

ATENTADO

EN PUERTO RICO

Cap. Rafael Jaume Romaguera

En 1965 mandaba yo el SATRÚSTEGUI que con su gemelo V. DE CHURRUCA, hacía la línea de la Compañía Trasatlántica Española con salida mensual de Barcelona y escalas en puertos del Mediterráneo, Cadiz y S/C de Tenerife hacia varios puertos del Caribe; estuve al mando de dichos buques, mixtos de pasaje y carga general, desde 1963 al 1969 ambos inclusive. Guardo muy grato recuerdo de dicha línea en el periodo mencionado, que con buen tiempo en la mayor parte del viaje, agradables escalas y las excelentes dotaciones de que se disponía, era fácil mantener la imagen de los barcos como auténticos yates.

El día 9 de octubre de aquel 1965, estábamos en San Juan de P. Rico, atracados babor al muelle efectuando operaciones de descarga. Después del horario normal de aquel día, se hizo media jornada extra de 7 tarde a 11 noche, con objeto de igualar los tiempos de trabajo en una bodega que iba recargada, y al final, serían las once y cuarto, me dió parte el 1er. Oficial en mi despacho de que la descarga pendiente para el día siguiente había quedado igualada en todas las bodegas, quedando asegurada la salida prevista hacia Santo Domingo para las cinco de la tarde.

Le dí orden de que en el resto de la noche, las guardias de los Oficiales de cubierta, bastaba que las hicieran solo de permanencia, ya que aquel puerto era muy tranquilo y estaba vigilado. Nada más terminada la frase, se notó una fuerte sacudida y un gran ruido, que resultó ser la explosión de una bomba magnética adherida al casco que procedía de la zona delantera del buque. Acudimos de inmediato al castillo de proa, y en los finos del casco en estribor en el tanque rasel se apreció

SATRUSTEGUI

CONSTRUCCIÓN: 1948-10 Unión Naval de Levante (42)
Valencia

ANTECEDENTES: Ex Explorador Iradier-52

REGISTRO BRUTO: 6.518 t

ESLORA TOTAL: 121,00 m

MANGA: 16,78 m

PUNTAL: 8,85 m

CALADO: 7,25 m

MATRÍCULA: Valencia

PASAJEROS: 238

PROPULSIÓN: Dos motores Burmeister & Wain
Copenhague (Dinamarca)

