

# IMPACTO MEDIOAMBIENTAL DE EEUU EN EL MEDITERRÁNEO: EL CASO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

Rocío Piñeiro Álvarez

Universidad de Cádiz, Spain. E-mail: firenzeparola@hotmail.com

Recibido: 30 Marzo 2010 / Revisado: 28 Abril 2010 / Aceptado: 7 Mayo 2010 / Publicación Online: 15 Junio 2010

**Resumen:** La Guerra Fría y el temor a un enfrentamiento con la antigua URSS tuvo como consecuencia el establecimiento de instalaciones militares norteamericanas por todo el planeta, como parte de la política de contención del comunismo de EEUU. Los territorios donde se ubicaron estas Bases sufrieron una transformación, dicho de otro modo la guerra tiene un coste ecológico en el territorio en el que se desarrolla, aún en tiempos de paz. En concreto, en la Base de Rota (Cádiz), a pesar de existir una legislación medioambiental y una oficina que se encarga de la gestión de la misma, los intereses militares están por encima del medio ambiente lo que conlleva graves consecuencias.

**Palabras Clave:** Guerra Fría, impacto medioambiental, contaminación, accidente nuclear.

## INTRODUCCIÓN

Tras la Segunda Guerra Mundial, y como consecuencia de la Guerra Fría, los norteamericanos construyeron Bases militares por todo el planeta como parte de su política de contención del comunismo. En concreto, en España fue posible durante el régimen de Franco. El dictador necesitaba el reconocimiento internacional de su régimen y EEUU aprovechó esta coyuntura para establecer Bases como la de Rota, Morón, Zaragoza o Torrejón de Ardoz, además de otras instalaciones militares. En este contexto, de período álgido de la Guerra Fría, se ubica la preocupación de las autoridades estadounidenses por la elaboración de diversos planes o estrategias para estar preparados en el caso de un potencial ataque soviético. Uno de los más importantes fue el Plan Dropshot, que surgió a

finales de 1949, y para el que era vital la ayuda de los países europeos.

A España dentro de dicho Plan se: “[...] se la veía más bien como apoyo logístico y estratégico, por controlar el Estrecho de Gibraltar y el Mediterráneo Occidental y ser la llave del noroeste de África”<sup>1</sup>.

Por otro lado, el almirante Sherman, jefe de la flota de EEUU en el Mediterráneo, e importante aliado de nuestro país en EEUU, en una entrevista que mantuvo con Franco en 1951 afirmó: “[...] estratégicamente hay cuatro puntos en el Mediterráneo cuya defensa es primordial: los Dardanelos; el Canal de Suez; el Estrecho de Sicilia y singularmente, el Estrecho de Gibraltar. Tiene primordialmente importancia en este aspecto la defensa antisubmarina por aviones especiales para evitar la salida al Atlántico y la permanencia en los alrededores del Estrecho de Gibraltar de los submarinos soviéticos, otro motivo por el que será necesario emplear las posibilidades de anclaje en aguas españolas”<sup>2</sup>.

El emplazamiento elegido para las instalaciones militares no es arbitrario, por el contrario posee una importancia vital. La zona del Estrecho de Gibraltar ha sido un punto estratégico a lo largo del tiempo, de hecho podemos afirmar que todos los estrechos lo son. Así, Alfred Thayer Mahan, que es uno de los teóricos más representativos de la geopolítica en EEUU, afirmaba que el dominio de los mares y, fundamentalmente, de los estrechos era básico para que un país pudiera convertirse en una gran potencia. Por ello no debe extrañar que los estadounidenses eligieran el área de la Bahía de Cádiz, y concretamente Rota, para el establecimiento de una de sus Bases. De esta forma vemos como la geopolítica

y los intereses estratégicos de los países tienen un impacto en una pequeña localidad gaditana, pero también en todo el área de la Bahía de Cádiz<sup>3</sup>. La guerra tiene una influencia en el medio ambiente entendido éste de una forma amplia, es decir, biogeofísico y ecuménico. Así, Rota hasta la llegada de los norteamericanos era un pueblo pequeño que vivía, fundamentalmente, de la agricultura y la pesca. La construcción del recinto militar implicó la expropiación de numerosas tierras, con lo cual la economía sufrió una brusca transformación.

Tierras que tradicionalmente se habían dedicado al cultivo pasaron a tener otros fines militares. Paradójicamente debido a que estos terrenos están vallados y, por tanto protegidos, hay especies como el camaleón que han salido beneficiadas de la existencia de este recinto. Sin embargo, a la larga si hubiera, por ejemplo, un accidente nuclear las consecuencias serían de gran magnitud. Con lo cual vemos como las tácticas o las estrategias de guerra tienen unas consecuencias aún estando en un período de paz. La presencia estadounidense en nuestro país nos convierte en un objetivo militar de primera magnitud en caso de que hubiese un conflicto bélico, de modo que una zona que en principio no tenía mucha importancia en la geopolítica se convierte en un punto vital. Sin olvidar que, a partir de este momento, España debe subordinar sus intereses a la defensa y seguridad de Occidente.

Para finalizar señalaremos que existe una Oficina de Medio Ambiente norteamericana dentro de la Base de Rota y, asimismo, hay una normativa medioambiental, el problema radica en cuáles son las prioridades de dicha oficina a la hora de llevar a cabo su labor.

## 1. LA LEGISLACIÓN Y LAS NORMAS EN LA BASE AERONAVAL DE ROTA

### 1.1. La Oficina de Medio Ambiente norteamericana

En mayo de 1994 se publicó *Environmental final governing standards*, por el Departamento de Defensa estadounidense. Fue realizado por diversos miembros de las fuerzas armadas norteamericanas pertenecientes al campo de la ingeniería, fundamentalmente, del área Mediterránea y de Nápoles (Italia).

En este Departamento trabajan seis personas que se encargan de la gestión de las siguientes áreas<sup>4</sup>:

Las emisiones a la atmósfera; los ruidos y los efectos medioambientales en otros países.

El agua potable y residual.

Las sustancias peligrosas; los residuos sólidos y peligrosos; la gestión de residuos sanitarios.

El petróleo, el aceite y los lubricantes; los pesticidas; los policlorobifenilos, el amianto y el radón.

El patrimonio histórico y cultural; los recursos naturales y las especies protegidas; el reciclaje alternativo.

La prevención de fugas y los planes de respuesta; los tanques de almacenamiento subterráneo.

Estos son, por tanto, los campos de mayor interés en las actividades de control medioambiental que se realizan desde dicha oficina ubicada en el interior de la Base aeronaval de Rota.

