

Coches bomba con alas. Historia de los coches bomba (II)

MIKE DAVIS :: 23/06/2006

La universidad de coches bomba de la CIA (los años 80) :: Al Zarqawi no ha sido el iniciador del coche bomba terrorista en Irak; ese oscuro honor le pertenece a la CIA y a su hijo favorito, Iyad Allawi. El New York Times revelaba en junio de 2004: "Según han afirmado algunos ex funcionarios del servicio de inteligencia, Iyad Allawi, designado ahora primer ministro de Iraq, dirigió una operación desde el exilio para derrocar a Saddam Hussein en la que se envió a agentes a Bagdad a principios de los años 90 para poner bombas y destrozaron instalaciones gubernamentales bajo la dirección de la CIA."

"Los funcionarios de la CIA con los que trabajó Yusef le inculcaron celosamente una norma: nunca utilices las palabras sabotaje o asesinato cuando hables con un congresista de visita."

- Steve Coll, Ghost Wars

La diplomacia de los cañones fue derrotada por los coches bomba en Líbano, pero el gobierno Reagan y, por encima de todo, el director de la CIA, William Casey, estaban sedientos de venganza contra Hizbollah. "Finalmente, en 1985, según cuenta Bob Woodward del Washington Post en su libro Veil, sobre la carrera de Casey "él preparó con los saudíes un plan para utilizar coches bomba para asesinar al líder de Hizbollah, el jeque Fadlallah, de quien creían que no sólo estaba detrás del atentado contra los cuarteles de los marines sino que estaba implicado en el secuestro de los rehenes estadounidenses en Beirut... Fue el propio Casey el que dijo "Voy a resolver el problema principal, fundamentalmente, siendo más resistente o cuando menos igual de resistente que los terroristas por medio de la utilización de sus armas: los coches bomba.

La CIA por sí misma, no obstante, se sintió incapaz de llevar a cabo los atentados así que Casey subcontrató las operaciones a agentes libaneses dirigidos por un ex oficial del SAS británico y financiados por el embajador saudí, príncipe Bandar. En marzo de 1984, un enorme coche bomba fue detonado a unas 50 yardas de la casa del jeque Fadlallah en Bir El-Abed, una barriada chií densamente poblada, en el sur de Beirut. El jeque no sufrió daños pero 80 vecinos inocentes y peatones fueron asesinados y 200 heridos. Fadlallah inmediatamente colocó una enorme pancarta en la que se leía: "Hecho por Estados Unidos", colgada que atravesaba la destrozada calle, mientras Hizbollah devolvía el golpe en septiembre cuando un conductor suicida consiguió romper el supuestamente impenetrable cinturón de seguridad de la nueva embajada estadounidense en el cristiano Beirut oriental, matando a 23 empleados y visitantes.

A pesar del fiasco del atentado contra Fadlallah, Casey siguió siendo un entusiasta de la utilización del terrorismo urbano para conseguir los objetivos estadounidenses, en particular contra los soviéticos y sus aliados en Afganistán. Un año después de la masacre de Bir El-Abed, Casey consiguió la aprobación del presidente Reagan para una secreta

directiva (La NSDD-166) que, según Steve Coll en *Ghost Wars*, inauguró "una nueva era de transferencia de avanzada tecnología militar estadounidense a Afganistán, la intensificación del entrenamiento de las guerrillas islámica en técnicas de sabotaje y explosivos, y atentados selectivos contra los militares soviéticos."

A partir de entonces, especialistas de las Fuerzas Especiales estadounidenses suministrarían explosivos de alta tecnología y enseñarían las técnica más actuales de sabotaje, incluida la fabricación de coches bomba ANFO (nitrato de amonio-fuel oil), a funcionarios del servicio de inteligencia paquistaní (ISI) bajo las órdenes del brigadier Mohamed Yusaf. Éstos, a su vez, formaron a miles de mujahidin afganos y extranjeros, entre ellos a los futuros cuadros de al-Qaeda, en innumerables campos de entrenamiento financiados por los saudíes. "Bajo la dirección del ISI", escribe Coll, "los mujahidin recibieron formación y explosivos maleables para la preparación de atentados con coches bomba, e incluso con camellos bomba, en las ciudades ocupadas por los soviéticos, normalmente dirigidos a matar soldados y jefes soviéticos. Casey los respaldó a pesar de las náuseas que producían en algunos agentes de la CIA."

