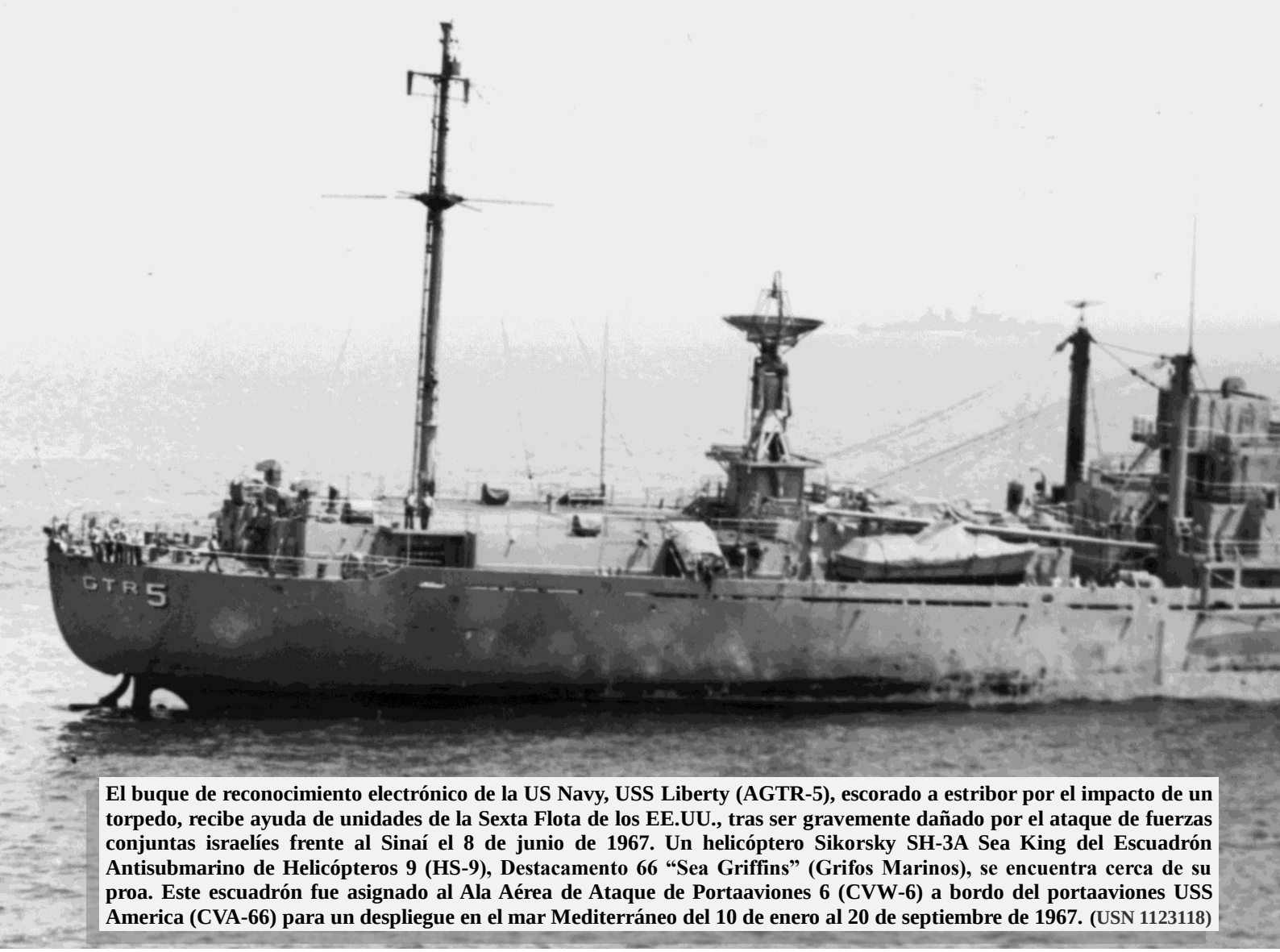
USS LIBERTY
UN ATAQUE INTENCIONADO
Un buque estadounidense fue atacado por Israel durante la Guerra de los Seis Días

MANUEL LUCENA LÓPEZ
Licenciado en Hª Moderna y Contemporánea

"*Los líderes israelíes concluyeron que nada de lo que hicieran ofendería a los estadounidenses hasta el punto de que tomasen represalias. Si los líderes de EE.UU. no tenían el coraje de castigar a Israel por el flagrante asesinato de ciudadanos estadounidenses, parecía claro que sus amigos estadounidenses les dejarían salirse con la suya con casi cualquier cosa*"
George Ball (1909–1994): subsecretario de Estado de EE.UU. de 1961 a 1966.



El buque de reconocimiento electrónico de la US Navy, USS Liberty (AGTR-5), escorado a estribor por el impacto de un torpedo, recibe ayuda de unidades de la Sexta Flota de los EE.UU., tras ser gravemente dañado por el ataque de fuerzas conjuntas israelíes frente al Sinaí el 8 de junio de 1967. Un helicóptero Sikorsky SH-3A Sea King del Escuadrón Antisubmarino de Helicópteros 9 (HS-9), Destacamento 66 "Sea Griffins" (Grifos Marinos), se encuentra cerca de su proa. Este escuadrón fue asignado al Ala Aérea de Ataque de Portaaviones 6 (CVW-6) a bordo del portaaviones USS America (CVA-66) para un despliegue en el mar Mediterráneo del 10 de enero al 20 de septiembre de 1967. (USN 1123118)

CRIMEN DE GUERRA

INTRODUCCIÓN

El ataque israelí al buque estadounidense **USS Liberty** (**AGTR-5**) del 8 de junio de 1967 ilustra la ambigüedad de las relaciones entre Israel y EE.UU. durante la guerra de los Seis Días.

Más de un dirigente árabe, con el egipcio **Nasser** a la cabeza, sospecharon que EE.UU. había colaborado con los israelíes en el planeamiento de la ofensiva por sorpresa contra ellos, pero lo sucedido con el ataque intencionado a este buque durante la cuarta jornada del conflicto hace que surjan muchas dudas respecto a esa colaboración. El **USS Liberty** era una nave de la clase **Belmont** con equipamiento **ELINT** (**El**ectronic **Int**elligence) y **SIGINT** (**Sig**nal **Int**elligence), es decir, inteligencia electrónica y de señales, que vigilaba en esos días de junio la costa del Sinaí, escuchando y recopilando todas las comunicaciones que efectuaban los contendientes en esta guerra de los Seis Días, tanto lo que decían los árabes y los soviéticos como lo que hablaban los israelíes.



CAMINO AL INFIERNO

El buque había salido de la Base de **Norfolk** el 2 de mayo de 1967, hacia la costa occidental de África (en el que era su cuarto crucero a esa zona) y había arribado a **Abiyán** (Costa de Marfil) un mes antes de producirse el ataque. Su dotación era de 19 oficiales y 295 hombres, entre marineros, marines y especialistas civiles. Estando allí los hombres vieron como el permiso que se les había concedido de cuatro días y medio se reducía a uno y medio al recibir la orden desde el Pentágono de poner rumbo de inmediato a la Base de **Rota** (España), donde esperarían a la llegada desde EE.UU., (para ser embarcados) de tres técnicos civiles de la **NSA** (**Agencia de Seguridad Nacional**). Se les comunicó que su próximo destino era poner rumbo al Mediterráneo oriental, debido al incremento de la tensión entre Israel y algunos países árabes. Partieron de Rota el 2 de junio, navegando a unos 17 nudos y una vez llegados a su zona de acción el 7 de junio, aproximadamente a unas 15 millas de la costa de la Franja de Gaza, su misión consistiría en monitorear, con sus docenas de traductores y analistas de comunicaciones y sus 45 antenas, en todas las frecuencias de radio las comunicaciones y los mensajes entre las cadenas de mando y los militares que estaban sobre el terreno además de otras señales de organismos oficiales, embajadas, y centros de interés. Los mensajes encriptados interceptados eran enviados a la **NSA** para que sus equipos los descifraran. El Liberty navegaba en su área de actuación a una velocidad de unos 5 nudos, siendo la velocidad más alta a la que podía desplazarse unos 18 nudos.

El capitán de la nave era un veterano de la II Guerra Mundial, el comandante (equivalente a capitán de fragata en nuestra Armada) **William Loren McConagle** (1925-1999) y las posibilidades de repeler un ataque como el que iban a sufrir eran nulas ya que el Liberty solo disponía para su defensa de cuatro ametralladoras de 50 mm: dos en la proa, una a babor del puente y otra a estribor del puente. Las letras y numero de su designación e indicativo de radio **AGTR-5** corresponde a: **A**uxiliary **G**eneral **T**echnical **R**esearch / Investigación Técnica General Auxiliar. Con esta designación se otorgaba al buque el papel teórico de realizar estudios oceanográficos, pero esto encubría la verdadera misión que era el espionaje de las comunicaciones en la zona asignada.