El propósito del manual mencionado es facilitar las normas medioambientales para proteger el sistema en las instalaciones del Departamento de Defensa de EEUU en España. Tanto los establecimientos que sean propiedad del gobierno estadounidense como aquéllos que sean alquilados deberán seguir dichas directrices, siempre que las fuerzas norteamericanas estén encargadas del mantenimiento de éstos. En caso de que las instalaciones militares sean alquiladas, pero no sea su responsabilidad la conservación de las mismas, sólo deberán cumplir las disposiciones relativas a la salud y la seguridad.

Estas normas no se cumplirán en los siguientes casos<sup>5</sup>:

Los emplazamientos operativos o de entrenamiento que se localicen fuera de las Bases.

Aquellas operaciones en las que se vean implicadas buques de la marina norteamericana o aeronaves militares en cumplimiento de órdenes del Ministerio de Defensa o de acuerdos internacionales aplicables.

Las instalaciones y las actividades dentro del programa de propulsión nuclear de la marina.

Y, por último, la realización de tareas de limpieza para corregir los problemas medioambientales debidos a anteriores acciones del Departamento de Defensa.

Como se ve el campo de acción que tienen las fuerzas norteamericanas en España es muy amplio, de hecho las acciones militares tienen prioridad sobre el medio ambiente en cualquiera de sus Bases.

Además, se especifica que “[e]ste documento no crea ningún derecho u obligación aplicable contra los EEUU, el departamento de defensa, o cualquiera de sus cuerpos o agencias [...]”<sup>6</sup>.

Para desarrollar las directrices de protección medioambientales, que aparecen en dicho manual, se comparó el *Documento guía básico sobre medioambiente de ultramar*<sup>7</sup> con las leyes de la unión europea y españolas relativas a medio ambiente, lo que se supone una preocupación por el respeto a la legislación vigente en nuestro país.

El manual *Environmental final governing standards* afecta fundamentalmente a las nuevas instalaciones, donde el control será más estricto, por considerarse que en las ya existentes resulta más difícil la aplicación de las normas.

Por otro lado, este documento es del 31 de mayo de 1994 y en esos momentos se reconocía que la puesta en práctica de estas medidas de protección del entorno se haría de forma paulatina y se “requerirían años para el grado de cumplimiento final”<sup>8</sup>.

También se señala que, siguiendo los principios de la Ley Internacional y las obligaciones de los acuerdos bilaterales, no es necesario que los cuerpos del Departamento de Defensa norteamericano soliciten permisos medioambientales o que cumplan las normas a las que se deben someter las entidades privadas.

En definitiva, aunque en un principio parece que hay una preocupación de las fuerzas norteamericanas por el respeto a la legislación española en materia medioambiental, existen tantas excepciones que en la práctica la responsabilidad de los norteamericanos es mínima.

## 1.2. Las normas relativas a las aguas residuales, a las sustancias peligrosas y a diversos tipos de residuos

El manual se ocupa de las normas relativas a las aguas residuales, tanto las domésticas como las industriales, además de la contaminación debida a vertidos indirectos. Se prevé el desarrollo de un sistema de investigación, siempre contando con la participación del agente ejecutivo, para las reclamaciones de los particulares y de las autoridades españolas que se encargan del control de la contaminación de las aguas<sup>9</sup>.

En cuanto a las sustancias peligrosas que utiliza el Departamento de Defensa norteamericano, se analizan los criterios que se siguen para manipular, almacenar y eliminar las mismas<sup>10</sup>. Entre otras nos referimos a sustancias cancerígenas, corrosivas o tóxicas, además de aquéllas que contienen amianto, mercurio o policlorobifenilos.

Otro tema de interés es el de los trámites para que los residuos peligrosos sigan un proceso de almacenamiento, transporte, eliminación y reciclaje de forma que no contaminen el medio ambiente. En el manual se establece que el período máximo de almacenamiento de los mismos es de seis meses. En el caso de que dichos residuos no se puedan eliminar en España, se enviarán a EEUU, si existiese algún acuerdo internacional; o, si no, a otro país donde dicha operación no ponga en peligro el entorno físico.

Para tomar la decisión de eliminar en España un residuo peligroso generado por las fuerzas norteamericanas será necesaria la participación de tres personas que son el agente ejecutivo, el director de la Agencia Logística de Defensa (*Defense Logistic Agency*) y el jefe de la misión diplomática estadounidense. Éstos deberán evaluar si los métodos empleados en nuestro país realmente disminuyen los peligros que dichos residuos puedan representar para la salud humana y medioambiental. O sea, si cuentan con un sistema adecuado que realice un seguimiento de los mismos hasta su destino final y unas normas para evitar los vertidos, las fugas o los incendios<sup>11</sup>.

Asimismo, se regula la clasificación, la recogida, el transporte, el almacenamiento, el tratamiento y la eliminación de los residuos

sólidos de forma que no sean perjudiciales para la salud de las personas y para el medio ambiente. Entre otras disposiciones se incluye la implantación de un programa para la detección y la prevención en la supresión de residuos peligrosos e infecciosos; el seguimiento de criterios estéticos a la hora de operar; o la prohibición de la quema a cielo abierto, salvo, residuos agrícolas o árboles<sup>12</sup>.

Dentro de este apartado el punto más inquietante es la eliminación de residuos peligrosos, puesto que los objetivos militares tienen prioridad sobre la conservación del medio ambiente. Por ejemplo, se puede variar el protocolo de eliminación de dichos residuos con el fin de cumplir del mejor modo posible con la misión de una instalación militar, cuando haya sido aprobado por el agente ejecutivo y el responsable al mando<sup>13</sup>.

### **1.3. Las disposiciones para reducir la contaminación por distintos factores y la protección del patrimonio histórico y cultural, los recursos naturales y las especies protegidas**

En el *Environmental final governing standards* se regulan las normas para reducir el peligro de la contaminación durante el almacenamiento, el transporte y la distribución de petróleo, aceite y lubricantes. En el supuesto de que se produjese una fuga habría que seguir algunas directrices como controlar la misma y evitar su expansión, informar a las personas que tuviesen competencias o que apareciesen en el plan de emergencia. Posteriormente, habría que encargarse de la limpieza del agua y suelo, así como de la extracción del producto libre en el plazo más breve posible<sup>14</sup>.

Por otro lado, se analizan las disposiciones para el control del ruido ambiental en el interior de las instalaciones, pero no se incluyen los procedimientos para el funcionamiento de aviones y buques. Existen dos programas informáticos para la planificación del control del ruido, uno se encarga de evaluar el ruido producido por armas pesadas que es el microBNOISE y el otro es el programa NOISEMAP 6.1. que genera curvas de nivel sonoro<sup>15</sup>.