Los terroristas mujahidin, trabajando con grupos de franco tiradores y asesinos no sólo aterrorizaron a las fuerzas militares soviéticas con una serie de atentados devastadores en Afganistán sino que masacraron a los intelectuales izquierdistas de Kabul, la capital del país. "Yusaf y los escuadrones de terroristas especializados en coches bomba a los que preparó", continúa Coll, "consideraban a los profesores universitarios de Kabul presas fáciles" y "asimismo, a las salas de cine y espectáculos culturales". Aunque se sabe que algunos miembros del Consejo Nacional de Seguridad denunciaron las bombas y los asesinatos como "terrorismo sin paliativo", Casey estaba encantado con sus resultados. Mientras tanto, "a finales de los años 80, el ISI había eliminado por completo a todos los partidos políticos de izquierda, seculares y monárquicos que se habían constituido al principio de la huida de los refugiados afganos para escapar del gobierno comunista." Como consecuencia, las mayoría de los miles de millones de dólares que los saudíes introdujeron en Afganistán fueron a parar a las manos de grupos radicales islámicos patrocinados por el ISI. Fueron, asimismo, los principales receptores de la enormes cantidades de explosivos que la CIA suministró y de los miles de detonadores de efecto retardado del avanzado modelo E-cell.

Fue la mayor transferencia de tecnología terrorista de la historia. No fue necesario que los indignados islamistas tomaran cursos a distancia de Hizbollah cuando podían matricularse en una programa de doctorado de la CIA dedicado al sabotaje urbano en las provincias fronterizas de Pakistán . "Diez años después", analiza Coll, "la extensa infraestructura de entrenamientos que Yusaf y sus colegas habían construido con el enorme presupuesto aprobado en la NSDD-166- campos especializados, manuales de formación para el sabotaje, y detonadores electrónicos de bombas, etc.- se conocían rutinariamente en Estados Unidos como "infraestructuras terroristas". Además, alumnos de los campos de entrenamientos del ISI como Ramzi Yusef- que planeó el primer atentado contra el World Trade Center en 1993- , o su tío Khalid Sheik Mohamed, quien supuestamente planificó el segundo, pronto iban a aplicar sus conocimiento en todos los continentes.

Ciudades asediadas (los años 1990)

"La hora de la dinamita, del terror sin límite, ha llegado"

- Gustavo Gorriti, periodista peruano, 1992

Una mirada retrospectiva desde el siglo XXI deja claro que la derrota de la intervención estadounidense en Líbano durante 1983-84, seguida por la guerra sucia de la CIA en Afganistán, tuvo una más amplia y poderosa repercusión geopolítica que la pérdida de Saigón en 1975. La guerra de Vietnam fue, por supuesto, una lucha épica cuya impronta en la política interior estadounidense sigue siendo profunda., pero pertenecía a la época de la rivalidad entre las dos superpotencia durante la Guerra Fría. La guerra de Hizbollah en Beirut y el sur de Líbano, por otra parte, prefiguró (e incluso inspiró) los conflictos "asimétricos" que han caracterizado el milenio.

Más aún, al contrario que la guerra de los pueblos del tipo de las sostenidas por el NLF (Frente de Liberación de Nicaragua, en su acrónimo inglés) y los vietnamitas del norte durante más de una generación, los coches bomba y los terroristas suicidas son fáciles de exportar y espantosamente aplicables en multitud de escenarios Si bien las guerrillas rurales sobreviven en reductos abruptos como Cachemira, el Khiber Pass y los Andes, el centro de gravedad de la insurgencia mundial se ha trasladado desde el campo a las ciudades y sus barrios periféricos de chabolas. En este contexto urbano posterior a la Guerra Fría, el atentado de Hizbollah a los cuarteles de los marines se convirtió en el ejemplo dorado del terrorismo. Los atentados del 11-S, se puede alegar, fueron sólo una escalada inevitable desde los camiones bomba suicidas a los aviones.

Sin embargo, Washington, se ha mostrado remiso a reconocer el nuevo carácter militar que los potentes vehículos bomba ofrecían a sus enemigos o incluso a aceptar su sorprendente letalidad. Tras los atentados de 1983 en Beirut, el Sandia National Laboratory de New México comenzó una investigación intensiva sobre la física de los camiones bomba.

Los investigadores quedaron conmocionados por lo que descubrieron. Además de sus efectos mortales, los camiones bomba producían inesperados temblores terrestres.

"Las aceleraciones laterales propagadas a través del suelo producidas por un camión bomba excedían con mucho a las producidas durante el momento de máxima magnitud de un terremoto". De hecho, los científicos de Sandia llegaron a la conclusión de que una deflagración cercana a una central nuclear podría "causar suficiente daño como para provocar una liberación radioactiva letal o incluso una explosión". Sin embargo en 1986, la Nuclear Regulatory Comisión se negó a autorizar la colocación de barreras contra vehículos para proteger las instalaciones de las centrales nucleares y no hizo nada para cambiar los obsoletos planes de seguridad previstos para evitar que unos pocos terroristas se infiltraran andando.

