

Hernando Calvo Ospina

El enigma
de La Coubre





El enigma de *La Coubre*

1.ª edición, Fundación Editorial El perro y la rana, 2023

Fundación Editorial El perro y la rana
Centro Simón Bolívar, Torre Norte,
Piso 21, El Silencio
Caracas -Venezuela 1010

Correos electrónicos
atencionalescritorfepr@gmail.com
comunicacionesperroyrana@gmail.com

Páginas web
www.elperroylarana.gob.ve
www.mincultura.gob.ve

© Hernando Calvo Ospina
© Fundación Editorial El perro y la rana

Edición y corrección
María López

Diagramación
Sonia Velásquez

Diseño de portada
Roberto Chávez Pabón

Hecho el Depósito de Ley
ISBN 978-980-14-5423-6
Depósito legal: DC2023001628

Hernando Calvo Ospina

**El enigma
de *La Coubre***

*A mis padres: Nabor y Elvia;
a mis hijos: Paula Andrea, Yohan y Anaïs;
y a mi hermana Amparo.*

A Hélène Vaucelle y Karine Álvarez.

*A Graciela Ramírez, Beatriz Santamaría, Herminio
Camacho, Martha d'Alvaré, Eugenio Suárez,
Alberto González Casals, Ivano Iogna, Didier Lalande,
Marleen Bosmans, Sami y Magdalena, Teresa y Pupo,
Anne-Sophie, Valerie y Arthur, Anneke, Juancho y Teresa,
Julián, Niurys Porras y Annemie Verbruggen.*

*Al Comité Internacional Paz, Justicia y Dignidad a los Pueblos
(La Habana); Dirección Provincial de Atención
a Combatientes (La Habana); Oficina de Asuntos Históricos
del Consejo de Estado (La Habana); Instituto de Historia
de Cuba; Periódico Juventud Rebelde (Cuba);
Centro de Prensa Internacional (La Habana);
Association Cuba Linda (Francia),
y a la Association Suiza-Cuba;*

*A Natacha Potéreau, archivera de la French Lines
& Compagnies,
por su profesionalismo y paciente colaboración.*

Una introducción necesaria

Tuve la gran suerte de haber podido consultar los archivos de la French Lines & Compagnies, radicados en la ciudad francesa de Le Havre. Allí se resguarda el patrimonio histórico de la Marina Mercante francesa, sus navieras y puertos, incluido el de la Compagnie Générale Transatlantique (Compañía General Transatlántica) —más conocida como la Transat—, propietaria del barco *La Coubre*, que transportaba armamento adquirido en Bélgica destinado al Gobierno de Cuba y que explotó el 4 de marzo de 1960, en un muelle de La Habana, dejando un saldo de unos doscientos heridos y casi cien muertos, entre ellos, seis marinos franceses.

Desde un primer momento, el Gobierno de Cuba responsabilizó a Washington, y el dirigente Fidel Castro explicó en detalle por qué. Hasta el día de hoy, Estados Unidos rechaza la imputación, pero a pesar de las décadas transcurridas se niega a desclasificar cualquier documento que se relacione con esa explosión.

Los principales medios de prensa franceses le dieron muy poca importancia a tan horrendo acontecimiento. Incomprendiblemente, el Gobierno galo apenas se dio por enterado.

En Francia no se acostumbra a desclasificar informaciones que puedan estar vinculadas con las instituciones de seguridad del Estado. Pero extrañaba que la empresa naviera se negara a mostrar los documentos que poseía. Hasta se llegó a decir, en algunos artículos de prensa, que solo se harían públicos en el año 2110.

Lo cierto es que una buena parte de ellos estuvieron clasificados durante veinticinco años, a partir de 1960. La última lo estuvo hasta 2010. Luego de esa fecha, el acceso a los mismos estuvo restringido mientras los archivos eran transferidos del lugar habitual en el que se guardaban, hasta el actual —siempre en Le Havre—, debido al nuevo tipo de clasificación para ser consultados.

Gracias a la paciencia que tuvo la archivista de la French Lines & Compagnies, pude tener el privilegio de ser el primero en copiar las más de mil quinientas páginas que la Transat archivó como un tesoro sobre *La Coubre* y su explosión.

Vale la pena anotar que quise estar seguro de haber obtenido la totalidad de los archivos. Ante mi inquietud, recibí un correo de ella donde me aseguró: “Le confirmo la transmisión completa de los elementos concernientes a *La Coubre*”.