Las instalaciones en las que se miden los niveles sonoros son de todo tipo; así, por ejemplo, viviendas familiares, viviendas de estudiantes, hoteles, iglesias, oficinas, restaurantes, campos

de juego y zonas recreativas, gimnasios o piscinas. En cuanto al empleo, el almacenamiento y el transporte de pesticidas, herbicidas y agentes defoliantes, éstos sólo se emplearán en el caso de que haya sido aprobado por la *Armed Forces Pest Management Board* (Comisión para la gestión contra plagas de las Fuerzas Armadas), por otra autoridad reconocida por el Departamento de Defensa norteamericano o cuando tengan la aprobación de las autoridades españolas competentes para su empleo.

En los terrenos donde se localiza la Base aeronaval de Rota se han hallado algunos restos arqueológicos, de ahí la importancia de las regulaciones para la protección y la gestión del patrimonio histórico y cultural. Y dentro de éste, especialmente, el prehistórico, así como todas aquellas producciones consideradas como Patrimonio Cultural de la Humanidad. Entre los vestigios materiales a tener en cuenta se incluyen construcciones superficiales o subterráneas, herramientas, armas, ornamentos, residuos orgánicos, restos humanos, pintura y tallados rupestres o ruinas.

Se establece que se desarrollará un inventario del patrimonio cultural “siempre que sea práctico, desde el punto de vista financiero o de otro tipo”<sup>16</sup>. En caso de un hallazgo potencial de patrimonio cultural o arqueológico se deberá notificar a la autoridad española competente en un plazo de treinta días.

Un apartado de gran relevancia por las repercusiones sobre la salud humana y el medio ambiente es el del amianto y, sobre todo, su gestión durante su retirada y su eliminación. Dentro del plan de gestión del mismo se incluye un programa de educación, así como información para los trabajadores, residentes y ocupantes de los edificios sobre la localización probable de materiales que puedan contener amianto. Además, “[t]odas las personas implicadas deberán ser oportunamente informadas”<sup>17</sup>. Por ejemplo, un operario que fuese a efectuar alguna obra en una instalación militar norteamericana se le explicaría los peligros a los que estaría expuesto y las medidas que podría adoptar para minimizar la exposición al amianto.

Igualmente, se establece cuáles deben ser las prácticas de trabajo cuando existan fibras de amianto en el aire. Así<sup>18</sup>:

El área de trabajo estará delimitada y constará de señales de advertencia sobre el peligro.

Los trabajadores deberán llevar trajes de protección y equipos de respiración.

Los residuos de amianto se almacenarán en contenedores a prueba de fugas y con las etiquetas adecuadas.

Si el trabajo se realiza de forma habitual, dicha área se limpiará mediante un sistema de aspiración al vacío u otra técnica parecida.

Se efectuarán estudios del aire al menos cada tres meses, si el trabajo se ejecuta con una cierta frecuencia, y si no las muestras tomadas serán anuales o cuando el médico lo indique.

A los operarios se les comunicará la información que se obtenga de los muestreos de aire.

Cuando los estadounidenses comenzaron las obras de la Base aeronaval de Rota conocían los peligros del amianto, no obstante lo utilizaron en muchos de los edificios de esta instalación. En el manual de la oficina de medio ambiente norteamericana se manifiesta: “Está prohibida la instalación o empleo de productos o materiales a base de amianto en estructuras, equipos o cualquier otra aplicación, a menos que sea específicamente necesario debido a la falta de materiales adecuados sustitutivos del amianto, de acuerdo con lo autorizado por la legislación de los EUA o por las regulaciones del DOD. Esta prohibición no requiere la retirada de los productos y materiales a base de amianto que ya estén instalados actualmente”<sup>19</sup>.

O sea, que a pesar de conocer los peligros que el amianto supone para la salud de los trabajadores, no se prevee la retirada del mismo.

Sin embargo, se establece que no se expondrá a los empleados, los visitantes o los contratistas a concentraciones de amianto superiores al límite de acción sin el equipo de protección adecuado. Éste, cuando sea empleado por el personal local, deberá cumplir las pautas que establezca el ministerio de trabajo español y, además, sólo lo podrán utilizar de forma temporal y nunca más de cuatro horas al día.

En suma, las actividades realizadas en el interior de la Base aeronaval de Rota conllevan el riesgo de que se produzca una fuga de petróleo, aceite o lubricantes e incrementan la

contaminación acústica. Por otro lado, la realización de un inventario sobre el patrimonio cultural que exista en el recinto o su notificación a las autoridades españolas depende de lo que decidan las fuerzas norteamericanas. Y, por último, el amianto, material empleado en los edificios de la instalación militar, supone un peligro para la salud humana y para el medio ambiente.

#### **1.4. Los efectos medioambientales en otros países y la prevención de la contaminación**

Se analizan los efectos medioambientales de las instalaciones militares norteamericanas en otros países y se recogen los procedimientos para informar a los responsables de la toma de decisiones en asuntos ambientales, a la hora de autorizar o aprobar las acciones importantes del Departamento de Defensa. Hay que matizar que al hablar de medio ambiente se refieren al ambiente natural y físico, y no al social, económico o cultural.

En el caso de que los cuerpos del Departamento de Defensa decidiesen realizar una determinada acción se realizaría una evaluación medioambiental para analizar el coste que dicho acto podría tener y valorar la necesidad de realizar una declaración de impacto ambiental. Esta última analiza las consecuencias de una *propuesta de acción federal*<sup>20</sup>, que deben ser consideradas antes de su ejecución. En ella se haría un informe medioambiental sobre la zona afectada en el que se incluiría el coste medioambiental que la acción tendría, las alternativas para evitar el mismo o, incluso, se podría proponer el no ejecutar dicha actuación.

Según la Orden Ejecutiva 12.114, el Departamento de Defensa no tendrá que realizar un análisis medioambiental para las siguientes acciones<sup>21</sup>:

- aquéllas tomadas por el Presidente;
- las acciones efectuadas siguiendo las directrices del Presidente u Oficial de Gabinete, cuando la seguridad o los intereses nacionales estén implicados o si ocurren durante un conflicto armado;
- las actividades relacionadas con los servicios de inteligencia o transferencia de armas;
- las actuaciones relacionadas con actividades nucleares, excepto las que provean a una nación extranjera de la producción o utilización de instalaciones nucleares (tal como se define en el

Acta de Energía Atómica de 1954), o de gestión de residuos nucleares; y las labores de ayuda durante desastres y emergencias.

En conclusión, si bien es cierto que al analizar el manual *Environmental final governing standards* observamos una amplia regulación en todas las áreas que pueden suponer un peligro para la protección del medio ambiente; también lo es que la Base aeronaval de Rota es un recinto militar y, por tanto, los intereses de las fuerzas norteamericanas tienen preferencia sobre la conservación medioambiental. De hecho, desde su establecimiento la Base ha tenido un fuerte impacto sobre el entorno biogeofísico, como veremos más adelante.

