

Las fuerzas aéreas de los pobres. Historia de los coches bomba (I)

MIKE DAVIS :: 25/05/2006

El coche bomba se convirtió en un arma semi-estratégica comparable a la fuerza aérea en su capacidad de derribar centros urbanos importantes y cuarteles generales. El camión bomba suicida que devastó la embajada estadounidense y los cuarteles de los marines en Beirut en 1983, superó -al menos en sentido geopolítico- al fuego combinado de los bombarderos y barcos de guerra de Estados Unidos y obligó a Reagan a retirarse de Líbano

"¡Vosotros no os habéis apiadado de nosotros! Y nosotros haremos lo mismo. Os vamos a dinamitar".

Advertencia anarquista (1919).

En un caluroso día de septiembre, pocos meses después de la detención de sus camaradas Sacco y Vanzetti, un vengativo anarquista italiano, llamado Mario Buda, aparcó su carro tirado por un caballo cerca de la esquina de Wall y Broad Streets, enfrente de la compañía J.P. Morgan. Se bajó despreocupadamente y desapareció sin llamar la atención entre la multitud que iba a almorzar. Unos pocas manzanas más allá, un asustado cartero encontró unas extrañas octavillas que avisaban: " ¡Liberad a los prisioneros políticos o moriréis todos!", firmadas por "American Anarchist Fighters" (Combatientes anarquistas de Estados Unidos). Las campanas de la cercana Trinity Church empezaron a sonar a mediodía y, cuando pararon, el carro- cargado de dinamita y trozos de metal- explotó convertido en una bola de fuego llena de metralla".

"El caballo y el carro saltaron hechos migas" escribe Paul Avrich, el famoso historiador del anarquismo estadounidense que descubrió la verdadera historia. "Los cristales de las ventanas de las oficinas cayeron a la calle y los toldos de los doce pisos quedaron envueltos en llamas. La gente, presa de pánico, se vio envuelta en una nube de polvo que cubrió la zona. Thomas Joyce del departamento de valores, títulos bancarios murió en su despacho entre los escombros de las paredes. En el exterior, montones de cuerpos quedaron esparcidos por las calles.

Sin duda, Buda se disgustó cuando se enteró de J.P. Morgan no se encontraba entre los 40 muertos y más de 200 heridos- el gran jefazo de los ladrones estaba lejos, en Escocia, en su pabellón de caza. Aun así , un pobre inmigrante con algo de dinamita robada, un montón de trozos de metal y un viejo caballo había ocasionado un terror sin precedentes en el mismísimo corazón del capitalismo estadounidense.

Su bomba en Wall Street fue la culminación de medio siglo de fantasías anarquistas sobre angeles vengativos hechos de dinamita; pero asimismo fue una invención, como el Difference Engine de Charles Babbage, que superaba la imaginación de su época. Sólo después de que la barbarie de las bombas estratégicas se haya convertido en algo rutinario

y cuando las fuerzas aéreas persiguen de forma rutinaria a los insurgentes entre los laberintos de las ciudades pobres, habría de realizarse por completo el potencial radical de la "máquina infernal" de Buda.

El carro de Buda era, en esencia, el prototipo del coche bomba: la primera utilización de un vehículo que no llama la atención, que pasa desapercibido en casi cualquier escenario urbano, para transportar enormes cantidades de explosivos de gran potencia hacia un objetivo determinado y valioso. No se reprodujo, hasta donde yo puedo establecer, hasta el 12 enero de 1947, cuando la Brigada Stern colocó un camión con explosivos en una comisaría de policía británica en Haifa, Palestina, matando a 4 personas e hiriendo a 140. La Brigada Stern (un grupo pro-fascista, liderado por Abraham Stern, y escindido del sionista y ultraderechista paramilitar Irgun) pronto colocaría camiones y coches bomba para asesinar también a los palestinos: una atrocidad creativa, copiada de inmediato por los desertores británicos que luchaban al lado de los nacionalistas palestinos.

Desde entonces, los vehículos bomba se utilizaron esporádicamente- produciendo masacres famosas en Saigón (1952), Argel (1962 y Palermo (1963), pero las puertas del infierno sólo se abrieron de verdad en 1972, cuando el IRA- según dice la leyenda de forma accidental- improvisó el primer coche bomba con nitrato de amonio y fuel oil (ANFO, en sus siglas inglesas). Esta nueva generación de bombas, que requieren sólo de ingredientes industriales comunes y abonos sintéticos, resultan baratos de fabricación y sorprendentemente potentes, elevaron el terrorismo urbano desde el nivel artesanal al industrial y posibilitaron la puesta en marcha de campañas continuas contra los centros urbanos así como la destrucción completa de rascacielos de hormigón y bloques de apartamentos.

En otras palabras, el coche bomba se convirtió de repente en un arma semi-estratégica que, en determinadas circunstancias, era comparable a la fuerza aérea en su capacidad de derribar centros urbanos importantes y cuarteles generales al mismo tiempo que aterrorizaba a la población de ciudades enteras. En efecto, el camión bomba suicida que devastó la embajada estadounidense y los cuarteles de los marines en Beirut en 1983, superó- al menos en sentido geopolítico- al fuego combinado de los bombarderos y barcos de guerra de la Sexta Flota de Estados Unidos y obligó a la administración Reagan a retirarse de Líbano.