En su lugar, Washington parecía poco dispuesto a aprender ninguna de las obvias lecciones, ni de su derrota en Beirut ni de sus éxitos secretos en Afganistán. Los gobiernos de Reagan y Bush parecían considerar los atentados de Hizbollah como golpes de suerte y no como una pujante nueva amenaza que podría "volverse contra ellos" rápidamente por sus aventuras y desventuras imperiales contra los soviéticos. Aunque fuera inevitable que otros grupos insurgentes emularan enseguida a Hizbollah , los planificadores estadounidenses-

responsables en parte- fracasaron en prever la extraordinaria "globalización" del coche bomba en los años 90 o la aparición de sofisticadas nuevas estrategias de desestabilización urbana que suponían. Pero a mediados de los 90, muchas más ciudades estaban asediadas por los atentados con bomba que en ninguna otra época desde el fin de la II Guerra Mundial, y las guerrillas urbanas se servían de coches y camiones bomba para asestar sus golpes en algunas de las más poderosas instituciones financieras del mundo. Cada éxito, además, envalentonaba a los distintos grupos para planear más atentados y para reclutar a más grupos con el fin de lanzar "sus propias fuerzas aéreas de los pobres."

A principios de abril de 1992, por ejemplo, los escondidos maoístas de Sendero Luminoso bajaron del altiplano de Perú para diseminar el terror en las ciudades de Lima y Callao con coches bomba (N.T. sic en español) cada vez más potentes. La revista *Caretas* destacó que "en un país minero los suministros de explosivos al por mayor son asequibles" y los senderistas (en español en el original) fueron generosos en sus regalos de dinamita para bombardear emisoras de televisión, embajadas extranjeras y una docena de comisarías de policía y establecimientos militares. Sorprendentemente, su campaña reprodujo la historia del coche bomba, ya que fue desde unas modestas detonaciones al potente atentado contra la embajada estadounidense para terminar con una masacre del tipo del Viernes Sangriento en la que se utilizaron 16 vehículos al mismo tiempo. El clímax (y la principal contribución de Sendero Luminoso) fue el intento de volar una barriada entera de los "enemigos de clase": una enorme explosión de ANFO en el elitista distrito de Miraflores, la tarde del 16 de julio, que mató a 22 personas, hirió a 120 y destruyó o dañó 183 viviendas, 400 negocios y coches aparcados. La prensa local describió lo ocurrido en Miraflores como "si un bombardeo aéreo hubiera asolado la zona".

Si una de las virtudes de una fuerza aérea es su capacidad de recorrer medio mundo para sorprender a sus enemigos durmiendo, al coche bomba le salieron alas durante el año 1993 cuando grupos procedentes de Oriente Próximo atacaron objetivos del hemisferio occidental por vez primera. El atentado contra el World Trade Center del 26 de febrero fue organizado por el maestro en la fabricación de bombas de Al-Qaeda, Ramzi Yusef, en colaboración con un ingeniero kuwaití llamado Nidal Ayyad y unos inmigrantes del grupo egipcio Yama" a al-Islamiya, dirigidos por el jeque Omar Abdul Arman (cuyo visado, según se ha dicho, fue tramitado a través de la CIA). Su extraordinaria ambición era matar a miles de neoyorquinos con una potente explosión lateral que resquebrajara los cimientos de una de las torres del WTC y la derribara sobre su gemela. El arma de Yusef fue una furgoneta Ryder aparcada, con un artefacto mejorado de los clásicos utilizados por el IRA y Hizbollah.

"La bomba en sí misma", escribe Peter Lange en su historia de los coches bomba "consistía en cuatro cajas de cartón llenas de una mezcla de nitrato de urea y gas, con papel de relleno. Las cajas estaban rodeadas por bombonas de cuatro pies de hidrógeno comprimido que estaban conectadas con cuatro mechas de combustión lenta de 20 pies de largo, recubiertas de tela. Yusef colocó sobre ellas cuatro frascos de nitroglicerina". Los conspiradores no tuvieron dificultades para aparcar el coche cerca del muro de carga meridional de la Torre Norte, pero los explosivos no fueron suficientes ya que sólo produjeron un cráter de cuatro pisos en los cimientos, matando a 6 personas e hiriendo a otras 1.000 pero sin conseguir derribar la torre. "Nuestros cálculos en aquella ocasión no fueron precisos", escribió Ayyad en una carta. "Pero prometemos que la próxima vez serán

(sic) más exactos y el Trade Center será uno de nuestros objetivos."

Dos semanas después del atentado contra el WTC, un coche bomba casi de la misma potencia explotó en el aparcamiento subterráneo de la Bolsa de Bombay dañando gravemente los 28 pisos del rascacielos y matando a 50 empleados. Otros 12 coches o motos bomba lo hicieron en otros objetivos prestigiosos, matando a otras 207 personas e hiriendo a 1.400. Los atentados fueron una venganza por los motines sectarios de unos meses antes en los que los hindúes mataron a centenares de musulmanes indios. Los atentados, según se dice, fueron organizados desde Dubai por el exiliado rey del hampa de Bombay, Dawud Ibrahim, por encargo de los servicios de inteligencia paquistaníes. De acuerdo con una de las fuentes, Dawud envió tres barcos desde Dubai a Karachi donde se cargaron con explosivos militares. Después se sobornó a agentes de aduanas indios para que hicieran la vista gorda mientras la "sopa negra" pasaba de contrabando a Bombay.