### 1.5. Las Investigaciones del CSIC

El Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y, concretamente, la Estación Experimental de zonas áridas realizaron una serie de estudios medioambientales en la Base aeronaval de Rota. En cuanto a fauna, se centraron, fundamentalmente, en el camaleón común (*Chamaeleo Chamaeleon L.*)<sup>22</sup>, aunque también trataron los temas de la caza y de las aves rapaces en dicha instalación.

En el informe, que el CSIC realizó sobre dicho recinto militar, se afirmaba que éste tras el primer impacto de su establecimiento se convirtió en una especie de reserva de la naturaleza, mientras que los alrededores sufrían una mayor degradación medioambiental. En este sentido, manifestaba: “[...] existe una mayor diversidad de tipos de vegetación, que aparecen en teselas (parcelas) mayores, bien porque ya lo eran en origen (pinares), bien porque se han destruido menos. Además, la vegetación aparece mejor estructurada verticalmente y con mayor cobertura del suelo, sobre todo los matorrales mediterráneos (a excepción de los retamares) correspondiéndose con estados más maduros de la sucesión vegetal”<sup>23</sup>.

En el mismo estudio, se señalaban como principales causas del impacto ambiental en este área<sup>24</sup>:

La sobreexplotación de los recursos hídricos. La existencia de un área de 400 ha de céspedes, en el campo de golf y en las urbanizaciones, implicaba un importante gasto de agua. Los autores del informe consideraban que este uso debería ser reconsiderado, sobre todo, teniendo

en cuenta los importantes problemas de sequía que afectaban a la región. Las extracciones de áridos, aterramientos y escombreras, de fuerte impacto ambiental y visual. La contaminación química por productos de combustión y biocidas, con especial incidencia esta última sobre el camaleón. La contaminación acústica producida por los constantes movimientos de las aeronaves.

En este apartado debemos resaltar la protección del camaleón que se ha promovido en el interior del recinto militar, por ejemplo, colocando señales de tráfico con un símbolo de estos reptiles para señalar lugares por donde suelen cruzar la calzada o dedicando el Día de la Tierra (el 23 de abril) a los mismos.

## 2. EL IMPACTO SOBRE EL MEDIO BIOGEOFÍSICO: LA CONTAMINACIÓN

La contaminación, a todos los niveles, se ha producido desde el primer momento del establecimiento del recinto militar en el término municipal roteño. Así, en la década de los cincuenta se aprobó una ley en EEUU por la que se prohibía el uso del amianto por considerarlo perjudicial para la salud. Sin embargo cuando se construyó la Base de Rota fue el material que se utilizó como aislante<sup>25</sup>.

No pretendemos hacer un análisis exhaustivo de todos los incidentes que se han producido, sino destacar algunos de los que han tenido más impacto en la opinión pública. Para ello nos centraremos en la influencia medioambiental de la Base en tres de sus vertientes: la hídrica, la acústica y la generada por accidentes nucleares.

### 2.1. La contaminación hídrica

Este punto lo dividiremos en dos subapartados, en primer lugar, los vertidos que llegan hasta el mar como consecuencia de accidentes marítimos o diversas sustancias que sueltan los barcos y, a continuación, la contaminación debida a las aguas residuales procedentes del recinto militar.

En cuanto a la contaminación marítima la principal fuente de contaminación es el muelle de la Base, ya sea a través de pérdidas accidentales o por el aceite que sueltan los barcos. Además, se da la circunstancia de que las corrientes marinas que van desde Cádiz hacia la zona de El Puerto de Santa María contribuyen a que los residuos se concentren, fundamentalmente, desde la playa de la Puntilla

(El Puerto) hasta el Hotel Playa de la Luz (Rota). Diversos organismos y medios han denunciado la contaminación del recinto militar norteamericano sobre las playas cercanas. Un ejemplo lo tenemos en el accidente acaecido en Fuentebravía en septiembre de 1993. En dicha playa había una marea negra de la que la Base de Rota no se hacía responsable (oficialmente); no obstante enviaron una comisión de investigación para estudiarla y ésta estableció que las aguas tenían una apariencia lóbrega. No podían constatar la existencia de petróleo o gasóleo, pero sí de cierta materia no identificable. La VI Flota se encontraba amarrada en el puerto de la Base en esos momentos, sin embargo no se pudo establecer su responsabilidad<sup>26</sup>.

Otro caso de contaminación marítima es el accidente que sufrió el petrolero norteamericano John P. Bobo, el 6 de noviembre de 1997. Ese día se produjo un fuerte temporal; en Cádiz el viento alcanzó una velocidad entre 160-180 km/h. Este barco, que se dirigía al muelle de la Base, encalló en Fuentebravía y derramó buena parte del petróleo que transportaba. Se dieron distintas versiones del suceso. La visión oficial dada por el gobierno fue que, para no hundirse, tiró el petróleo. Grupos ecologistas afirmaron que vació tanques para poder salir de allí y continuar hacia el muelle. Por último, otras fuentes informaron que el petrolero embarrancó debido a que se soltaron sus anclas de fondeo como consecuencia del fuerte temporal<sup>27</sup>.

Las consecuencias de este suceso fueron muy graves, aunque en un principio las distintas autoridades intentaron restarle importancia. De hecho, afirmaban que el petrolero había vertido en el mar unas 360 toneladas de gasoil, producto que se había evaporado en menos de 24 horas, y, tanto la Junta de Andalucía como los ayuntamientos de la zona afectada, consideraban que había tenido escasa repercusión en el medio ambiente. Asimismo, en las primeras manifestaciones que realizaba el primer organismo citado se declaraba que el vertido no tendría grandes repercusiones, ya que se trataba de gasóleo, que es mucho menos contaminante que el petróleo<sup>28</sup>.

Sin embargo, poco después, el fuerte olor a hidrocarburo en el pescado obligaba al amarre de la flota de Rota. Ante esta situación la Junta de Andalucía mantenía su postura de que la masiva muerte de moluscos en la zona no era

consecuencia de ese accidente. De todos modos, los consumidores dejaron de comprar pescado ante la inseguridad de si estaba contaminado o no, con las implicaciones económicas que ello supuso para el sector pesquero. Por ello, “[l]a Junta matizó que el problema roteño no es de salud sino de consumo”<sup>29</sup>.

Los resultados de este accidente se dejaron sentir en la economía local. Así, desde Valdelagrana hasta Fuentebravía se interrumpieron las actividades pesqueras por la contaminación de las aguas por hidrocarburo. Las especies más afectadas fueron la acedía, el lenguado y el langostino; este último causó grandes pérdidas a los pescadores debido a la proximidad de las fiestas navideñas.