¿Por qué se habían prohibido al público durante tantos años? La respuesta verbal que obtuve fue: a pesar del tiempo pasado, existían documentos con los cuales algunas aseguradoras o personas hubieran podido entablar demandas contra la compañía naviera, empresa estatal en aquella época.

Eso lo creo. Pero después de haber revisado y analizado cada página copiada, me ha quedado la certeza de que también se quiso esconder información que hubiera ayudado a esclarecer aquel terrible suceso. El lector la encontrará en las siguientes páginas y juzgará por sí mismo.

Por otra parte, me sorprendió ver la reacción tan positiva que tuvieron hijas e hijos, nietos y nietas, ante mi proyecto. Estaban, digamos, desconcertados, pues era raro que alguien se interesara en el “tema” después de casi seis décadas. Es que no pasaron muchas semanas luego de aquel 4 de marzo para que el hecho cayera en el silencio y en el olvido total en Francia. Ni qué decir de la reacción de los dos marineros a los que encontré y entrevisté.

Si en Francia es muy rara la persona que sabe de la explosión de *La Coubre*, en Cuba sigue presente en su historia y por eso, cada año, se les hace un homenaje a las víctimas cubanas y francesas.

Por mi parte, entregaré copia de esos documentos a los familiares de los desaparecidos de ambas naciones. A ellos les pertenecen.

*

Antes de empezar, una nota necesaria.

Tal como ya hemos señalado, una parte importante de la información con la cual se realizó esta investigación proviene de los archivos de la Compagnie Générale Transatlantique con sede en Le Havre, Francia. Estos, a su vez, conforman los archivos de la French Lines & Compagnies, que conserva el

patrimonio histórico de la Marina Mercante francesa, con sede igualmente en la ciudad de Le Havre.

Teniendo en cuenta esto, y para no interferir regularmente en la lectura, el autor solo pondrá referencias que tenga que ver con estos archivos cuando pueda haber dudas sobre la fuente.

I

Su nieto la ayudó a descender del auto. Yo hubiera querido extenderle mi mano, pero él estaba ya a su lado. Ella parecía no tener apuro. Y ¿para qué tenerlo a su edad?

Tomó el bastón, me saludó y salimos caminando despacito, ella y yo. La sencillez de Rosario Velasco era elegante. Tenía el pelo pintado en gruesas rayas claras y oscuras que le iban muy bien. Un largo vestido estampado con flores blancas, café y negras armonizaba con su cartera, la que siempre tuvo pegada a ella.

Se prendió de mi brazo muy espontáneamente, mientras conversábamos del terrible calor que estaba haciendo en La Habana. Y sí, yo sentía cómo el sudor me empapaba la camisa mientras algunas gotas se deslizaban por mi rostro.

Cariño y admiración hacia ella fue lo que mostró la mujer que custodiaba aquella parte del puerto. No sería la única.

Quizás caminamos unos veinte metros hasta llegar a un pequeño recinto, que están acondicionando como museo. En su interior no daba el sol, pero el calor poco disminuyó.

Éramos los únicos visitantes. Se soltó de mi brazo y empezó a mirar las fotos que allí había. Estaban en cuadros sobre la pared, así como algunos recortes de prensa.

Posó sus ojos sobre una. Se quedó mirándola como si la encontrara allí por primera vez. Por varios instantes no me atreví a decir ni una palabra, al verla en una especie de embeleso. Extendió su brazo y señalando con el dedo índice, expresó:

—Este es mi esposo.

Luego pasó a contarme que se habían conocido mientras caminaban, de arriba abajo por el Paseo del Prado: él la miraba, ella lo miraba. Ambos eran muy jóvenes. Ella aún no terminaba la secundaria; él, un poco mayor, ya trabajaba en el puerto como estibador.

—Era bello, un tipazo de hombre. Me enamoré tremendamente de él— me dice mientras sonrío y los ojos le brillan durante segundos, para quedar inmediatamente después de nuevo en silencio, seria, con los ojos clavados en el retrato.

II

Un tren especial había recogido las municiones en la sede central de la Fabrique Nationale d'Armes de Guerre (Fábrica Nacional de Armas de Guerra), FNAG, en Herstal, en las afueras de la ciudad de Lieja, Bélgica. Luego se dirigió hasta la base de la empresa en Zutendaal, región de Limburgo, no lejos de la frontera este con Holanda. Allí se cargaron las granadas.