POTENCIA: 7.000 caballos

VELOCIDAD: 18 nudos

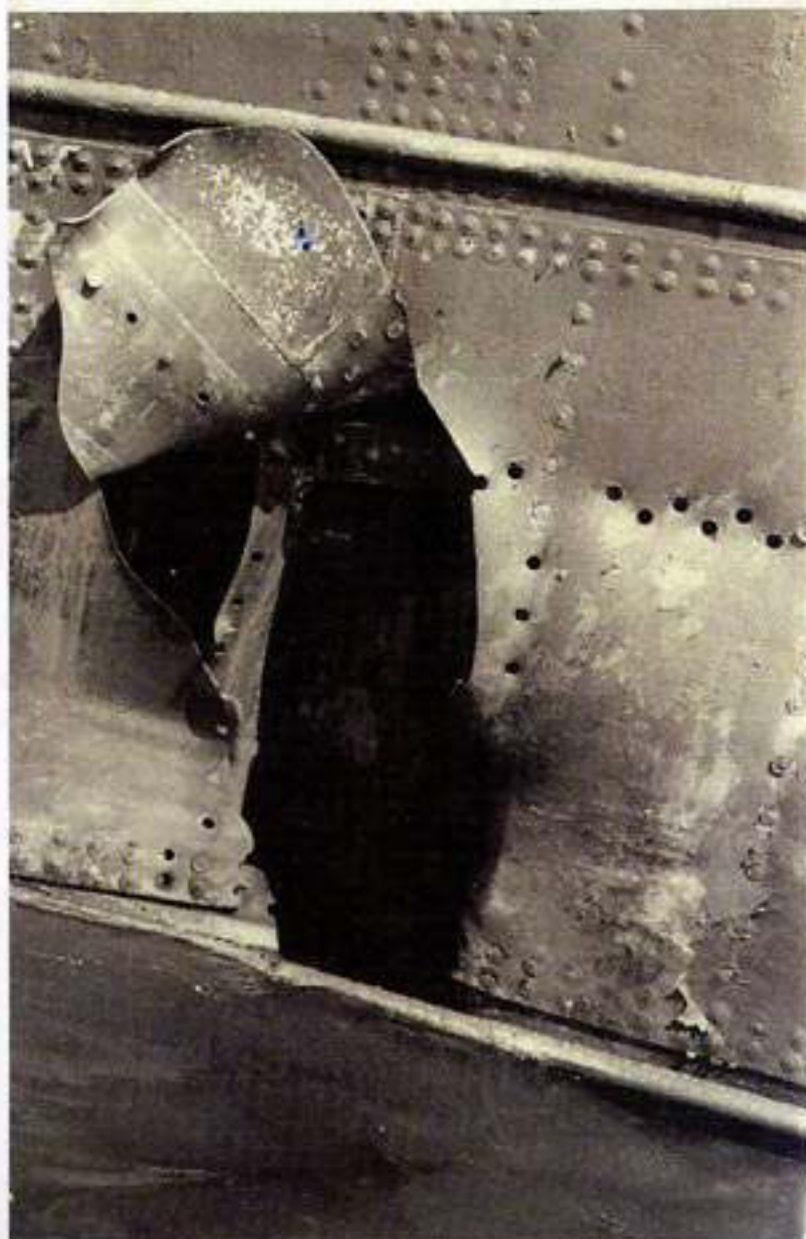
un gran boquete, con gran parte de la chapa deformada y vuelta hacia fuera en los bordes.

Avisamos al *Coast Guard*, cuyos efectivos llegaron rápidamente en una lancha de su servicio y con sus potentes focos pudimos ver con detalle el boquete de 1,70 x 0,60 m que en su parte baja estaba en la línea de flotación, quedando algunas toneladas de agua en la parte inferior del tanque que había contenido agua potable, y que inmediatamente se mezcló con la del mar. Por suerte no hubo daño personal alguno, que de haber explotado mientras se operaba, podría haber tenido graves consecuencias, ya que saltaron como balas varios remaches de babor del rasel al muelle.

Reunidos en el lugar del siniestro los oficiales y yo con el personal del *Coast Guard*, se dedujo que la elección del sitio para la colocación del artefacto, se hizo aprovechando el sector oscuro que

proporcionaba la sombra que daba el abanico del castillo al alumbrado de cubierta en los finos de estribor. Desde la lancha revisamos todo el costado de estribor así como los finos de popa y proa de babor, asegurándonos de que no había más bombas. Al despedirnos del Oficial del *Coast Guard*, éste nos aseguró que desde aquel momento mantendrían vigilancia constante evitando que se nos aproximara bote alguno.

Al día siguiente nos visitaron el Cónsul General de España, D. Ramón Ruiz del Arbol y el Agente Jefe del F.B.I. en la Isla, interesándose por el atentado y para ver *in situ* los efectos del mismo. En mi presencia le instó el Cónsul al Agente que se investigara a fondo el asunto, replicándole él que por supuesto, se iba a hacer con todo interés y





obligación, ya que había sido un sabotaje realizado en territorio U.S.A.

Comuniqué por telex los detalles del atentado a la dirección de C.T.E. y con cierta dificultad por ser domingo, pude contactar por teléfono con algún directivo y así agilizar la urgente reparación y poder proseguir viaje. Conseguí reunirme con el Ingeniero Jefe del astillero local, y al no haber dique disponible, se optó por elevar la proa del barco achicando todos los tanques de agua dulce de proa y con la ayuda de dos piezas de 10 Tm facilitadas por el astillero y colocadas en el coronamiento de popa, quedó todo el boquete por encima de la línea de flotación, lo que permitió efectuar la reparación en cuatro días y así obtener el Certificado de Navegabilidad expedido por el *Lloyd's Register* para poder continuar viaje.