Se ha rumoreado que funcionarios corruptos también facilitaron el atentado suicida contra la embajada israelí en Buenos Aires, el 17 de marzo de 1993, que mató a 30 personas e hirió a 247. Al año siguiente, un segundo "mártir"- más tarde identificado como un joven militante de Hizbollah de 29 años del sur de Líbano- arrasó el edificio de siete pisos de la Asociación Israel-Argentina, matando a 85 personas e hiriendo a más de 300. En ambos casos, se siguió cuidadosamente el modelo de Beirut; de la misma forma que lo hizo el militante islamista que estrelló su coche contra los cuarteles generales de la policía en Argel en enero de 1995, produciendo 42 muertos y más de 280 heridos.

Pero los discípulos aventajados de Hizbollah fueron los Tamil Tigers de Sri Lanka, el único grupo no islámico que ha llevado a cabo atentados suicidas a gran escala. De hecho, su líder, Prabhaakaran, "tomó la decisión estratégica de adoptar los atentados suicidas tras analizar su efectividad letal en los ataques con camicaces contra los cuarteles estadounidenses y franceses de Beirut en 1983". Entre su primera operación de ese tipo en 1997 y el año 2000 fueron responsables del doble de atentados suicidas de todo tipo de los llevados a cabo por Hizbollah y Hamás conjuntamente. Aunque incorporaron los coches bombas a sus tácticas militares habituales (por ejemplo, servirse de camicaces con camiones para atentados en los campos del ejército) su obsesión y el "más apreciado teatro de operaciones" en su lucha para la independencia de Tamil, fue Colombo, capital de Sri Lanka, donde realizaron en 1987 su primer terrible atentado con coche bomba en la principal terminal de autobuses, que carbonizó a montones de pasajeros que se encontraban en los atestados autobuses.

En enero de 1996, un Black Tiger- tal como se denomina a la elite de los terroristas suicidas- estrelló un camión que contenía 440 libras de potentes explosivos militares contra el edificio del Banco Central, provocando cerca de 1.400 víctimas. Veinte meses después, en octubre de 1997, en una operación más compleja, los Tigers atentaron contra las torres gemelas del Colombo World Trade Center. Consiguieron maniobrar a través de las barreras de seguridad y situaron un coche bomba al lado del Center, después atacaron a la policía con granadas y armas automáticas. El mes de marzo siguiente, un minibús conducido por un suicida, con bombas rellenas de metralla adosadas en los laterales, fue detonado en el exterior de la principal estación de tren en medio de un enorme atasco de tráfico. Entre los 38 muertos se encontraban una docena de niños que viajaban en un autobús escolar.

Los Tigers de Tamil son un movimiento nacionalista de masas con un "territorio liberado", un ejército a gran escala e incluso una pequeña armada; además los 20.000 dirigentes de los Tigres recibieron entrenamiento paramilitar secreto en el Estado indio de Tamil Nadu desde 1983 a 1987 por cortesía de la primera ministra Indira Gandhi y de la CIA de la India- la RAW (the Research and Analysis Wing). Pero ese patrocinio literalmente explotó en el rostro de la dirección del partido del Congreso cuando el hijo y sucesor de Indira, Rajiv, fue asesinado por una camiseta Tiger en 1993. En efecto, la vía demasiado frecuente del terrorismo por delegación, independientemente de que haya sido promovido por la CIA, el RAW o la KGB, ha significado "una vuelta al redil", lo que ha sido más notorio en los casos de los "activos" de la CIA, el jeque ciego Rahman y Osama Bin Laden.

El atentado de Oklahoma en abril de 1995 fue una especie de respuesta diferente y alarmante, organizada por dos indignados estadounidenses, veteranos de la Guerra del Golfo en lugar de por grupos iraquíes o islamistas. Aunque los partidarios de la teoría de la conspiración han resaltado la extraña coincidencia de que Terry Nichols y Ramzi Yusef estuvieran juntos en 1994 en la ciudad de Cebú en Filipinas, el diseño del atentado parece inspirado por la obsesión de Timothy McVeigh con el diabólico libro de cocina, *The Turner Diaries*. Escrito en 1978, tras el Viernes Sangriento y antes de los sucesos de Beirut, la novela del neonazi William Pierce describe con obsceno entusiasmo cómo los racistas destruyen la sede del FBI en Washington con un coche bomba ANFO, después estrellan un avión que lleva una bomba nuclear contra el Pentágono.

