



HISTORIAS DE LA MAR

EL ATAQUE AL MERCANTE *SIERRA ARÁNZAZU*

Manuel RODRÍGUEZ AGUILAR
Oficial de la Marina Mercante



OCOS recuerdan que a finales de 1964 un mercante español indefenso fue atacado sin previo aviso en aguas internacionales próximas a la isla de Cuba por lanchas rápidas armadas. Un claro atentado terrorista cometido, presuntamente, por anticastristas. Tres tripulantes fallecidos, varios heridos, un barco quemado y su carga destrozada; ése fue el resultado de la cobarde agresión realizada por los piratas contra el *Sierra Aránzazu*, el buque que escri-

bió una triste, y a la vez heroica, página en la historia de la Marina Mercante española.

En enero de 1957 se constituyó en Madrid la Compañía Marítima del Norte. Aunque la mayoría de marinos mercantes y estudiosos de la historia marítima asocian esta naviera al transporte de mercancías refrigeradas, hasta



Maqueta del *Sierra Aránzazu*. (Museo Naval. Madrid).

1966, con el *Sierra Espuña*, no comenzaría el tráfico de cargas frigoríficas, dedicándose anteriormente a transportar carga general y a granel. En los primeros años sesenta, Marítima del Norte, en plena expansión, encargó al astillero cántabro Basse-Sambre-Corcho la construcción de los tres buques de la serie A, de nombre *Sierra Andía*, *Sierra Aránzazu* y *Sierra Aramo*, entregados en 1963 y 1964. Las características principales de nuestro protagonista, similares a las de sus hermanos, eran las siguientes: 1.596,85 TRB, 2.720,60 TPM, 82,53 metros de eslora, 12,17 de manga, 7,04 de puntal y 5,99 de calado. La propulsión corría a cargo de un motor diésel Werkspoor de 1.850 BHP y su autonomía era de 4.481 millas. El *Sierra Aránzazu* era un buque de carga general de dos bodegas con entrepuentes y disponía de una jarcia compuesta por cinco posteleros y ocho puntales. Su casco remachado era muy resistente y las finas formas le hacían muy marinero. En pruebas consiguió una velocidad máxima de 14,37 nudos, aunque su velocidad de servicio se estableció en 12 nudos. Fue entregado a la naviera el 13 de mayo de 1964, y tras dos viajes, en su tercero fue designado para ir a Cuba con carga general, después de instalarle un equipo de telegrafía, que se sumaba al de telefonía que equipaba de origen, e incorporando a un oficial de radio.

Tras la revolución cubana, la crisis de los misiles y el bloqueo impuesto por la primera potencia occidental, la Compañía Trasatlántica, que realizaba el tráfico marítimo con Cuba y Estados Unidos, decidió abandonar la línea al no

poder compaginar ambos países por razones obvias, optando únicamente por el último de los dos. Tanto los grupos anticastristas como los exiliados cubanos criticaron duramente a Franco y su política comercial con la Cuba de Fidel Castro, que se saltaba las restricciones impuestas por los Estados Unidos, a pesar de las buenas relaciones que mantenía en varios apartados. Por todo ello el testigo lo recogió Marítima del Norte, tras el ofrecimiento del embajador cubano, el beneplácito de las autoridades españolas y la colaboración del fletador CILASA. Para mantener la nueva línea, la naviera seleccionó al *Sierra María* y al *Sierra Madre*, de la serie *M*, con 998 TRB y 1.820 TPM, y un año después vendrían el *Sierra Andía* y nuestro protagonista.

Un viaje con final trágico

A mediados de agosto de 1964 el *Sierra Aránzazu* inició en Santander un nuevo viaje. Durante la última semana recaló en los puertos de Cádiz, Alicante y Algeciras, donde cargó 207, 919 y 18 toneladas, respectivamente. El cargamento estaba compuesto por las siguientes mercancías: cuatro cajas de jamón deshuesado (73 kilos), un barril de aceitunas (41 kilos), 103 bultos de jaulas para gallinas (53.265 kilos), 4.000 cajas de brandy (68.000 kilos), nueve jaulas y cinco atados de arados de seis discos (5.280 kilos), una caja de conexiones para tuberías (330 kilos), dos cajas de mangueras para tuberías (1.956 kilos), 118 fardos de tejido de lana (6.688,7 kilos), dos cajas de repuestos de arados de seis discos (6.011 kilos), 64 sacos de hojas de laurel (1.908 kilos), 4.001 sacos de almendras (200.050 kilos), 50.600 cajas de ajos (587.200 kilos), 1.050 fardos de mantas/arpilleras (72.850 kilos), 3.100 cajas de muñecas (42.000 kilos), 3 cajas de comestibles (886 kilos) y 822 cartones de corcho aglomerado (17.673 kilos), lo que hacía un total de 1.125.430,7 kilos. Su destino era el puerto de La Habana y para este viaje la tripulación estaba compuesta por veinte hombres: Pedro Ibargurengoitia García, capitán; Santiago Ibáñez Elordúy, primer oficial; Francisco Javier Cabello Fernández, segundo oficial; Guillermo Manjón Fernández, alumno; Ramón San Jacinto Rico, oficial de radio; Ramón Ugarte Zubizarreta, primer maquinista; Antonio Porta Mendía, segundo maquinista; José Vaquero Iglesias, tercer maquinista; Isidro Vilas Rodríguez, contraaestre; Manuel Caamaño Casais, marinero; Ramón González Núñez, marinero; René Brito de la Sierra, marinero; José Castro Vilas, mozo; Antonio Ferreiros Mella, mozo; Isolino Abalo Santos, engrasador; Ramón Riveiro Caamaño, engrasador; Jesús Seoane Rivas, engrasador; Alejandro Monasterio Oar, cocinero; Amado Pumares Barcia, camarero, y José Luis Berrenechea Madarieta, marmitón.