Como expresa uno de los miembros de la tripulación que sobrevivió al ataque y que afortunadamente todavía vive, el suboficial de 3ª clase (cabo primero en nuestra Armada) **Philip Tourney**), el Liberty era el buque espía más sofisticado de su época y como ejemplo expone: "*En 1967 podíamos rebotar mensajes en la luna y devolverlos a la sede de la NSA en 3 segundos*". Esto era posible gracias a la gran antena parabólica del **TRSSCOMM** (**T**echnical **R**esearch **S**hip **S**pecial **COMM**unications / Sistema Especial de Comunicaciones para Buques de Investigación Técnica) denominado**,** de 4,9 metros de diámetro situada en la popa. Este carguero de la II Guerra Mundial, construido en 1945, fue denominado "**SS Simmons Victory**" y estuvo en reserva intermitentemente entre 1948 y 1963 antes de ser convertido al servicio naval como buque espía. Fue comisionado el 30 de diciembre de 1964 en el astillero naval de **Puget Sound**, y luego se dirigió la primavera siguiente a su nuevo puerto base: **Norfolk**, Virginia. Tuvo un buque gemelo, el **USS Belmont** (AGTR-4) y, a efectos de personal, logística, equipo y mantenimiento, el Liberty estaba bajo el mando del **Service Squadron Eight (ServRon 8) / Escuadrón de Servicio Ocho**, pero sus operaciones eran dirigidas por el **Joint Reconnaissance Command / Comando Conjunto de Reconocimiento**, como parte de la **Joint Chiefs of Staff's Organisation** / Organización del Estado Mayor Conjunto.

De los ocho buques mercantes que fueron modificados entre 1960 y 1966 para realizar misiones de inteligencia electrónica, el Liberty se convirtió, como veremos a continuación, en el protagonista de una de las jornadas más tristes, dolorosas y vergonzosas (por el posterior encubrimiento) en la historia militar de EE.UU. y en concreto, de la US Navy.

EL ATAQUE CONJUNTO AL LIBERTY

Como expondré a continuación, el ataque al buque estadounidense fue una operación conjunta, es decir, intervinieron aparatos de la **Heyl Ha´Avir** (Fuerza Aérea) y de la **Heyl Ha´Yam** (Marina) de las **FDI** (Fuerzas de Defensa de Israel).

El USS Liberty se dirigía a una zona "caliente" que entrañaba un claro riesgo. Conscientes de ello, solicitaron a la Sexta Flota una protección. Como manifestó más tarde el teniente comandante (capitán de corbeta en nuestra Armada) retirado **David Lewis** (1931-2021), el oficial de mayor rango que sobrevivió del Departamento de Investigación del Liberty, cuyo desempeñó a bordo era el de criptólogo jefe y oficial de Investigación: "*Nos dijeron que no había necesidad de preocupación alguna. Habíamos pedido al comandante de la Sexta Flota una guardia armada, que nos acompañara un destructor. Recibimos un mensaje de vuelta diciendo que estábamos en aguas internacionales, con la bandera de EE.UU. ondeando y no había necesidad de escolta*". Pero esa bandera no fue protección suficiente.

El 8 de junio a las 03:00 horas, el Liberty estaba entre el paralelo 32 norte y las longitudes 33 y 34. Según las órdenes recibidas, se mantenía a más de 12,5 millas de las costas de Egipto y a 6,5 millas de las de Israel; por tanto, se encontraba en aguas internacionales.

Desde las 05:15 horas de la mañana, los tripulantes del buque observaron el sobrevuelo, hasta en 8 ocasiones, de aviones israelíes, que en labores de reconocimiento durante las 8 horas previas al ataque, pudieron identificar claramente al Liberty como un buque estadounidense. Como recuerda **Philip Tourney**, fueron diversos aviones los que volaron cerca del Liberty: el primero de ellos fue un **Nord 2501 Noratlas**, seguido de **Piper Super Cub**, **Douglas DC-3** o **Fairchild C-119** "**Flying Boxcar**", entre otros. Esto tranquilizó a los tripulantes porque consideraban que los israelíes eran "aliados" que no les atacarían al saber además que estaban en aguas internacionales.

Uno de los Super Mystère israelíes durante el ataque al Liberty



El Liberty fue atacado a las 14:00 de ese fatídico 8 de junio de 1967, cuando navegaba a 15 millas náuticas (unos 24 km) al noroeste de **El Arish** por 2 cazas israelíes **Dassault Mirage IIICJ** en primer lugar. La megafonía del Liberty anunció a su tripulación; "*Alerta general, alerta general. Esto no es un simulacro. El barco está siendo atacado*". El capitán del Liberty, **McGonagle** declaró sobre el ataque: "*Fue sin provocación y ciertamente inesperado. Parecían proceder desde todas las direcciones al mismo tiempo, con cohetes y ametralladoras. También arrojaron napalm*".



Halbardier recostado en una barandilla del Liberty en 1967

En unos pocos segundos la única defensa del Liberty las 4 ametralladoras de 50 mm (incapaces de repeler un ataque como ese) habían sido neutralizadas. Los hombres del Liberty estaban en shock al ver como unos cazas barrían la cubierta con un fuego demoledor; las armas empleadas por los Mirage III eran sus dos cañones DEFA de 30 mm, cohetes y bombas. A esa mortífera sorpresa del ataque inesperado, se sumó el comprobar que las cinco señales de SOS que emitieron mientras recibían el fuego enemigo, estaban siendo interceptadas por los israelíes al interferir sus frecuencias. A este respecto, **Joe Lentini** (1943-2022) técnico en comunicaciones que fue uno de los veteranos del USS Liberty, manifestó: "*Tendrían que saber en qué frecuencias íbamos a transmitir. Para saber eso tendrían que conocer que éramos un barco estadounidense y si sabían eso, sabían en que frecuencias íbamos a estar porque sabían cuales eran las frecuencias de la flota…*". Estaban pidiendo ayuda y la Sexta Flota no podía oírles. Los israelíes interferían las frecuencias tácticas y las frecuencias de emergencia; es una clara violación del derecho internacional interferir frecuencias internacionales de socorro.

Es significativo el hecho de que los israelíes ocultasen sus marcas en los aviones. Todos los testigos que vieron a los aviones atacantes recuerdan que no tenían la estrella de David en sus alas o el fuselaje. En los sobrevuelos a lo largo de toda la mañana si habían visto la escarapela israelí y como expuse anteriormente, les había tranquilizado. El veterano tripulante del Liberty **James M. Ennes Jr.**, teniente en el puente de mando, expresó: "*Durante el ataque nadie vio ninguna marca y algunos de los hombres me dijeron que, más tarde, hicieron un esfuerzo especial para identificarlos y juran que no tenían marcas. Estos aviones no tenían marcas*". De todos modos, no era necesario el hecho de que no llevasen marca. El único país en la zona que disponía de esos dos modelos de cazas franceses era Israel. Ninguno de los contendientes árabes disponía de Mirage IIICJ o Super Mystère.

Cuando terminó este primer ataque, 8 hombres habían sido asesinados y 75 estaban heridos, de muy diversa consideración. Fue derribada la bandera que ondeaba al inicio del ataque, claramente visible, en una de las drizas de estribor del enorme mástil trípode de acero, que se alzaba a casi 30 metros por encima del puente de mando. Esta primera bandera derribada era el pabellón estándar de 1,5 x 2,4 metros y el capitán ordenó al señalero **Russell O. Davies** izar la bandera ceremonial mucho más grande, de 2,13 x 4 metros.

Un segundo ataque aéreo llegaría después, a manos de dos cazas **Dassault Super Mystère SMB.2** que lanzaron bombas de 1.000 libras (algo más de 450 kg), bombas de napalm sobre la cubierta y el puente de mando del buque y por último lo ametrallaron con sus cañones DEFA de 30 mm. Estaba clara la intención de provocar un incendio que imposibilitase la reacción de la tripulación del Liberty y limitase la supervivencia del buque. **David Lewis** manifestó: "*La intención del atacante era eliminar todas las comunicaciones y mantener a todos fuera de la cubierta para que no pudieran restablecer ningún tipo de antenas o sistemas de comunicación*".

El doble ataque aéreo produjo en el casco y cubierta del Liberty más de 820 perforaciones producidas por los cañones y cohetes. La intención de acabar con el USS Liberty y de evitar una llamada de auxilio a la Sexta Flota era innegable.

Un miembro de su tripulación, el suboficial y técnico electrónico de 3ª clase de la US Navy **James Terry Halbardier** (1944-2014), unos 10 minutos después de comenzado el ataque, logró conectar un cable coaxial a la sala principal de transmisores, tras trepar a una antena secundaria del buque y repararla. Su heroicidad mientras arriesgaba su vida para lograr obtener ayuda (recibió tres impactos de metralla mientras lo hacía) fue crucial para permitir al Liberty emitir una señal de socorro que fue recibida por la Sexta Flota de la US Navy que se encontraba de maniobras en el Mediterráneo.