El uso sin tregua de los coches bombas de Hizbollah en Líbano durante los años 80 para oponerse a la avanzada tecnología militar de Estados Unidos, Francia e Israel, enseguida envalentonó a una docena de otros grupos para llevar sus insurgencias y jihads internas hasta las metrópolis. Algunos de los integrantes de las nuevas generaciones de preparadores de coches bomba se graduaron en escuelas de terroristas puestas en marcha por la CIA y los servicios de inteligencia pakistaníes (ISI, en sus siglas inglesas), con financiación saudí, a mediados de los 80 para entrenar a los mujahidines en el terrorismo contra los rusos que ocupaban entonces Kabul. Entre 1992 y 1998, 16 de los principales atentados con vehículos bomba en 13 ciudades diferentes mataron a 1.050 personas e hirieron a cerca de 12.000. Aún más importante, desde un punto de vista geopolítico, fue que el IRA y la Yama"á al-Islamiya infligieron daños por miles de millones de dólares en los dos centros principales que controlan la economía mundial- la City de Londres (1992,1993 y 1996) y el sur de Manhattan (1993)- y obligaron a que la industria mundial del seguro se

reorganizara.

En el nuevo milenio, 85 años después de aquella primera masacre de Wall Street, los coches bomba se han convertido casi en algo tan generalizado a escala mundial como los iPod y el SIDA, abriendo cráteres en las calles de las ciudades desde Bogotá a Bali. Camiones bomba con suicidas, en otra época marca distintiva de Hizbollah, han sido introducidos en Sri Lanka, Chechenia / Rusia, Turquía, Egipto, Kuwait e Indonesia. En cualquier gráfico del terrorismo urbano, la curva que representa a los coches bomba ha crecido bruscamente, de forma casi exponencial. El Iraq ocupado por Estados Unidos es un infierno sin fin con más de 9.000 víctimas- principalmente civiles- atribuidas a vehículos bomba en el período de los dos años comprendido entre julio de 2003 y junio de 2005. Desde entonces, la frecuencia de los atentados con coches bomba ha aumentado dramáticamente: 140 por mes en otoño de 2005, 13 de ellos en Bagdad sólo el día de año nuevo de 2005. Si las bombas en las carreteras o IED(Improvised Explosives Devices) son las armas más efectivas contra los vehículos militares estadounidenses, los coches bomba son el arma elegida para la matanza de civiles chiíes delante de las mezquitas o mercados y para provocar una guerra sectaria apocalíptica.

Ante la amenaza de armas que no se distinguen del tráfico normal, los aparatos de la Administración y de las finanzas se están recluyendo en el interior de "anillos de acero" y "zonas verdes" pero el enorme desafío de los coches bombas parece insuperable. El robo de bombas nucleares, el gas sarin y el ántrax pueden convertirse en "nuestros peores miedos" pero el coche bomba es el instrumento cotidiano del terrorismo urbano. Antes de analizar su génesis, sin embargo, puede resultar útil resumir las características que hicieron del carro de Buda una formidable, y sin duda, fuente permanente de inseguridad urbana.

Primero, los vehículos bomba son armas que sorprenden sigilosamente al poder y que tienen una eficacia destructiva. Camiones, furgonetas o incluso todo-terrenos pueden transportar fácilmente el equivalente a varias bombas convencionales de 1.000 libras (N.T. unos 500 kg.) hasta la puerta de un objetivo principal. Además, su potencial destructivo está todavía en evolución gracias a los continuos pequeños ajustes que llevan a cabo sus ingeniosos fabricantes. Todavía tendremos que enfrentarnos al horror absoluto de remolques cargados con explosivos capaces de diseminar sus efectos mortales en 200 yardas a la redonda o de bombas cargadas de los suficientes residuos nucleares para convertir Wall Street en zona radioactiva durante generaciones.

Segundo, son extraordinariamente baratos: se puede masacrar a 40 ó 50 personas con un coche robado y unos 400 dólares de fertilizantes y material electrónico ilegal. Ramzi Yousef, cerebro del atentado del World Trade Center en 1993, se ha jactado de que su gasto mayor fueron las llamadas telefónicas de larga distancia. El explosivo, en sí mismo, (media tonelada de urea) costó 3.615 dólares y el alquiler diario de 59 dólares de una furgoneta Ryder de diez pies de largo (N.T.: unos tres metros). Por contraste, cada uno de los misiles de crucero que se han convertido en la forma de respuesta típica estadounidense a los ataques terroristas en el exterior cuesta 1 millón cien mil dólares.

Tercero, los coches bomba son muy sencillos de activar. Aunque todavía hay quien se niega a creer que Timothy McVeigh y Terry Nichols no contaron con ayuda secreta de algún

oscuro gobierno u organización, dos hombres por medio de la típica cabina de teléfono- un guarda de seguridad y un granjero- planearon y ejecutaron con éxito el horrendo atentado de Oklahoma con libros de instrucciones e información obtenida en el circuito de venta de armas.