El *Sierra Aránzazu* hizo escala el 31 de agosto en Ceuta para hacer consumo con el fin de afrontar un viaje que venía a durar de trece a quince días, dependiendo de las condiciones meteorológicas. Con buen tiempo y cielo

estrellado cruzó el estrecho de Gibraltar, marcando en la giroscópica el rumbo 262°, directo hasta las islas Ábaco, para entrar, como siempre, por el canal de Providencia y el estrecho de Florida. El mes de septiembre era temporada de huracanes en el mar Caribe y, precisamente, esos días lo recorría el *Dora*, al tiempo que uno nuevo, el *Ethel*, empezaba a formarse. A partir del 5 de septiembre, la amenaza de este último obligó a modificar el rumbo unos grados a babor para entrar por el S de las Bahamas.

Pasado el mediodía del 13 de septiembre, navegando con rumbo 255°, un avión de la US Navy sobrevoló el carguero español varias veces a muy baja altura. Toda la tripulación había acabado de cenar cuando el sol empezaba a ocultarse. Hacía buen tiempo, con bastante calor, y la visibilidad era de unas siete millas. A las 1950 hora local (igual que las siguientes), el *Sierra Aránzazu*, que navegaba a 12 nudos, se encontraba a unas 15 millas al SW de Hogsty Reef (isla Gran Inagua), a 60 millas al N del punto más oriental de la isla de Cuba y a 80 millas de Guantánamo, en situación 21° 28'N y 74° 00'W, mientras el primer oficial y el segundo maquinista terminaban sus respectivas guardias. De pronto se notó un ruido de motores por popa que parecía pertenecer a una lancha que se aproximaba sin luces. A unos 15 metros encendió un potente reflector que iluminó el nombre del mercante español y su puerto de matrícula. Pasados unos minutos, antes del cambio de guardia, la embarcación desconocida dio una pasada por la popa y desapareció en la oscuridad. En el puente iba a estar las próximas cuatro horas el capitán, y de la máquina se haría cargo el tercer maquinista. Cuando el primer oficial anotaba en el cuaderno de bitácora los acaecimientos de su guardia, el capitán entró en el puente. En el cuarto de derrota cambiaron impresiones y el capitán se enteró del extraño comportamiento de la lancha desconocida. El oficial de radio subió un momento al puente para informar de la evolución de los huracanes. En unos minutos se presentaron dos lanchas, por ambas aletas, que no fue posible identificar plenamente por la oscuridad. Capitán y primer oficial salieron al alerón intrigados por la presencia de sus «visitantes» cuando, de repente y sin previo aviso, la que se encontraba a unos cincuenta metros por la aleta de estribor comenzó a lanzar ráfagas de ametralladora (12,70 mm) y disparos de cañón (CSR de 57 mm), iniciando las dos una pasada hacia proa de forma casi simultánea. La sorpresa fue total y ambos se tiraron inmediatamente al suelo para cubrirse. El blanco de los disparos era toda la superestructura y el puente. La metralla alcanzó al capitán en el muslo izquierdo, en el pecho y en el vientre. Una ráfaga que impactó en la chimenea acabó originando un incendio en el tanque de diario que alimentaba al motor principal, cuyo líquido inflamado cayó sobre el cuadro eléctrico en la sala de máquinas.

Todos los tripulantes, completamente sorprendidos al oír los disparos, intentaron protegerse tirándose al suelo sin saber muy bien qué pasaba. A pesar de las ráfagas y cañonazos, y una vez repuestos de la primera impresión, cada cual se puso en marcha para ayudar a otros compañeros. El oficial de



Vista de nuestro protagonista en el puerto de Santander. (Foto: J. Manuel Blázquez).

radio y algunos marineros prestaron auxilio al capitán, que se encontraba tendido en el suelo. A pesar de su estado ordenó enviar un mensaje de socorro y arrancar las bombas contraincendios. El segundo oficial intentó apagar la luz del comedor cuando una ráfaga impactó en su brazo, desgarrándolo hasta dejar el hueso al descubierto. Enseguida el fuego de la chimenea alcanzó grandes proporciones, y los maquinistas, que inicialmente pensaron que podía tratarse de disparos de aviso para detener el buque, bajaron a la sala de máquinas a parar el motor principal, lo que provocó que se apagaran las luces (por la dinamo de cola). Al abandonar la sala de máquinas, el primer maquinista recibió un tiro en la pierna pero sin afectar al hueso. El telegrafista decidió regresar a la cabina de radio, en la misma cubierta del puente, para transmitir un mensaje de socorro que se lo impidió el fuego y la antena destrozada. La primera pasada completa había durado alrededor de cuatro minutos y el efecto era devastador.

