



HISTORIAS DE LA MAR

ACCIDENTE EN LA GUERRA DE GILA

Luis JAR TORRE



(RNA)



L 8 de junio de 1967 ocurrió un suceso extraordinario frente a la costa norte del Sinaí. En aquel tiempo y lugar Israel estaba zurrando la badana a sus vecinos árabes en lo que posteriormente habría de conocerse como la Guerra de los Seis Días, pero tales rifirrafes ya eran parte del paisaje; lo extraordinario fue que, aquel día, los israelíes ametrallaron, bombardearon, cañonearon y torpedearon durante 45 minutos a bocajarro, en aguas internacionales y a plena luz del día, un buque de guerra más inequívocamente americano que la Coca-Cola. Fue algo sencillamente increíble y, en buena lógica, la explicación israelí de que se había tratado de un desafortunado error de identificación también lo fue; de hecho lo sigue siendo para bastantes personas, y todavía el pasado junio publicó el *Proceedings* un artículo cuestionando tal «error». No faltan motivos para la cólera: 34 norteamericanos resul-

taron muertos y otros 172 heridos en un ataque totalmente desproporcionado. Además, el que tal ataque fuera ejecutado precisamente por las Fuerzas Armadas israelíes, con un legendario servicio de información y una eficacia que era y sigue siendo mítica, convierte en casi inverosímil un error que, más allá de la impericia, parece rozar la simple estupidez.

Al menos cinco investigaciones norteamericanas y otras tres israelíes concluyeron que, efectivamente, se había producido un error de identificación (los israelíes llegaron a hablar de «conducta razonable»), lo que permitió dar carpetazo a un asunto que resultaba terriblemente incómodo. Oportunamente el «padre de todos los errores» fue relegado a la cuneta de la historia y, pasados 36 años, resulta casi desconocido por aquí, incluso entre quienes, por ser «del oficio», deberíamos aprender de los errores ajenos. Naturalmente el recuerdo de los hechos sigue vivo entre las víctimas, parte de las cuales siguen convencidas de que Israel atacó su buque a sabiendas de que era norteamericano; hablan desde la estupefacción y el dolor y no se les puede exigir otra cosa. Pero, más allá de las víctimas, todavía son legión quienes sostienen apasionadamente la intencionalidad del ataque israelí; en un póquer de este calibre podemos dudar de casi todos, pero queda la pregunta del millón: ¿para qué? Sin ánimo de polemizar con el *Proceedings*, en junio de 1967 lo único que se interponía entre la punta de una metafórica bota árabe con «impulso» soviético y el trasero de Israel era un «contraimpulso» norteamericano sin el que, probablemente, los israelíes se hubieran visto en el trance de mudar kipás por bañadores. Según Sherlock Holmes «cuando se ha eliminado lo imposible, lo que queda, por improbable que sea, tiene que ser la verdad», y este sospechoso tiene una coartada irrefutable. Después de tragarme en su integridad (¡uff...!) casi todos los informes originales, incluyendo la transcripción de una conversación clave entre dos pilotos israelíes y su controlador, no desclasificada hasta el pasado julio, lo que queda parece ser, efectivamente, la verdad, por improbable que inicialmente llegara a parecer: nada menos que tres guerras de Gila superpuestas.

Oreja global: la guerra de los espías

Es probable que algún miembro de la dotación del *Liberty* todavía asocie el comienzo de esta historia con uno de esos súbitos mensajes tipo «mi gozo en un pozo» con los que nuestro oficio acostumbra flagelarnos; éste en concreto (COMSERVRON EIGHT 240020Z, may 67) era del jefe de escuadrilla y ordenaba que el buque se dirigiera inmediatamente al Mediterráneo oriental vía Rota cuando, tras veinte días de travesía desde Norfolk, sus 315 inquilinos apenas habían fundido día y pico de los cuatro previstos para mostrar la bandera en Abidján. Para ser sinceros, también les habían llevado a la costa africana ciertas «investigaciones técnicas» a cargo del pecu-

liar «Research Department» que ocupaba tres cubiertas de la bodega n.º 3, justo a proa del puente. Tal «departamento» tenía dotación propia (unos 100 hombres bajo el mando de un capitán de corbeta) y, aunque de acceso ultrarrestingido, es inexacta la leyenda de que el propio comandante tuviera prohibido el acceso, pues lo visitaba a diario... para recibir un *briefing*. Las «investigaciones» allí desarrolladas exigían 17 puestos de radiotelefonía, 20 de morse manual, 7 de morse automático, 33 de *non-morse search* (¡vaya eufemismo!) y otro de goniometría; en consonancia con tamaña labor investigadora, sus frutos eran prestamente remitidos a la comunidad «científica» mediante los mejores *gadgets* de la época: *crypto on-line*, telefonía *full-duplex* y, ¡toma ya!, ¡el TRSSCOMM!, un exclusivo *Secure Moon Relay System* que, mediante hábil rebote en la Luna, enlazaba directamente con Washington. Aunque el *Liberty* también «montaba» una numeral explicativa de su misión (*GTR-5, General Technical Research*), no es descartable que sus 45 antenas de toda forma y tamaño, el enorme paraguas del «juguete lunar» y el detalle de que su «dirección técnica» fuera cosa del «Gran Hermano» (la NSA) hicieran sospechar a más de uno que se trataba de un barco espía, pero ya se sabe lo malpensada que es la gente.