McVeigh siguió al pie de la letra la sencilla receta de la novela (varias toneladas de nitrato de amonio en un camión aparcado) en lugar de la fórmula mucho más complicada del WTC de Yusef, aunque sustituyó el gasóleo mezclado con nitro por gasóleo para calefacción. A pesar de ello, la explosión que masacró a 168 personas el 19 de abril de 1995 en el Alfred Murrah Federal Building fue tres veces más potente que cualquiera de las detonaciones de camiones bomba que el Bureau of Alcohol, Tobacco y Firearms y otras agencias habían analizado en el campo de pruebas de New Mexico. Los expertos quedaron sorprendidos por la onda destructiva; "Equivalente a 4.100 libras de dinamita, la deflagración dañó 312 edificios, destrozó cristales a dos millas de distancia y el 80 por ciento de los heridos se encontraban fuera del edificio hasta a media milla de distancia". Sismógrafos lejanos lo registraron como si se hubiera producido un terremoto de 6 grados en la escala Richter.

Pero la bomba de un muchacho normal como McVeigh, con su diabólica manifestación de la ingenuidad del bricolaje de las zonas tradicionales estadounidenses, no fue de ninguna manera la última palabra en potencia destructiva; en efecto, probablemente era inevitable que los tenebrosos juegos olímpicos de las matanzas urbanas fueran ganados por un equipo casero de Oriente Próximo. Aunque la lista de víctimas (20 muertos y 372 heridos) no fuese tan grande como la de Oklahoma, el enorme camión bomba que, en junio de 1996, supuestos militantes de Hizbollah colocaron junto a las Torres Khobar de Dahrán- una zona residencial de viviendas para el personal de la Fuerzas Aéreas estadounidenses en Arabia Saudí- superó todos los récords en materia de explosivos, con un equivalente a 20 bombas de 1.000 libras. Además, el número de muertos hubiera sido mucho mayor que las ocasionadas en los cuarteles de los marines en Líbano en 1993, si un centinela de las Fuerzas Aéreas no hubiera dado la alarma que posibilitó la evacuación momentos antes de la explosión. Sin embargo la onda expansiva (provocada por el explosivo plástico militar)

produjo un increíble cráter de 85 pies de ancho y 35 pies de profundidad.

Dos años después, el 7 de agosto de 1998, al-Qaeda reclamó el título de campeón del asesinato de masas al estrellar coches bomba contra las embajadas estadounidenses en Nairobi (Kenya) y Dar el-Salam (Tanzania) en una repetición de los atentados simultáneos de 1993 contra los marines y contra los franceses en Beirut. La embajada en Nairobi, situada cerca de dos de las calles más comerciales de la ciudad y sin el adecuado entorno de seguridad, era especialmente vulnerable, tal como el embajador Prudence Bushnell había advertido infructuosamente al Departamento de Estado. En el suceso, los kenianos de a pie quemados vivos en sus vehículos, lacerados por los cristales rotos o enterrados entre escombros humeantes- fueron las principales víctimas de la terrible explosión que mató a varios centenares de personas e hirió a más de 5.000. Otra docena de víctimas murió y casi 100 resultaron heridas en Dar el Salam.

La indiferencia total hacia las masacres colaterales causadas por sus artefactos, entre ellas las de inocentes musulmanes, es una marca de las operaciones organizadas por la red de Al-Qaeda. De la misma manera que sus precursores, Hermann Goering y Curtis LeMay, Osama bin Laden parece regocijarse ante las terribles estadísticas de los daños producidos por los atentados, en una carrera competitiva para conseguir explosivos más potentes que produzcan más muertes. Una de las más rentables de sus recientes franquicias (además de las líneas aéreas, los rascacielos y el transporte público) han sido los atentados contra turistas occidentales en países musulmanes fundamentalmente, aunque el atentado de Octubre de 2002 contra una discoteca en Bali (con 202 muertos) y los atentados de julio de 2005 contra los hoteles de Sharm el Sheik en Egipto (88 muertos) con seguridad mataron casi a tantos trabajadores locales como a antiguos "cruzados."

La forma viene después del miedo (los años 90)

"El coche bomba es el arma nuclear de la guerrilla"
- Charles Krauthammer, columnista del Washington Post

¿Una explosión de mil millones de libras? Lo que equivale, por supuesto, a los efectos de tres o cuatro bombas atómicas del tamaño de las de Hiroshima (es decir, sólo una mínima parte de la potencia de una sólo bomba de hidrógeno). Alternativamente, mil millones de libras esterlinas (1.450 millones de dólares) fueron los daños que el IRA causó a la City de Londres en abril de 1993 cuando un volquete azul, que contenía una tonelada de ANFO, explotó en la Bishopsgate Road enfrente de la torre del NatWest en el corazón del segundo centro financiero mundial. Aunque sólo una persona resultó muerta y unas 30 heridas por la enorme explosión, que demolió una iglesia medieval y destrozó la estación de la calle Liverpool, el coste humano fue irrelevante comparado con el daño económico que era el verdadero objetivo del atentado. Mientras que las otras campañas de atentados con camiones bomba de los años 90- Lima, Bombay, Colombo, etc.- siguieron casi al pie de la letra el manual de Hizbollah, la bomba de Bishopsgate, que Moloney describe como "la estrategia de mayor éxito desde el principio de las hostilidades", formaba parte de una nueva campaña del IRA al declarar la guerra a los centros financieros para obtener concesiones británicas durante las difíciles negociaciones de paz que duraron la mayor

parte de los años 1990.