El contralmirante **Lawrence Raymond Geis** (1916-1980), comandante de la Fuerza de Portaaviones de la Sexta Flota de EE.UU. en el Mediterráneo, ordenó el despegue de cazas a las 15:05. Concretamente eran cuatro **Douglas A-4 "Skyhawk"** del **USS America (CVA-66)** y cuatro **Douglas A-1 "Skyrider"** del **USS Saratoga (CVA-60)**. Ambos portaaviones lanzaron también una formación de cazas **McDonnell Douglas F-4B Phantom** para proteger a la flota Pero estos aviones no llegaron a enfrentarse con los israelíes. Es de locos que el secretario de Defensa en persona, Robert McNamara diese la orden al contraalmirante Geis de que los aviones regresasen sin tener la oportunidad de ayudar al LIberty, pero eso fue lo que sucedió.

Udi Erell era el oficial israelí que comandaba las tres patrulleras lanzatorpedos (de 62 toneladas) de la clase **Meulan** (construidas por la empresa francesa **Chantiers Navals de Meulan**) que fueron al encuentro del Liberty tras los dos ataques aéreos. Identificadas con los numerales **T-203**, **T-204** y **T-206** y con banderas de Israel, lanzaron 5 torpedos y solo 1, procedente de la patrullera de Erell (T-204), logró acertar al buque con una monstruosa letalidad (25 hombres fueron asesinados en el acto). Produjo en el casco, a estribor y entre las cuadernas 53 y 66,



Las 3 patrulleras lanzatorpedos (clase Meulan), que atacaron al Liberty

un agujero de 12 metros de diámetro en su parte más amplia, destrozando la zona de trabajo de los traductores, técnicos de comunicaciones y analistas de la NSA. Pero para sorpresa de la tripulación del barco estadounidense, los torpedos no habían sido lo último del ataque naval sufrido. El criminal proceder de las dotaciones de las patrulleras israelíes es injustificable y abominable. Repetidamente abrieron fuego contra el Liberty con sus ametralladoras de 20 mm y cañones de 40 mm, barriendo la cubierta del barco y el puente para intentar eliminar al mayor número de hombres que estaban intentando sofocar el incendio y auxiliar a los heridos. Se contabilizaron más de 5.000 impactos de ametralladora en el casco. Ante la delicada situación, se dio la orden de prepararse por si debían abandonar el barco. Eso significaba que evaluarían el estado de las balsas salvavidas, pero estas habían sufrido daños en el ataque. Unas estaban ardiendo y otras estaban muy tocadas. Algunas se habían lanzado al agua y los estadounidenses pudieron comprobar cómo los israelíes las ametrallaron para imposibilitar aun más la supervivencia de los maltrechos marineros.


En el dique seco del puerto de La Valeta (Malta) se observó el agujero de 12 metros producido en el casco del Liberty por el torpedo israelí

Finalmente, las patrulleras giraron y pusieron rumbo a la costa. En su totalidad, el ataque conjunto se extendió a lo largo de unas 2 horas. El torpedo que impactó al Liberty además de provocar una masacre, había roto el circuito eléctrico principal, perdiéndose toda la energía. El sistema de energía de emergencia había sido destruido por el ataque aéreo. El Liberty era ahora un barco a la deriva, escorado diez grados a estribor. Los hombres trabajaban en completa oscuridad, iluminados únicamente por linternas e intentando sofocar los incendios y auxiliar a sus camaradas heridos.

NO LOGRARON HUNDIRLO

A las 16:00 el agregado naval estadounidense de la embajada en Tel Aviv recibió la notificación del Ministerio de Defensa israelí de que un barco había sido atacado por error. La embajada lo notificó al Departamento de Estado de EE.UU. en Washington. **Lucius Battle** (asistente del secretario de Estado, 1967-1968): "*Fui el primero en recibir la noticia y mi reacción inmediata fue que no podía*

haber sido un accidente [...] *Creo que en aquel momento fuimos demasiado protectores con los israelíes*".

A las 17:30, el Liberty seguía ardiendo, mientras el presidente Johnson se reunía con la junta de jefes de Estado Mayor. En esos momentos 32 miembros de la tripulación habían muerto (otros 2 fallecerían poco después). El barco estaba escorado bastante a estribor, pero los compartimentos estancos que no habían resultado dañados en su totalidad, lo mantenían a flote a duras penas. El heroísmo de los hombres que habían sobrevivido al ataque fue impresionante, destacando el comandante **McGonagle**, que gravemente herido en la pierna y un brazo se negó a abandonar el puente o el médico del buque, teniente (teniente de navío) **Richard Kiepfer** (1937-2015), que también resulto herido en el ataque y estuvo más de 30 horas seguidas auxiliando (junto a sus dos sanitarios) a la enorme cantidad de compañeros heridos. McGonagle y su tripulación lograron dirigir el buque mar adentro y la ayuda estadounidense no llegó hasta 17 horas después de iniciado el ataque. El encuentro se produjo cerca de **Creta**, cuando el Liberty se encontró con dos destructores de la Sexta Flota.

La pericia marinera de su dotación y la suerte lo mantuvieron navegando hasta que consiguió llegar al puerto de La Valeta, en Malta, el 14 de junio. Pero el coste humano del ataque israelí para el USS Liberty había sido muy alto. La tasa de bajas fue del 70%, una de las más altas jamás infligidas a un buque de la US Navy: de una dotación de 294 hombres, **34 tripulantes fueron asesinados** (31 marineros, 2 marines y 1 analista de la NSA) **y 174 resultaron heridos**.

El criminal ataque había pasado y como vemos las consecuencias habían sido durísimas, pero comenzaba el encubrimiento. Un encubrimiento que debería haber avergonzado a los que lo promovieron y que debe recordarse para denunciar a los traidores.

EL ENCUBRIMIENTO: UNA TRAICIÓN INDIGNA

Nada más llegar a Malta, los hombres del Liberty que habían sobrevivido al infierno del ataque israelí y habían visto cómo sus hermanos de armas habían sido asesinados y heridos, comprendieron que algo empezaba a oler mal. Se estaba fraguando un encubrimiento y una distorsión de los hechos por parte de los responsables políticos y militares que debían salvaguardar la integridad de los hombres bajo su mando.

La indigna traición que sufrirían los marineros y técnicos del Liberty comenzó entonces y ha llegado hasta nuestros días, en los que vemos como EE.UU. sigue plegándose a los intereses israelíes sin importarle las muertes de sus propios militares.

El almirante (almirante general) **John S. McCain Sr.** (1911-1981), que era el comandante de las **Fuerzas Navales de EE.UU.** en **Europa**, designó al contraalmirante **Isaac C. Kidd Jr.** (1919-1999) para encabezar el Tribunal de Investigación Naval sobre el ataque. En Malta, el contraalmirante **Kidd Jr.** y su asesor jurídico principal, el capitán (capitán de navío) **Ward Boston** (1923-2008) reunieron para la investigación a los supervivientes en pequeños grupos. El almirante se quitó literalmente los galones para que los supervivientes confiasen plenamente en él y le hablasen con total confianza. Uno de los supervivientes, el suboficial **Philip Tourney**, contó durante una conferencia en Mises Institute, en Auburn, Alabama (mayo de 2025), cuáles fueron las palabras de Kidd tras ese gesto: "*Soy como vuestro padre. Contadme todo lo que visteis y oísteis*". Tras oír sus testimonios, sobre lo intencionado que fue el ataque y no tener dudas sobre el objetivo de los israelíes de hundirlos les dijo: "*Voy a decirles a todos ustedes que si alguna vez repiten una sola palabra de las que me acaban de decir a alguien, me aseguraré de que terminen en prisión, Levenworth o peor. ¿Saben lo que significan estas palabras?"*. El grupo respondió: "*Si, señor, lo sabemos*".

Tourney se lamentaba en esa conferencia de la traición que sintieron por la actuación del gobierno y los superiores que debieron apoyarles en vez de silenciarles: *"Así que nos golpearon. Los israelíes nos golpearon y nuestro propio gobierno nos golpeó mentalmente, diciéndonos que nunca habláramos de ello. Cuando ves a tus hermanos masacrados ante tus ojos, ¿cómo puede un ser humano, cómo puede alguien no sentir compasión u horror al ver a sus hermanos masacrados y no hablar de ello? Pero no hablé de ello durante casi 18 o 20 años*".

No fue fácil para los hombres que habían sobrevivido contar su experiencia. Muchos sufrieron



Heridos atendidos en una enfermería improvisada en el comedor del Liberty

durante años de Trastorno de Estrés Postraumático (TEPT). Un superviviente ya mencionado, **James M. Ennes** rompió en 1979 su silencio sobre el ataque sufrido, cuando Random House publicó un libro escrito por él: "Asalto al Liberty". En ese libro exponía lo sucedido aquel infame 8 de junio de 1967. **Ennes** dijo tras publicar su libro: "*Por las circunstancias, sabíamos que fue algo deliberado y nos dijeron que no habláramos de ello*".

Los posteriores ataques a buques de la US Navy como al **USS Stark** (1987, impactado por dos misiles Exocet de un Mirage F-1 iraquí durante la guerra entre Iraq e Irán) o al **USS Cole** (2000, ataque suicida de terroristas de Al Qaeda con una lancha cargada de explosivos), fueron investigados de un modo mucho más exhaustivo.

Lo del USS Liberty se solvento en 8 días cuando una investigación rigurosa debería haber durado mucho más tiempo. El proceso de investigación oficial fue una farsa plagada de irregularidades flagrantes auspiciadas por el presidente Johnson desde la Casa Blanca.