Cuarto, de la misma manera que las más "sofisticadas" bombas aéreas, los coches bomba actúan de forma indiscriminada: los "daños colaterales" son prácticamente inevitables. Si la lógica de un atentado es la de matar a inocentes y sembrar el pánico en el círculo más amplio para crear una "estrategia de tensión" o para desmoralizar a la sociedad, los coches bomba son el instrumento ideal. Pero de la misma manera resultan efectivos para minar la credibilidad moral de una causa y provocar el rechazo de sus bases de apoyo.(...)

Quinto, los coches bomba son extremadamente anónimos y dejan escasas huellas y pruebas forenses. Buda se marchó tranquilamente a Italia, dejando a William Burns, a J. Edgar Hoover y al Bureau of Investigation (más tarde bautizado como FBI) que hicieran el ridículo siguiendo una tras otra pistas falsas durante una década. La mayoría de los continuadores de Buda han escapado asimismo a la identificación y la detención. El anonimato, además, anima enormemente a utilizar coches bomba a quienes les gusta ocultar su autoría material, entre otros a la CIA, al Mossad israelí, al GSD sirio, al Pasdaran iraní y al ISI paquistaní, todos ellos autores de grandes masacres con tales dispositivos.

Detonaciones preliminares (1948-63)

"Bombas de relojería de los rojos hacen volar el centro de Saigón"

Titular del New York Times, 10 de enero de 1952

Los componentes de la Brigada Stern fueron alumnos aventajados de la violencia, judíos que se auto proclamaban admiradores de Mussolini y que se empaparon de las tradiciones terroristas del partido socialista revolucionario ruso anterior a 1917, del IMRO macedonio y de los camisas negras italianos. En su calidad de extrema derecha del movimiento sionista en Palestina- considerados "fascistas" por la Haganah y "terroristas por los británicos- fueron moral y tácticamente inmunes a las consideraciones de la diplomacia y de la opinión mundial. Gozaron de una feroz y bien merecida reputación por la originalidad de sus operaciones y lo sorpresivo de sus atentados. El 12 de enero de 1947, como parte de su campaña para evitar cualquier compromiso entre los principales responsables sionistas y el gobierno británico, hicieron explotar un potente camión bomba en la comisaría central de policía de Haifa, que produjo 144 víctimas. Tres meses después, repitieron la misma táctica en Tel Aviv, volando los cuarteles de la policía en Sarona (5 muertos) con un camión robado del servicio postal, lleno de dinamita.

En diciembre de 1947, a raíz de la votación en la ONU sobre la partición de Palestina, se desataron las hostilidades entre las comunidades árabe y judía desde Haifa a Gaza. La Brigada Stern que rechazaba cualquier reparto que no fuera la restauración de la Israel bíblica, procedía a hacer el debut del camión bomba como arma de terrorismo masivo. El 4 de enero de 1948, dos hombres disfrazados con ropa árabe condujeron un camión aparentemente repleto de naranjas hasta el centro de Jaffa y lo aparcaron cerca del New

Seray Building, sede del gobierno municipal palestino y de un comedor de beneficencia para niños pobres. Se entretuvieron para tomar un café en un local cercano antes de escapar pocos minutos antes de la detonación.

"Una ensordecedora explosión" escribe Adam LeBor en su historia de Jaffa, "sacudió la ciudad. Cristales rotos y trozos de ladrillos cayeron sobre la Clock Tower Square. El interior del New Seray y las paredes laterales se derrumbaron en un montón de escombros y hierros retorcidos. Sólo la fachada neo-clásica se mantuvo en pie. Tras un momento de silencio, comenzaron los gritos. Murieron 26 personas y hubo centenares de heridos. La mayoría eran civiles, entre ellos muchos niños de los que comían en el comedor de la beneficencia". La bomba no alcanzó a los dirigentes palestinos, que se habían trasladado a otro edificio, pero la atrocidad consiguió aterrorizar a los residentes y creó las circunstancias para una eventual escapada.

Asimismo, provocó a los palestinos para devolver el golpe. El Arab High Committee disponía de su propia arma secreta: los rubios desertores británicos que luchaban a su lado. Nueve días después del atentado de Jaffa, unos de estos desertores, dirigidos por Eddie Brown- ex cabo de la policía, cuyo hermano había sido asesinado por el Irgún - se apropiaron de un camión del servicio de correos, lo cargaron con explosivos y lo hicieron explotar en el barrio judío de Haifa, hiriendo a 50 personas. Dos semanas más tarde, Brown, con un coche robado y seguido por un camión de cinco toneladas conducido por un palestino vestido de policía, consiguieron pasar los controles británicos y de la Haganah y se introdujeron en la parte nueva de Jerusalén. El conductor aparcó delante del Palestine Post, encendió la mecha y escapó en el coche de Brown. La sede del periódico quedó devastada y hubo un muerto y 20 heridos.

Según un cronista del suceso, Abdel Kader el-Husseini, los líderes militares del Arab Higher Committee quedaron tan impresionados por el éxito de estas operaciones- inspiradas involuntariamente por la Brigada Stern- que autorizaron una ambiciosa continuación en la que intervinieron seis desertores británicos. "En esa ocasión, se utilizaron tres camiones, escoltados por un vehículo blindado británico robado, con un joven rubio vestido de policía en la torreta". De nuevo, el convoy atravesó fácilmente los controles y se dirigió hacia el Atlantic Hotel en la calle Ben Yehuda. Un curioso vigilante nocturno fue asesinado al enfrentarse a los terroristas, que huyeron en el vehículo blindado después de activar los explosivos de los tres camiones. La detonación fue enorme y las consecuencias graves: 46 muertos y 130 heridos.