Bishopsgate, de hecho, fue la segunda y la más costosa de las tres explosiones de gran éxito, llevadas a cabo por la brigada de elite del IRA (más o menos autónoma) South Armagh bajo la dirección del legendario "Slab" Murphy. Casi un año antes, pusieron un camión bomba en el Baltic Exchange en el cruce de St. Mary que provocó una lluvia de cristales y escombros de un millón de libras sobre las calles aledañas, matando a 3 personas e hiriendo a casi 100. Los daños, si bien menores de los producidos en Bishopsgate, fueron también pavorosos: casi 800 millones, que superan los cerca de 600 millones de libras de pérdidas producidas por el total daños ocasionados durante los 22 años de atentados en Irlanda del Norte. Más tarde, en 1996, con las conversaciones de paz interrumpidas y el Consejo del Ejército del IRA rebelado contra el último alto el fuego, la Brigada South Armagh pasó de contrabando un tercer coche bomba a Inglaterra y lo colocó en el garaje subterráneo de uno de los edificios posmodernos cercano a Canary Wharf Tower, en las aburguesadas zonas portuarias de Londres, matando a dos personas y causando cerca de 150 millones de dólares de pérdidas- Los daños totales de las tres explosiones fueron al menos de 3.000 millones de dólares.

Como ha destacado Jon Coaffee en su libro sobre el impacto de las bombas, si el IRA como los Tigers Tamiles o Al Qaeda, sólo pretendía sembrar el terror y paralizar la vida en Londres, hubieran planeado las explosiones en hora punta de un día laborable- por el contrario las "detonaron en el momento en que la City estaba prácticamente desierta"- y /o hubieran atentado contra el centro de las infraestructuras de transporte, como hicieron los suicidas islámicos que volaron vagones del metro y un autobús londinenses en julio de 2005. En cambio, Slab Murphy y sus camaradas se concentraron en lo que percibían ser un eslabón financiero débil: la vacilante industria británica y europea de seguros. Para espanto de sus enemigos, tuvieron un éxito espectacular. "Los enormes desembolsos de las compañías de seguros" comentó la BBC inmediatamente después del Bishopsgate, "han contribuido a la crisis de la industria, incluida la casi quiebra de la líder del mercado mundial de reaseguros, la Lloyds de Londres".

Los inversores alemanes y japoneses amenazaron con boicotear la City si no se mejoraban las medidas de seguridad y el Gobierno aceptó subvencionar los gastos de los seguros.

A pesar de la larga historia de atentados con bomba en Londres, realizados por los irlandeses que se remontaban a los Fenians y la época de la Reina Victoria, ni Downing Street ni la policía de la City londinense previeron la amplitud de esta escalada de daños dirigida con precisión a objetivos materiales y financieros. (En efecto, el mismo Slab Murphy se podría haber sorprendido; de la misma manera que las primeras bombas ANFO, el IRA tuvo un poco de suerte con estas superbombas.) La respuesta de la City fue una versión más sofisticada del "anillo de acero" (barreras de hormigón, altas vallas de hierro, y puertas impenetrables) que se construyó alrededor del centro de Belfast tras el Viernes Sangriento en 1972. Después del atentado de Bishopsgate, la prensa financiera fue un clamor en la exigencia de medidas de protección similares: "La City debería rodearse de una muralla al estilo medieval para prevenir los atentados terroristas."

Lo que se llevó a cabo en la City, y más tarde en los Docklands, fue una red de restricciones

del tráfico tecnológicamente más avanzadas y cordones de seguridad , que incluían "Cámaras de grabación automática de los números de las matrículas de los coches durante las veinticuatro horas del día, enlazadas a los bancos de datos de la policía", y la intensificación de la vigilancia policial y privada. "En una década", escribe Coaffee, "la City de Londres se transformó en el lugar más vigilado del Reino Unido, y quizás del mundo, con más de 1.500 cámaras de vigilancia, la mayoría de las cuales estaban comunicadas a un sistema ANPR" (Sistema automático de reconocimiento de matrículas).

Desde el 11 de septiembre de 2001, esta vigilancia anti terrorista se ha extendido por el centro de Londres, amparada en la benevolente actitud del alcalde, Ken Livingstone , con sus medidas para acabar con la congestión y liberar a la ciudad de los atascos. Según uno de los principales periódicos dominicales británicos.