Para el *Liberty* aquélla era su segunda vida, pues había sido botado en 1945, como el *Simmons Victory* (AG-168), uno más de los quinientos y pico cargueros tipo *Victory* (VC2) construidos durante la guerra; sería ofensivo asociarle a sus congéneres tipo *Liberty*, asmáticas cafeteras de similares dimensiones (134 m de eslora contra los 139 de un *Victory*), pero con máquina alternativa de 2.500 HP y 11 nudos de velocidad. El diseño y, sobre todo, la turbina de 8.500 HP y los 18 nudos de la clase *Victory* eran otra cosa; los más carrozas quizá recuerden que, como el *Liberty*, también nuestro *Aragón* (TA-11) de los años setenta era un *Victory* modificado (VC2-S-AP5), y que también lo eran bajo su espesa capa de maquillaje los correos *Begoña* y *Montserrat* de la Compañía Trasatlántica. Finalizada la guerra, el *Simmons Victory* continuó



El comandante McGonnagle sobre su tumbona en la cubierta 01-Pr del *Liberty*. Dicen que esta foto se hizo una hora antes del ataque, pero la posición del sol (balance 2º Er., Av 66º, Az 104º) no me encaja: si realmente es del 8 de junio, mi ordenador opina que serían alrededor de las 1000B y navegando a rumbo SSW. En todo caso, pueden apreciarse los montajes 51 y 52 (improbablemente enfundados) y algún otro «veraneante» en el castillo. (Foto procedente de www.usliberty.org).

navegando arrendado como mercante hasta que, en 1958, volvió a manos de la Administración Marítima para engrosar la flota de reserva, inmovilizado en Puget Sound; de allí podía haber pasado directamente al desguace, pero tuvo más suerte que la mayoría de sus compañeros. Entre 1960 y 1963, la Marina estadounidense adquirió cinco cargueros de ocasión que, transformados en gigantescas orejas electrónicas, habrían de constituir el programa AGER para la obtención de ELINT/SIGINT. El programa pareció sufrir una fase cutre, pues los primeros tres «fichajes» fueron otros tantos *Liberty* hasta que alguien debió caerse del burro y la serie se cerró con dos *Victory*. El segundo era el *Simmons Victory*, adquirido en 1963, transformado en el puerto que le había visto nacer (Portland, Or.) y, finalmente, entregado en 1964 ya convertido en el USS *Liberty*. Aunque armado tan sólo con cuatro ametralladoras de 12,7 mm y un puñado de armas portátiles, era a todos los efectos un buque de guerra, y en mayo de 1967 llevaba trece meses al mando del capitán de fra-gata de la Reserva Naval William L. McGonnagle, un veterano de Corea de 41 años, que en sus veinte de Marina ya había mandado un remolcador de altura y un buque de salvamento.

En la mañana del 31 de mayo, el *Liberty* atracó en Rota con idea de rellenar combustible en cinco horas y salir zumbando hacia una zona que ya amenazaba con estallar, pero nadie está a salvo de imponderables: tras ver retrasada su llegada por el mal tiempo y una caldera veleidosa, una pifia



El *Liberty* el día siguiente al ataque y durante el trasbordo de heridos por helicóptero. Pueden apreciarse el asiento aproante causado por la inundación de la bodega n.º 3, el dispositivo general de antenas y (entre la superestructura y toldilla) la antena de plato del TRSSCOMM. (Foto: Marina norteamericana, probablemente obtenida desde el portaaviones *America*).

hidráulica del TRSSCOMM retrasó su salida. También embarcaron (portando *selected material*) seis «lingüistas», de los que parte eran arabistas civiles. La identidad del resto sigue tachada en la documentación desclasificada pero, según un oficial del buque, se trataba de intérpretes de ruso destacados para averiguar quién tripulaba realmente ciertos bombarderos estratégicos soviéticos con marcas egipcias estacionados en Alejandría. El *Liberty* no pudo reanudar viaje hasta las 1230Z del 2 de junio y, a despecho de tanta parafernalia, con las prisas hubo de hacerlo *...on the basis of telephone authorization*. Naturalmente, detrás había papeles y, entre ellos, un mensaje del Pentágono (JCS-Joint Chiefs of Staff, 011545Z JUN67, SUBJECT: USS LIBERTY SKED) para el comandante en jefe de las Fuerzas norteamericanas en Europa (USCINCEUR) con Info al *Liberty* acabaría resultando especialmente significativo. Este mensaje fijaba la derrota y distancias de paso para cada país en función de sus aguas territoriales, y su apartado 1-C decía: 9-30 JUNE CONDUCT OPS SOUTH OF 32-00N AND BETWEEN 33-00E AND 34-00E. WHILE CONDUCTING OPS CPA UAR 12.5 NM CPA ISREAL 6.5 NM. Erratas aparte, esto significaba que el *Liberty* no podía acercarse a menos de 12,5 millas de Egipto ni a 6,5 de Israel (de nada, es que me critican). Obedientemente, el buque comenzó a recorrer la costa magrebí (CPA MOROCCO... 8 NM CLAIMED DIST 3 NM... CPA ALGERIA... 13 NM CLAIMED DIST 12 NM....), mientras recopilaba una cosecha «de encargo» (*...search and development of Moroccan HF, VHF, UHF, and radioprinter communications and Algerian HF, VHF, and possible VHF multichannel communications*), hasta que el 5 de junio, y estando al S de Sicilia, estalló la guerra.

Mensaje erróneo: la guerra de los locos

Fue una guerra por error. A primeros de mayo de 1967 los soviéticos fueron a Egipto con el cuento de que Israel estaba concentrando 12 brigadas en la frontera siria para una inminente invasión. Tal concentración era inexistente y el primer ministro israelí invitó al embajador soviético a comprobarlo, pero éste contestó que su misión era comunicar las verdades rusas, no comprobarlas, y la bola echó a andar. Los sirios pidieron ayuda a Nasser, cuya poco meditada reacción fue expulsar la fuerza de interposición de la ONU de la península del Sinaí, trasladar allí más de 70.000 soldados y, contra toda legalidad, decretar el cierre del golfo de Aqaba al tráfico israelí, privándoles del acceso a su imprescindible puerto de Eilat. Es casi seguro que Nasser no deseaba una guerra, sino mantener el tipo y obtener ventajas políticas, pero durante las dos semanas siguientes los ruidosos vecinos de Israel organizaron tan estrepitosa (y por desgracia, creíble) algarabía sobre su inmediata «eliminación» que parte de la alarmada población judía, sencillamente, cogió el avión y puso tierra por medio. En la mañana del 5 de junio los israelíes espe-