Se prohibió de forma taxativa a los investigadores interrogar a los supervivientes hospitalizados sobre las ráfagas de los israelíes dirigidas contra las balsas de salvamento.

Se denegó la incorporación al sumario de las transcripciones de las cintas de escucha de la NSA que demostraban que los centros de mando israelíes en tierra sabían que atacaban un objetivo estadounidense.

El asesor legal principal de aquel tribunal, el capitán **Ward Boston**, firmó una declaración jurada antes de morir en la que confesaba el fraude: *"El presidente Johnson ordenó que concluyéramos que el ataque había sido un error. Se nos prohibió buscar pruebas de intencionalidad para no dañar las relaciones diplomáticas con Israel"*.

Una de las voces más destacadas al denunciar este encubrimiento fue la de un marino que dedicó su vida a defender la legalidad dentro de la US Navy. Hablo de **Merlin H. Staring** (1919-2013) Fue Oficial Jurídico de la Fuerza del Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales de los EE.UU. en Europa cuando sucedió el ataque al US Liberty. Al alcanzar el rango de Contralmirante en 1972, fue nombrado Auditor General de la US Navy (Jefe del JAG), cargo que ocupó hasta su jubilación en 1975. Cuando tuvo acceso a las conclusiones del informe emitido por el Tribunal de Investigación Naval, Staring declaró: "*Bueno, simplemente no pude encontrar una base probatoria para esa conclusión. Tuve considerables problemas con el expediente al intentar, mientras lo leía, encontrar la evidencia, el testimonio u otra evidencia que respaldara algunos de los hallazgos, opiniones o conclusiones que el tribunal de investigación había redactado y a los que había llegado*".

Los responsables de un asunto tan embarazoso como este ataque, quisieron darle carpetazo rápidamente. El presidente **Lyndon B. Johnson** ordenó el encubrimiento y otros como el secretario de Defensa **McNamara** o el almirante **John McCain Sr.** tomaron las medidas oportunas para llevarlo a cabo. Los responsables del encubrimiento fueron traidores a unos hombres que dieron su vida y a otros que fueron heridos por defender a su país.

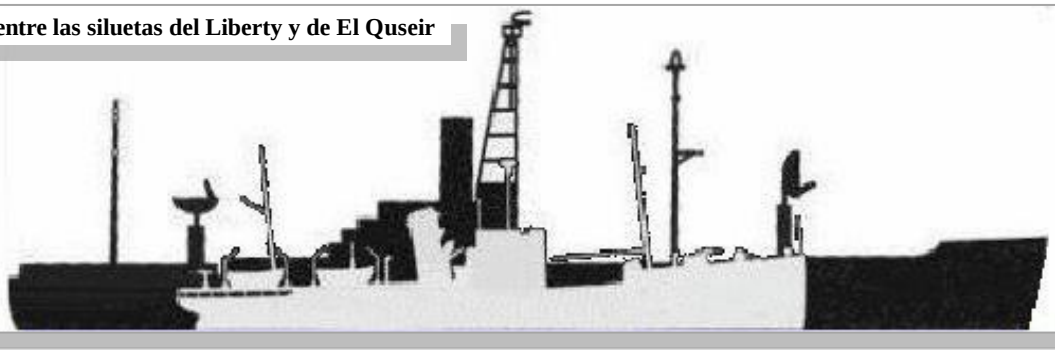
EL ATAQUE FUE INTENCIONADO

Ese fatídico 8 de junio fue un día soleado y las condiciones de visibilidad eran muy buenas. A pesar de que el Liberty llevaba la bandera de las barras y estrellas desplegada y ondeando al viento y señales de identificación como barco norteamericano con los caracteres latinos "AGTR-5" y el nombre "Liberty" claramente escrito y a la vista, los israelíes atacaron. Ni el gobierno israelí ni el estadounidense han dado ninguna explicación verosímil de este extraño incidente. El gobierno israelí esgrimió la excusa de la que ha abusado hasta el infinito desde entonces: "*Fue un error, un accidente*". Según ellos, no tuvieron intención de dañar a un buque de EE.UU. y



El USS Liberty (AGTR-5), en primer plano, es acompañado por el USS Little Rock (CLG-4) antes de llegar a Malta

Comparativa entre las siluetas del Liberty y de El Quseir



lo sucedido fue un trágico error de identificación, pero la verdad era otra muy distinta.

Las comunicaciones entre los pilotos israelíes y la sala de mando, que salieron a la luz gracias a investigaciones periodísticas demuestran que los israelíes identificaron al barco como estadounidense:

- Piloto israelí al control de tierra: "*Es un barco estadounidense. ¿Aún quieren que ataquemos?*".

- Control de tierra: "*Sí, sigan las órdenes*".

- Piloto israelí: "*Pero señor, es un barco estadounidense; ¡puedo ver la bandera!*".

.- Control de tierra: "*¡No importa; dispárale!*".

Es más, como ya vimos con el testimonio del técnico en comunicaciones **Joe Lentini**, para interferir las frecuencias de radio del Liberty pidiendo ayuda, los israelíes debían conocer cuáles eran y saber que esas frecuencias eran las de un buque de EE.UU. Las bombas de napalm que lanzaron sobre la cubierta pretendían eliminar cualquier posibilidad de reestablecer las comunicaciones al convertir en un infierno todo el acceso a las antenas dañadas. Como dijo el ya mencionado teniente comandante retirado **David Lewis**, que se desempeñó como oficial de investigación a bordo del Liberty, (era el jefe del departamento de Halbardier): "*Si fue un accidente, fue el accidente mejor planeado del que jamás haya oído hablar*".

Mentían al decir que habían confundido al barco estadounidense con un buque egipcio, y lo que es mucho peor aún, la administración del presidente estadounidense **Lyndon B. Johnson**, pese a saber de primera mano que eso era falso y que los israelíes habían identificado al Liberty como un barco de los EE.UU., encubrieron lo sucedido y dieron por buena la excusa israelí. Los israelíes dijeron que ellos identificaron al buque atacado como el carguero egipcio **El Quseir**. Nadie que conozca un mínimo de las características del buque egipcio, con el que los israelíes se excusaron al decir que lo identificaron, puede creer que se trate de un error. Y menos aún para profesionales de la Armada. Veamos algunas de las diferencias entre el estadounidense Liberty y el egipcio El Quseir, con un análisis técnico comparativo que desarma por completo esta justificación israelí.

Una de las diferencias más llamativas es la eslora (longitud) y el desplazamiento (peso). La eslora del Liberty era de 141 metros, con un desplazamiento de 7.725 toneladas. Mientras, la eslora del El Quseir apenas alcanzaba los 83 metros y su desplazamiento era de 2.640 toneladas. El barco de EE.UU. duplicaba la masa y el volumen visual de la nave egipcia.

Visualmente, aparte de la diferencia de tamaño, era muy significativo lo que mostraban las cubiertas de ambos barcos, que no tenían similitudes. El Liberty, debido a su tecnología de comunicaciones, mostraba decenas de antenas de látigo, cables de tensión extendidos y torretas de recepción electromagnética que cubrían toda la longitud de la cubierta, destacando a babor la gran parabólica orientable del TRSSCOMM. El barco egipcio era un anticuado buque de transporte de ganado, construido en la década de 1920, que medía la mitad de su tamaño y carecía por completo de esa tecnología de comunicaciones.

A ello debemos sumar las diferencias en cuanto a la tipografía de las letras de su registro militar que aparecían pintadas en el casco. En ambas amuras y en la popa del casco de color gris naval se podían leer (en grandes caracteres latinos blancos, ribeteados de negro, de más de dos metros de altura), las letras **GTR-5**. Sumémosle el nombre de "**USS LIBERTY**" que también era distinguible claramente.

En cuanto a su estado operativo, en junio de 1967, el El Quseir era un buque viejo y fuera de servicio que se encontraba amarrado a los muelles del puerto de Alejandría, sin combustible en sus tanques ni dotación militar asignada. El **AMAN**, siglas del **Directorio de Inteligencia Militar** de Israel (es decir, el servicio de inteligencia de las FDI), fotografiaba diariamente los puertos egipcios y conocía perfectamente la inactividad de esa unidad naval.

No iba a ser esta la primera ni la última vez que un gobierno de los EE.UU. abandonaba la verdad, pese al terrible daño ocasionado a los militares que sirven bajo su bandera, y encubría un crimen de guerra por intereses políticos. Pero afortunadamente, por dignidad propia y por compañerismo hacia los

hermanos de armas que fueron asesinados y heridos, determinados altos cargos de la administración estadounidense y oficiales de alto rango de la US Navy, los veteranos supervivientes y muchos de sus familiares no han aceptado el encubrimiento. Desde entonces luchan por conseguir que la verdad de lo sucedido prevalezca y los responsables de los hechos se den a conocer ante la opinión pública. Muchos de esos responsables ya han fallecido, pero los hombres que fueron asesinados y heridos por "un aliado" y los compañeros que fueron silenciados por orden de su presidente y su secretario de Defensa merecen una disculpa que ante todo, reconozca la culpabilidad en el crimen cometido y en el posterior encubrimiento.