El desastre se extendió a lo largo de 8 km de costa portuense y afectó a las playas de Valdelagrana y de Levante. En la zona de Vistahermosa se registraron unos niveles de 5’8 de dicha substancia. Además, la Junta de Andalucía realizó unos análisis que confirmaron la contaminación de peces y moluscos, en los que la concentración de hidrocarburos llegó a ser veinte veces superior a lo normal.

Posteriormente, aparecieron unas manchas negras en la arena de las zonas de Fuentebravía y del Almirante, que no se habían visto con anterioridad al embarrancamiento del John P. Bobo. Éstas no eran restos de gasóleo, puesto que los análisis de las mismas daban unos puntos muy elevados de hierro. De hecho, se especulaba con que fuese granalla, empleada por los barcos para su limpieza. Como consecuencia de este acontecimiento, se prohibió la pesca de fondo en el caladero ubicado entre Valdelagrana y Rota. Las pérdidas totales se cifraron en diez millones de pesetas<sup>30</sup>.

De nuevo, vemos como unos acuerdos políticos firmados en la época de Franco y el establecimiento de una Base norteamericana en la Bahía gaditana afecta no sólo a Rota, sino también a las localidades cercanas. Estos dos accidentes comentados no han sido los únicos acaecidos desde la apertura de dicho recinto militar.

Pero no es el propósito de este artículo, como ya hemos dicho, analizarlos todos, sino demostrar, por medio de algunos ejemplos, las consecuencias que pueden tener en el entorno físico y social.

Tres años después del accidente del John P. Bobo, a pesar de las denuncias de delito contra el medio ambiente y contra las personas, no se había conseguido ningún resultado. El capitán del buque estaba declarado en rebeldía y todos los intentos hechos para que el mismo compareciera, a través de la embajada norteamericana, habían dado resultados infructuosos. Un mes antes del accidente, se había hecho un simulacro del Plan contra la contaminación marina, en el que estuvo presente el ministro Arias Salgado. No obstante, dicho plan no fue activado cuando ocurrió el incidente con el petrolero<sup>31</sup>.

En definitiva, la contaminación del mar debida a los buques que la transitan en dirección a la Base es de gran importancia. Por un lado, los barcos petroleros que llegan a la costa y realizan vertidos contaminantes. Por otro, los derrames involuntarios de residuos de aceite, cuando limpian los tanques (las labores de limpieza se realizan a través de unos trenes, de los cuales la marina española carece, y se llevan a cabo en las instalaciones norteamericanas) o en la carga de gasóleo, por ejemplo.

Asimismo, a la Base llegan numerosos residuos tóxicos que se almacenan en los arsenales para, posteriormente, decidir su destino. Para la gestión de los mismos se suele contratar a una empresa que es la responsable en el caso de que se produzca un accidente. Existen estudios en los que se contabiliza la cantidad, en litros, de los residuos tóxicos existentes en dichos almacenes de la instalación militar, pero no hemos podido tener acceso a ellos<sup>32</sup>.

Por último, cabría mencionar que el Día Internacional de la limpieza de playas y fondos marinos, celebrado el 20 de septiembre, el ayuntamiento de Rota realiza una labor de limpieza de las playas cercanas en colaboración con miembros de la Base y con algún club de submarinismo, como el Argonauts. Igualmente, como ya vimos con anterioridad, las fuerzas norteamericanas destinadas en Rota cooperan con el consistorio de dicha localidad en las tareas de preparación de las playas para los meses de verano. Todo ello forma parte de la política estadounidense de mantener buenas relaciones con las autoridades locales de las poblaciones donde se establecen sus Bases.

En cuanto a la contaminación debida a las aguas residuales procedentes de la Base.

Otro tipo de contaminación es el ocasionado por la conexión de las aguas fecales de la Base aeronaval con el alcantarillado de Rota. La realización de dicho enlace se dividió en tres proyectos para desaguar, sin depurar, las aguas fecales sobre la playa de la citada localidad. El primer proyecto recogía las aguas negras de la parte nueva de Rota y del área situada entre la entrada de la instalación militar y la Playa de la Costilla. Constaba de un colector principal y tres secundarios llamados “aliviaderos”. Mientras que el primero entraba en el mar a 1.675 m de la costa, los segundos iban a dar directamente a la orilla de la playa. La función de éstos era verter las aguas residuales en el supuesto de que fallase el desagüe principal. Estos sumideros secundarios desembocaban a la altura de Virgen del Mar, la calle Ecija y la Venta de la Costilla. Como ya hemos comentado, no se preveía el filtrado de estas aguas, el sistema contaba únicamente con una trituradora para que los sólidos no obstruyeran las tuberías. El volumen aproximado de aguas fecales sin depurar que pasaba por el colector principal era de cuatro millones de litros.

El segundo proyecto conectaba todo la red de alcantarillado de la Base al colector general del primer proyecto. Concretamente, iba desde Fuentebravía, en El Puerto de Santa María, hasta la Playa de la Costilla, es decir, un área de 10 km de longitud por 5 ó 6 km de ancho. Con este plan se incrementaba, en alrededor de doce millones de litros, el volumen de aguas negras que pasaba por el sumidero principal del primer proyecto.

Por último, el tercer proyecto unía el casco antiguo de Rota, la urbanización Las Redes y, probablemente, Vistahermosa. En total, teniendo en cuenta los anteriores vertidos, elevaría a unos veinticinco millones de litros diarios el volumen de aguas fecales sin filtrar vertidas sobre la playa<sup>33</sup>.

Otras fuentes afirman que los caudales bombeados al emisario submarino tenían un volumen medio aproximado de 8.650 m<sup>3</sup>, de los cuales 2.200 procedían de la Base<sup>34</sup>.

Además, está la cuestión de verter aguas negras cerca de unos corrales marinos, que están en uso, y sobre la playa, que tiene gran importancia para Rota, ya que el sector turístico es uno de los que más beneficios reporta a la Villa.

El 12 de mayo de 1975, en el Pleno celebrado en el ayuntamiento, se aprobaron las propuestas de la conexión del alcantarillado de la Base aeronaval al de Rota y de instalación de una depuradora.

Finalmente, las aguas fecales de la Base se condujeron a través de tuberías unos diez o doce kilómetros hasta la depuradora localizada en la playa de la Costilla<sup>35</sup>, en aquellos momentos ubicada en las afueras de Rota, pero que hoy se sitúa en el centro de la localidad. De esta forma, con una estación centralizada, se esperaba reducir gastos, en lugar de construir varias en los distintos focos de infección. Por su parte, los norteamericanos pagaron una cantidad proporcional del proyecto para la purificación de las aguas del recinto militar.