Las facilidades para atentados semejantes- la posibilidad de pasar de una zona a la otra- se terminaron cuando los palestinos y los judíos se enzarzaron en una guerra total, pero un atentado final adelantó el brillante futuro del coche bomba como instrumento para asesinar. El 11 de marzo, se dejó entrar en el patio del muy vigilado complejo de la Jewish Agency a la limusina oficial del cónsul general estadounidense, con la bandera de las barras y estrellas y conducido por su chófer habitual. El conductor, un cristiano palestino de nombre Abu Yussef, esperaba asesinar al líder sionista David Ben Gurion, pero la limusina fue movida justo antes de que explotara; sin embargo, murieron 13 funcionarios de la Jewish Foundation Fund y 40 resultaron heridos.

El breve pero terrible intercambio de coches bomba entre árabes y judíos se fijaría en la memoria colectiva de su conflicto pero no alcanzaría el grado máximo hasta que Israel y sus aliados falangistas empezaron a aterrorizar Beirut occidental con bombas en 1981: una provocación que habría de despertar al dragón chií dormido. Mientras tanto, la continuación real se desarrolló en Saigón: una serie de atrocidades con coches y motocicletas bomba llevadas a cabo en 1952-53- reflejadas en el argumento de la novela de Graham Greene, *El americano impasible* (*The Quiet American*)-, que él describe como preparadas en secreto por el agente de la CIA, Alden Pyle, quien conspira para sustituir al Viet -Mingh (a quien se responsabilizaría de las bombas) y a los franceses (incapaces de garantizar la seguridad pública) por un partido pro-estadounidense.

En la vida real, el americano impasible, fue el experto en contrainsurgencia, coronel Edward Lansdale (con sus éxitos recientes contra los campesinos comunistas en Filipinas), y el verdadero dirigente de la "Tercera Fuerza" fue su protegido, el general Trihn Minh The, de la secta religiosa Cao Dai. Es indudable, escribe el biógrafo de The, que el general "instigó muchos atentados terroristas en Saigón, en los que se utilizó cargas de plástico con temporizadores colocadas en vehículos, o escondidas en los cuadros de bicicletas. En particular, el Li An Minh (el ejército de The) hizo explotar coches delante de la Opera House (Teatro de la ópera) de Saigón en 1952. Aquellas bombas de relojería, según se ha sabido, llevaban 50 Kg. de metralla, de la utilizada por las fuerzas aéreas francesas, que no había explotado y los del Li An Minh habían recogido."

Allen Dulles de la CIA, envió a Lansdale a Saigón unos meses antes de la atrocidad de la ópera (inmortalizada de forma terrible en una fotografía de Life en la que se veía el cadáver de un conductor de rickshaw con ambas piernas amputadas) atribuida oficialmente a Ho Chi Min. Aunque Lansdale era bien consciente de que la autoría de estos sofisticados atentados era del general The (los explosivos estaban ocultos en falsos compartimentos cercanos a los depósitos de gasolina), sin embargo proclamó al señor de la guerra del Cao Dai como patriota comparable a Washington y Jefferson. Tras el asesinato de The, a manos de agentes franceses o de cuadros del Vietminh, Lansdale le elogió ante los periodistas como "un buen hombre. Era moderado, un excelente general, estaba con nosotros, y nos costaba treinta y cinco mil dólares."

Bien fuera por imitación o por reinención, los coches bomba sobresalieron más tarde en otra colonia francesa desgarrada por la guerra: en Argel durante los últimos días de los pied-noirs o colonos franceses. Algunos de los amargados oficiales franceses que prestaron servicios en Saigón en los años 1952-53 se convertirían en cuadros de la Organisation de l'Armée Secrete (OAS) dirigida por el general Raoul Salan. En abril de 1961, tras el fracaso de su insurrección contra el presidente francés Charles de Gaulle-que estaba dispuesto a negociar un acuerdo con los rebeldes argelinos-, la OAS se volvió hacia el terrorismo- con un auténtico festival de plastique - con toda la formidable experiencia de sus veteranos paracaidistas y legionarios. Sus enemigos declarados incluían al mismo De Gaulle, a las fuerzas de seguridad francesas, a los comunistas, a los pacifistas (entre ellos al filósofo y activista Jean-Paul Sartre) y en particular a los civiles argelinos. El más mortífero de sus coches bomba mató a 62 estibadores musulmanes que hacían cola para trabajar en los muelles de Argel en mayo de 1962, pero sólo sirvió para afianzar la resolución de los argelinos de echar al mar a todos los pied- noirs.