El secretario de Estado de EE.UU. en esos momentos, **Dean Rusk** (1909-1994), declaró años después en un documental: "*Yo mismo nunca acepté la supuesta explicación israelí: los accidentes no ocurren con ataques repetidos de buques de superficie y aeronaves. Obviamente fue una decisión tomada muy arriba en el lado israelí, porque involucraba el uso de fuerzas combinadas. El barco ondeaba una bandera estadounidense, pero incluso si no hubiera sido identificado, desde el punto de vista israelí, fue una imprudencia por su parte. Supongamos que se hubiese tratado de un barco soviético; el riesgo era muy grande*".

El embajador de EE.UU. **James Elmer Akins** (1926-2010), también expresó en un documental: "***George Ball**, el brillante y valiente subsecretario de Estado, habló sobre el ataque al Liberty. Posteriormente dijo que la lección final del ataque al Liberty fue que tuvo mucho más efecto en la política de Israel que en la de EE.UU. Los líderes israelíes concluyeron que nada de lo que hicieran ofendería a los estadounidenses hasta el punto de que tomasen represalias. Si los líderes de EE.UU. no tenían el coraje de castigar a Israel por el flagrante asesinato de ciudadanos estadounidenses, parecía claro que sus amigos estadounidenses les dejarían salirse con la suya con casi cualquier cosa*".

El ya exembajador Akins en 2003, formó parte de una comisión de investigación independiente encabezada por el almirante retirado **Thomas Hinman Moorer** (1912-2004). Este almirante tenía mucho prestigio por su profesionalidad y era un hombre muy cualificado que, entre otras muchas responsabilidades, había sido Jefe del Estado Mayor Conjunto (JCS) de las Fuerzas Armadas de EE.UU. de 1970 a 1974. El objetivo de esta comisión fue investigar el ataque al USS Liberty, determinando, entre otras cosas, que el ataque de Israel a un buque estadounidense en aguas internacionales fue deliberado, causando la muerte de 34 marineros estadounidenses y perpetrando un acto de guerra. En la comisión también participaron el contralmirante **Merlin Staring** (1919-2013) y el general de cuatro estrellas de la Infantería de Marina de los Estados Unidos, **Raymond Gilbert Davis** (1915 - 2003). Las conclusiones de la denominada **Comisión Moorer** se presentaron al gobierno de EE.UU. junto con una solicitud para que el Congreso realizara una investigación adecuada del ataque. Hasta la fecha, no se ha llevado a cabo ninguna investigación por parte del Congreso.



Almirante Thomas Hinman Moorer

También pensaban que el ataque israelí fue deliberado personas muy destacadas en el ámbito de la comunidad de inteligencia estadounidense. **Richard Helms** (1913-2002), director de la **CIA**, dejó consignado en sus archivos de gestión desclasificados que el sentir de la comunidad de inteligencia era unánime: "*Los oficiales del cuartel general de Israel sabían perfectamente que el Liberty era americano. El asalto constituyó una operación ejecutada a conciencia para cegar nuestros ojos electrónicos durante la invasión de las Alturas del Golán. No fue un accidente*". **Clark Clifford** (1906-1998), presidente de la **Junta Asesora de Inteligencia Exterior del Presidente** o **PFIAB (President's Foreign Intelligence Advisory Board**) en el momento del ataque, lo calificó como "*un crimen militar flagrante e injustificable contra un aliado neutral*" y sugirió (en un informe confidencial remitido a la Casa Blanca) que se castigara a los generales implicados con sanciones drásticas. El presidente Johnson vetó esta iniciativa por motivos de cálculo político doméstico.

Uno de los hombres que tuvieron la mayor certeza de la operación de encubrimiento, por parte de la administración Johnson fue el ya mencionado asesor jurídico del contraalmirante **Kidd**, el capitán **Ward Boston**. En un artículo del New York Times del 2002, el capitán Boston afirmó sobre el ataque: "*Fue deliberado y los israelíes sabían que el barco era estadounidense, un barco de la US Navy*".

Boston corroboró el encubrimiento en una declaración jurada en 2004, en la que afirmaba que toda la investigación fue una farsa destinada a exculpar a Israel: "*Sé por conversaciones personales que tuve con el almirante Kidd que el presidente Lyndon Johnson y el secretario de Defensa Robert McNamara le ordenaron concluir que el ataque fue un caso de `identidad equivocada´ a pesar de la abrumadora evidencia en contrario*".

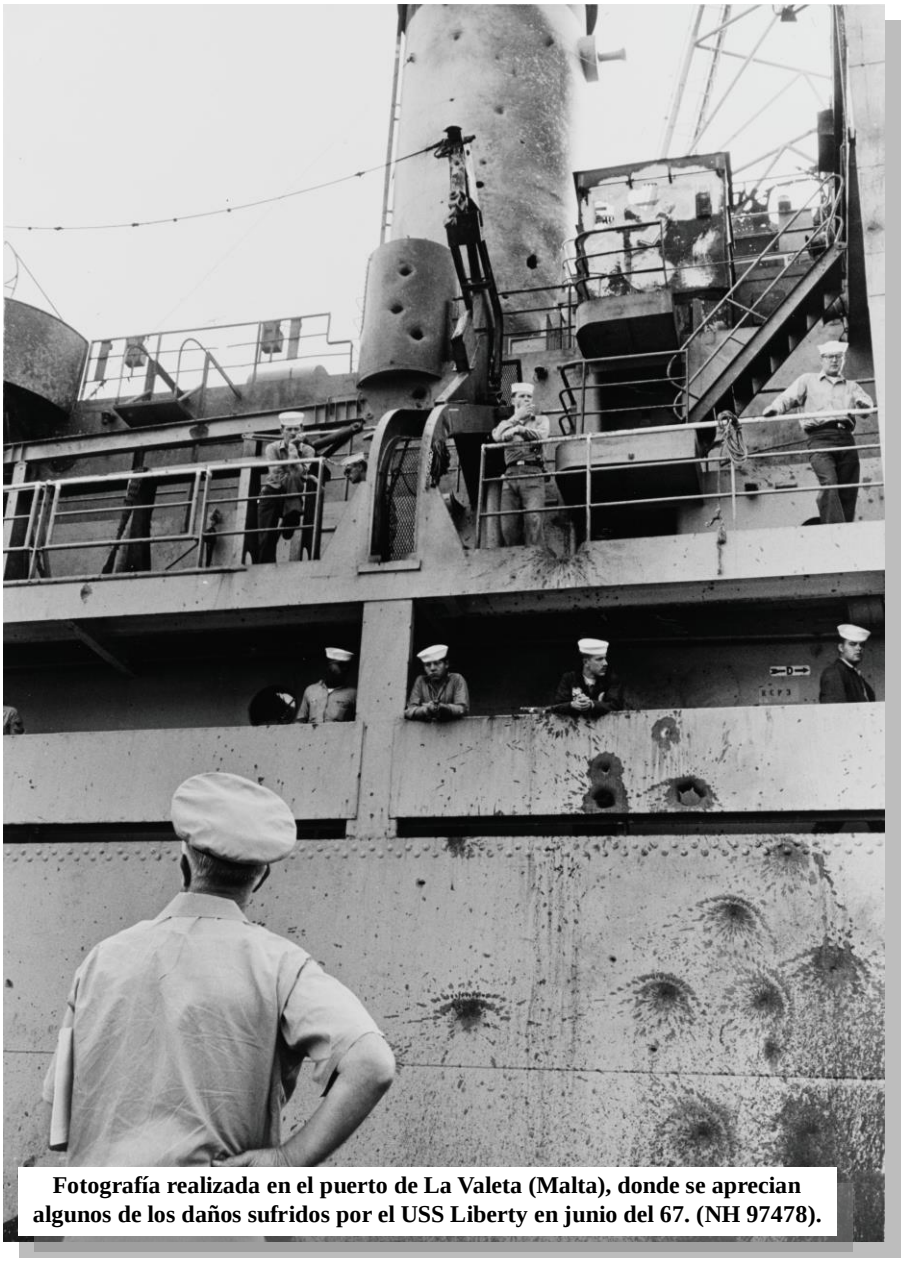
En el documental de la **BBC** "**Dead in the water**" (2002) McNamara niega en persona que diese la orden de que los aviones que habían partido para auxiliar al Liberty volviesen a su portaviones. Manifestó: "*Estoy absolutamente seguro de que eso es falso. No sé qué demonios pasó y no me he tomado el tiempo para averiguarlo. Pero existen todas estas afirmaciones de que enviamos aviones, que los aviones estaban despegando y les hicimos dar la vuelta y que permitimos intencionalmente que los israelíes intentaran hundir al Liberty. No sé nada al respecto*".