En el Tratado de Amistad y Cooperación hispano-norteamericano, firmado el 24 de enero de 1976, en el artículo X, se recogía lo siguiente<sup>36</sup>:

Los servicios de sanidad de ambos países cooperarían, si fuera necesario, para mantener unas condiciones adecuadas de salubridad en las zonas próximas a las instalaciones militares españolas.

Las autoridades españolas y norteamericanas de cada Base vigilarían para evitar cualquier clase de contaminación del medio ambiente y, especialmente, de las aguas próximas. En el supuesto de que ocurriese algún accidente, serían las responsables de tomar las medidas adecuadas.

Asimismo, se designó al Comité Conjunto para asuntos políticos militares administrativos como encargado de informar a los jefes de las fuerzas militares norteamericanas sobre las leyes españolas y las medidas aplicables en relación con la protección del medio ambiente.

En este caso no se estaban manteniendo las condiciones de salubridad en las áreas cercanas, pues se estaba contaminando la playa de Rota.

Para concluir diremos que el sistema a lo largo del tiempo no se ha mostrado muy eficaz. La planta depuradora no evita la contaminación y el emisario submarino ha reventado en varias ocasiones con los perjuicios que ello supone ya no sólo para la calidad medioambiental de las playas y de las aguas, sino también para la salud. Y sin olvidar los efectos negativos que tiene en

el turismo. Por ello, las autoridades locales han solicitado la instalación de una planta depuradora, que sea costeada a medias entre el consistorio de Rota y la administración norteamericana de la Base aeronaval.

## 2.2. La contaminación acústica

La contaminación acústica es debida a la actividad incesante de los aviones, los helicópteros y las aeronaves, en general, durante las maniobras o en el desarrollo de las actividades militares rutinarias. Los aviones de la Base han estado sobrevolando el espacio urbano desde que se produjo el establecimiento de la instalación militar sin ningún tipo de restricción, a pesar de los peligros que ello conlleva<sup>37</sup>.

Un ejemplo de contaminación acústica es la que se produjo en Rota durante las maniobras Mares Enlazados 97 de la OTAN, cuando dieciocho aeronaves de combate y trescientos hombres operaban por primera vez desde una Base militar española. El Diario de Cádiz lo describe así: “Más de un centenar de aeronaves despegaban y aterrizaraban en las pistas roteñas en las últimas 48 horas [...]. Por dar una idea de este tránsito, en sólo ocho días, las aeronaves asignadas al FLS han movido hasta los buques casi 15 toneladas y media de material (desde repuestos a medicamentos), 27 pasajeros (otro hito para este tipo transitos entre buques de distintas naciones en maniobras) y 68 kilos de cartas de correspondencia para el personal”<sup>38</sup>.

## 2.3. La contaminación provocada por accidentes nucleares

El primer episodio importante conocido fue el ocurrido el 17 de enero de 1966, cuando un bombardero atómico del Strategic Air Command chocó con un avión cisterna K-135 en Palomares y perdió tres bombas nucleares. Dos de ellas se recuperaron en un breve período de tiempo, sin embargo la tercera se hundió a unos 762 m de profundidad. Este hecho tuvo un gran impacto en la opinión pública de aquella época. De hecho, el 21 de enero de ese mismo año el gobierno español prohibió el tránsito por territorio español a los aviones de la OTAN que fuesen o viniesen de Gibraltar<sup>39</sup>.

Se temía que la pérdida de esta bomba de hidrógeno pudiera influir en el turismo, por lo que el 8 de marzo Manuel Fraga Iribarne, en esos momentos Ministro de Información y

Turismo, y Angier Biddle Duke, embajador de EEUU en España, se dieron un “histórico baño” en las aguas de Palomares para tranquilizar a la opinión pública<sup>40</sup>. La bomba se recuperó intacta el 7 de abril, pero ya había calado en las conciencias de los españoles el peligro que suponía tener Bases norteamericanas en nuestro territorio<sup>41</sup>.

Por otro lado, la organización ecologista Greenpeace ha denunciado en numerosas ocasiones la ausencia de medidas de protección en caso de accidentes nucleares en los puertos españoles que reciben visitas de buques con armas o propulsión nuclear, como los de Rota, Palma de Mallorca y Cartagena. Dicha asociación señaló que en 1989 el submarino nuclear norteamericano Baltimore, que está dotado con misiles de crucero Tomahawk, visitó el puerto de Palma de Mallorca. Asimismo, los submarinos nucleares Whale (norteamericano) y Casablanca (francés) participaron en las maniobras Tapón 89, en el Estrecho de Gibraltar, ese mismo año.

Según dicho colectivo ecologista internacional, los reactores de los submarinos citados utilizan un sistema de refrigeración con un componente llamado *matrium*, que al contacto con el agua sufre una reacción violenta. La combinación de dicho elemento con los materiales radioactivos que posee el núcleo de los reactores representa un gran peligro para el medio ambiente<sup>42</sup>.

Joshua Handler, coautor de un estudio realizado por la organización Greenpeace y el Instituto de Estudios Políticos, informó en Washington que se habían producido dieciocho incidentes navales desde la Segunda Guerra Mundial cerca de España y Gibraltar. Entre ellos, ocho con submarinos nucleares, y dos de éstos cerca de la Base aeronaval de Rota. De estos ocho, dos pertenecían a la antigua Unión Soviética, uno a Reino Unido y cinco a EEUU (*Von Steuben, Henry Stimson, George Washington Carver, Atlanta y Narwhal*)<sup>43</sup>.

Así, en 1968, a unos sesenta kilómetros de las costas españolas, el submarino Von Steuben colisionó con un cable de remolque y sufrió daños menores en su superestructura. Igualmente, dicho autor afirmaba que todavía no se habían reconocido oficialmente los incidentes de los submarinos Henry Stimson y George Washington Carver, que se produjeron cerca de Rota en los años 1977 y 1979. Estos sumergibles, que eran capaces de transportar

misiles intercontinentales, se enredaron con aparejos de pesca; no obstante, ninguno de ellos sufrió daños importantes.

Además, en 1985 y en 1986, respectivamente, se produjeron dos incidentes con los submarinos de propulsión nuclear Narwhal, cerca de Palma de Mallorca, y Atlanta, cuando intentaba cruzar el Estrecho de Gibraltar y encalló en un banco de arena de la zona.

Desde los años setenta grupos ecologistas y pacifistas han denunciado la existencia de armamento nuclear, así como la entrada de submarinos de propulsión nuclear en la Base de Rota<sup>44</sup>. Algunos de los argumentos que han aportado para sostener estas afirmaciones son, entre otros, la llegada de submarinos de tipo Poseidón y Tridente, que sólo pueden ser impulsados por propulsión nuclear<sup>45</sup>; la consulta de informes de la OTAN que hablan de la existencia de unas 30 ó 70 armas nucleares no activas en dicha Base<sup>46</sup>; o el que esta instalación militar sea puerto de la VI Flota, que tiene poder nuclear; e, incluso, han apuntado que los misiles de la Guerra del Golfo entraron en Rota.

