6 de agosto. Uno de los gigantescos aviones de Tibbets era debidamente preparado para recibir la mortífera carga. Durante esa tarde, y mientras la bomba de cinco toneladas quedaba situada en la bodega del avión, el pintor de la unidad inmortalizó el nombre de la madre de Tibbets sobre el morro del avión: «Enola Gay».

BOMBA DE NAGASAKI.

A las tres menos cuarto de la madrugada, hora de Tinian, despegaban los tres B-29 que habían de realizar la misión. Acompañaban al «Enola Gay» dos aviones más con instrumentos de medida y material fotográfico. El objetivo principal era Hiroshima. En caso de que alguna circunstancia dificultase el lanzamiento sobre esta ciudad, eran objetivos alternativos las de Kokura y Nagasaki.

A bordo del «Enola Gay» volaban el propio Tibbets y el capitán de navío Williams Parsons, diseñador del ingenio balístico que lanzaría, en el momento de la explosión, las dos medias masas críticas, una contra la otra.

Quince minutos después del despegue, el capitán de navío Parsons armó el mecanismo de la bomba. Amanecía Hiroshima cuando el sonido de sirenas antiaéreas alarmó a los trabajadores que se dirigían hacia las

fábricas.

A las ocho y cuarto de la mañana, hora de Hiroshima, los sirvientes de las baterías antiaéreas oyeron claramente el rugido de los motores de los aviones que se aproximaban a la ciudad. Sobre ellos, a 10.000 metros de altura, el oficial bombardero del «Enola Gay», comandante Thomas W. Ferehee anunció: «¡Fuera la bomba!».

<<Little Boy>> hizo explosión a unos 580 metros del suelo, con una potencia equivalente a 12.500 toneladas de TNT. En una millonésima de segundo, la reacción nuclear en cadena elevó la temperatura en el punto de explosión a varios millones de grados centígrados. Durante unos segundos una luz cegadora de colores cambiantes cubrió la ciudad, seguida de una oscuridad casi absoluta, producida por una densa nube de polvo y cenizas.

En la zona situada justo debajo de la explosión, la temperatura se elevó a unos 3.000 grados en un radio de cuatro kilómetros, lo que supuso que ardiera espontáneamente todo cuando existía dentro de ese círculo. Un viento huracanado comenzó a soplar de fuera adentro, elevando una inmensa seta hacia el cielo.

Una violentísima explosión siguió al destello, arrancando árboles, ventanas y tejados. Cientos de edificios se vinieron abajo.

Todas estas catástrofes fueron seguidas por la lluvia radiactiva, que arrastró sobre los desventurados supervivientes una peste hasta entonces desconocida: la contaminación nuclear.

Un año después del lanzamiento de la bomba de Hiroshima, el número de muertos causados directamente por ella se estimaba en unos 120.000.

La noticia del lanzamiento y de sus efectos fue comunicada al presidente Truman, que en ese momento cruzaba el Atlántico a bordo del crucero «Augusta». Reunido con toda la dotación, declaró: «Esto es lo más grande de la historia.»

LA SEGUNDA BOMBA.

El efecto producido en el Gabinete japonés por la noticia de la explosión de la bomba atómica en Hiroshima fue inferior al esperado por los occidentales. En Tokio continuaron las discusiones sobre las garantías que debían exigirse a los aliados sobre el futuro del Emperador.

En Tinian, la noticia de la aproximación de un cambio en las condiciones meteorológicas sobre Japón aceleró los preparativos para el lanzamiento de la bomba de plutonio. El avión seleccionado para llevar a cabo este segundo lanzamiento fue el B-29 bautizado «Bock's Car» por la dotación del comandante Charles W. Sweeney. El objetivo de esta misión era la ciudad de Kokura. En caso de que ésta estuviese cubierta por nubes, Sweeney habría de lanzar la bomba sobre Nagasaki. El capitán de fragata Fred Ashworth tenía a su cargo el armado de la bomba, una vez en vuelo.

A la una y cincuenta y nueve minutos de la madrugada del 9 de agosto, despegó «Bock's Car», seguido de otros dos B-29 de observación.

El comandante Sweeney puso rumbo hacia Iwo Jima, pasando por la vertical de la isla a las cinco de la mañana. Allí corrigió su navegación y siguió con destino a Kokura. Las observaciones meteorológicas realizadas en el momento del despegue indicaban que existían suficientes claros entre las nubes para realizar el lanzamiento, tanto en Kokura como en Nagasaki. Pero los «espíritus sintoístas de Kokura» cubrieron la ciudad con un delgado velo de niebla y polución industrial.

El B-29, con su carga letal, realizó varios círculos sobre ella, mientras el cielo se llenaba de explosiones de fuego antiaéreo. En cualquier momento aparecerían los cazas japoneses. No quedaba más alternativa que poner rumbo a Nagasaki. Tampoco sobre esta ciudad las condiciones visuales eran óptimas, pero un claro entre las nubes permitió a los norteamericanos avistar el punto de caída previsto.

A las once y dos minutos inició «Fat Man» su corta caída hacia el corazón de una de las primeras ciudades japonesas que en el siglo XVI se habían abierto al cristianismo y al comercio con Occidente.

La bomba de plutonio hizo explosión a una altura de 500 metros sobre el distrito de Ura-kami. Aunque su poder explosivo era equivalente al de 22.000 toneladas de TNT, la magnitud de su efecto se vio ligeramente apantallada por las colinas que dividen la ciudad. Con todo, el infierno que se abatió sobre Nagasaki arrastró consigo la vida de 73.000 almas.

CONSECUENCIAS.



La explosión de la bomba atómica elevó la temperatura decenas de miles de grados hasta fundir prácticamente todo tipo de material, incluida la arcilla. El huracán generado por esta energía liberada que evolucionó en dos oleadas, con sentido contrario alcanzó los 1.500 kilómetros por hora de velocidad.

Miles de personas fallecieron en el acto, muchos volatizados, otros abrasados y algunos lanzados a varios kilómetros de distancia de su punto de origen por el vendaval desata.



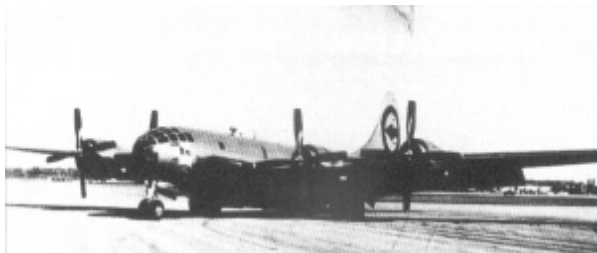
Pero el horror no acabó aquí. «El sol de la muerte», nombre que dieron los japoneses a los efectos radiactivos de los rayos gamma, delta y alfa, provocó una huella de dolor en cientos de víctimas del bombardeo. Hasta veinte años después de producida la explosión morían supervivientes de la misma a causa de dichas secuelas.

Las principales lesiones, según la dosis de radiación absorbida, se deben a trastornos hemáticos, desde anemia aplásica a leucemia; lesiones en los epitelios de revestimiento de la piel y en las mucosas, principalmente en la respiratoria y en la digestiva, con aparición de vómitos, náuseas y hemorragias; lesiones cutáneas del tipo de necrosis aguda y que coexisten con las propias de las quemaduras por el calor de la explosión y lesiones en el epitelio gonadal, causa de ulteriores malformaciones fetales.

AVIONES EN LOS QUE VIAJARON LAS BOMBAS.



ENOLA GAY



BOCK'S CAR

LAS MISIONES.