¿A quién creerían ustedes en este caso? ¿A los supervivientes del Liberty traicionados por su gobierno o a McNamara y a sus "amigos" israelíes que cometieron este crimen de guerra? No olviden, si tienen alguna duda, sobre la indecente catadura moral del secretario de Defensa McNamara, que durante años participó en el engaño al pueblo estadounidense sobre la Guerra de Vietnam, como se demostró con "**los papeles del Pentágono**". Este estudio secreto (de 47 volúmenes) contando la participación militar de EE.UU. en Vietnam entre 1945 y 1967 fue hecho público primero por el **New York Times** y posteriormente por el **Washington Post**. Estos "papeles" probaban, entre otras cosas, que la administración del presidente Johnson mintió, sistemáticamente, no sólo al público sino también al Congreso estadounidense, sobre un tema de interés nacional trascendente e importante. Sabían que la guerra de Vietnam no podía ganarse y aun así permitieron que miles de estadounidenses y vietnamitas siguiesen muriendo en ese conflicto.

¿POR QUÉ HUNDIRLO?

No tengo la menor duda de la intención de los israelíes en hundir al USS Liberty, pero determinar los motivos es una cuestión que no tiene una fácil respuesta. Resulta desconcertante que Israel atacara a un aliado tan poderoso como EE.UU. Los investigadores, historiadores o periodistas que han analizado este ataque criminal han desarrollado varias teorías o explicaciones que "justificarían" una acción como esta.

Steve Natoli, profesor de historia de los EE.UU. en el College of the Sequoias, de Visalia (California), justifica el en cubrimiento que mencioné en un apartado anterior. Los responsables estadounidenses no querían que el mundo supiera lo vulnerables que eran sus buques espías o de reconocimiento y la buena relación con Israel era una prioridad absoluta para la administración Johnson. Para Natoli: "*El gobierno estadounidense no quería que la gente supiera que nuestros aliados nos habían atacado, por temor a que los estadounidenses] quisieran debilitar esa alianza*".



Fotografía realizada en el puerto de La Valeta (Malta), donde se aprecian algunos de los daños sufridos por el USS Liberty en junio del 67. (NH 97478).

Las tres "justificaciones" defendidas por distintos autores e investigadores serían las siguientes:

1.- La ocultación de crímenes de guerra en El Arish

Una línea de investigación secundaria, pero sólidamente respaldada por testimonios de historiadores militares e investigadores israelíes como **Gabby Bron** y **Tom Segev**, apunta a que las antenas del Liberty también representaban un peligro para la reputación internacional de Israel por lo que estaba ocurriendo en tierra firme.

El exitoso avance de las tropas israelíes al inicio de la Guerra de los Seis Días, provocó que un enorme número de soldados egipcios cayesen prisioneros. Los israelíes se vieron desbordados ante esta situación y, durante las jornadas del 7 y el 8 de junio de 1967, diversas unidades de las fuerzas de seguridad e infantería israelíes llevaron a cabo ejecuciones sumarias de cientos de prisioneros de guerra egipcios y civiles en la localidad costera egipcia de **El Arish**. Esta localidad estaba situada justo frente a la línea de navegación del buque de la US Navy.

El alto mando militar en Tel Aviv albergaba el fundado temor de que el USS Liberty hubiese registrado las comunicaciones y los informes de radio intercambiados por las unidades sobre el terreno implicadas en las matanzas. El escándalo de derechos humanos resultante habría destruido la imagen de legitimidad de la campaña israelí en los medios occidentales, un riesgo que los responsables militares prefirieron cortar eliminando el receptor de esas señales comprometedoras.

El escritor y periodista **James Bamford**, tras un gran trabajo de investigación, recoge esta teoría en su libro "**Body of secrets**" (2001). También recoge que los egipcios no fueron las únicas víctimas a manos de los israelíes. Fuerzas indias de la ONU, formaban un convoy que fue atacado y parte de sus integrantes murieron, mientras los cuarteles generales de la ONU en Gaza eran acribillados por carros de combate israelíes. Bamford cita pruebas fidedignas proporcionadas por el historiador militar israelí **Aryeh Yitzhaki** (de la Universidad Bar-Ilan) en 1995. Otras fuentes confirmaron estos hechos. Bamford coincide con otros investigadores en que los israelíes temían que el Liberty hubiera interceptado pruebas de tales hechos y decidieron destruirlas hundiendo el buque.

2.- La invasión encubierta de los Altos del Golán

Ese 8 de junio, el cuarto día de la Guerra de los Seis Días, ya hacía tiempo que Israel había



El comandante McGonagle en su camarote del Liberty (junio 1967). Se aprecian los impactos recibidos a la derecha y debajo del ojo de buey. (NH 97474).

aniquilado la capacidad de respuesta operativa de la Fuerza Aérea de Egipto y consolidado su dominio en la península del Sinaí hasta la orilla oriental del Canal de Suez. La Casa Blanca presionaba intensamente a Tel Aviv para que aceptara un alto el fuego patrocinado por el Consejo de Seguridad de la ONU, dando por sentado que los objetivos defensivos de Israel estaban más que cubiertos.

Sin embargo, el ministro de Defensa israelí, **Moshe Dayan** (1915-1981), y el Jefe de Estado Mayor de las FDI, general **Isaac Rabin** (1922-1995) planeaban lanzar una ofensiva terrestre masiva para capturar y anexionar las **Alturas del Golán**, una frontera montañosa bajo soberanía de Siria. Washington se oponía radicalmente a esta expansión del conflicto hacia el norte, temiendo que una agresión abierta contra Siria forzara una intervención militar directa de la URSS en favor de Damasco, lo que habría situado a las dos superpotencias al borde de un conflicto nuclear en plena Guerra Fría.

El USS Liberty poseía los equipos para interceptar todas las transmisiones de radio de alta frecuencia de las FDI. Si el buque permanecía operativo frente a las costas del Sinaí, los analistas de la NSA habrían detectado de inmediato las órdenes de repliegue y traslado masivo de brigadas blindadas desde el desierto meridional hacia la frontera norte con Siria. Si ese movimiento de tropas era captado por el Liberty, la Casa Blanca habría tenido el margen necesario para emitir un ultimátum diplomático directo que impidiera el asalto a los Altos del Golán. Al inutilizar las antenas del Liberty, Israel se aseguró de tener una "ventana de silencio de radio" de 48 horas que le permitió ejecutar la invasión de los Altos del Golán como un hecho consumado antes de que los diplomáticos estadounidenses pudieran reaccionar. El día 9

invadieron ese territorio sirio y el día 10, Siria aceptaba el alto el fuego.

3.- Culpar a Egipto de ataque e involucrar a EE.UU. directamente en la Guerra de los Seis Días: El Comité 303

En 1997, el propio capitán del USS Liberty, el comandante McGonagle, hizo referencia a la intencionalidad del ataque 30 años antes. Fue en el cementerio de Arlington, durante una ceremonia en recuerdo a los caídos, cuando rompió su silencio y dijo: "*Durante muchos años quise creer que el ataque al Liberty fue un error. Pero me parece que no se trató de un simple caso de error de identificación. Creo que ya es hora de que el Estado de Israel y el gobierno de los EE.UU. proporcionen a los miembros de la tripulación del Liberty y al resto del pueblo estadounidense los hechos de lo sucedido y por qué se produjo el ataque al LIberty hace hoy 30 años"*. McGonagle falleció 2 años después y, su camarada y amigo el teniente **George Golden**, ingeniero jefe del Liberty, compartió con el muchas conversaciones sobre el ataque. McGonagle le comentó no tener dudas respecto a lo que habrían hecho los israelíes si hubiesen logrado su objetivo de hundir al Liberty: "*La culpa recaería naturalmente sobre Egipto y su aliado soviético*". George Golden añade: "*Fuimos conejillos de indias para ser hundidos y así podríamos decir que Egipto y Rusia lo hicieron. De esa forma, EE.UU. podría haber intervenido directamente y ayudar a Israel abiertamente*".

¿Fue entonces un plan urdido entre los servicios de inteligencia israelíes y estadounidenses para invadir Egipto y derrocar a Nasser? Los que defienden esta teoría hablan de un plan llamado "**Cianuro**" con **James Angleton** (1917-1987) como el gran artífice del mismo. Angleton fue un importante integrante de la CIA y desde 1954 a 1975 dirigió el Departamento de contrainteligencia de dicha agencia. En el documental de la **BBC** "**Dead in the water**", ya mencionado anteriormente, **James M. Ennes**, superviviente del Liberty y autor del libro: "Asalto al Liberty", expresa como en 1988 solicitó toda la documentación disponible sobre el ataque a la "**Lyndon Johnson Library**". Entre los documentos facilitados a XX se desclasificó y publicó un documento del archivo Liberty con la advertencia de seguridad "*Top Secret - Eyes Only"* (Documento #12C, escaneado y publicado el 21de diciembre de 1988 bajo revisión caso 86-199). Era una sola página con la referencia de "Memorándum para que conste en acta" de fecha **10 de abril de 1967**, y registraba una sesión informativa del "**Comité 303**" por el general **Ralph D. Steakley**.

