



lademajagua.cu

La explosión de *La Coubre*: ¿qué ocurrió?

Aunque el barco francés había transportado armas a Cuba por primera vez en 1959, cuando repitió la operación a inicios de marzo de 1960 sucedió un desastre. Los principales líderes del país estuvieron presentes luego de la voladura y el Che trabajó como médico durante las maniobras de rescate

Por ARIEL PAZOS ORTIZ

LA mayoría de los habitantes de La Habana no había escuchado un estruendo como el de esa tarde. Tras cerca de dos semanas de navegación, el vapor francés *La Coubre* estalló en las aguas del puerto habanero, alrededor de las 3:00 p.m.

El ruido y las muertes de aquel 4 de marzo de 1960 quedarían grabados en la memoria de los cubanos.

Cuando el eco de la explosión retumbó en los edificios de la capital, Fidel Castro estaba trabajando en su despacho del

Instituto Nacional de Reforma Agraria. Su biógrafa Katiuska Blanco asegura que el entonces primer ministro del Gobierno Revolucionario bajó de inmediato y partió hacia donde él presumía que había ocurrido el estallido.



Según se calcula, la explosión ocasionó la muerte de unas 100 personas y cientos de heridos. cubadebate.cu

De las aproximadamente 70 toneladas de material bélico que se calcula transportaba *La Coubre*, se habían descargado todas las cajas que contenían proyectiles y unas 20 de las que llevaban las granadas. Una segunda detonación sacudió a la nave en momentos en que el Comandante en Jefe se encontraba a escasos metros del lugar. Esta explosión fue más agresiva que la primera. El jefe guerrillero permaneció en esa zona de riesgos para organizar la evacuación y el rescate de los damnificados. Junto a él, los comandantes Raúl Castro y Juan Almeida, entre otros líderes de la Revolución, los que arribaron enseguida al terreno del desastre. Cuentan que el Che Guevara personalmente brindó asistencia médica a algunas víctimas durante varias horas.

El panorama era de apocalipsis. Los materiales bibliográficos describen que había humo y oscuridad por todas partes; los trozos de metal, madera y fragmentos de metralla se alzaron en el aire y aterrizaron en un radio de unos 500 metros; parecía como si todos los edificios de los alrededores se fueran a ir abajo, y los cadáveres asomaban por doquier, algunos en pedazos.

La Policía Nacional Revolucionaria debió esforzarse para impedir la entrada de gente del pueblo que acudió a las inmediaciones del siniestro para apoyar en las labores de rescate y en la transportación del cargamento que quedaba. Uno de los marineros extranjeros recordó años después: “Un cubano con las dos piernas arrancadas pide ayuda y expresa su dolor. Es horrible. El mutilado intenta en vano levantarse con la ayuda de los codos y las manos, pero sigue cayendo”.

En la fatídica travesía de *La Coubre* viajaban, además de 36 tripulantes, dos pasajeros: un sacerdote francés con destino a México, y el periodista estadounidense Donald Lee Chapman. Cinco horas después de la segunda explosión, se aplacó el fuego. Según escribió el historiador cubano José Cantón Navarro, el hecho ocasionó “101 muertos, entre ellos siete marineros franceses, y centenares de heridos”. Otras fuentes anotan cifras que difieren de estas, pero por estrechos márgenes.

A las 10:00 p.m. se reunió el Consejo de Ministros. De acuerdo con los registros históricos, la sesión extraordinaria aprobó un millón de dólares para ayudar a las familias de los lisiados

y muertos. Los allegados de los obreros franceses fallecidos, atendidos por el Gobierno Revolucionario, también recibieron apoyo económico: el 23 de marzo una delegación de la Central de Trabajadores de Cuba entregó en París 10 000 dólares a cada familia, refiere el periodista colombiano Hernando Calvo Ospina, realizador del documental *El Enigma de La Coubre*.

Los pertrechos no deseados

Para el segundo semestre de 1959 y durante 1960, se extendieron las organizaciones contrarrevolucionarias y redes de espionaje vinculadas a la norteamericana Agencia Central de Inteligencia (CIA). Las acciones de hostilidad hacia Cuba se incrementaron en la misma medida en que el proceso revolucionario se radicalizaba. Día tras día se sucedían la planificación de atentados a dirigentes, la formación de guerrillas contra el gobierno, los bombardeos a poblados y enclaves socioeconómicos, las violaciones del espacio aéreo, electromagnético y marítimo...