Tanto en Herstal como en Zutendaal los representantes de las aduanas belgas sellaron los vagones.

Así cargado, continuó su camino hasta la población de Kapellen, a muy pocos kilómetros de la frontera con Holanda, no lejos de la ciudad de Amberes, al norte de Bélgica.

Según los informes que reposan en los archivos de la French Lines & Compagnies, todo el tiempo los vagones y su carga estuvieron “estrictamente protegidos y vigilados por la Aduana, la Gendarmería y el inspector especial del Gobierno de Bélgica”¹.

¹ Tomado del informe presentado en París y Nueva York por la firma de abogados Haight, Gardner, Poor & Havens, el 24 de marzo de 1960, al Club West of England, principal aseguradora del barco *La Coubre*, y a la dirección de la Compagnie Générale Transatlantique (Archivos de la French Lines & Compagnies). También el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Comercio Exterior de Bélgica entregó un documento a la Embajada cubana en Bruselas, en el cual describe cómo fue realizado el traslado del armamento hasta ser depositado en las bodegas de *La Coubre* (Bruselas, 14 de junio de 1960).

En Kapellen, luego de que los representantes de la empresa Figille —responsable del traslado del armamento— comprobaran que los sellos de los vagones seguían intactos, los agentes aduaneros federales procedieron a romperlos. Inmediatamente, las cajas se ubicaron en camiones, cuyas bodegas fueron selladas con nuevos plomos en presencia de los responsables de la Figille.

Las municiones partieron hacia la ciudad de Amberes, principal puerto de Bélgica, sobre el río Escalda. Las resguardaron en los almacenes del muelle n.º 16. Las granadas se encaminaron hacia Lillo, una minúscula población que bordea el río Escalda, no lejos de Amberes. Allí, luego de romper los sellos en los camiones, se trasladaron a una chalana. Esta operación se hizo el 13 de febrero, entre las once de la mañana y las cuatro de la tarde. Cargada, navegó hasta la mitad del río, donde ancló en un embarcadero perteneciente a la comunidad de Liefkenshoek.

Ese mismo día, mientras empezaban a cargar la chalana, pasaba por su lado *La Coubre*, un navío perteneciente a la Compagnie Générale Transatlantique.

El barco había dejado el Atlántico norte, para remontar suavemente por el caudaloso pero sereno río los kilómetros necesarios hasta el muelle n.º 16. Venía de Hamburgo, Alemania. Allí, entre el 10 y 12 de febrero empezaron a llenar sus bodegas, que vacías habían llegado del puerto francés de Le Havre. Acomodaron en ellas cuatrocientas cuarenta y una toneladas de mercancías, que incluían doce de productos químicos para Haití y ciento ochenta y ocho de cristales para ventanas, con destino a Miami. También ciento veinte con 2,4 toneladas del agujereado queso Emmental, que fueron

alojados en la parte de estribor de la bodega VI, refrigerada y ubicada al final del barco.

En Amberes se cargaron otras ciento cuatro de cristales para la Florida, Estados Unidos, y varios motores de vehículos para Veracruz, México; así como sesenta y cuatro toneladas de hierro y una buena cantidad de tractores provenientes de Inglaterra, con destino a Cuba.

Hacia el mediodía del 15 de febrero cambió el habitual ambiente de embarque.

El segundo capitán, Adrien Le Fevre, ordenó que se pusieran señales de “Prohibido fumar” en francés e inglés; que se ubicaran más extintores de fuego, y que los lanzachorros de agua a presión estuvieran listos para su uso. Le Fevre llevaba unos diez días como segundo capitán de *La Coubre*, pero once años navegando para la Transat.

Miembros de la policía, la gendarmería y la Aduana llegaron para controlar e impedir que algún extraño se acercara al barco. Personas de civil subieron a bordo.

Escribió Le Fevre, en uno de sus informes, que antes de empezar a montar la nueva mercancía debió hacer “una visita de inspección a la bodega VI con un representante de la empresa responsable de la carga”. Se necesitaba verificar que estaba “limpia y lista para depositar la carga”².

Luego de haber recibido el visto bueno, Le Fevre dispuso que un miembro de la tripulación estuviera en la bodega y otro en la cubierta, para vigilar el desarrollo de la operación.