Zona del puente del *Liberty* tras el ataque. Aún a cierta distancia pueden apreciarse buen número de orificios en la superestructura, así como una docena de impactos por debajo de la cubierta principal que no han perforado la plancha. La escoba del alerón de Er. indica que ya se está poniendo la casa en orden. (Foto de origen desconocido, probablemente obtenida desde un helicóptero de la Marina norteamericana).

raron a que aterrizará la patrulla del amanecer egipcia y atacaron simultáneamente trece aeropuertos con todos los aviones disponibles. Resultó un trabajo de virtuosos; a media mañana, 286 de los 420 aparatos egipcios estaban destruidos y sus bases inutilizadas. Minutos antes del ataque, el ministro de Defensa egipcio (mariscal Amer) había despegado en visita de inspección al Sinaí con medio *staff*, incluyendo al jefe de la Fuerza Aérea, tras dejar prohibido a la totalidad de las baterías antiaéreas del país abrir fuego para evitar errores. Noventa (emocionantes) minutos después, su piloto consiguió encontrar una pista operativa y el mariscal pudo desplazarse al Cuartel General Supremo... ¡en un taxi! Para entonces las columnas acorazadas israelíes ya arrasaban el Sinaí, al parecer su objetivo inicial era una rápida operación quirúrgica que estabilizara el frente en el eje El Arish-Jabal Libni, pero tras la desbandada egipcia del día 6 cambiarían de planes, adelantando al ejército en retirada para esperarle en los pasos de Mitla y Giddi (al E del Canal). Sin apoyo aéreo, en cuatro días la práctica

totalidad del ejército egipcio del Sinaí fue destruido.

Inicialmente, ni el desdichado Amer se atrevió a confesar a Nasser lo ocurrido, ni los judíos a proclamarlo, temerosos de que Moscú forzara un alto el fuego antes de cubrir objetivos. Así, fuentes oficiales egipcias informaron haber derribado 161 aparatos (fueron ocho) a costa de dos, y el propio Amer notificó a sus aliados en Amman la destrucción del 75 por 100 de la Fuerza Aérea israelí y una imaginaria ofensiva terrestre propia. A media mañana el liado Nasser lio a su vez al moderado Hussein de Jordania, informándole de la paliza recibida por los judíos y animándole a tomarles tanto terreno como pudiera antes del fin de la guerra. Los israelíes, que habían dado seguridades a Hussein de no atacarle si no eran atacados, esperaban recibir unas salvas simbólicas pero, en la creencia de que Israel estaba en las últimas, lo que les

llegó de Jordania fue un bombardeo en toda regla, imitado más al norte por los sirios, así que hubo repetición de la jugada. Poco después de mediodía la totalidad de la Fuerza Aérea jordana y dos tercios de la siria estaban destruidas al precio de doce aparatos. También los sirios se jactaron de vapulear a los judíos, y como, en teoría, los egipcios estaban camino de Tel-Aviv, el entusiasmo árabe era indescriptible. Hacia las 1600, Nasser se presentó en el puesto de mando de Amer y le encontró (digamos que) en un estado mental lamentable; no consta lo que le llamó pero sí lo que acordaron: para salvar el honor árabe y provocar la intervención soviética se difundiría la versión (ya circulante) de que el ataque aéreo inicial había sido efectuado por aviones anglo-norteamericanos. Casi simultáneamente, el «teléfono rojo» se puso al ídem y la Sexta Flota recibió orden de permanecer a más de 100 millas de los países en conflicto; al día siguiente Egipto, Argelia, Siria, Sudán, Yemen e Irak romperían relaciones diplomáticas con los Estados Unidos y el Reino Unido.

En el Atlántico, el *Liberty* había pasado del control operativo de COMSERVON EIGHT al de USCINCEUR; en Rota, al del jefe de las Fuerzas Navales USA en Europa (CINCUSNAVEUR), y el día 7 lo haría al del almirante de la Sexta Flota (COMSIXTHFLT). Obviamente, tales movidas no ayudan cuando el mundo se vuelve loco y las comunicaciones se van al infierno, y así, aunque el día 5 CINCUSNAVEUR ordenó a COMSIXTHFLT mantener sus unidades a más de 100 millas de la guerra, ni uno ni otro se dignaron a emitir instrucciones específicas para el *Liberty*, que continuó avanzando toda hacia su zona de operaciones, donde tenía previsto llegar el 8 de junio. Washington sí cayó en la cuenta y el día 7 JCS (*Joint Chiefs of Staff*) ordenó por mensaje 072230Z JUN67 a USCINCEUR con Info al *Liberty*: CHANGE (*Liberty*) CPA UAR TO 20 NM, ISRAEL 15 NM. Lamentablemente, de los 10.499 mensajes tramitados el día 8 por la estación radio NAVCOMMSTA GREECE, 250 eran *Flash* (¡toma crisis!), 1.500 *Operational Immediate* y, con una precedencia de solo «Prioridad», éste pasó a la cola. Al poco, JCS envió otro mensaje (Immediate 080110Z JUN67, TOP SECRET) anulando el anterior y ordenando ahora alejar al *Liberty* NOT CLOSER THAN 100 NM TO ISRAEL, SYRIA, EGYPT AND 25 NM TO CYPRUS. La copia del *Liberty* se direccionó por error a Filipinas, desde donde la enviaron a NAVCOMMSTA MOROCCO, y allí la siguen esperando. Finalmente, la Sexta Flota (¡cuya copia había acabado en Hawái!) ordenó ejecutivo al *Liberty* por mensaje 080917Z: PROCEED IMMEDIATE TO OPERATE WITHIN A 25 MILE RADIUS OF POSIT 33-40N/32-30E UNTIL FURTHER NOTICE. DO NOT APPROACH COAST OF UAR, ISRAEL, SYRIA OR LEBANON CLOSER THAN ONE HUNDRED MILES AND CYPRUS CLOSER THAN TWENTY FIVE MILES. El buque ya estaba en plena zona caliente, pero hubiera dado lo mismo: transmitido con casi dos horas de retraso, seis rebotes entre Marruecos, España, Turquía y Grecia y otro error de direccionamiento que lo retrasó tres horas más, NAVCOMMSTA ASMARA lo puso en radiodifusión a las 081525Z,

cuando la guerra del *Liberty* ya había terminado. Cabe mencionar que, en Washington, un astuto jefe de servicio intentó golear al sistema telefoneando a su colega de CINCUSNAVEUR, pero la magnífica parada reglamentaria de un capitán de navío (...we had been burned in the past when a phone call directive was not backed up with a message) originó un contraataque burocrático que le arruinó la jugada.