Al poco tiempo comenzó una nueva pasada que duraría otros tres largos minutos. El primer maquinista, que había subido al botiquín ubicado en la oficina, recibió un nuevo disparo en el vientre y otro en la cara. En el *Sierra Aránzazu* se habían encendido de nuevo las luces gracias al grupo de emergencia, aunque varios incendios progresaban peligrosamente y podían producirse explosiones. A bordo la situación era muy complicada. El capitán inten-

taba arrastrarse hasta su camarote para recoger la documentación del barco cuando a través de un portillo fue herido por segunda vez, en esta ocasión en el pecho. A pesar de estar gravemente herido no se rendía y pidió desde el suelo enviar un mensaje de socorro, a la vez que ordenaba el abandono del buque. Al poco tiempo las luces se apagaron definitivamente.

Un salvamento complicado

El primer oficial ordenó arriar el bote de babor (sin motor y ni equipo de radio), puesto que el de estribor estaba destrozado. Terminada la segunda pasada los hombres aprovecharon para dirigirse al bote, ya que el barco era pasto de las llamas y lo único que se podía hacer era salvar la vida. Cuando el tercer maquinista lo intentó, fue herido por un proyectil explosivo, destrozándole el vientre y parte del pecho. Los tripulantes ilesos ayudaron a los heridos hasta la cubierta, mientras otros, con grandes dificultades, destrincaban el bote y lo arriaban. Eran las 2010 horas cuando todos consiguieron embarcar. En silencio pero con rapidez, primero acomodaron a los heridos, después lo abordaron el resto y poco a poco se separaron del humeante *Sierra Aránzazu*. Los atacantes iluminaron con los reflectores la zona en busca del bote salvavidas sin encontrarlo. Acto seguido iniciaron una tercera pasada ametrallando de nuevo toda la superestructura, que ardía como una antorcha. El ataque había durado cerca de diez minutos. A base de remos pusieron rumbo N para alejarse del barco por el peligro de explosión. El recuento de heridos era dramático: había tres muy graves y otros seis con heridas de menor gravedad. Del timón se hizo cargo el primer oficial. Los hombres que se encontraban en mejores condiciones remaban con fuerza, mientras algunos atendían a los heridos y otros achicaban el agua que entraba en el bote por varios orificios de bala. Sin poder hacer nada, el capitán agonizaba en la proa, aunque no había perdido el conocimiento. El viento era muy flojo del W y el bote se desplazaba entre uno y dos nudos con rumbo N, de acuerdo con la intención del primer oficial, que había decidido ir hacia las Bahamas. A las 2100 horas, tras una corta agonía murió el capitán. Su cuerpo fue tapado con una camisa, cuando a lo lejos todavía se distinguía al *Sierra Aránzazu* ardiendo.

Por la amura de babor apareció un faro que no fue tomado en consideración. Al segundo oficial hubo que hacerle un torniquete en el brazo herido porque seguía perdiendo bastante sangre. A pesar de llevar varias cajas de galletas y dos bidones de agua, nadie podía tomar nada porque se había instalado en las gargantas una especie de nudo. A las 2330 notaron aproximarse una lancha que se acercó, paró y volvió a alejarse. Pocos minutos después ocurrió lo mismo, sin poder determinar si se trataba de la misma o era otra, o incluso si serían las dos atacantes unas horas antes. Pasada la medianoche, todos trabajaban de forma disciplinada como un solo hombre, incluyendo a

los heridos menos graves. A las tres de la madrugada, el agregado se dio cuenta de que el tercer maquinista había muerto, consciente hasta el último momento y sin una queja. Por los orificios de las balas entraba agua en el bote y con el cartón de las cajas de galletas fabricaron cuñas para taponarlos. En la oscuridad de la noche y gracias al resplandor que provocaba el incendio del *Sierra Aránzazu*, los ocupantes del bote distinguieron las luces de un buque que daba vueltas alrededor del *Sierra Aránzazu* y después se alejaba. Ese barco era el OBO holandés *P. G. Thulin*, de 18.718 TRB, en viaje de Chile a Baltimore con mineral de hierro. Al mando se encontraba el capitán Groendijk, que inmediatamente comunicó por radio al US Coast Guard que acababan de ver ardiendo a un mercante no identificado.



Pedro Ibarengoitia García, capitán del *Sierra Aránzazu*. (Revista *Oficema*).

Al amanecer, y gracias al aviso del *P. G. Thulin*, comenzaron las labores de búsqueda. A las siete de la mañana, cuando la luz era total, aunque en el cielo había algunas nubes, los náufragos avistaron un barco desconocido. Sin saber muy bien qué hacer, apareció en el cielo un avión del US Navy con base en Guantánamo que, tras localizarlos, comenzó a volar en círculo sobre ellos a la vez que lanzaba bengalas de humo en las proximidades del bote. El buque con rumbo SW no era otro que el OBO holandés que, desde el descubrimiento del *Sierra Aránzazu* ardiendo, no había parado de buscarlos. El *P. G. Thulin* modificó su rumbo para acercarse al bote que seguía señalando el avión con sus continuos vuelos circulares. El salvamento era inminente y los hombres dejaron de remar esperando ansiosos la llegada del buque salvador, pensando en el segundo oficial, que cada vez estaba más débil. La llegada del *P. G. Thulin* se produjo a las diez de la mañana. Se acercó con cuidado hasta el costado del bote y lanzaron una escala. Toda la tripulación del OBO (entre ellos varios españoles) colaboró para ayudar, primero a los heridos y después a los ilesos, operaciones que fueron realizadas en una media hora. También izaron el bote salvavidas con los cuerpos de los fallecidos y los heridos graves con el puntal de los pertrechos. Los heridos fueron llevados a la enfermería, los cadáveres depositados en una cámara frigorífica, y los ilesos recibieron



Francisco Javier Cabello Fernández, segundo oficial del *Sierra Aránzazu*. (Revista *Oficema*).