El 15 de enero de 1988 se firmó la Declaración Conjunta, el nuevo acuerdo que sustituía al convenio de 1982. Con anterioridad a la renovación del mismo se produjo un intercambio de notas entre los embajadores de ambos países. El representante de los EEUU en España, Reginald Bartholomew, escribió una carta al embajador extraordinario Máximo Cajal López en 1988, en la que se establecía que el gobierno norteamericano se haría responsable de los daños debidos a accidentes nucleares, siempre que se cumpliesen unas determinadas condiciones<sup>47</sup>.

En dicho escrito se especificaba que existían unas disposiciones legislativas vigentes desde el 6 de diciembre de 1974, según las cuales el gobierno de los EEUU atendería a las reclamaciones cuando se probase que eran debidas a un accidente causado por el reactor de un buque de guerra de propulsión nuclear de los EEUU.

Estas normas se referían a todos los buques de guerra norteamericanos que atracasen en puertos españoles o de otros países. Pero, además, el gobierno norteamericano ofrecía su compromiso para responder a las reclamaciones causadas “por cualquier otro componente nuclear”<sup>48</sup>.

El intercambio de estas notas durante la negociación del Convenio de defensa en 1988 confirmaba que por el territorio español transitaban buques con componentes nucleares. En realidad, lo que se traslucía en esta misiva era que el gobierno norteamericano proporcionaba al español una especie de “póliza de seguros” en caso de que se produjese un accidente nuclear<sup>49</sup>.

Cuando España entró en la Alianza Atlántica, el Parlamento, con el apoyo de toda la Cámara, votó una moción en cuyo punto II se recogía que el gobierno español no aceptaría compromisos que implicasen el almacenamiento o la instalación de armas nucleares en nuestro territorio. Se requeriría la previa autorización de las Cortes Generales para cualquier cambio sobre esta materia. Sin embargo, en el Convenio de cooperación para la defensa se especificaba que “[e]l almacenamiento e instalación de armas nucleares o no convencionales, o de sus componentes, quedará supeditado al acuerdo del gobierno español”<sup>50</sup>.

Esto implicaba que el gobierno español podría decidir sobre la instalación de armas nucleares en nuestro país, sin que fuese necesario el apoyo parlamentario; como de hecho se demostró con el intercambio de notas entre ambos embajadores. Y ello a pesar de que en 1976, con la firma del tratado de ese año, se desnuclearizó oficialmente la Base aeronaval de Rota. Así, en 1979 se produjo la retirada del escuadrón de submarinos nucleares Polaris, que portaban misiles atómicos, con lo que se suponía que no iban a entrar más buques de propulsión nuclear o armamento de dicho tipo en nuestro país.

Por otro lado, desde la década de los ochenta se produjeron distintos hechos que motivaron las protestas de los colectivos pacifistas, pues los consideraban como pruebas de la existencia de armamento nuclear en territorio español.

Así, a principios de dicha década se invirtieron 12.775.000 dólares para mejorar y ampliar el muelle de la Base de Rota. Diversas organizaciones pacifistas lo atribuyeron a que dicho puerto podría albergar buques nucleares o bien lo preparaban para que, en caso de conflicto, pudiesen atracar en él portaaviones nucleares. Los mismos colectivos afirmaban que cada uno de los submarinos con propulsión atómica que había en Rota poseía dieciocho cohetes con cabeza nuclear<sup>51</sup>.

En 1989 grupos pacifistas denunciaron la entrada en el puerto de Cádiz de una agrupación naval de la OTAN entre la que se encontraba el destructor Preble de la marina estadounidense; dicho buque, según ellos, poseía capacidad para portar armas nucleares.

Desde organizaciones pacifistas se ha señalado que la Corte Internacional de Justicia (organismo de la ONU) ha determinado que la amenaza o el uso de las armas nucleares es contraria, en general, a las reglas del Derecho Internacional. Asimismo, el 8 de julio de 1996 declaró que existe la obligación de perseguir de buena fe el cierre de las negociaciones que conduzcan al desarme nuclear. Por ello es una contradicción que, por un lado, se esté creando un marco jurídico para erradicar el uso de armas nucleares y, por otro, se mejoren instalaciones militares para el almacenamiento de las mismas o para que puedan atracar en ellas buques de propulsión nuclear.

Sin embargo, es evidente que para EEUU la Base de Rota tiene una gran importancia por varias razones, como que es clave en la estrategia nuclear de la OTAN sobre el Mediterráneo; resulta básica para controlar militarmente el Estrecho de Gibraltar, los países del mar Mediterráneo y el petróleo procedente del Golfo Pérsico; y posee gran importancia como centro de vigilancia electrónica militar.

En definitiva, las condiciones del Referéndum sobre la entrada de España en la OTAN relativas a la reducción de la presencia militar norteamericana en las Bases, así como la prohibición de la entrada de armas nucleares en nuestro territorio no se han cumplido. Además, los grupos pacifistas afirman que la Base aeronaval de Rota beneficia más a EEUU que a España y no creen que se haya producido una retirada de las armas nucleares. De hecho, Rota y toda la Bahía son susceptibles de convertirse en una zona afectada por un accidente nuclear y por ello, a lo largo del tiempo, han solicitado un plan de emergencia nuclear para la provincia de Cádiz. Si bien no podemos hacer “responsables” a los norteamericanos de todos los problemas medioambientales de esta zona, ya que habría que empezar por exigir a las autoridades competentes de nuestro país una mayor seriedad a la hora de abordar estos temas, lo que no podemos negar es que las bases norteamericanas y otras instalaciones militares constituyen un riesgo más que no podemos ignorar.

NOTAS

<sup>1</sup> Cfr. MARQUINA, A.; MESTRE, A. (1985): *El sistema defensivo español durante el franquismo: las Bases*.

<sup>2</sup> VIÑAS, A. (1981): *Los pactos secretos de Franco con EEUU. Bases, ayuda económica, recortes de soberanía*. Barcelona. P, 96.

<sup>3</sup> Cfr. PIÑEIRO, R (2010): *Consecuencias de la Guerra Fría, de Washington a Rota*. Valencia. P, 16.

<sup>4</sup> Entrevista a D<sup>a</sup> Luz Serrano, técnica en medio ambiente en la Base aeronaval de Rota, 15 de mayo de 2000.

<sup>5</sup> Cfr. *Environmental final governing standards* (Naples), 1994, p. 1.

<sup>6</sup> Ibidem, p. 2.