² Adrien Le Fevre, [Informe a los abogados de la Transat, con copia a la dirección de la naviera], Archivos de la French Lines & Compagnies, París, 9 de septiembre de 1960. En este informe dice que ratifica el escrito a mano del 7 de marzo, en La Habana

Seguidamente, con los cabrestantes del barco se montaron las novecientas sesenta y siete cajas —de madera por fuera y revestidas de zinc por dentro— que contenían más de un millón y medio de municiones. Le Fevre aseguró que cuando los estibadores terminaron su labor se cerró la bodega y las llaves le fueron entregadas.

Al día siguiente, la nave empezó a bajar el río Escalda, como buscando de nuevo el cercano mar, pero unos pocos kilómetros después fondeó en el embarcadero de Liefkenshoek, al lado de la chalana con los explosivos.

A la izquierda del carguero se podía ver parte del antiguo Fuerte Liefkenshoek; en la otra orilla se observaba el Fuerte Lillo, rodeado de algunas casas. Ambos habían sido fortalezas militares que cuidaron esa entrada a Bélgica durante cientos de años. Los villorrios a su alrededor iban siendo erradicados para dar paso a modernos muelles y a las grandes empresas, principalmente petroleras y químicas.

Eran las nueve y media de una mañana invernal; el termómetro marcaba cinco grados centígrados.

Le Fevre anotó que, apenas anclaron, cuatro o cinco hombres subieron a bordo. Algunos de ellos habían estado presentes supervisando la carga de municiones el día anterior. Debió mostrarles la parte de babor de la bodega VI, a la izquierda trasera del barco, para comprobar que estaba vacía y limpia.

Marcel Guerin, quien en aquella época era jefe de máquinas de *La Coubre*, aún recuerda que Le Fevre lo despertó para que un hombre desconocido le preguntara si los cabrestantes estaban en buen estado y si sus

ayudantes sabían manejarlos. Él respondió que esa no era su responsabilidad³.

Uno de estos hombres le pidió a Le Fevre y a Guerin que firmaran unos documentos certificando que los cabrestantes y los aparejos sirviendo a la bodega VI estaban en buenas condiciones. A Guerin se le hizo extraño, pues para montar las municiones no tuvo que hacerlo, pero los firmó al asegurarle que era una simple formalidad.

Guerin había ingresado a la Transat en 1946, y embarcó en *La Coubre* el 1.º de diciembre de 1959. Ahora tiene más de 90 años, pero su admirable memoria no lo deja olvidar todo lo que le disgustó el que le hubieran cortado el sueño.

El viento seguía soplando helado, mientras el sol se batía con la bruma para dejarse ver a plenitud.

Ahora, las medidas de seguridad fueron más estrictas. En el mástil se izó el estandarte rojo, de clase B, que advertía la existencia de mercancías peligrosas.

El que *La Coubre* debiera cargar los explosivos en una plataforma en medio del río y en las afueras de la ciudad, era parte del reglamento del puerto de Amberes.

La chalana llevaba dos noches y casi tres días esperando a *La Coubre*. De su vigilancia habían sido encargados dos guardias seleccionados por la Aduana. Periódicamente venía a supervisarlos, y a traerles comida y bebida, un delegado de la Compagnie de Transports d'Explosifs (Compañía de Transporte de Explosivos), Figille, con sede en Amberes.

³ Hernando Calvo Ospina, [Entrevista a Marcel Guerin, en dos ocasiones], Le Havre, septiembre y noviembre de 2018.

Ambos guardianes debieron ser sustituidos el día 15, ya que se declararon portadores de una fuerte gripe. Una nave de la Aduana los trasladó a tierra, dejando inmediatamente a sus reemplazos. Ciertamente es que el frío helaba y que en la barcaza no había donde protegerse eficazmente, pero aun así no deja de ser extraño ese incidente.

III

La empresa Figille fue la encargada de alquilar el tren, de transportar el armamento desde las fábricas y de constatar que fuera depositado en las bodegas del barco. Por ello, su propietario y director, Charles Figille, quien estuvo presente durante todas las operaciones, pudo exigir que los cabrestantes fueran manipulados solo por miembros de la tripulación.

Todo el tiempo las operaciones fueron supervisadas por miembros de la Gendarmería, la policía de aduanas y el inspector especial del Gobierno de Bélgica.