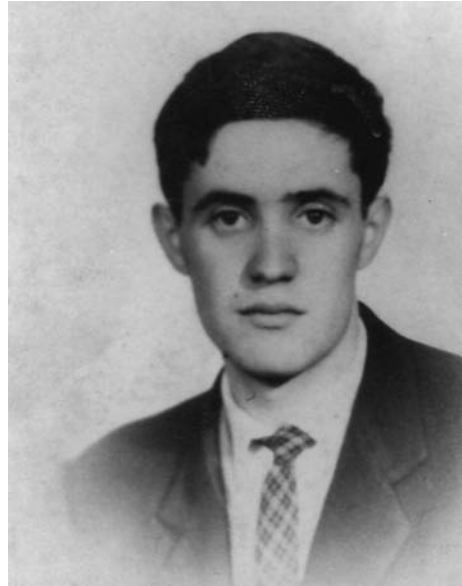
ropas secas y alimentos. Después de preguntarles por lo sucedido, la indignación en el *P. G. Thulin* era total, porque pensaban que la razón del incendio era una explosión accidental. Por entonces, las autoridades cubanas se habían enterado del ataque al buque español y movilizaron a sus fuerzas navales destacadas en la zona.

En el puente del mercante holandés, el capitán Groendijk se planteaba qué hacer en presencia del primer oficial español. En esos instantes se enteraron de que el segundo oficial había fallecido. Al final, preocupado por el estado de los heridos y siguiendo los consejos del US Coast Guard decidió ir al puerto más cercano, que era Matthew Town, en la isla Gran Inagua, en lugar de continuar viaje a Baltimore. Al poco tiempo de modificar el rumbo aparecieron tres pequeñas lanchas rápidas metiendo a

todos el miedo en el cuerpo. Tras izar la señal *K* (deseo comunicarme...), el oficial al mando de las lanchas, que resultaron ser cubanas, trepó por la escala hasta cubierta y subió al puente. El oficial, teniente de navío Miguel Echeverría, explicó al capitán holandés que tenía la misión del Gobierno cubano de recoger a los naufragos y transportarlos a territorio cubano. Sin embargo, el capitán Groendijk rechazó la propuesta y le comunicó que los naufragos seguirían en su barco hasta Matthew Town. El oficial regresó a su embarcación y todos siguieron su camino, volviendo la tranquilidad a bordo. A las cinco de la tarde, el *P. G. Thulin* hacía su entrada en la rada de Matthew Town. Una lancha del puerto se hizo cargo de los hombres del *Sierra Aránzazu* y de su bote salvavidas. El buque holandés continuó viaje, habiendo prestado su tripulación una atención exquisita a los naufragos. Los heridos recibieron atención en la sala de curas del hospital al que fueron trasladados y los forenses hicieron un reconocimiento de los cadáveres. Poco estuvieron en Matthew Town porque enseguida llegó un avión de la US Navy para transportar a los heridos y los tres cadáveres hasta la base norteamericana de Guantánamo. A las ocho de la noche partió el avión con el oficial de radio encargado del grupo. Los supervivientes fueron alojados en un hotel, donde pasaron la noche siendo tratados en todo momento con gran amabilidad. A primeras horas del

martes 15, el primer oficial fue citado en la Commissioner Office para responder a varias preguntas en relación con lo sucedido. Al mediodía, otro avión de la US Navy trasladó a los nueve supervivientes hasta el aeropuerto de San Juan de Puerto Rico, donde los recibió el cónsul de España don Pedro Manuel de Aristequi y un gran número de periodistas. El ataque al *Sierra Aránzazu* iba a tener repercusión mundial.

¿Qué había sucedido con el buque español? El tiempo había empeorado y el 14 de septiembre se notaba el cambio. Las tres lanchas cubanas encontraron al *Sierra Aránzazu* en llamas y comunicaron su situación: latitud 21° 40'N y longitud 74° 08'W. El remolcador cubano *10 de Octubre*, de 186 TRB, al mando del capitán Armando Laguna, partió a mediodía de Santiago de



José Vaquero Iglesias, tercer maquinista del *Sierra Aránzazu*
(Archivo familia Vaquero Iglesias).