A bordo del *Liberty* y 39 millas al N de la península del Sinaí, el 8 de junio el sol asomó sobre el horizonte a las 0441, y 34 minutos después lo hizo el primero de los siete u ocho aviones israelíes que habían de acercársele hasta mediodía, unos para echarle un vistazo y otros simplemente de paso, porque, a sabiendas o no, se estaban metiendo bajo su ventana aérea de acceso al Sinaí. A las 0849 el buque alcanzó un punto situado unas 13.5 millas al NW de la frontera entre Gaza y Egipto, el más oriental de los tres que constituían su línea de patrulla, comenzando a recorrer el primer tramo de esta línea a rumbo 253 y a la mínima velocidad de gobierno (cinco nudos). A las 0930 pudo identificarse visualmente el minarete de El Arish, la única marca visual decente en aquella costa y, alcanzado el segundo punto a las 1132, el *Liberty* cayó a estribor a rumbo 283 proa al tercero. Su *Bell Book* registra explosiones en tierra a las 1155, 1314 y 1330, pero nadie a bordo podía sospechar la cadena de despropósitos que acabarían desencadenando; de hecho la primera sorprendió al comandante, el jefe y otros cuatro oficiales en tumbonas de playa y tomando el sol en cubierta (ver foto) y allí siguieron. Entre las 1310 y las 1348 se efectuó un ejercicio de zafarrancho de combate (ataque químico); justamente estaban recogiendo el material cuando, a las 1351, el radar detectó tres pequeños contactos de superficie 16 millas por la aleta de Er., y dos minutos después un contacto aéreo que se acercaba sobrevolando los contactos de superficie. Y así, hacia las 1402, a unas 12 millas (eso me parece) de la costa egipcia y mientras el avión entretenía al personal haciendo monadas a 7.000 pies y unas cinco millas por la aleta de Er., un segundo aparato se aproximó desde el sol por Br. y les endosó un cohetazo.

Gafas de madera: la guerra de los miopes

Aquella mañana los israelíes estaban liquidando los restos del ejército egipcio del Sinaí, que capitularía aquella misma noche; ya ocupaban casi toda la península, pero distaban mucho de controlarla y el personal andaba cansado y un tanto mosqueado por la posibilidad de un ataque de flanco egipcio por mar. De modo increíble, el comandante del *Liberty* había llevado su tumbona a una «playa» que sus mandos le habían vedado, los egipcios declarado peligrosa para la navegación y donde los israelíes habían amenazado con hundir todo buque no identificado; además, los norteamericanos no habían notificado su presencia a nadie y, en términos náuticos, por allí no se iba a ningún sitio.



Ya en Malta, el comandante McGonnagle posa junto a un par de nuevos orificios de ventilación abiertos en su despacho por cortesía de las Fuerzas Armadas israelíes. (Foto: M. norteamericana).

A las 0545 un avión de patrulla marítima israelí «identificó» al *Liberty* como un probable destructor egipcio camino de Gaza, aunque a las 0603 el observador naval de a bordo (un capitán de fragata) lo identificó más aceptablemente como un *supply-ship* norteamericano; hacia las 0900 otro aparato informó que un buque de guerra (evidentemente el *Liberty*) le había disparado al intentar identificarle unas 20 millas al N de El Arish. En el *debriefing* no quedó claro que nadie le hubiera disparado, y dos destructores enviados a discutir el asunto dieron la vuelta a las 0940. Finalmente, a las 1055 el oficial naval de enlace en el mando aéreo pasó a su cuartel general la identificación del contacto con nombre y apellidos y, en el tablero de combate del «EMA» israelí en Haifa, el *Liberty* pasó de color rojo a verde. Podían haberse ahorrado el trabajo porque, a las 1100, el capitán de fragata jefe de servicio se percató de que la posición del contacto llevaba cinco horas sin actualizar y, de acuerdo con las reglas, lo quitó del tablero por obsoleto. Vistas las «identificaciones» anteriores y las que vendrán, recordaré que las Fuerzas Armadas israelíes se componían esencialmente de reservistas y que, aunque en pocos meses un fumigador aéreo maneje a la perfección un *Phantom* o un patrón de yate una patrullera, en la guerra naval ambos pueden confundir la velocidad con el tocino por carecer de la «cultura visual» que involuntariamente adquiere un simple marinero tras años de ver la «cara» de cerca a diferentes tipos de unidades.