A las diez de la mañana de ese 16 de febrero, los estibadores empezaron a transbordar las quinientas veinticinco cajas que contenían veinticinco mil granadas. Seis estibadores organizaron las cajas en la parte de babor de la bodega VI, también refrigerada, aislada y con la posibilidad de ser cerrada bajo llave.

No todo el cargamento de granadas logró ser ubicado allí. Según el “Informe de carga”, elaborado por Charles Figille, setenta cajas debieron ser puestas en la parte de estribor de

la bodega VI, refrigerada, junto a los quesos provenientes de Hamburgo⁴.

Esto no lo esperaban ni los exportadores ni los responsables del traslado, pero aparentemente no constituyó un problema: para separar las dos disímiles cargas se utilizaron estibas de madera especial, permitiéndose una ventilación adecuada al queso.

En los archivos sobre *La Coubre* consta que todo el proceso de traslado, embarque y almacenamiento se hizo en presencia del delegado del Servicio de Explosivos, de la Aduana, de un delegado de la tripulación y bajo observación permanente del gerente de la Figille. El delegado del Servicio de Explosivos era Joseph van Hoomissen y representaba al Ministerio de Asuntos Económicos del Reino de Bélgica.

Igualmente, se asegura que cuando inspeccionaron la bodega VI refrigerada, tanto la parte de babor como la de estribor, las puertas estaban cerradas con cadenas y candados. El segundo capitán dijo en sus informes que cuando la carga estuvo completa, el marinero que vigilaba cerró las puertas de los compartimentos y les puso cadenas; luego le entregó las llaves de los candados. Esto se hizo en presencia de los responsables de la carga.

⁴ Según el informe de los abogados representantes del Club West of England fueron unas cuarenta cajas sobrantes las que se depositaron junto a los quesos; el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Comercio Exterior de Bélgica dijo que eran cincuenta. Más confiable es el informe de Figille, empresa responsable de enviar ese cargamento y que estaba presente en el lugar. [Rapport de Chargement (Informe de carga)], realizado por Charles Figille, director de la Compagnie de Transport d'Explosives (Compañía Transportadora de Explosivos), enviado a la dirección de la Transat, Amberes (Bélgica), Archivos de la French Lines & Compagnies, 7 de marzo de 1960.

El marinero y almacenista Jean-Georges Brun, quien manejó una de las grúas para cargar las municiones y después ayudó a cerrar los compartimentos, dejó constancia en su informe —realizado en La Habana— que “la parte de babor de la bodega VI estaba llena de cajas de armamentos, correctamente organizadas y sin riesgo de que se movieran por mal tiempo en el mar”⁵.

Ese material bélico iba destinado al Gobierno Revolucionario de Cuba, liderado por Fidel Castro Ruz, quien había tomado el poder un año y un mes antes, el 1.º de enero de 1959.

El director de la Fábrica Nacional de Armas de Guerra había enviado un télex a Figille, con copia a las autoridades cubanas en La Habana, el 8 de febrero de ese 1960, en el que podía leerse:

Según lo acordado, por favor envíe las siguientes mercancías a La Habana (Cuba), en el vapor *La Coubre*, el 14 de los corrientes, desde Amberes, a entregar en el muelle de La Habana. El embarque se hace a la orden y conocimiento del Gobierno de la República de Cuba (notifique al Ministerio de la Defensa Nacional), marcando “flete pago” (...). “Mercancía a entregar en el muelle de La Habana”.

Su venta, transporte y exportación se había autorizado por Decreto Real.

⁵ Jean-Georges Brun, [Declaraciones redactadas a mano], Archivos de la French Lines & Compagnies, La Habana, 7 de marzo de 1960; París, 18 de junio de 1960.

Precisaba en el mismo télex: “Las municiones de seguridad contenidas en veintinueve de las cajas son entregadas gratuitamente...”. Era un regalo hecho por la FNAG a la naciente Revolución, pero que, se supone, también debía tener la aprobación de las máximas autoridades del reino.

Las granadas y municiones se accionarían con fusiles FAL, de los cuales ya habían llegado a Cuba veinticinco mil, transportados en ese mismo barco casi cuatro meses antes, el 13 de octubre de 1959.

El FAL, también producido por la FNAG, era en esos momentos el fusil de asalto más popular del mundo, siendo el preferido por los países de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN).