El siguiente objetivo del coche bomba fue Palermo, en Sicilia. Angelo La Barbera, capo de la Mafia del centro de Palermo, no cabe duda de que había prestado cuidadosa atención a las bombas de Argel e incluso puede que se sirviera de algunos expertos de la OAS cuando lanzó su devastador atentado contra su rival de la Mafia, "Little Bird" Greco, en febrero de 1963. El bastión de Greco era la ciudad de Ciaculli en las afueras de Palermo donde estaba protegido por un ejército de guardaespaldas. La Barbera superó este obstáculo con la ayuda del Alfa Romeo Giulietta. "Este elegante cuatro puertas familiar", escribe John Dickie en su historia de la Cosa Nostra, "fue uno de los símbolos del milagro económico italiano: "estilizado, práctico, confortable, seguro y accesible", tal como decía la publicidad." El primero de los Giulietta cargado con explosivos, destruyó la casa de Greco: el segundo, unas semanas después, mató a uno de sus principales socios. Los pistoleros de Greco respondieron, hiriendo en mayo a La Barbera en Milán. Como respuesta, el ambicioso lugarteniente de La Barbera, Pietro Tortea, y Tommaso Buscetta (que después se convertiría en el más famoso de los pentiti de la Mafia) colocaron otros mortíferos Giuliettas.

El 30 de junio de 1963, "el enésimo Giulietta abarrotado de TNT" fue abandonado en uno de los campos de mandarinos que rodean Ciaculli. Una bombona de butano con una mecha estaba claramente visible en el asiento trasero. Esa misma mañana, otro Giulietta había explotado en un pueblo cercano, matando a dos personas, así que los carabinieri tomaron precauciones y solicitaron ayuda de ingenieros militares. "Dos horas más tarde llegaron dos expertos en explosivos, cortaron la mecha y dijeron que el vehículo ya podía examinarse. Pero cuando el teniente Mario Malausa inspeccionaba el contenido del maletero, hizo estallar la enorme cantidad de TNT que contenía. Él y seis hombres más quedaron convertidos en jirones por la explosión que chamuscó y desnudó los mandarinos en un radio de centenares de metros." (El lugar todavía hoy está señalado con uno de los varios monumentos a las víctimas de las bombas en la región de Palermo.)

Antes de que esta "primera guerra de la Mafia" terminara en 1964, la población de Sicilia había aprendido a temblar ante la simple vista de un Giulietta y el coche bomba se había convertido en un instrumento permanente de la Mafia. Se utilizaron de nuevo durante una segunda, e incluso más sangrienta, guerra mafiosa o Matanza entre 1981-83, para volverse contra los funcionarios públicos a principio de los años 90 tras la condena de los dirigentes de Cosa Nostra en una serie de sensacionales "maxi-juicios". "El más famoso de aquellos coches bomba ciegos de cólera- presumiblemente organizado por "Tractor" Provenzano y su célebre banda corleonesa- fue la explosión en mayor de 1993 que dañó la mundialmente conocida Galería de los Uffizi en el corazón de Florencia y mató a 5 peatones e hirió a otros 40.

"El Black Stuff"

"Pudimos sentir el temblor bajo nuestros pies. Después supimos que pasaba algo y escapamos de allí"

Palabras de un veterano del IRA sobre el primer coche bomba ANFO

La primera generación de coches bomba- Jaffa-Jerusalén, Saigón, Argel y Palermo- eran

suficientemente letales (con un resultado equivalente por lo general a varias cientos de kilos de TNT) pero exigía el acceso al robo de explosivos industriales o militares. Los fabricantes de bombas, sin embargo, eran conscientes de que existía una alternativa casera, muy peligrosa en su preparación pero que ofrecía casi posibilidades ilimitadas de destrucción a muy bajo costo. El nitrato de amonio es un fertilizante sintético asequible en cualquier lugar y un ingrediente industrial con extraordinarias propiedades explosivas, tal como se comprobó en la catástrofe accidental producida en la planta química de Oppau en Alemania en 1921- las ondas expansivas se percibieron a más de 150 km. y sólo quedó un enorme cráter en el lugar donde había estado la fábrica-; y en un desastre en la ciudad de Texas en 1947 (con 600 muertos y el 90 % de la ciudad dañada en sus estructuras). El nitrato de amonio se vende por medias toneladas y es asequible para el terrorista más escaso de dinero, pero el proceso de mezclarlo con fuel oil para producir un explosivo ANFO es algo más difícil tal como el IRA descubrió a finales de 1971.

"El (re)descubrimiento del coche bomba fue totalmente accidental", explica el periodista Ed Maloney en su *Secret History of the IRA*, "pero su desarrollo por el IRA de Belfast no lo fue. La cadena de acontecimientos se inició a finales de diciembre de 1971, cuando el responsable general de la intendencia, Jack McCabe, resultó mortalmente herido cuando un artefacto experimental casero, constituido básicamente por una mezcla con fertilizante, conocido como black stuff, explotó cuando lo estaba manipulando con una pala en su garaje en las afueras de la zona norte de Dublín. Los dirigentes del IRA advirtieron de que era muy peligroso manipular la mezcla, pero Belfast ya había recibido un envío y alguien tuvo la idea de aprovecharlo colocándolo en un coche con una mecha y un temporizador y dejándolo en algún lugar del centro de Belfast." La deflagración producida causó una gran impresión en los dirigentes de Belfast.