La movida empezó poco antes de las 1124 con una formidable explosión que sacudió El Arish, cuyo aeropuerto ya usaban los israelíes como base aérea avanzada; parece que aquel petardazo y los que le seguirían fueron cosa de zapadores egipcios en retirada volando sus propios depósitos de munición, pero en Tel-Aviv el «EMAD» israelí comenzó a recibir alarmados informes acerca de un bombardeo naval que, ya puestos, se asoció a un posible desembarco enemigo en pleno flanco, por lo que el problema se pasó a la Marina. A las 1205 Haifa ya había ordenado que tres torpederas de patrulla frente a Ashod se dirigieran a la zona pero, con la emoción del momento, su enlace naval en Tel-Aviv recibió un chorro de las alturas (...*the coast has been shelled for hours, and you are not reacting!*). Ciertamente, a perro flaco todo son pulgas, y la Marina israelí no andaba aquellos días en racha, habiendo sufrido algún que otro revolcón; la escaldante inyección de «ardor guerrero» fue transmitida a Haifa con presteza. A bordo de las torpederas, aunque escasos en «gafas de ver» andaban sobrados de ardor guerrero y, aparentemente, de guardias de cuartelero durante las clases de cinematográfica. A las 1341 un alférez de fragata (¡palabra!) de la lancha-insignia detectó al *Liberty* en el radar «calculando» que el contacto navegaba hacia el W ¡a 28 nudos! Como en otra lancha también dijeron haber calculado semejante sandez, posiblemente este-mos ante falsos ecos entre unidades próximas (los radaristas creían navegar a idéntica velocidad que la calculada). Más prosaico, el jefe de escuadrilla consideró estar ante un contacto a 17 millas por su proa que escapaba hacia Port Said y al que jamás daría alcance; a tal velocidad solo podía tratarse de un buque de guerra, así que a las 1347 solicitó apoyo aéreo a Haifa. Fue cuestión de minutos, a las 1350 dos *Mirages* de patrulla CAP en la zona del Canal fueron vectorizados con instrucciones concretas: *If it's a warship, then blast it*, y a las 1356 les siguieron un par de *Super Mystère* que se dirigían al paso de Mitla para efectuar un «trabajillo» cargados de napalm. Entre las 1402 y las 1411 los cuatro aparatos machacaron al *Liberty* con todo lo que tenían, napalm incluido.

Se dijo que los pilotos debían haber identificado su bandera, pero había calma chicha, navegaban a cinco nudos y, a diferencia de la nuestra, la norteamericana apenas ofrece contraste a cierta distancia; en todo caso, es poco realista esperar que un piloto de caza distinga una pequeña bandera y, menos aún, que se coloque a tiro de piedra del enemigo para tan caballeresca minucia. Confundirse de buque es mucho más gordo y apostar a que un piloto naval hubiera reconocido la cara de yanqui del *Liberty* a tres millas pero, refiriéndose a este caso, el AJEMA israelí de la época declaró el año pasado (y sus motivos tendrían) que *The aircraft could not really know the difference between a battleship and a fishing trawler. They could only say that they saw a grey-painted ship*. Con todo, tras la última pasada de ataque un piloto pasó a su controlador la numeral de costado (...*pay attention, Homeland, Charlie Tango Romeo 5 (era GTR5). There is no flag on her*) y surgió la angustiada

duda: ¡la numeral incluía caracteres latinos! La Fuerza Aérea envió dos helicópteros de rescate e informó a la Marina, y consta que a las 1420 la torpedera-insignia recibió un mensaje: *Do not attack. It is possible that the aircraft have not identified correctly*. El jefe de escuadrilla dice que no se lo pasaron, pero me da en la nariz que nos lía; hacia las 1428, ya a milla y pico, su torpedera transmitió por aldis un «AA» al *Liberty*, y entre el humo que cubría su superestructura, se le respondió con otro «AA». La versión israelí sostiene (más o menos correctamente) que su señal era una solicitud de identificación, pero que la respuesta norteamericana significaba *identify yourself first* y, como en otra ocasión habían obtenido idéntica respuesta de un destructor egipcio, pues eso. Aunque la respuesta correcta a varios «AA» son varios «TT» seguidos de la identificación propia, la interpretación israelí resulta sencillamente paranoica. Tampoco me explico cómo pudieron pensar unos marinos que semejante buque podía navegar a 28 nudos o bombardear a nadie; luego dirían que el jefe de escuadrilla y un comandante lo habían confundido con el transporte egipcio *El Quseir*; un cascajo remotamente similar pero con la mitad de eslora. Las dudas pasaron a tener un interés académico hacia las 1433, cuando una certera ráfaga de 12.7 mm procedente del *Liberty* centró a una torpedera y, prescindiendo del Código Internacional de Señales, los israelíes pasaron a utilizar el Lenguaje Internacional de los Signos, friendo a tiros todo lo que se movía a bordo antes de colocarle un torpedo, a las 1445, y con conocimiento de Haifa.

Tiritas para todos: la guerra de los apaleados

En el momento de ser atacado, el *Liberty* navegaba bajo dependencia operativa de COMSIXTHFLT y en condición de alistamiento *Three-Modified*: guardias de mar ordinarias con un hombre permanentemente estacionado en las dos ametralladoras de 12,7 mm del castillo de proa (montajes 51 y 52). Las otras dos (montajes 53 y 54), a popa de la superestructura, debían cubrirse con serviolas en caso necesario y las cuatro tenían una cinta de munición en su caja pero sin montar. Según ellos estaban a 17,5 millas de tierra, pero por más vueltas que le doy creo que eran 12 (los judíos 14); con todo es una costa infame y me da que tomaron la distancia radar a la parte S de la laguna Bardawil. El primer impacto fue un cohete en las inmediaciones del bote de Br. que produjo una sorda explosión, el espectacular incendio de dos bidones de 200 l de gasolina para motobombas allí estibados... y una acusación sin fundamento de los gruñones de siempre: como tras el ejercicio se había ordenado probar el motor del bote de Br., un subalterno de máquinas achacó el petardazo a perada del personal de cubierta, despachándose a gusto (*Those damned deck apes blew that boat up and I've got to go back up and fight the fire*). También debió despistar un tanto que, cuando el comandante ordenó zafarrancho de combate,

alguien se liara haciendo sonar la alarma de ataque químico; así, un alucinado «investigador» tardó cierto tiempo en asociar los nuevos puntos de luz de su cubículo con orificios de munición perforante. En el puente, el capitán de fragata McGonnagle ordenó a su segundo accionar el dispositivo de lanzamiento de los bidones en llamas dos cubiertas más abajo; a ello iba por la única banda accesible junto con el oficial de operaciones cuando, ya en la escala del alerón, una bomba que estalló cerca del bote de Er., le hirió mortalmente dejando inoperativo a su acompañante.