La Coubre partió inmediatamente que descendieron las personas encargadas de supervisar toda la operación de carga: el reloj marcaba las 13:10, y así fue anotado en los informes de navegación. La temperatura era de diez grados centígrados, y el gélido viento no paraba.

Unos tres kilómetros abajo, cruzó la frontera holandesa, navegando hasta que el río lo llevó otra vez al Atlántico norte. Puso proa hacia Le Havre, de donde había salido el 9 de febrero.

IV

Pero ¿por qué la naciente Revolución cubana debía comprar ese armamento?

A mediados de 1958, el segundo hombre más poderoso de Cuba, y a veces el primero, el embajador estadounidense Earl Smith, visitó al dictador gobernante Fulgencio Batista. Le llevaba un mensaje del presidente Dwight D. Eisenhower: debía dejar el poder para impedir que los guerrilleros liderados por Fidel Castro lo tomaran. El plan era que Batista partiera y una “junta de notables” convocara a elecciones.

El presidente Eisenhower había tenido muy en cuenta lo que le había dicho en mayo de ese año su vicepresidente Richard Nixon, y lo refirió en sus *Memorias*: “La amenaza comunista en América Latina es más grande que nunca”⁶.

Claro, Nixon acababa de hacer un recorrido por su “patio trasero” latinoamericano y no había sido bien recibido, muy

⁶ Dwight D. Eisenhower, *Batailles pour la paix, 1959-1961*, Editions de Trévisé, París, 1968.

particularmente en Caracas, donde el 13 de mayo de 1958 su vehículo fue atacado con piedras y palos por enardecidos manifestantes. Salió ileso de milagro.

En sus *Memorias*, Eisenhower fue más preciso que Nixon: “Esta amenaza, de la que nadie dudaba en ese momento, se veía llegar pero no sobre el continente, sino sobre la isla de Cuba”. En ellas, siguió contando el presidente, para fines de 1958, la Agencia Central de Inteligencia (CIA, por sus siglas en inglés), que tenía una inmensa red de agentes e informantes en Cuba, “sugirió por primera vez que una eventual victoria de Castro no serviría a los intereses de Estados Unidos...”.

Eisenhower narró también que Allen Dulles, el director de la CIA, le habría dicho, a fines de 1958: “Parece que los comunistas y otros extremistas han penetrado al movimiento castrista: si Castro toma el poder, muy probablemente ellos participarían en el Gobierno”. Una información que le pareció tardía y por lo cual se puso de muy mal humor.

Poco después, la prensa “descubrió” que los “comunistas” y “extremistas” a los que se refería Dulles eran, principalmente, Raúl Castro Ruz y el Che Guevara.

En Washington se sabía que ese movimiento guerrillero avanzaba con la independencia total de la Unión Soviética. A Moscú poco le había interesado América Latina, un territorio muy lejano y dominado por Estados Unidos.

El 14 de diciembre, el embajador Smith le entregó a Batista un escueto mensaje llegado desde Washington, que era en realidad un ultimátum: “Es mi desagradable deber informarle al presidente de la República que Estados Unidos no continuará apoyando al Gobierno de Cuba, y que mi

Gobierno considera que el presidente está perdiendo el control efectivo”⁷.

El 23 de diciembre de ese 1958, durante una reunión en Washington del Consejo Nacional de Seguridad (NSC, por sus siglas en inglés), en la cual se valoraba la situación cubana, se le comunicó al presidente Eisenhower que el estado del Gobierno de Batista era crítico. Entonces, Dulles propuso evitar la victoria de los revolucionarios con un golpe de Estado a Batista⁸. Pero ya era muy tarde: nueve días después, el 1.º de enero de 1959, entró triunfante el Ejército Rebelde a la capital cubana.

El presidente Eisenhower narró en sus *Memorias* que, en febrero de 1959, “Castro declaró que él no se pondría al lado de Estados Unidos en la Guerra Fría. Denunció nuestros cincuenta años de ‘injerencia’ en los asuntos internos de su país; injerencia a la cual él pondría fin ahora”.

Continuó el presidente: “En cuestión de semanas, después de que Castro entrara en La Habana, nosotros, en el Gobierno, comenzamos a examinar las medidas que podrían ser efectivas para reprimirlo”.

Entonces Washington comenzó un proceso de progresiva ruptura de relaciones con Cuba, hasta que el 4 de enero de 1961, definitivamente rompió las relaciones diplomáticas.