Posteriormente supe que una organización anticastrista radicada en Miami, se había atribuido la autoría del sabotaje, pero las autoridades no dieron información alguna. El Embajador de España en Washington, D. Alfonso Merry del Val, formuló la protesta del Gobierno español.

El Agente Jefe del F.B.I. en Puerto Rico, cumplió lo prometido llevando a cabo una exhaustiva investigación, como consecuencia de la cual se logró detener al supuesto autor de la colocación de la bomba, un exiliado cubano que llevó a cabo el atentado como represalia contra el Gobierno español, por comerciar con el Gobierno castrista de Cuba.

Casi dos años después fui llamado

como testigo al juicio que tuvo lugar en San Juan de Puerto Rico en junio de 1967.

En el interrogatorio al supuesto saboteador, éste se declaró culpable de los hechos, lo que facilitó la rapidez del juicio y la benevolencia del juez, que según supe más tarde se iba inmediatamente de vacaciones. La sentencia, que todo el mundo calificó de suave, fue de un año de libertad vigilada, debiéndose presentar los días primeros de cada mes en el Puesto Principal de Policía de San Juan de P. Rico hasta cumplir el año de la sentencia. La incredulidad de los rostros de los presentes, consignatario, Jefe del FBI, Oficial Jefe del *Coast Guard* y yo mismo, era patente ante tan moderada sentencia.

En el tiempo transcurrido desde el atentado hasta el juicio, había yo mantenido cierta relación de amistad con el Jefe del F.B.I., quien me había ido explicando sus teorías acerca de los motivos del sabotaje. Por tanto, no me extrañó que después del juicio me invitara a visitar su oficina, donde para demostrarme su decepción me enseñó el montón de carpetas que se elevaba casi medio metro sobre su mesa y que constituían el esfuerzo de su trabajo de investigación del asunto.

Cap. Rafael Jaime Romaguera N. de la R., Breve Historia del Satrustegui

ex-“Explorador Iradier”; construido en los Astilleros de la Unión Naval de Levante S.A.

en El Grao de Valencia el 6 de Septiembre de 1948 y comprado a la Empresa Nacional Elcano S.A. de Madrid en 1952; su registro bruto era de 6.615 tons con dos motores diesel de 8.000 H.P. y consumiendo marine diesel-oil; buque tipo mixto con 4 bodegas y con capacidad para acomodar a 236 pasajeros (44 en primera clase y 192 en segunda o clase turista); puesta de quilla el 10 de Octubre de 1944 y botado el 14 de Diciembre de 1946; adjudicado otro peso muerto de 4.400 tons, otro registro bruto de 6.518 tons y otra potencia de los motores de 7.000 H.P.; eslora = 121,00 metros, manga = 16,78 metros y puntal = 8,85 metros.

La primera línea regular a donde fué destinado fué la de Guinea Española con escala en Canarias. Posteriormente y durante 21 años navegó en la línea Mediterráneo-Mar Caribe-Golfo de Méjico con escalas en Génova (Italia), Barcelona, Valencia, Alicante, Cádiz, Santa Cruz de Tenerife (Canarias), San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo (República Dominicana), Willemstad (Curacao), La Guaira (Venezuela), Cartagena de Indias (Colombia), Veracruz (Méjico), Maracaibo (Venezuela), Santa Cruz de Tenerife, Cadiz y Barcelona.

Vendido a la Compañía Trasmediterránea S.A. de Madrid el 8 de Mayo de 1973 y rebautizado “Isla de Cabrera”.

No llegó a navegar con su nueva naviera, ya que el 30 de Junio de 1973 sufrió un gran incendio a bordo cuando se encontraba en dique seco en los Talleres Nuevo Vulcano de Barcelona pasando una inspección reglamentaria, quedando con tantos e importantes daños en casco, superestructura y motores, que fué vendido para desguace el 11 de Diciembre de 1973.