Justo entonces, hacia las 1405, el comandante ordenó avante toda; lamentablemente acababa de dejarse convencer por el jefe para permitirle enfriar una de las dos calderas a fin de reparar una junta y, durante un tiempo, la respuesta del tacómetro careció de entusiasmo. En la tercera pasada McGonnagle resultó seriamente herido de metralla en una pierna; según él podía andar y no le dolía, así que abrió la caja fuerte, echó mano de la cámara de inteligencia y se dedicó a fotografiar los aviones atacantes. A partir de aquí los relatos difieren, pero en algún momento el comandante debió sufrir un K. O. temporal y el puente quedar a cargo del cabo Brown (que había sustituido al timonel gravemente herido) y quizá un telefonista; alguien muy alarmado bajó



El costado de Er. del *Liberty* en el dique seco de Malta, mostrando el impacto del torpedo. Durante el tránsito fue necesario destacar un buque en su estela para recoger el goteo de publicaciones clasificadas (y algún cadáver) que fluían por el agujero. Sobre el boquete puede apreciarse la nueva línea de flotación producida por la escora inicial.

(Foto procedente de www.ussliberty.org).

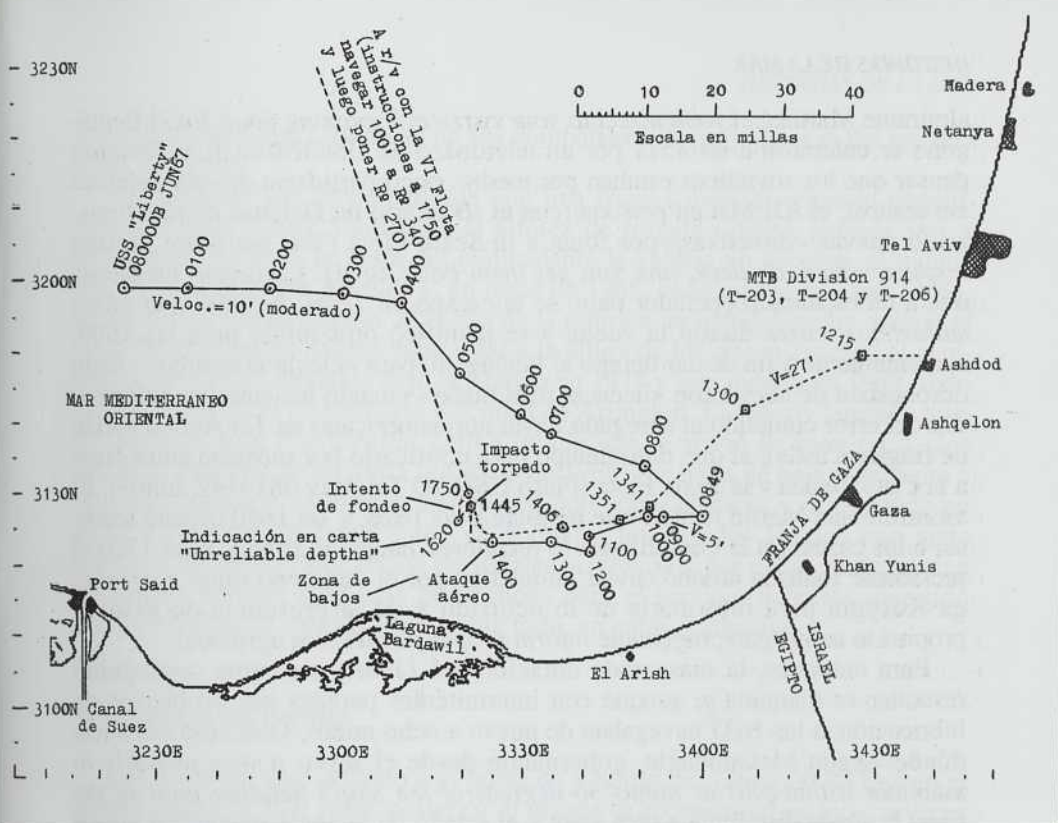
a «conseguir» un oficial en buen estado, pues cinco de ellos ya habían quedado fuera de combate en el puente o sus inmediaciones y el comandante era el último que quedaba. McGonnagle recuerda haber *maintained his faculties at all times during the incident*, pero el alférez de navío Painter, que procedente de un trozo de S. I. acudió como «repuesto», declaró que al poco ...*the Captain had regained consciousness and told me that I would best be needed in Repair Three*; el médico que le reconoció algo más tarde declararía: *The Captain had lost a tremendous amount of blood and was showing symptoms of early shock*. Tras unos diez minutos y seis pasadas, el ataque aéreo finalizó, dejando a bordo 8 muertos y 75 heridos; un factor determinante en el número de bajas fue el armamento de los cazas (cohetes y cañones de 30 mm, probablemente anticarro), que convirtieron las superestructuras en un queso de *gruyere*.

Las antenas estaban arrasadas y las frecuencias interferidas, pero en pocos minutos se improvisó un circuito de fonía por HF y, como el *jamming* cesaba poco antes de dispararse los cohetes, por allí se colaron pidiendo auxilio en claro: *Any station, this is Rockstar (Liberty). We are under attack by unidentified jet aircraft and require immediate assistance!* Un oficial del *Liberty* ha escrito que contestó el portaaviones *Saratoga*, que pidió autenticación, la obtuvo, acusó recibo a las 1409 y la pifió remitiendo el mensaje a CINCUSNAVEUR con precedencia *Immediate* en vez de *Flash*. Minutos después, el operador del *Liberty* recordó al *Saratoga* que seguían siendo atacados y éste se dio por enterado... añadiendo un extemporáneo por reiterativo *Authenticate Oscar Delta*. Con la red de órdenes generales inutilizada, parte del personal andaba destruyendo equipos y documentación clasificada por libre y, en el ínterin, alguien quemó las tablas de autenticación del *Liberty*, por lo que la respuesta dada al segundo «Auhtenticate» del *Saratoga* (*Listen to the goddamned rockets, you son of a bitch!*) no debió ser del todo buena. Aunque transmitido correctamente a CINCUSNAVEUR como *Flash*, este segundo mensaje se marcó como no autenticado y llegó a su destinatario ocho minutos antes que el primero, que no mencionaba que sí lo estaba. Según este oficial, CINCUSNAVEUR no se enteró de que los mensajes era auténticos hasta las 1638.