El 10 de marzo de 1959, en la agenda secreta del NSC se había incluido como punto principal la necesidad de poner un Gobierno de confianza en La Habana, sin importar qué medios fueran necesarios.

⁷ Department of State, *Foreign Relations of the United States (FRUS). Office of the Historian, Cuba, 1961-1962*, vol. X, Louis J. Smith (ed.), pp. 299, U. S. Government Printing Office, Washington, D. C., 1997.

⁸ *Ibid.*, pp. 302-303.

Joseph Le Gall, un exoficial de la Armada francesa que se ha interesado en el tema, nos cuenta: “En esa reunión se adoptó un plan secreto y se le dieron instrucciones al director de la CIA, Allen W. Dulles, hermano del secretario de Estado, para desestabilizar al régimen cubano”⁹.

⁹ Joseph Le Gall, “L’énigme de *La Coubre*. Cuba: explosion en eaux troubles”, *Marine et Océans*, París, abril-mayo de 2007. Le Gall —como se dice en los tres textos que él escribió sobre *La Coubre*— es un excapitán de fragata de la Armada francesa y exoficial de los Servicios Inteligencia del Ministerio de la Defensa. También se precisa que desarrolló esa labor de 1959 a 1962 mientras navegaba por la zona del Caribe en navíos de la Transat. Le Gall no creyó necesaria una entrevista con el autor, pero le invitó a utilizar sus textos.

V

Si las relaciones entre los dos países empezaron a ser políticamente tensas desde las primeras horas del nacimiento de la Revolución cubana, con las medidas de carácter social que empezó a tomar el nuevo Gobierno, y que beneficiaban a la mayoría de la población, estas tensiones se agravaron.

En marzo de 1960, el entonces comandante Raúl Castro, refiriéndose a esos primeros pasos de la Revolución, diría:

Recordemos que aún no hablábamos de socialismo, hablábamos de Revolución. Habíamos adoptado la Ley de Reforma Agraria; habíamos bajado los alquileres en un 50 % (...). Habíamos tomado algunas medidas para disminuir el costo de la electricidad y el teléfono; habíamos confiscado los bienes de los ladrones y asesinos del régimen anterior...

Sí, el 17 de mayo de 1959 se había decretado una primera Ley de Reforma Agraria. Y unas pocas semanas después, ya se habían intervenido más de cuatrocientos latifundios

para constituir cooperativas. Por ser estadounidenses quienes poseían la mayoría de esas tierras, Washington asumió la medida como un desafío a su poder.

Si ya esto fue un campanazo de alerta sobre el camino que estaba tomando la Revolución, el anuncio de una gran Reforma Agraria que afectaría, esencialmente, a las empresas cañeras, acabaría por encender las alarmas en Washington: once compañías estadounidenses controlaban más de un millón de hectáreas. También las principales minas estaban en manos de empresas de ese país.

Eran expropiaciones que el Gobierno revolucionario pretendía indemnizar: ofreció pagar en bonos a treinta años, pues las arcas del Estado habían sido vaciadas por los batistianos al huir, principalmente a la Florida. Esta propuesta fue rechazada por Washington, pero sí aceptada por otras naciones.

Me dijo René González Barrios, siendo presidente del Instituto de Historia de Cuba: “Es cierto que Estados Unidos no tenía contemplada a la Revolución cubana como un hecho que fuera a materializarse, y menos que se radicalizara como lo hizo casi desde el comienzo”¹⁰.

La Revolución empezó a volverse insoportable para Estados Unidos.

El primer viaje fuera de Cuba que realizó Fidel Castro fue el 23 de enero de 1959 a Venezuela. Lo hacía en agradecimiento por el apoyo en armas y otros recursos que había dado a los guerrilleros revolucionarios.

¹⁰ H. Calvo Ospina, [Entrevista a René González Barrios], La Habana, mayo de 2018.

El segundo viaje del entonces primer ministro lo hizo a Estados Unidos, por invitación de la American Society of Newspaper Editors (Sociedad Americana de Editores de Periódicos). Llegó a Washington el 15 de abril de 1959 acompañado de unas cuarenta personas, incluidos varios hombres de negocios, como el jefe de la ronera Bacardí.