<sup>7</sup> Este documento es por el que se rigen las fuerzas norteamericanas destinadas en cualquier punto del planeta en materia medioambiental.

<sup>8</sup> *Environmental final governing standards* (Naples), 1994, p. 4.

<sup>9</sup> Cfr. Ibidem, pp. 41-49.

<sup>10</sup> Se seguirán las directrices establecidas en el DOD 4145.19-R-1 *Storage and Handling and Implementing Regulations Governing Storage and Handling Hazardous Material* (Regulaciones sobre el almacenamiento y la manipulación de sustancias peligrosas).

<sup>11</sup> Cfr. *Environmental final governing standards* (Naples), 1994, pp. 622-623.

<sup>12</sup> Cfr. ibidem, pp. 76-79.

<sup>13</sup> Cfr. ibidem, p. 622.

<sup>14</sup> Cfr. ibidem, p. 93-94.

<sup>15</sup> Cfr. ibidem, p. 102.

<sup>16</sup> Ibidem, p. 103.

<sup>17</sup> Ibidem, p. 152.

<sup>18</sup> Cfr. ibidem, pp. 152-153.

<sup>19</sup> Ibidem, p. 154.

<sup>20</sup> Una acción federal es aquella que está implementada o financiada por el gobierno norteamericano.

<sup>21</sup> Cfr. *Environmental final governing standards* (Naples), 1994, p. 171.

<sup>22</sup> El camaleón común se encuentra catalogado como especie en peligro de extinción, según el *Libro Rojo de los Vertebrados de España* (ICONA, 1992). El 23 de abril, Día de la Tierra en la Base, se dedica a los camaleones y a los árboles.

<sup>23</sup> MELLADO, J. (1994): *Estado actual de las poblaciones de camaleón en la Base aeronaval de Rota (Cádiz)*. Informe técnico nº 2, CSIC. P. 9.

<sup>24</sup> Cfr. ibidem, pp. 19-20.

<sup>25</sup> Cfr. *Diario de Cádiz*, 8 de octubre de 1996.

<sup>26</sup> Cfr. Archivo de la Jefatura de la Base aeronaval de Rota. Informe sobre el accidente de Fuentebravía, 7 de septiembre de 1993.

<sup>27</sup> Cfr. *Diario de Cádiz*, 7 y 9 de noviembre de 1997; *ABC*, 7 de noviembre de 1997.

<sup>28</sup> Cfr. *Diario de Cádiz*, 13 de noviembre de 1997.

<sup>29</sup> *ABC*, 23 de noviembre de 1997.

<sup>30</sup> Cfr. *Diario de Cádiz*, 29 de noviembre de 1997.

<sup>31</sup> Cfr. *Diario de El Puerto*, 7 de noviembre de 2000. En noviembre de 1990 se adoptó en Londres un Convenio sobre cooperación, prevención y lucha contra la contaminación por vertidos de hidrocarburos, que fue firmado por el gobierno español en junio de 1995.

<sup>32</sup> Cfr. Entrevista a D<sup>a</sup> Luz Serrano, técnica en medio ambiente en la Base aeronaval de Rota, 15 de mayo de 2000.

<sup>33</sup> Cfr. AHMR, L-7.709. Informe de la Comisión sobre las nuevas obras de alcantarillado, pp. 1-7.

<sup>34</sup> Cfr. AHMR, L-3.528. Escrito del ingeniero jefe encargado de las obras de ejecución del alcantarillado, 14 de enero de 1979.

<sup>35</sup> En un principio, se observó el funcionamiento de la instalación de La Costilla, antes de decidir sobre la necesidad de construir otra estación depuradora. Finalmente, los miembros del ayuntamiento tomaron la resolución de eliminar las aguas residuales en la playa de El Chorrillo.

<sup>36</sup> Cfr. AMAE. *Acuerdo de desarrollo del Tratado de Amistad y Cooperación entre España y los Estados Unidos de América*, 24 de enero de 1976, p. 12.

<sup>37</sup> Cfr. *Diario de Cádiz*, 3 de diciembre de 1997. El grupo ecologista de Rota La Plazoleta ha solicitado, repetidamente, que los aviones de la Base no sobrevuelen el espacio urbano por la contaminación acústica que producen y por el peligro de accidentes aéreos. En 1997, señalaban que en 47 años no se había producido ningún accidente de importancia sobre el área urbana, pero ello no era motivo para no tomar medidas que evitasen futuros incidentes.

<sup>38</sup> *Diario de Cádiz*, 16 de mayo de 1997.

<sup>39</sup> Cfr. Arriba, 18 de enero de 1966. Esta prohibición se mantiene hasta la actualidad.

<sup>40</sup> Cfr. TAMAMES, R. (1986): *La República. La era de Franco*. Madrid. P, 684.

<sup>41</sup> La bomba fue hallada por un pescador, Francisco Gimó, apodado desde entonces “Paco el de la bomba”.

<sup>42</sup> Cfr. *Diario de Jerez*, 10 de abril de 1989.

<sup>43</sup> Cfr. *Diario de Jerez*, 8 de junio de 1989.

<sup>44</sup> Con certeza no se puede probar su existencia, puesto que hay un pacto tácito entre España y EEUU, según el cual el gobierno español se compromete a no preguntar al norteamericano sobre la existencia de las mismas.

<sup>45</sup> Diversos grupos pacifistas han señalado que en la Bahía de Cádiz y en Rota atracan buques norteamericanos que transportan armamento nuclear. Igualmente, fondean en otros puertos como Palma de Mallorca o Málaga.

<sup>46</sup> Otras fuentes estiman que en la Base de Rota existen entre 90 y 130 sistemas nucleares preparados para ser instalados en submarinos o cazabombarderos. Así, se piensa que poseen unos 10 ó 15 misiles balísticos de los que se cargan en submarinos tipo Poseidón y Tridente.

<sup>47</sup> Cfr. AHMR, L-7.709; *Convenio de Cooperación para la Defensa entre el Reino de España y los*

EEUU de América de 15 de enero de 1988; *Diario de Cádiz*, 9 de septiembre de 1990.

<sup>48</sup> Ibidem.

<sup>49</sup> En el *Convenio de Amistad, Defensa y Cooperación entre España y los EEUU de América de 1982*, también se incluía una nota relativa a accidentes nucleares. La única diferencia es que mientras en 1982 los norteamericanos en el supuesto de un accidente nuclear hablaban de una responsabilidad absoluta, en la de 1988 se omite esta afirmación.

<sup>50</sup> AMAE, *Convenio de Cooperación para la Defensa entre el Reino de España y los EEUU de América* de 15 de enero de 1988. Capítulo I, artículo once, p. 21.

<sup>51</sup> Cfr. *Diario de Cádiz*, 25 de octubre de 1987.