Cuando a las 1411 cesó el ataque, buena parte de los heridos ya habían sido trasladados a la cámara de oficiales, mientras se intentaban controlar tres incendios en la superestructura, pero la horrible carnicería ocurrida en el puente lo había dejado en cuadro. El buque seguía navegando bajo la dirección del agujereado comandante, que poco después «captaría» como ayudante al también agujereado alférez de fragata Lucas. La aparición de las torpederas hacia las 1424 a unas cuatro millas por la aleta de Er. debió recordarles algo, pues a las 1426 comprobaron que su bandera había sido barrida junto con las drizas de Er. y ¡jal fin! izaron la de los domingos, de cuatro por dos metros, pero hicieron algo más. Durante el ataque aéreo el *Liberty* ya se había defendido al menos con los montajes 51 y 52, donde tres servidores resultaron

muertos; el comandante declaró que, a la vista de las torpederas, *I told a man from the bridge, whose identity I do not recall, to proceed to mount 51 and take the boats under fire*. Minutos después y a unas 2.000 yds se produjo la llamada por aldis y, según McGonnagle, *It was not possible to read the signals from the center torpedo boat because of the intermittent blocking of view by smoke and flames* (del bote de Er.), pero otras declaraciones constatan que, tras el ataque aéreo, al menos en dos ocasiones *...the bridge asked for signalmen from various places on the ship* (¡nadie puede saber de todo!). Junto con las señales, McGonnagle creyó percibir una bandera israelí y gritó al montaje 51 que no abriera fuego, sin poder evitar que una corta ráfaga saliera de este montaje y, sorprendentemente, que otra *extremely effective* salida del montaje 53 *blanketed the area and the center torpedo boat*. Catapultado por el comandante para detener los disparos, el alférez de fragata Lucas encontró el montaje 53 vacío y lamido por las llamas, informándole que la munición *were cooking off and firing*; mejor informado, en su declaración el comandante pondría nombre y apellidos al asunto. La respuesta de las torpederas barrió la superestructura, mató al cabo Brown y debió dejar a McGonnagle y a Lucas solos, pues, según el propio comandante, en determinado momento *the only individuals seen on the bridge were Quartermaster Brown, who was on the helm, Ensign Lucas, and myself*.

Tras un concienzudo repaso artillero, las torpederas lanzaron sobre el *Liberty* nada menos que cinco torpedos (¡esas gafas!), uno de los cuales impactó por Er. en pleno *Research Department*, produciendo un boquete de 12 m que obligó a aislar dos cubiertas de la bodega, pero la mayoría de los que quedaron abajo debieron morir a causa de la explosión. El buque, que ya navegaba a unos 16 nudos, quedó *dead in the water*, sin planta eléctrica y con 10° de escora; además, como el ataque aéreo se había cargado la giroscópica, los pepinazos el indicador del timón y los mandarriazos del personal propio el radar, lo único que funcionaba en el puente era la sonda. Y ni tan malo, porque a Br. había una zona de bajos que aún sigue marcada en las cartas como *unreliable*. Tras el impacto, el Diario de Máquinas registra *bullets coming through the bulkhead* hasta que, a las 1451, la documentación israelí recoge la aterradora comunicación de las torpederas de que el buque podría ser ruso: *due to the letters marked on the ship's side*; para entonces, la miopía de estos lince acuáticos ya había producido 26 muertos. Afortunadamente, cuando a las 1503 una torpedera se aproximó por Er. ya había un señalero en el puente que, aldis en mano y por orden de comandante, transmitió, *US Naval Ship*, obteniendo un *Do you need help? (No, thank you) Do you want us stand by? (No, thank you) Good look*. Fuentes citadas por el *Proceedings* apuntan que McGonnagle les gritó su propio mensaje por «fonía» (*Go to the hell!*). Enseguida llegaron los helicópteros de rescate israelíes y, como sus comunicaciones fueron pinchadas por un avión *EC-121* norteamericano, ahora conocemos su misión (1506: *...search to see if there are men in the water.../...if they*



Derrotas seguidas por atacantes y atacado; las posiciones del *Liberty* anteriores a las 1400 (línea continua) proceden de su *Bell Book*, las posteriores (línea discontinua) son un compromiso entre las declaraciones (contradictorias entre sí) de su comandante, sus oficiales, los israelíes y la carta náutica. La derrota de las torpederas (línea de puntos) procede de un informe israelí. (Elaboración propia).

are speaking arabic you take them to El Arish, if they are speaking english, not egyptian, you take them to Lod. Is it clear?) y sus prioridades (1512: *We request that you make another pass and check once more if this is really an american flag*); en el agua sólo encontrarían balsas sin inflar, por lo que se marcharon a las 1517.