El "black stuff"- que el IRA pronto aprendió cómo manipular con seguridad- liberó al ejército clandestino de las dificultades para obtener suministros por la fuerza: el coche bomba aumentó su capacidad destructiva al mismo tiempo que reducía las posibilidades de que los voluntarios fueran detenidos o volaran de forma accidental. El coche bomba combinado de ANFO, en otras palabras, constituyó una inesperada revolución militar, si bien cargado de una potencial calamidad política y moral. "El enorme tamaño de los dispositivos", subraya Moloney, "aumentó en gran medida el riesgo de muerte de civiles en operaciones poco cuidadosas o chapuceras."

El Consejo del IRA dirigido por Sean MacStiofain, no obstante, encontró demasiado atractivas las enormes posibilidades de la nueva arma como para preocuparse de que sus espantosas consecuencias pudieran volverse contra ellos. En efecto, los coches bomba reforzaron la ilusión de los principales dirigentes en 1972 de que el IRA estaba en la ofensiva definitiva que conduciría a la victoria sobre el gobierno inglés. Por ello, en marzo de 1972, se enviaron dos coches bomba al centro de Belfast seguidos de llamadas telefónicas de advertencia confusas que llevaron a la policía a evacuar a la gente en la dirección de una de las explosiones. Cinco civiles resultaron muertos y dos agentes de las fuerzas de seguridad. A pesar del clamor popular así como del cierre al tráfico de la zona comercial de la Royal Avenue, el entusiasmo de las brigadas de Belfast ante la nueva arma no disminuyó y el mando preparó un enorme atentado para paralizar la vida comercial cotidiana en Irlanda del Norte. MacStiofain alardeó de que iban a llevar a cabo una ofensiva

de " una ferocidad extrema y sin tregua" que acabaría con la "infraestructura colonial."

El viernes 21 de julio, voluntarios del IRA colocaron 20 coches bomba y explosivos camuflados en la periferia del ahora prohibido al tráfico centro de la ciudad, con detonaciones programadas para que explotaran en cadena con un intervalo de cinco minutos. El primer coche bomba lo hizo delante del Ulster Bank en el norte de Belfast y amputó las piernas de un peatón católico. Las explosiones sucesivas afectaron a dos estaciones de tren, a la estación de autobuses Ulster de Oxford Street, a varios cruces ferroviarios y a una zona residencial de católicos y protestantes en Cavehill Road. "En el punto álgido de las explosiones, el centro de Belfast parecía una ciudad sometida al fuego de artillería: nubes de humo asfixiante rodeaban los edificios mientras se producían una tras otra las explosiones que casi ahogaban los gritos histéricos de los aterrorizados compradores." Una serie de avisos telefónicos del IRA sólo sirvieron para producir un mayor caos, ya que la gente escapaba de una explosión para toparse con la siguiente. Siete civiles y dos soldados murieron y más de 130 personas resultaron gravemente heridas.

Aunque no se produjo un colapso económico, "el viernes sangriento" fue el comienzo de una campaña extraordinaria "contra las empresas" que infligió daños significativos en la economía de Irlanda del Norte, en particular en su capacidad de atraer inversiones privadas y extranjeras. El terror provocado aquel día obligó también a las autoridades a estrechar el "cerco de acero" en los alrededores del centro de la ciudad, convirtiéndola en modelo de futuros enclaves fortificados y "zonas verdes". Siguiendo la tradición de sus antecesores, los fenian que iniciaron el terrorismo de la dinamita en los años 1870, los republicanos irlandeses, una vez más, añadieron nuevas páginas al manual de la guerrilla urbana. Aficionados extranjeros, en especial en Oriente Próximo, prestaron mucha atención a las dos innovaciones: la del coche bomba ANFO y la de su utilización en una campaña prolongada de atentados contra una economía regional en su totalidad.

Lo que se comprendió menos fuera de Irlanda, sin embargo, fue el enorme daño que los coche bomba del IRA inflingieron al propio movimiento republicano. El viernes sangriento acabó con la imagen popular de un heroico y desvalido IRA; produjo un profundo rechazo entre los católicos de a pie y dio al gobierno inglés un inesperado respiro en la condena mundial de la sangrienta masacre del domingo en Derry y en las detenciones sin juicio. Más aún, dio al Ejército la excusa perfecta para lanzar la masiva operación Motorman: 13.000 soldados acompañados por tanques Centurian entraron en las zonas "restringidas" de Derry y Belfast y recuperaron el control de las calles frente al movimiento republicano. El mismo día, un sangriento y chapucero atentado con coche bomba en el pueblo de Claudy, perteneciente al condado de Londonderry, mató a 8 personas. (Los grupos paramilitares protestantes unionistas- que jamás avisaban y de forma deliberada tomaban como objetivo a civiles- proclamaron que el viernes sangriento y el atentado de Claudy habían sido represalias por su triple atentado con coches bomba durante la hora punta del 17 de mayo de 1974, que produjo 33 muertos, el número más alto de víctimas en un solo día durante el curso de los "disturbios.")