"The Observer ha descubierto que el M15, la Special Branch y la policía municipal empezaron en secreto a desarrollar el sistema tras los atentados del 11-S. En efecto, el esquema de los controvertidos cambios iba a poner en marcha un sistema de defensa preventiva para proteger a una de las ciudades más importantes del mundo que entrará en funcionamiento de mañana en ocho días. Se da por supuesto que el sistema utilizará asimismo un programa informático de reconocimiento facial que automáticamente identifica a sospechosos o conocidos delincuentes que entren en la zona de las ocho millas. Se seguirán todos sus movimientos con precisión desde el lugar de entrada...Sin embargo, veteranos de la lucha por las libertades civiles en el pasado afirmaron que millones de personas habían sido engañadas sobre la doble función del sistema, pensado principalmente como medio de reducir la congestión de tráfico en el centro de Londres.

La incorporación en 2003 de este nuevo sistema de control óptico del tráfico al ya extensivo sistema de vigilancia por video asegura que cualquier ciudadano sea "captado por las cámaras de circuitos cerrados de televisión 300 veces al día". Lo que facilitará a la policía detener a terroristas no suicidas, pero será poco útil para proteger a la ciudad de bien planificados atentados con vehículos bomba convenientemente camuflados. La "tercera vía" de Blair ha constituido una vía rápida para la adopción de un sistema de vigilancia orwelliana y para la expoliación de las libertades civiles, pero hasta que aparezca alguna tecnología milagrosa (y nada parece indicarlo por el momento) que permita a las autoridades "detectar" a distancia una molécula o dos de explosivos en la hora punta de tráfico, los coches bomba van a seguir viajando diariamente para hacer su trabajo.

El "rey" de Iraq (los años 2000)

"El domingo, los insurgentes detonaron 13 coches bomba en todo el país, ocho de ellos en Bagdad en un periodo de tres horas."

- Noticia de Associated Press, 1 de enero de 2006.

Los coches bomba - unos 1.293 entre 2004 y 2005, según los investigadores del Instituto Brookings- han devastado Iraq como ningún otro país en la historia. Los más terribles, conducidos o colocados por los jihadistas han tomado como objetivo a los chiíes iraquíes delante de sus casas, mezquitas, comisarías de policía y mercados: 125 muertos en Hilla (el

28 de febrero de 2005); 98 en Mussayib (el 16 de julio); 114 en Bagdad (el 14 de septiembre); 102 en Blad (el 29 de septiembre); 50 en Abu Sayda (el 19 de noviembre), etc

Algunos de los artefactos fueron enormes, como el camión bomba robado con gasóleo que devastó Mussayib, pero lo que resulta más extraordinario ha sido su terrible frecuencia - en un periodo de 48 horas en julio de 2005, al menos 15 coches bomba conducidos por suicidas explotaron en Bagdad o en sus alrededores. El siniestro personaje que se supone está detrás de las peores de esas masacres es Abu Musab al-Zarqawi, el astuto terrorista jordano, de quien se ha dicho que ha criticado a Osama Bin Laden por su falta de celo en atacar a los enemigos interiores como los "infiel de la Chía". Al-Zarqawi, se ha afirmado, aspira a un objetivo esencialmente religioso en lugar de político: el exterminio sin descanso de todos los enemigos hasta que el planeta sea gobernado por un único y justo califato.

Para conseguirlo, él- o quienes actúan en su nombre- parecen que tienen un acceso sin límite al suministro de vehículos bomba (algunos aparentemente robados en California y Texas, y enviados después a Oriente Próximo), así como de voluntarios saudíes y de otros países dispuestos para el martirio entre las llamas y los hierros fundidos, para llevarse por delante a unos pocos niños de las escuelas chiíes, vendedores de los mercados o "cruzados" extranjeros. En efecto, el suministro de graduados de las madrazas dispuestos al suicidio parece exceder en mucho lo que la lógica de los camicaces (perfeccionada por Hizbollah y los Tamil Tigers) realmente exige. Muchas de las explosiones en Iraq podrían haber sido realizadas fácilmente por control remoto. Pero el coche bomba - al menos en la perspectiva implacable de Zarqawi- es sin duda un escalón hacia el cielo así como el arma genocida elegida.

Sin embargo, Al Zarqawi no ha sido el iniciador del coche bomba terrorista en las orillas del Tigris y el Eúfrates; ese oscuro honor le pertenece a la CIA y a su hijo favorito, Iyad Allawi. Tal como el New York Times revelaba en junio de 2004:

"Según han afirmado algunos ex funcionarios del servicio de inteligencia, Iyad Allawi, designado ahora primer ministro de Iraq, dirigió una operación desde el exilio para derrocar a Saddam Hussein en la que se envió a agentes a Bagdad a principios de los años 90 para poner bombas y destrozaron instalaciones gubernamentales bajo la dirección de la CIA. El grupo del Dr. Allawi, el Iraqi National Accord, utilizó coches bomba y otros artefactos explosivos pasados de contrabando hacia Bagdad desde el norte de Iraq.. Un antiguo oficial de la CIA en la zona, Robert Baer, recordaba que uno de los atentados de aquella época hizo volar un autobús escolar y mató a los niños que iban en él."