Al sur de Creta y a unas 490 millas del *Liberty*, el *Saratoga* estaba uniéndose al *America* para formar la TF-60 (contralmirante Geis, en el *America*), dependiente de COMSIXTHFLT (vicealmirante Martín, en el *Little Rock*); lo que sigue carece de versión oficial, pero todo apunta que, al recibir la llamada del *Liberty*, el comandante del *Saratoga* lanzó en su auxilio su *Ready Group* de cazas e informó personalmente por fonía al vicealmirante Martín, que aprobó la medida y a las 1450 ordenó directamente al *América* hacer lo propio; al día siguiente, el puenteadésimo contralmirante Geis recibiría excusas del vice-

almirante Martín (...*I went direct to your carriers bypassing you*). En el Pentágono se enteraron a las 1511 por un telefonazo de USCINCEUR y debieron pensar que los soviéticos estaban por medio; poco partidario de una escalada sin control, el AJEMA en persona (con el secretario de Defensa detrás) transmitió nuevas «directivas» por fonía a la Sexta Flota (*You get those fucking airplanes back on deck, and you get them back now!*). La fuente menciona que a un espantado operador radio se le escapó un *Jesus, he talks just like a sailor!* Los cazas dieron la vuelta y se planificó otra salida para las 1600, aparentemente a fin de dar tiempo al Pentágono para «elevar consultas». Justo despegaban de nuevo con «licencia para matar» cuando los israelíes informaron del error cometido al agregado naval norteamericano en Tel Aviv (capitán de fragata Castle), al que faltó tiempo para notificarlo por mensaje entre otros a la Casa Blanca y la Sexta Flota (Flash USDAO Tel Aviv 081414Z Jun67). El vicealmirante Martin recibió este mensaje a las 1626, y las 1640 ordenó regresar a los cazas. En la Casa Blanca lo recibieron hacia las 1658 y a las 1700 el presidente Johnson ordenó enviar un teletipo por el «teléfono rojo» a su colega Kosygin para informarle de lo ocurrido y de la presencia de aviones propios *to investigate*, rogándole *inform proper parties* (los egipcios).

Para entonces, la masacrada dotación del *Liberty* ya había conseguido resucitar su máquina y, aunque con intermitentes paradas por problemas de lubricación, a las 1637 navegaban de nuevo a ocho nudos. Otra cosa era hacia dónde: según McGonnagle, gobernando desde el servo *it was possible to maintain within plus or minus 30 degrees of the ship's heading most of the time*, la sonda disminuía a ojos vista y el estado de la aguja magnética era un misterio, por lo que mandó al alférez de fragata Lucas a proa para fondear. Llegó a gritarle «fondo Br.», pero mientras Lucas y su improvisado equipo aporreaman un material que se les resistía cambió de idea y, entre las 1704 y las 1722, se alejó marcha atrás de la zona de bajos para después dar avance e intentar gobernar al N. A las 1835 recibió otra visita, un helicóptero israelí con el capitán de fragata Castle a bordo quien, al no conseguir comunicarse ni serle permitido tomar, lanzó su tarjeta con una pregunta en el reverso: *have you casualtys?*; el buque estaba perforado por 821 orificios de tamaño superior a un puño y algunos de los 34 muertos seguían en cubierta junto a la sangre de 172 heridos, pero todo el mundo tiene derecho a una pregunta tonta. Con sus oficiales *senior* fuera de combate, el pobre McGonnagle se pasó toda la noche en el alerón, con un ojo en el torniquete de su pierna y otro en la Polar, mientras se dirigía al encuentro de los buques enviados en su auxilio, bueno... realmente se pasó «casi» toda la noche, porque en la vista declaró puntillosamente haberse escaqueado *about three times during the night hours to make brief head (letrinas) calls*. A las 0625 del día siguiente el buque pudo reunirse con unidades de la Sexta Flota y el 14 de junio entró en Malta, donde efectuó reparaciones provisionales antes de regresar Norfolk al mes siguiente. El ataque norcoreano al «Pueblo» en diciembre de aquel mismo año había de

sellar el destino del *Liberty*, el de sus compañeros de proyecto y el del proyecto en sí mismo.

Su dotación fue recompensada con una *Navy Cross* (al segundo comandante), varias *Silver Stars* (una al alférez de fragata Lucas), *Bronze Star* y *205 Purple Hearts*; la gesta del comandante le valdría un ascenso, el mando del nuevo transporte *Kilauea* y, en junio de 1968, nada menos que una Medalla de Honor del Congreso. Más allá de la retórica, es indudable que cuando el cielo cayó sobre su cabeza supo estar a la altura de las circunstancias; el capitán de navío McGonnagle dejó la Marina en 1974 y este mundo en 1999, siendo enterrado en el Cementerio Nacional de Arlington. El *Liberty* también tuvo su medalla, una *Presidential Unit Citation* que le sirvió de bien poco; dos semanas después de recibirla (en junio de 1968) fue dado de baja y devuelto a la Administración Marítima, siendo vendido como chatarra y desguazado en 1973. El estado de Israel hubo de abonar a los Estados Unidos casi siete millones de dólares por daños personales y otros seis por daños materiales; a mi juicio, hubiera sido más provechoso para el servicio haberlos invertido antes en textos de cinemática y, sobre todo, en gafas graduadas.

Notas sobre las fuentes

Las horas de este artículo son horas de a bordo del *Liberty* (GMT+2 en el Sinaí); como su *Bell Book* posterior al ataque se reconstruyó «a ojo», a veces he «ajustado» sucesos de bordo con *Bell Books* ajenos. Cada pifia de esta historia tiene nombre y apellidos, pero pensé que no era imprescindible citarlos (alguno llegó a primer ministro). Mis fuentes primarias son las actas de la «US Naval Court of Inquiry» inmediata a los hechos, el informe de la NSA («Attack on a Sigint Collector, the USS *Liberty*» 1981, desclasificado sólo en parte) y los tres informes israelíes disponibles. También he usado la transcripción de conversaciones entre pilotos israelíes desclasificada el pasado julio, la exhaustiva cronología del capitán de navío Cristol, el libro de Michel B. Oren (*Six Days of War*, 2002, para una visión de la guerra), el del superviviente y discrepante capitán de corbeta Ennes (*Assault on the Liberty* 1980, para ciertos detalles) y un par de *Proceedings*, así como otros 58 informes, declaraciones, gráficos y documentos que, como siempre, dejo a disposición de quienes los necesiten para triunfar; sigo en jartorre@eresmas.com