Cuba hacia la posición indicada, para extinguir el incendio e intentar su remolque. Al amanecer del martes 15 avistó al *Sierra Aránzazu*, que seguía ardiendo y rodeado de una intensa columna de humo. En las proximidades se encontraba el cúter del US Coast Guard USCGS *Reliance* que realizó maniobras para obstaculizar la aproximación del remolcador cubano, al tiempo que un avión de la US Navy efectuaba vuelos en círculo por encima de ellos. Una vez tomado contacto con el barco español, en el remolcador pusieron en marcha los cañones de agua y sus hombres lo abordaron con mangueras para combatir los incendios que lo consumían. Una vez controlados, el remolcador lo hizo firme por su costado de estribor para remolcarlo hacia la costa a la vez que seguía combatiendo el fuego. El oleaje impedía la marcha y, con la tierra a la vista, el remolque faltó en varias ocasiones, realizando los hombres peligrosas maniobras para retomarlo. El destino era las tranquilas aguas de la cubana bahía de Nipe. Después de un duro viaje de 72 horas, el *Sierra Aránzazu*, con una escora a babor entre 10 y 15 grados y todavía humeante por varios incendios, a las diez de la mañana del día 16 quedó fondeado en un punto situado a dos millas del cargadero de azúcar de Preston, a seis millas del puerto de Antilla y a una milla de la costa, en un fondo de lecho fangoso.

Los tripulantes y el *Sierra Aránzazu* vuelven a casa

El día 15 de septiembre, el ataque al *Sierra Aránzazu* había dado ya la vuelta al mundo. Titulares como «Cobarde y criminal ataque al *Sierra Aránzazu* en aguas del Caribe, Brutal ataque al *Sierra Aránzazu* o Lanchas torpederas anticastristas cañonearon al *Sierra Aránzazu*, inadmisibile piratería» aparecían en diferentes publicaciones españolas. Al mismo tiempo que el embajador de España en los Estados Unidos, marqués de Merry del Val, solicitaba urgentemente una entrevista con Dean Rusk, secretario de Estado norteamericano, exiliados cubanos asumían la autoría del ataque. Por otra parte, las autoridades cubanas acusaban al Gobierno de los Estados Unidos de ser responsable del ataque al buque español. En Madrid, el ministro de Asuntos Exteriores, don Fernando María Castiella, le hizo entrega al embajador norteamericano de una nota de protesta del Gobierno español. La indignación en España era generalizada sobre un incidente con serias implicaciones políticas y diplomáticas.

Al poco tiempo de llegar a la bahía de Nipe comenzaron los trabajos de salvamento, que duraron dieciséis días. Primero sofocaron los incendios, gracias al trabajo de unos hombres que lucharon duramente contra el humo y el calor, presentando el *Sierra Aránzazu* un aspecto lamentable, escorado a babor y apoyado sobre el fondo a causa de las 3.000 toneladas de agua que



El aspecto que presentaba el *Sierra Aránzazu* entrando en Corcubión. (Revista *Oficema*).

había en su interior. Después de un riguroso recuento, en el casco y la superestructura se llegaron a contabilizar cerca de 800 orificios de bala, algunos de hasta quince centímetros de diámetro. En el reconocimiento se recuperaron restos de balas de diferentes calibres. Gracias a una gabarra-grúa flotante venida desde La Habana se pudieron abrir las escotillas con el fin de achicar el agua de las bodegas y sacar los restos de la carga, tanto la aprovechable (20 por 100) como la quemada. Sólo fue posible salvar parte de las muñecas, de los tejidos, del coñac, algunos ajos y todo el material agrícola. El 30 de septiembre quedaron completados los trabajos de salvamento y el *Sierra Aránzazu* abandonó remolcado su particular «varadero» en punta Cigarro para fondear en otro lugar que permitiese finalizar las tareas de descarga y limpieza. Otros veinte días más fueron necesarios para realizar las reparaciones provisionales, que consistieron en el taponamiento de cientos de boquetes por el casco y en la reparación del motor principal. A continuación fue trasladado al muelle de Antilla en espera de un destino, donde pasaría algunos días más.

A las ocho de la noche del martes 15 llegaron en avión a San Juan de Puerto Rico los heridos y el telegrafista, reuniéndose en la ciudad caribeña todos los supervivientes. Los heridos más delicados fueron internados en el hospital Auxilio Mutuo de Santures. De la estancia en Guantánamo destacaban el buen trato y la correcta atención. Los restos mortales de los tres fallecidos llegaron el miércoles 16, organizándose en la catedral de San Juan un funeral con asistencia masiva de público. El primer oficial aprovechó para realizar ante el cónsul de España los trámites oficiales, incluida la «protesta de mar». El jueves 17 salieron para la Península trece de los tripulantes después de recibir un pasaporte colectivo, mientras los heridos, don José Luis Barrenechea, don Ramón Riveiro y don Ramón Ugarte, se recuperaban en el hospital de sus heridas, permaneciendo con ellos el agregado don Guillermo Manjón.