La debacle de Belfast ocasionó la renovación de los dirigentes del IRA pero fracasó en acabar con el convencimiento casi ciego en la capacidad de los coches bomba para cambiar el curso de la batalla. Obligados a la defensiva por la operación Motorman y las

consecuencias negativas del viernes sangriento, decidieron atacar contra el mismo corazón del imperio británico. La brigada Belfast planificó el envío a Londres de diez coches bomba a través del ferry Dublín-Liverpool, sirviéndose de voluntarios de refresco con historiales limpios, entre los que se encontraban dos jóvenes hermanas, Marion y Dolours Price. Surgieron problemas y sólo cuatro coches llegaron a Londres: uno de ellos fue detonado delante del Old Bailey ; otro en el centro de Whitehall , cerca de la residencia del primer ministro en el número 10 de Downing Street. 180 londinenses resultaron heridos y uno muerto. Aunque los 8 terroristas del IRA fueron detenidos, en los guetos de Belfast occidental fueron aclamados y la operación se convirtió en modelo para futuras campañas de atentados del IRA en Londres, que culminaron en las terribles explosiones que destrozaron la City de Londres y aterrorizaron a la industria aseguradora mundial durante 1992 y 1993.

La cocina del infierno (los años 1980)

*"Somos soldados de Dios y ansiamos la muerte. Estamos dispuestos a convertir
Líbano en otro Vietnam"*
- Comunicado de Hizbollah

Jamás en la historia una sólo ciudad ha sido el campo de batalla de tantas ideologías enfrentadas, alianzas sectarias, venganzas locales o conspiraciones extranjeras e intervenciones, como Beirut a principios de los años 80. Los conflictos triangulares de Belfast - con tres frentes armados (los republicanos, los unionistas y los británicos) y sus grupos disidentes- parecen sencillos en comparación con la complejidad, semejante a la de una matriusca rusa, de las guerras civiles de Líbano (chiíes contra palestinos, por ejemplo, maronitas contra musulmanes y drusos), en los conflictos regionales (Israel contra Siria) y en las guerras por delegación (Irán contra Estados Unidos), en último término en el marco de la Guerra Fría. En otoño de 1971, por ejemplo, había 58 grupos armados sólo en Beirut occidental. Con tal cantidad de gente intentando matarse unos a otros por razones muy diferentes, Beirut se convirtió para la tecnología de la violencia urbana en lo que una lluvia tropical supone para el desarrollo de las plantas.

Los coches bomba empezaron a aterrorizar regularmente al Beirut occidental de población musulmana en otoño de 1981, al parecer como parte de una estrategia israelí para expulsar de Líbano a la Organización para la Liberación de Palestina (OLP). El servicio secreto israelí, Mossad, había utilizado con anterioridad coches bomba en Beirut para asesinar a líderes palestinos (por ejemplo, al novelista Gassan Kanafani en julio de 1972) por lo que nadie se sorprendió especialmente cuando aparecieron las pruebas de que Israel estaba patrocinado las masacres. Según el especialista en Oriente Próximo, Rashid Khalidi, " Una serie de confesiones públicas de terroristas detenidos dejaron claro que los coches bomba se estaban utilizando por los israelíes y sus aliados falangistas, para aumentar la presión sobre la OLP con el fin de que se marchara."

El periodista Robert Fisk estaba en Beirut cuando un "enorme coche bomba produjo en la calle un cráter de 45 pies de profundidad y derribó un bloque entero de apartamentos. El edificio se vino abajo como una acordeón, ocasionando la muerte a más de 50 de sus

ocupantes, la mayoría de ellos refugiados chiíes del sur del Líbano." Varios de los terroristas capturados confesaron que las bombas habían sido preparadas por el Shin Bet, el equivalente israelí del FBI, o por la British Special Branch. Pero si semejantes atrocidades estaban dirigidas a aterrorizar a los musulmanes y a la OLP, tuvieron la consecuencia no deseada (como pasó con los bombardeos posteriores de la fuerza aérea israelí con bombas de racimo sobre barriadas civiles) de transformar a los chiíes de aliados israelíes informales en enemigos decididos y astutos.

El nuevo rostro de la militancia chií era Hizbollah, creado a mediados de 1982 gracias a la amalgama del Amal islámico con otros grupúsculos pro-jomeiníes. Entrenados y aconsejados por el pasdarán iraní en el valle del Bekaa, eran al mismo tiempo un movimiento de resistencia de los nativos con raíces profundas en los suburbios chiíes del sur de Beirut y el largo brazo armado de la revolución teocrática iraní. Aunque algunos especialistas defienden otras teorías alternativas, habitualmente se considera al Amal islámico /Hizbollah como los autores, con la ayuda de Siria e Irán, de los devastadores atentados contra las fuerzas francesas y estadounidenses en Beirut durante el año 1983. La diabólica innovación de Hizbollah fue el unir los coches bomba ANFO del IRA con los kamikases, sirviéndose de conductores suicidas para estrellar camiones cargados de explosivos contra bloques de viviendas o embajadas en Beirut, para después hacerlo contra los puestos de control israelíes y sus patrullas en el sur de Líbano.