El Comité 303 era un grupo secreto que se reunía en el antiguo edificio de oficinas ejecutivas, cerca de la Casa Blanca. El director de la CIA de 1966 a 1973, Richard Helms, dijo que el Comité 303: "*Era simplemente un mecanismo para examinar operaciones encubiertas de cualquier tipo y emitir un juicio en nombre del presidente para que no se le culpara del asunto si fracasaba*" Según el memorándum hecho público por la "Lyndon Johnson Library", el general Steakley informó al comité en abril de 1967 sobre un proyecto delicado del **Departamento de Defensa** conocido como **FRONTLET 615**, que se identifica en una nota manuscrita en el memorándum original como "submarino en aguas de la RAU". Era posible que el USS Liberty se viese implicado en una operación submarina secreta para ayudar a Israel sin que su tripulación tuviese conocimiento de ello. Las solicitudes de la Ley de Libertad de Información no devolvieron información sobre ningún proyecto llamado "FRONTLET 615". En el documental de la BBC ya mencionado un periodista le preguntó abiertamente por la "Operación Cianuro" a **Rafi Eitan** (1926-2019), destacado miembro de la inteligencia israelí en 1967. Su respuesta fue: "*¿Operación Cianuro? Sí, he oído hablar de ella*". El periodista insistió: "*¿Qué fue?*". Y Eitan, tras una larga pausa y sonriendo dijo: "*Sugiero que detengamos la entrevista aquí*". Cuando el periodista insiste: *"¿Por qué no quiere hablar después de tantos años?*", Eitan respondió: "*Firmé lealtad a mi país. Sé exactamente lo que puedo decirle y se exactamente dónde detenerme. Y me detengo aquí*".

En febrero de 1997, un miembro de alto rango de la tripulación del **USS Amberjack (SS-522)**, un submarino de la clase **Tench** de la II Guerra Mundial, le dijo a **James Ennes** que había observado el ataque a través del periscopio y tomado fotografías. Según la historia oficial del submarino, recogida por el Departamento de Defensa, la misión del Amberjack entre el 23 de abril y el 24 de julio fue un reconocimiento dentro de las aguas de la **República Árabe Unida** (o **RAU**, denominación empleada oficialmente por Egipto hasta 1971). Cuatro tripulantes declararon que estaban tan cerca de Liberty, cuando fue atacado, que algunos creyeron que el Amberjack estaba siendo atacado también pese a estar sumergidos. **August Hubal**, capitán del Amberjack, insiste en que el barco estaba a 100 millas del Liberty (160,9 km) y cuando se le dijo a la tripulación que creía que estaban más cerca, contestó: "*Deben estar equivocados*".

El 2 de julio de 2003, a raíz de una demanda presentada por **Joel Leyden** en nombre de la Agencia de Noticias de Israel en la que se solicitaba cualquier prueba que el submarino estadounidense Amberjack hubiera recogido mediante su periscopio,



El USS Liberty, navegando en la bahía de Chesapeake, tras su regreso del Mediterráneo, 29 de julio de 1967. (K-39927)

la NSA declaró que "*no se habían producido interceptaciones de radio por parte del submarino estadounidense Amberjack*". **James Ennes** cree que si la fotografía submarina existe, debería mostrar que la bandera del barco era claramente visible para los cazas y torpederos atacantes.

También se especuló tiempo después que el USS Liberty podría haber actuado formando equipo con el **USS Andrew Jackson (SSBN-619)**, un submarino clase **Polaris**, cerca de Egipto. **Russell Warren Howe**, en su libro "Weapons" (Armas), de 1981, defiende la teoría de que el USS Andrew Jackson navegaba cerca del USS Liberty durante el ataque. Esta información no ha sido corroborada por los propios supervivientes del Liberty y otros investigadores de lo sucedido aquel día y debe considerarse como una especulación.

Lo que está claro es que ni Israel ni EE.UU. están interesados en reconocer la estrecha colaboración militar que tenían incluso antes de desatarse el inicio de la Guerra de los Seis Días. Incomprensiblemente, tras el ataque al Liberty que debería haber acabado con cualquier colaboración futura, la relación fue más estrecha aun. Ya conocen el dicho: "*Entre bomberos no nos pisemos las mangueras*". Los altos cargos implicados en esa colaboración secreta jamás lo reconocerán.

EL USS LIBERTY TRAS SU REPARACIÓN

Como ya he mencionado, los daños materiales que sufrió el buque fueron muy importantes. Las reparaciones temporales en el puerto de La Valeta, en la isla de **Malta**, se prolongaron durante XX días. Tras el notable desempeño de los operarios que repararon el buque, fue el propio comandante William L. McConagle quien llevó de regreso a EE.UU. al Liberty. Atracó el 29 de julio de 1967 en el muelle 17 de la base anfibia de **Little Creek**, Virginia.

Pese a su regreso a casa, debemos ser conscientes que el Liberty no volvió a tener las capacidades previas al ataque. El buque había tenido las reparaciones que permitieron su navegabilidad segura, pero todo el equipo de comunicaciones altamente sofisticado del buque, que fue destruido totalmente durante el ataque israelí, no volvió a instalarse por el enorme coste económico del mismo. El USS Liberty causó baja en el registro de navíos de la US Navy tan solo un año después, el 28 de junio de 1968. Pasó entonces a formar parte de la **Reserva de la Flota Atlántica** hasta diciembre de 1970. En 1973 fue finalmente vendido por 101.666,66 dólares (equivalentes a 762.500 dólares en la actualidad) a la empresa **Boston Metal Company**, empresa naviera y de desguace con sede en **Baltimore** (**Maryland**), que efectuó el desguace de este buque. Desaparecía demasiado pronto, el buque en el que tanto empeño había puesto su tripulación por mantenerlo a flote. Triste fin para barco que fue un símbolo de la inquebrantable fortaleza humana de sus tripulantes frente a un crimen de guerra atroz.

LAS "COMPENSACIONES"

La actitud sorprendentemente indulgente del gobierno de EE.UU. ante el ataque, que no afectó a sus relaciones con Israel, es notable. Aunque los israelíes ofrecieron compensaciones económicas, nunca lamentaron oficialmente las víctimas de las que eran responsables por el ataque perpetrado contra el buque estadounidense. Es una muestra que refuerza la idea de la enorme impunidad con la que actúa Israel al cometer crímenes de guerra y el fuerte apoyo que obtiene desde entonces de EE.UU. incluso cuando las víctimas de sus acciones son estadounidenses.

El 27 de mayo de 1968, los israelíes pagaron 3,32 millones de dólares (equivalentes a 31.500.000 dólares en la actualidad) al gobierno de los EE.UU. en compensación para las familias de los 34 asesinados, reconociendo una responsabilidad civil general sin reconocimiento explícito de dolo o intencionalidad criminal.

El 28 de abril de 1969 pagaron 3,57 millones de dólares de indemnización a los hombres heridos (equivalentes a 32.120.000 dólares en la actualidad), por incapacidad y secuelas médicas. Estas indemnizaciones fueron gestionadas de forma confidencial a través del Departamento de Estado de los EE.UU., después de que los demandantes contrataran abogados privados, quienes se llevaron una parte sustancial de las mismas por su trabajo.

En diciembre de 1980 pagaron 6 millones de dólares (equivalentes a 24.044.635 dólares en la actualidad) como liquidación final por los daños

materiales al buque más 13 años de intereses por el retraso que supuso el bloqueo judicial en los tribunales federales.

Da una vergüenza aun mayor, para los responsables estadounidenses, que deben velar por los intereses del pueblo norteamericano, comprobar que estas indemnizaciones no supusieron un coste real para las finanzas de Israel. El pago de estas cantidades económicas se ejecutó de un modo paralelo a la aprobación de créditos extraordinarios y paquetes de asistencia militar y financiera multimillonarios que la administración de EE.UU. transfería anualmente a Israel. En la realidad, fueron los propios contribuyentes norteamericanos quienes financiaron las indemnizaciones destinadas a las víctimas de la agresión militar israelí.

LAS CONDECORACIONES

Como resultado de la heroica respuesta de la tripulación al ataque israelí, el Liberty es el buque de la Armada de los EE.UU. con más condecoraciones por una sola acción. Por su acción ante el ataque de las fuerzas israelíes, recibió la **Cinta de Acción de Combate** (CAR) (8-9 de junio de 1967) y la **Citación Presidencial a la Unidad** (PUC) (8 de junio de 1967). Si bien el presidente **Lyndon B. Johnson** firmó la Citación Presidencial a la Unidad en 1968, no se entregó formalmente a la tripulación hasta junio de 1991. El presidente **George H. W. Bush** declinó asistir a la ceremonia de 1991 en la Casa Blanca y, en su lugar, saludó a la tripulación al pasar.

El comandante **William McGonagle**, oficial al mando del Liberty, recibió la **Medalla de Honor** (MOH) el 11 de junio de 1968. En su entrega se rompieron muchas de las tradiciones relacionadas con su concesión. Esta medalla, que es la más alta condecoración que se concede a los miembros de las Fuerzas Armadas de los EE.UU., siempre se entrega por el presidente de la nación y en la Casa Blanca. A McGonagle le entregó la Medalla de Honor el que fue secretario de la US Navy de 1967 a 1969, **Paul Ignatius** (1920-2025), en **Navy Yard** (el Astillero Naval), Washington. Se le otorgaba esta medalla en reconocimiento a su "*excelente profesionalidad, su valiente espíritu de lucha y su ejemplar liderazgo*", pero mintieron al reflejar que se había concedido por acciones acaecidas en la Guerra de Vietnam. Ese mismo 11 de junio, el oficial ejecutivo del Liberty, teniente comandante (teniente de navío en nuestra Armada) **Philip McCutcheon Armstrong Jr.** (1929-1967) recibió la **Cruz de la Marina** a título póstumo.