La llegada del primer grupo de tripulantes del *Sierra Aránzazu* tuvo lugar el jueves 17, a las nueve menos cuarto de la mañana, en el Aeropuerto de Barajas. Familiares, amigos, compañeros y numerosas autoridades, presididas por el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Boado, se dieron cita para recibir a los 13 hombres. Cuatro de ellos, que presentaban heridas de pronóstico reservado por metralla, fueron trasladados a la Clínica Rúber. El viernes 18 por la noche partieron para España los tres heridos y el agregado. En el mismo avión iban los cadáveres de sus tres compañeros muertos. Su llegada fue a mediodía del sábado 19 y, de nuevo, les esperaban en Barajas familiares, amigos, compañeros y autoridades, con el ministro de Comercio don Alberto Ullastres a la cabeza. Los féretros, cubiertos con la bandera española, fueron transportados desde el avión a hombros por oficiales de la Marina Mercante y de la Armada hasta una dependencia del aeropuerto, donde el vicario de la Jurisdicción Central de Marina rezó un responso. A continuación fueron introducidos en sendos coches fúnebres para su traslado hasta sus lugares de origen con el fin de recibir cristiana sepultura. Coincidiendo con la

llegada del segundo grupo, se celebró ese sábado por la tarde una manifestación de unas 1.000 personas ante la embajada de los Estados Unidos en Madrid. Los manifestantes corearon gritos como: «Asesinos» o «Cuba sí, yanquis no». La policía no llegó a intervenir y al cabo de una hora se disolvieron pacíficamente. Días más tarde, en la Iglesia de San Jerónimo el Real, se celebró un funeral por las víctimas mortales del *Sierra Aránzazu* con asistencia de numerosas autoridades, compañeros de Marítima del Norte, personas relacionadas con el negocio marítimo y público en general.

A continuación, unos breves datos de los tres fallecidos. El capitán don Pedro Iburgurengoitia García descendía de una familia de marinos mercantes. Su padre, también capitán, había fallecido en la mar en 1940. Nació el 21 de abril de 1922 en Górliz (Vizcaya). Estaba casado, tenía dos hijos de corta edad y vivía en Algorta. Desde su entrega se encontraba al mando del *Sierra Aránzazu* y empezó a trabajar en Marítima del Norte en 1958. El segundo oficial, don Francisco Javier Cabello Fernández, nació el 8 de junio de 1934 y estaba soltero. Su familia era originaria de Valladolid y era el cuarto de seis hermanos, tres varones y tres hembras. Vivía en Vigo y en la naviera llevaba desde el mes de agosto de 1964. El tercer maquinista, don José Vaquero Iglesias, había nacido el 21 de junio de 1941 en Villablino (León), donde residía. Era el segundo de seis hermanos y estaba soltero.

En 1964 Astano había entregado a la empresa gallega Santa Cruz el remolcador *Finisterre*, de 292 TRB, 34 metros de eslora y con un motor de 1.200 BHP. Una de sus primeras misiones iba a consistir en traer de vuelta al *Sierra Aránzazu* a España, que era devuelto por las autoridades cubanas. Es digno de destacar que el Gobierno cubano renunció al cobro de los gastos de salvamento del mercante, además de enviar una ayuda a los familiares de las víctimas. Con fuerte mareotón partió de Santa Cruz de Tenerife el 2 de noviembre de 1964 camino de la isla de Cuba, al mando del capitán Víctor Garabona. Tras cruzar el Atlántico, a primeras horas de la mañana del día 18, el remolcador enfilaba la entrada de la bahía de Nipe, poniendo proa al puerto de Antilla, donde se hallaba el *Sierra Aránzazu*. Fueron recibidos por las autoridades locales y muchos curiosos. Todavía tardarían varios días en tomar a remolque al mercante y retornar a la Península. Sobre este retraso hay una anécdota de los tripulantes del *Finisterre*, y tenía que ver con la llegada de un submarino ruso a petición de Fidel Castro para escoltar al convoy más allá de las cien millas de Puerto Rico. La curiosa presencia nunca se llegó a confirmar.

El remolque fue complicado por el mal tiempo durante todo el trayecto y la escasa potencia del remolcador. A bordo del *Sierra Aránzazu* iban dos hombres del *Finisterre*, que mantenían en funcionamiento el grupo electrógeno prestado por los cubanos, además de cuidar de la iluminación nocturna, del aseguramiento del remolque y del achique del agua que entraba en su interior. Entre ambos buques había un permanente contacto por radio. Durante el viaje recibieron numerosas visitas de aviones norteamericanos con la impresión de



De vuelta a casa. El *Sierra Aránzazu* hace su entrada en Santander remolcado por el *Finisterre*.
(Foto: T. Dietrich).

estar bajo vigilancia. Por fin, el 25 de diciembre llegaron a Las Palmas atracando de noche en el Puerto de la Luz. Tras varios días de espera se confirmó que su destino sería Santander. El 5 de enero de 1965, en pleno viaje a la capital cántabra, resultó herido grave uno de los marineros del remolcador, decidiendo desembarcarlo en Corcubión, a donde llegaron el 6 de enero por la mañana. Por la tarde del día siguiente se ponían en marcha y ya no tendrían más interrupciones hasta Santander, donde hacían su entrada el mediodía del 9 de enero.