Estados Unidos y Francia se convirtieron en objetivos de Hizbollah y sus patronos sirios e iraníes una vez que la Fuerza Multilateral establecida en Beirut- supuestamente para permitir la evacuación segura de la OLP de la ciudad- se convirtió, al principio de manera no oficial y con posterioridad públicamente, en aliada del gobierno maronita en su guerra civil contra la mayoría musulmana y drusa. La primera represalia contra la política del presidente Reagan tuvo lugar el 18 de abril de 1983, cuando un camión robado y cargado con unos 1.000 kilos de explosivos ANFO, de pronto, con un viraje súbito en medio del tráfico entró en el camino de la fachada oceánica de la embajada de Estados Unidos en Beirut. El conductor lanzó el camión por delante de la asustada guardia y lo estrelló contra la puerta del vestíbulo. "Incluso para lo que ocurre normalmente en Beirut", escribe el ex agente de la CIA, Robert Baer, "se produjo un enorme onda expansiva que destrozó las ventanas. El buque estadounidense Guadalcanal, fondeado a cinco millas de la costa, se estremeció con las vibraciones. En la zona cero, el centro del edificio de siete pisos de la embajada voló centenares de metros por el aire, quedó suspendido durante lo que pareció una eternidad, para desplomarse finalmente convertido en una nube de escombros, gentes, muebles destrozados y papeles."

Bien sea como resultado de una labor extraordinaria de información o por casualidad, el atentado coincidió con la visita a la embajada de Robert Ames, el responsable del servicio nacional de inteligencia de la CIA para el Próximo Oriente. Le mató ("su mano se encontró flotando a una milla de la costa, con el anillo de casado en el dedo") y a otros seis miembros de la oficina de la CIA en Beirut. "Nunca antes la CIA había perdido a tantos funcionarios en un único atentado. Fue una tragedia de la que la Agencia nunca se recuperaría." Asimismo dejó a los estadounidenses sin fuentes de información en Beirut, obligándoles a depender de los maltrechos servicios de inteligencia de la embajada francesa o de la estación de escucha británica en la costa de Chipre. (Un año después, Hizbollah remató su masacre de la CIA en

Beirut cuando secuestró y ejecutó al nuevo jefe de la oficina, William Buckley). Como consecuencia, la Agencia no pudo prever la llegada del mayor de todos los atentados con vehículos bomba.

A pesar de la oposición del coronel Gerahty, comandante de los marines estadounidenses estacionados en el interior de Beirut, el consejero nacional de seguridad de Ronald Reagan, Robert McFarlane, en el mes de septiembre ordenó a la Sexta Flota abrir fuego contra las milicias drusas que estaban atacando a las fuerzas armadas libanesas desde las colinas de los alrededores de Beirut- metiendo a EE.UU. en el conflicto descaradamente a favor del reaccionario gobierno de Amin Gemayel. Un mes después, un camión de la basura Mercedes de cinco toneladas se abalanzaba contra los marines de guardia y se estrellaba contra la planta baja del "Hotel Beirut", antigua sede de la OLP y convertido en cuartel del ejército estadounidense, cercano al aeropuerto internacional. La carga útil del camión era de unos 5.500 kg. de potentes explosivos. "Se puede decir que fue la mayor explosión no nuclear jamás producida, deliberadamente, sobre la tierra.". "El impacto de la explosión", continúa Eric Hammel en su historia de los marines, "en el primer momento hizo volar la estructura completa de cuatro pisos, arrancando los cimientos de hormigón de los pilares de apoyo, cada uno de 5 metros de circunferencia, reforzados por barras de acero de unos cinco centímetros. El edificio propulsado al aire se desplomó después. Una enorme onda expansiva y una bola de gas ardiendo se esparció en todas direcciones." Los marines (y marinos) muertos fueron 241, la mayor pérdida de estos cuerpos militares en un solo día desde Iwo Jima en 1945.

Mientras tanto, otro kamikase de Hizbollah estrellaba su furgoneta bomba contra los cuarteles franceses en Beirut occidental, destrozando totalmente su estructura y matando a 58 soldados. Si el atentado del aeropuerto fue una represalia contra los estadounidenses por ayudar a Gemayel, este segundo atentado fue probablemente una respuesta a la decisión francesa de suministrar a Saddam Hussein aviones supersónicos Etendard y misiles Exocet para atacar a Irán. Las ambiguas diferencias entre los agravios locales de los chiíes y los intereses de Teherán se difuminaron cuando dos miembros de Hizbollah se unieron a 18 chiíes iraquíes para atentar con un camión bomba contra la embajada estadounidense en Kuwait a mediados de diciembre. La embajada francesa, la torre de control del aeropuerto, la principal refinería de petróleo y un complejo residencial para expatriados también fueron objetivos en lo que claramente era una advertencia contundente para los enemigos de Irán.

Tras otro camión bomba contra los franceses en Beirut y nuevos atentados letales contra las avanzadillas de los marines, la Fuerza Multinacional empezó a retirarse de Líbano en febrero de 1984. Fue la derrota geopolítica más impactante de Reagan. En la cruda frase del periodista del Washington Post, Bob Woodward, "En esencia, nos volvemos con el rabo entre las piernas y abandonamos Líbano." La potencia estadounidense en Líbano, añadió Thomas Friedman del New York Times, ha quedado neutralizada con "sólo 12.000 libras de dinamita y un camión robado."

n borrador preliminar de un más amplio estudio- aparecerá el próximo año en Indefensible Space: The Architecture of National Insecurity State (Routledge, 2007), editado por Michael Sorkin.)

ZNet en español. Traducido por Felisa Sastre y revisado por Esther Carrera

https://www.lahaine.org/est_espanol.php/las_fuerzas_aereas_de_los_pobres_histori