En ese contexto, la dirección del país previó fortalecer la capacidad militar. En octubre de 1959 fue obtenido en Bélgica un primer lote de armas, transportado también por *La Coubre*. Sin embargo, para acceder a esos pertrechos Cuba debía vencer los contratiempos que el gobierno de Estados Unidos impuso. El 5 de marzo, al día siguiente del siniestro, durante las honras fúnebres de las víctimas en la Necrópolis de Colón, Fidel explicaría cómo el gobierno británico declaró que su contraparte norteamericana estaba interesada en que la mayor de las Antillas no adquiriera aviones en esa nación europea:

“De manera que un país, un gobierno, utilizando su poderosa influencia internacional, se mueve en los círculos diplomáticos para impedir que un país pequeño se arme; un país que

necesita defender su territorio de sus enemigos, un pueblo que necesita defenderse de los criminales que quieren regresar, o de los colonizadores que quieren mantenernos en la esclavitud y en el hambre. Tenemos que estar luchando contra las presiones de un gobierno influyente y poderoso para poder adquirir armas”.

Las gestiones de sabotaje de la diplomacia estadounidense no se limitaron al Reino Unido. En Bélgica, un diplomático y un agregado militar yanqui habían presionado al gobierno para que este impidiera la venta de armas a la mayor ínsula del Caribe. Finalmente, la Fabrique Nationale d'Armes de Guerre, resistiendo las presiones de los emisarios norteamericanos, concertó la venta con Cuba.

Después de que los compradores antillanos sortearan los obstáculos, el lote armamentístico fue cargado a *La Coubre* entre el 15 y 16 de febrero. El buque francés zarpó del puerto de Amberes, en el norte de Bélgica. El barco traía en sus bodegas balas y granadas antitanques y antipersonales de fusil FAL, obtenidas de la fábrica belga. Eran pertrechos no deseados por el gobierno estadounidense.

Hay que hacerlos estallar

En su discurso del 5 de marzo de 1960 en el Cementerio de Colón, durante el sepelio a las víctimas, el jefe del Gobierno Revolucionario expuso detalles del proceso indagatorio que siguió a la explosión. Además de interrogatorios a tripulantes de la embarcación y participantes en la descarga del armamento, se dispuso que oficiales del Ejército Rebelde lanzaran desde un avión dos cajas de granadas de los dos tipos (antitanques y antipersonales) a 400 y 600 pies.

Según explicó el líder de la Revolución a la multitud congregada en el camposanto, “las cajas penetraron varios pies en tierra por el impacto, y se destruyeron las cajas de madera sin que una sola de las 50 granadas que llevan dentro estallara”. Además, hasta donde se conoció, en el barco no hubo incendio; es decir, quedaba descartada la hipótesis de que la nave hubiera estallado por la ignición de los explosivos. Se abrió paso la sospecha de un sabotaje premeditado. Así, el Comandante en Jefe afirmó: “los explosivos, para que estallen, hay que hacerlos estallar, y en la guerra muchas veces caían las bombas y no estalla-

ban, y eran las que servían para abastecernos a nosotros de los explosivos con los cuales fabricábamos las minas”.

Los hechos apuntaban al gobierno norteño como culpable de la explosión. Las cajas con las granadas venían en filas compactas, aprisionadas unas contra otras, sin espacio, y no podían moverse. Por eso Fidel explicó la posibilidad de que un sistema de sabotaje pudo haberse preparado antes de que el barco zarpara, con la instalación de algún artefacto detonador entre dos cajas que hiciera estallar la carga cuando las cajas se movieran para el desembarque. Fue en ese discurso cuando el Comandante en Jefe pronunció por vez primera la frase que marcaría la resistencia de la Revolución Cubana en lo adelante: “Patria o muerte”.

Aunque algunas fuentes defienden la línea de que no hay pruebas definitivas sobre la vinculación de Estados Unidos con la voladura de *La Coubre*, varios estudiosos coinciden en responsabilizar al gobierno de ese país por la explosión del barco francés y las muertes consecuentes. Entre quienes sostienen la tesis de un boicot no solo se inscriben investigadores cubanos, sino también extranjeros.

Por ejemplo, la misión de información enviada horas después por la Marina Mercante Francesa y la Compagnie Générale Transatlantique, empresa estatal propietaria del barco, concluyó que tanto “un error en la calidad de los productos” como “un accidente involuntario durante la descarga” resultaban poco probables. Por su parte, el colombiano Calvo Ospina apunta a que lo que causó las explosiones fue colocado en la embarcación antes de salir de Europa, como resultado de un plan de la CIA. Siendo así, el 4 de marzo de 1960 Cuba vivió lo que podría catalogarse como el mayor atentado del siglo XX.



Un informe de la Marina Mercante francesa y las investigaciones desarrolladas por las autoridades cubanas descartaron la hipótesis de que la explosión haya sido accidental. fidelcastro.cu