A finales del mes de diciembre de 1964 fueron adjudicados a Astilleros de Santander los trabajos de reparación del *Sierra Aránzazu*, tras convocar su aseguradora —La Unión y el Fénix Español— un concurso al que acudieron varios astilleros españoles. La reparación fue llevada a cabo en 1965 y tuvo un costo aproximado a 25 millones de pesetas. Las obras del mercante español, que estaba asegurado en 57 millones de pesetas, tardaron cerca de siete meses en completarse. En 1967 volvió a los mismos astilleros, esta vez para convertirlo en un frigorífico de cuatro bodegas, a la vez que se modificaba la superestructura y se añadían algunos equipos en la sala de máquinas. La transformación tuvo un coste de 9.743.221 pesetas, obligando a cambiar algunas de sus características oficiales: 1.561,43 TRB, 1.010,02 TRN y 1.800 toneladas de peso muerto. En 1982 fue vendido al Banco Nacional Pesquero y Portuario

(Banpesca) de México, junto a sus compañeros *Sierra Aramo* y *Sierra Fría*. El huracán *Tico* les sorprendió el 19 de octubre de 1983 en el puerto mexicano de Mazatlán mientras esperaban fondeados en lastre. Los tres fueron lanzados contra el rompeolas que protege la entrada y quedaron en tan malas condiciones que, después de declararlos pérdida total constructiva, hubo que proceder a su desguace.

El cómo y el porqué del ataque

Tras el ataque, y conociendo la voluntad del Gobierno español de mantener el tráfico mercante a Cuba, se convocaron varias reuniones en el Ministerio de Marina para tratar de la protección de los buques de Marítima del Norte. Entre las alternativas que se pusieron sobre la mesa, básicamente, se discutieron dos: enviar una o dos corbetas al Caribe, con Puerto Rico de base, o armar los mercantes con ametralladoras o pequeños cañones, a proa y popa, servidos por infantes de marina (un pelotón de 10 a 15 hombres). Esta segunda alternativa necesitaba reforzar de forma previa algunas estructuras y preparar alojamientos para el personal militar. Después de varias deliberaciones, la decisión adoptada, a nivel superior, fue que los buques irían protegidos por algunos de la US Navy. Con el fin de ultimar una orden de operaciones, el 30 de septiembre se celebró en el Ministerio una reunión con la asistencia de varios jefes de la Armada, el agregado militar norteamericano y directivos de la naviera. En esta orden de operaciones del AJEMA se detallaban las derrotas a seguir por los mercantes y la información que tendrían que dar sobre su posición, rumbo y velocidad. Además, se proporcionaban los códigos de los patrulleros de la US Navy y los cuadernos de cifra para el control de las comunicaciones.

La reacción oficial norteamericana fue casi inexistente. El 15 de septiembre, un portavoz del Departamento de Estado, tras hacer un relato del ataque de acuerdo con la información de fuentes propias, comentó que desconocía la identificación de las lanchas atacantes y que deploraba este ataque a un barco mercante en alta mar. Eso sí, negaba que las embarcaciones atacantes salieran de aguas o territorio norteamericano. Por lo que respecta al máximo responsable del Departamento de Estado, en su entrevista con el embajador español prometía su cooperación para el esclarecimiento del ataque al *Sierra Aránzazu*. En plena campaña electoral entre el senador republicano Barry Goldwater y el entonces presidente demócrata Lyndon B. Jhonson, su prensa no mostró ningún interés por el ataque al buque español y prácticamente fue ignorado. Conforme pasaban los días y a pesar de tratarse de un incidente grave y con importantes ramificaciones, los periódicos seguían manteniendo el más absoluto silencio. Una excepción se encontraba en un artículo del *Washington Daily News* firmado por Virginia Prewett. La periodista, especialista en asun-

tos iberoamericanos, escribía: «Este ataque no fue un error, sino una advertencia. Se repetirá si los países europeos no dejan de enviar suministros a Castro y tendrán que arrastrar las consecuencias. Estados Unidos, a despecho de lamentar que los militantes anticastristas creen un incidente como el del hundimiento del carguero español, cree que esas organizaciones son indispensables como una cobertura protectora de la fuerza X de la CIA. La fuerza X ha sido reclutada y entrenada por la CIA hace más de dos años. Sus miembros, todos cubanos, disponen de importantes depósitos de armas y provisiones». Otra excepción la constituyó la manifestación del sábado 19 ante la embajada de los Estados Unidos en Madrid, que era recogida por varios diarios. Por su parte, un comunicado oficial de las autoridades cubanas denunciaba: «El Gobierno de los Estados Unidos sabe perfectamente quiénes realizaron este ataque, puesto que sus autores son elementos mercenarios, equipados, pagados y dirigidos por la CIA».

Ya han pasado más de 45 años desde que ocurrió el ataque al *Sierra Aránzazu* y todavía existen demasiadas incógnitas; en parte, porque de la prometedora y esperada investigación del Gobierno de los Estados Unidos nunca se ha sabido nada (*We want to give the Spanish the minimum necessary to keep them from thinking that we are trying to deceive them*). Con toda la documentación desclasificada hace algunos años se podría esperar, en un plazo razonable, una solución a todas las preguntas. Desgraciadamente, pasa el tiempo y todo sigue igual, salvo algunas excepciones. A falta de una versión oficial, que no siempre coincide con la realidad, no queda más remedio que desarrollar una versión «semioficial», adaptando la información disponible a una hipótesis verosímil, eso sí, con algunas anotaciones que siguen dejando todo en el aire.