En Norfolk, unos días después, se otorgó la **Estrella de Plata** (SSM) al teniente **Maurice H. Bennett** (1942-2017), quien había asumido el cargo de oficial de comunicaciones del buque y había trabajado en las cubiertas inferiores durante el ataque, y al alférez **David George Lucas** (1942-2018), quien había desempeñado las funciones de oficial ejecutivo, oficial de operaciones, oficial de guardia, intendente de guardia, vigía, mensajero y sanitario durante el ataque.

No suele ser frecuente otorgar condecoraciones al personal de ingeniería, pero en el caso del Liberty esto cambió. Se le concedió la Estrella de Plata al teniente **George Golden** (1925-2009) y al suboficial jefe de máquinas **Richard J. Brooks**, el cual estaba al mando de la guardia de máquinas durante el ataque. Estos hombres mantuvieron en funcionamiento el "corazón del barco" pese a las circunstancias horribles vividas en las sala de máquinas, e hicieron posible la supervivencia del Liberty.

Numerosos miembros de la tripulación también fueron condecorados. En total, 11 de ellos recibieron la **Estrella de Plata** (SSM) (2 a título póstumo), 20 la **Estrella de Bronce** (BSM) y 208 recibieron el **Corazón Púrpura** (PH).

Otra de esas Estrellas de Plata fue la del doctor y Jefe Médico del Liberty, el ya mencionado teniente **Richard Kiepfer** que, a pesar de estar herido, trabajó durante más de 30 horas sin descanso, para intentar salvar al mayor número posible de sus compañeros de armas, junto a sus dos sanitarios.

Terry Halbardier, no recibió la Estrella de Plata hasta el 27 de mayo de 2009, en una ceremonia presidida por el congresista **Devin Nunes**.

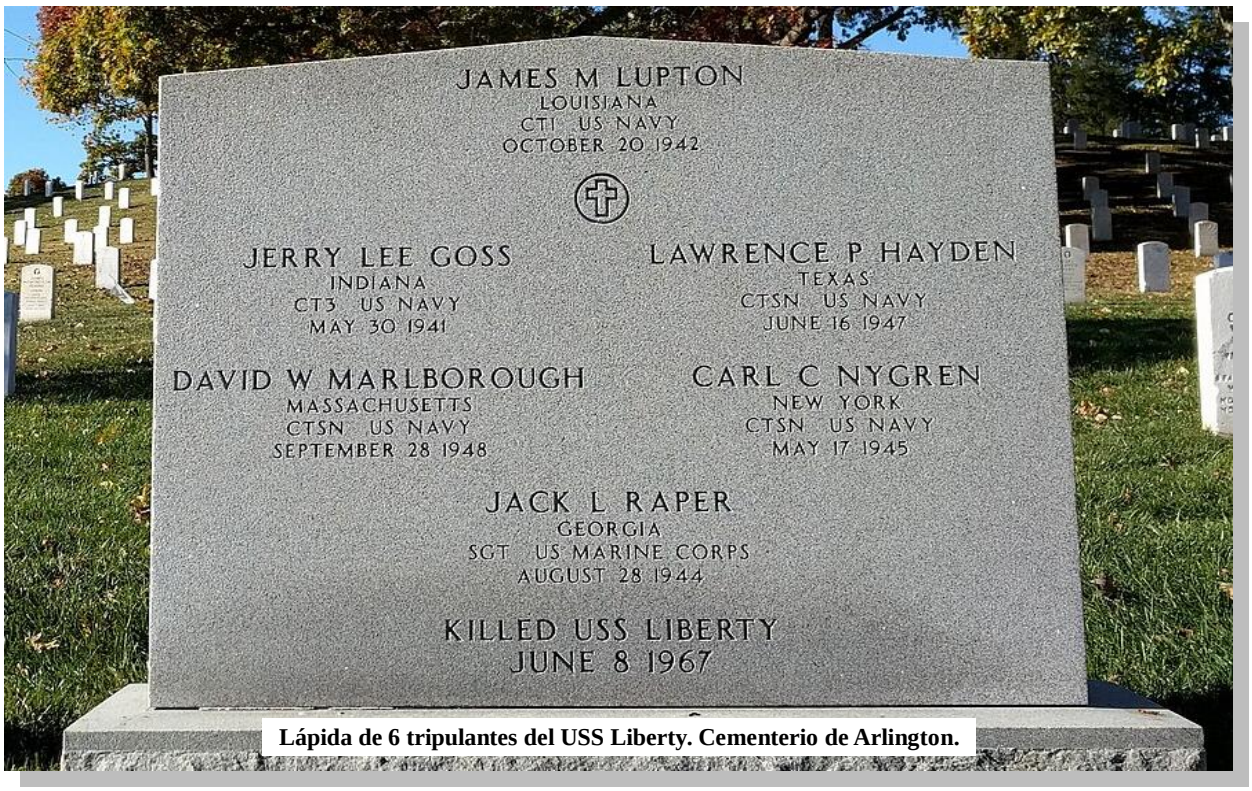
Las acciones del USS Liberty también merecieron la concesión del Premio Civil al Servicio Excepcional de la NSA.

El **Cementerio Nacional de Arlington** acoge los restos no identificados de seis tripulantes del Liberty, enterrados bajo una sola lápida en una fosa común.

CONCLUSIÓN

Tras la Guerra de los Seis Días la relación de EE.UU. con Israel salió paradójicamente reforzada. Las administraciones de los diferentes presidentes de EE.UU. desde 1967 se convirtieron en los aliados más poderosos que ha velado por Israel desde entonces. **Richard Parker**, (cónsul en 1967 de la Embajada de EE.UU. en El Cairo) lo expresó certeramente: "*Ese momento fue un punto de inflexión en nuestra relación con Israel. Hasta ese momento habíamos evitado ser un importante proveedor de armas para Israel. Paradójicamente, la seguridad de Israel se convirtió en uno de nuestros objetivos estratégicos, algo que nunca había ocurrido en el pasado*".

Las armas empleadas por Israel en 1967 para



Lápida de 6 tripulantes del USS Liberty. Cementerio de Arlington.

destrozar al USS Liberty y a su tripulación fueron de origen francés: los cazas **Mirage III** y **Super Mystère** y las patrulleras torpederas de la clase **Meulan**. En diciembre de 1967 la Fuerza Aérea de Israel recibía los primeros **Douglas A-4 "Skyhawk"** (cazas de origen estadounidense), llegándose a convertir en el mayor operador de "Skyhawk" fuera de los EE.UU. Desde entonces, estos cazas y otros muchos modelos estadounidenses son los que ha empleado Israel en los sucesivos enfrentamientos donde ha cometido infinidad de crímenes de guerra. El reciente genocidio en Gaza y la agresión contra El Líbano se ha cometido principalmente con aviones y armas suministradas por EE.UU.

Creo que tras lo expuesto en este artículo no hay unas palabras más acertadas, como balance y testimonio de lo ignominioso que fue lo sucedido el 8 de junio de 1967 y en los años posteriores, que las palabras de una de las víctimas del ataque israelí al USS Liberty, el técnico de comunicaciones **Donald L. Pageler**, que en una conferencia dijo:

"*Israel declaró la guerra a EE.UU. al atacar el USS Liberty, un buque espía estadounidense en el Mediterráneo oriental en 1967. Sin embargo, EE.UU. continúa apoyando a este mismo Estado, a pesar de sus brutales acciones.*

Con la intención de hundir el barco y culpar a Egipto, el ataque israelí contra el USS Liberty sigue siendo uno de los sucesos más controvertidos, poniendo en tela de juicio la verdadera naturaleza de la relación entre Estados Unidos e Israel.

¿Qué clase de Estado apoya a alguien que mató a sus soldados a sabiendas?".

La respuesta, para Donald L. Pageler, para los conciudadanos de los supervivientes del USS Liberty y de los familiares de los asesinados por Israel ese 8 de junio de 1967, es inasumible y muy dolorosa: los **Estados Unidos de América**.

FELICITACIÓN

La Junta Directiva de **AMARTE** y la dirección, redactores y colaboradores, desean muchas felicidades a los miembros de los siguientes cuerpos y unidades con motivo de la celebración de sus patronazgos: **Patrona de la especialidad fundamental de Helicópteros del Ejército de Tierra**, Nuestra Señora de los Ángeles (23 de junio); **Patrón de la Guardia Real**, San Juan Bautista (24 de junio); **Patrona del Cuerpo Militar de Sanidad y de la especialidad fundamental del Ejército de Tierra de Apoyo Sanitario**, Nuestra Señora del Perpetuo Socorro (27 de junio); **Patrón de Automovilismo**, San Cristóbal (10 de julio); **Patrona de la Armada,** Virgen del Carmen (16 de julio); **Patrón del Cuerpo General de las Armas del Ejército de Tierra, Especialidad Fundamental Caballería**, Santiago Apóstol (25 de julio)