Según uno de los informadores del Times, la campaña de atentados, incluidas las muertes de los escolares, "fue sólo una prueba para demostrar sus posibilidades." Esto permitió a la CIA pintar al entonces exiliado Allawi y a su grupo de sospechosos ex baazistas como una seria oposición a Saddam Hussein y alternativa al círculo (tan apoyado por los neocons de Washington) de Ahmed Chalabi. "Nadie tenía problemas entonces con el sabotaje en Bagdad", reflexionaba otro veterano de la CIA. "No creo que nadie hubiera podido imaginar que las cosas iban a evolucionar como lo han hecho."

Hoy, desde luego, son los coches bomba los que gobiernan en Iraq. En junio de 2005 en un artículo titulado "Por qué el coche bomba es el rey en Iraq," James Dunnigan advertía de

que estaba sustituyendo a las bombas en las carreteras (que "se descubren más frecuentemente y se desactivan mediante sistemas de detección electrónica") como el arma más efectiva de "los insurgentes sunníes y de Al Zarqawi, de forma que "los terroristas están fabricando tantos como les es posible ." El reciente y "enorme crecimiento de propietarios de coche en Iraq- añadía- hace mucho más fácil el que los coches bomba se camuflen entre el tráfico."

En este reino del coche bomba, las fuerzas ocupantes se han encerrado casi por completo en su ciudad prohibida, la llamada "Zona Verde" y en sus bien fortificadas y protegidas bases militares. Aquí no se trata de la City de Londres, protegida con alta tecnología con sensores que ocupan el lugar de los francotiradores, sino de un enclave totalmente medieval, rodeado por muros de hormigón y defendido por tanques M1 Abrams, helicópteros y un exótico cuerpo de mercenarios (Gurkas, comandos de la antigua Rodesia, ex miembros de las SAS británicas y paramilitares colombianos amnistiados). Lo que en otra época fue el Xanadu de la clase dirigente baazista, los diez kilómetros cuadrados de la Zona Verde, tal como la describe el periodista Scott Johnson, se han convertido en la actualidad en un parque temático de la forma de vida estadounidense:

"Mujeres en pantalón corto y camiseta que corren por las amplias avenidas, y restaurantes de pizzas de gran éxito se esparcen desde el aparcamiento de la extraordinariamente fortificada embajada estadounidense." Cerca del Bazar de la Zona Verde, los niños iraquíes venden DVD pornográficos a los soldados. El jeque Fuad Rashid, imán de la mezquita local, nombrado por los estadounidenses, se viste como una monja, se ha teñido de rubio platino y afirma que la virgen María, madre de Jesús, se la aparecido en una visión (de ahí el atavío que lleva). Cualquiera noche, quienes residen allí pueden oír karaoke, jugar al bádminton o frecuentar cualquiera de los varios bares camorristas, entre ellos un antro clandestino al que sólo se accede por invitación de la CIA".

Por supuesto, fuera de la Zona Verde se encuentra la "zona roja" donde los iraquíes de a pie pueden, inesperadamente y al azar, volar en pedazos gracias a un coche bomba o ser bombardeados por helicópteros estadounidenses. No sorprende por ello que los iraquíes acaudalados y los miembros del nuevo gobierno estén pidiendo a voces ser admitidos en la segura Zona Verde, pero los funcionarios estadounidenses declararon a Newsweek el año pasado que "los planes para sacar a los estadounidenses de allí son pura fantasía." Se han invertido miles de millones en la Zona Verde y en una docena más de otros enclaves estadounidenses, oficialmente conocidos como "campos permanentes", e incluso prominentes iraquíes se han tenido que buscar su propia seguridad fuera de esas burbujas exclusivas de Estados Unidos. Una población que ha sufrido a la policía secreta de Saddam, las sanciones de la ONU y los misiles de crucero estadounidenses, ahora tiene que defenderse por sí misma para sobrevivir a los coches bomba que merodean por las barriadas chiíes pobres en busca de un martirio espantoso. Por la cuenta que nos trae, esperemos que Bagdad no sea una metáfora de nuestro futuro colectivo.

(Este artículo- un borrador preliminar de lo que será casi un libro- aparecerá el próximo año en Indefensible Space: The Architecture of the National Insecurity State (Routledge, 2007), editado por Michael Sorkin.)

Mike Davis es autor de los recientes: The Monster at Our Door: The Global Threat of Avian

Flu (The New Press) y Planet of Slums (Verso). Vive en San Diego.

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

Artículo anterior en La Haine

Las fuerzas aéreas de los pobres

x *Mike Davis*

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