¿Qué fue del antes, del entonces y del después del ataque? A primeros de 1964 habían arreciado las presiones sobre el Gobierno español para que cortara de raíz el comercio marítimo con Cuba. Sin duda, el Gobierno norteamericano quería hacer cumplir el embargo a toda costa. El subsecretario de la Marina Mercante y el gerente de Marítima del Norte, don Jesús de Sendagorta, tuvieron que viajar en el mes de febrero a Washington para asesorar al embajador español don Antonio Garrigues de que tenía que entrevistarse y «convencer» a las autoridades norteamericanas, las cuales, finalmente, terminaron aceptando las razones españolas. Durante ese año, los cuatro *Sierras* continuaron con su trabajo, ajenos a otras cuestiones. El 9 de septiembre, una reunión a alto nivel en la capital norteamericana sirvió para conocer las sugerencias, por no decir las veladas amenazas, de la mano de su secretario de Estado: *The Secretary stated that the Spanish Government might wish to review its trade relations with Cuba*. El *Sierra Aránzazu*, que no navegaba por su ruta habitual, fue sobrevolado en varias ocasiones por aviones de la US Navy, sabiendo de quién se trataba: uno de los buques españoles con carga para Cuba. Desde río Haina, la base de uno de los grupos anticastristas en la

República Dominicana, partieron hacia Nicaragua dos lanchas armadas, (según testimonio de los tripulantes españoles, de 25 ó 30 metros de eslora y pintadas en gris claro): la *Monty* (Ricardo Chávez) y la *Gitana* (Santiago Álvarez), apoyadas por el buque nodriza *Santa María*. Durante la navegación avistaron un mercante y una de las lanchas se adelantó para efectuar un reconocimiento. La palabra *Sierra* les hizo abrir los ojos. El *Sierra Maestra* era uno de los principales mercantes cubanos, la presa deseada, aunque la diferencia de tamaño a favor del cubano estaba en una proporción de dos a uno, con 160 metros de eslora, 20 de manga y 10.000 TRB. Además, el aspecto exterior entre ambos mercantes era bastante diferente y la confusión prácticamente imposible a pesar de la oscuridad. Los integrantes del comando atacante se frotaban las manos pero faltaba la autorización de su jefe que, después de varios intentos, resultó negativa, decidiendo intervenir para no perder el objetivo tras contactar con una de sus bases. Lo siguiente ya lo conocemos, aunque las horas de los piratas no concuerdan con las reales, lo mismo que muchos e importantes detalles: «...cuando se encontraban a unas doce o quince millas de distancia observan la explosión del barco como una bola de candela que sube y luego se abrió como un hongo».

Enseguida se dieron cuenta del error porque el *Sierra Maestra* había cruzado el canal de Panamá rumbo a China, decidiendo ocultarlo a toda costa. Pero la fechoría era muy gorda y los demás grupos anticastristas, anticipándose a las consecuencias, les empezaron a señalar con el dedo. Todas las acusaciones conducían al Movimiento de Recuperación Revolucionaria (MRR) de Manuel Artime. No obstante, un memorando del 6 de octubre recoge: *It was generally agreed that the US should not lend weight to the case against Artime and the findings should remain «as indeterminate as is plausible*, y otro más del 10 de noviembre dice: *The most likely of the exile groups is probably Artime. But the fact that Artime's boats was in Curaçao would seem to rule him out*. La cortina de humo fue lanzada por una agencia norteamericana (perlas como que el Gobierno cubano era el responsable del ataque, Marítima del Norte era una naviera comunista, la causa estaba en el fusilamiento de un polizón entregado a los cubanos desde un *Sierra*, o que la carga transportaba era «prohibida»), pero sus mentiras no engañaban a nadie y se evaporó tan rápida como había surgido. El MRR asumía su autoría y reconocía el gran error, aunque se justificaba en que la palabra que acompañaba a *Sierra* no estaba clara por la oscuridad, además del mal tiempo reinante. Las consecuencias del ataque al *Sierra Aránzazu* fueron muy negativas para los diferentes grupos anticastristas, lo que supuso un antes y un después para todos ellos, especialmente para el MRR. Los culpables parecen estar claros: «Estaba absolutamente convencido de que el ataque había sido un ataque de la CIA, usando para ello a los elementos anticastristas que existían en diferentes países de América del Centro». En un memorando del 22 de septiembre (*top secret*), aparece: *...has permitted CIA to give the MRR (1)*

financial support, and (2) logistics guidance. He stated that CIA does not direct any of the MRR operations and the planned attack was solely an operation engineered by MRR. En cuanto a la motivación, sigue sin estar clara, aunque las consecuencias del ataque sólo podían beneficiar a uno, ése que todos conocemos.



BIBLIOGRAFÍA Y AGRADECIMIENTOS

Un documento fundamental es la *Crónica del ataque al Sierra Aránzazu en el tráfico de Cuba*, elaborada por Marítima del Norte y de acceso restringido. El libro *Franco y Cuba. Estudios sobre España y la Revolución*, del catedrático de Historia de la Universidad de La Laguna don Manuel Antonio de Paz Sánchez, aporta una visión más general. En el libro *The Castro obsession. US covert operations against Cuba. 1959-1965*, de Don Bohning, se completa la información del ataque con la numerosa documentación desclasificada. Enrique Ros, en su libro *El claudestinaje y la lucha armada contra Castro*, describe interesantes datos sobre el ataque. La numerosa documentación desclasificada está accesible gracias a la Mary Ferrell Foundation. Mi agradecimiento a Jorge Gilabert Riba, a Tomás Vaquero Iglesias y a Manuel de Paz Sánchez por su colaboración.