Fidel Castro no fue para ratificar que Cuba seguiría en el camino histórico de subordinación, como ya era norma en los Gobiernos latinoamericanos. Estuvo durante once días y en cada intervención que realizó “siempre insistió en la necesidad de que ambas naciones tuvieran relaciones de nuevo tipo, de respeto, soberanas, como nunca habían existido”, me contó González Barrios.

El presidente Eisenhower, además de estar molesto por esa visita, no quiso recibirlo, asegurando en sus *Memorias*: “Yo estaba personalmente convencido de que Castro era comunista”, insistía. Tan solo el domingo 19 fue recibido por el vicepresidente Nixon, en una oficina del Capitolio. Luego de dos horas nada positivo salió del encuentro.

Nixon, en su extenso informe al Departamento de Estado y a la CIA, diría, en resumen, que Fidel estaba manejado por los comunistas. Posteriormente, contaría que desde ese momento se convirtió “en un abanderado en propugnar acciones para derrocarlo”¹¹.

Mientras, el presidente sostendría en sus *Memorias*:

Nosotros buscábamos los medios para protegernos de Fidel Castro en caso de que él se volviera peligroso para Estados

¹¹ Richard Nixon, *Six Crises*, Doubleday, Nueva York, 1962.

Unidos (...). Nosotros preparábamos planes de urgencia para Cuba. Estos englobaban medidas tales como un bloqueo, operaciones militares y acciones coordinadas con otros países de América Latina...

Dulles le encargó que propusiera los “planes” al coronel Joseph Caldwell King, quien era en ese entonces jefe de la Western Hemisphere Division de la CIA (División del Hemisferio Occidental). Este, además, era uno de los propietarios de la Empresa de Gas de La Habana, junto con William Pawley, consejero del presidente Eisenhower para asuntos cubanos. Uno y otro tenían sobrados motivos para advertir sobre la “peligrosidad” de la Revolución para su país.

Con Joseph Caldwell King debía trabajar el adjunto de Dulles, Richard Bissell, nombrado el mismo día del triunfo de la Revolución como jefe del Directorate of Operations (Dirección de Operaciones Especiales), o sea, las sucias, las paramilitares.

Para King era esencial la eliminación física de Fidel Castro y otros dirigentes, como Raúl Castro y Che Guevara, debido a la popularidad de estos entre el pueblo cubano. Así lo testimonió ante una comisión de investigación del Senado estadounidense, en 1975¹².

El plan, que se llamó “Programa de acción encubierta contra el régimen de Castro”, o simplemente el “Cuban

¹² United States Senate, *Alleged Assassination Plots Involving Foreign Leaders and Interim Report of the Select Committee to Study Governmental Operations with Respect to Intelligence Activities*, Washington, 20 de noviembre de 1975.

Project”, fue finalmente presentado por Dulles, el 17 de marzo de 1960, al presidente.

Sin haberse elaborado ni siquiera el borrador del proyecto, las acciones terroristas contra objetivos civiles se realizaban a lo ancho y largo del país. Por iniciativa de Bissell, la CIA fue organizando y armando grupos contrarrevolucionarias en el interior del archipiélago, apoyándose, principalmente, en organizaciones católicas. Así empezaron a darse atentados terroristas hasta en cines y almacenes populares, con armamento y explosivos sacados de escondites en las iglesias¹³.

Desde octubre de ese 1959, aviones civiles procedentes de la Florida llegaban a Cuba para bombardear poblados, industrias e incendiar plantaciones agrícolas, mientras lanchas rápidas ametrallaban embarcaciones pesqueras y poblados costeros. El 21 de octubre, La Habana fue ametrallada desde dos aviones, acción que provocó dos muertos y unos cincuenta heridos.

Solo ocho meses llevaba la Revolución en el poder cuando se intentó la primera invasión. En agosto, desde República Dominicana se envió a la Legión Anticomunista del Caribe, también conocida como Legión Extranjera Dominicana, la cual estaba integrada por unos ochocientos mercenarios.

El dictador, y aún hombre consentido de Estados Unidos, Rafael Leónidas Trujillo, la auspició. Fueron entrenados en la Base Naval de Calderas y de allí partieron hacia Cuba. La conformaban españoles, franceses, croatas, alemanes, belgas,

¹³ Enrique Encinosa, *Cuba en guerra. Historia de la oposición anticastrista. 1959-1993*, Fondo de Estudios Cubanos de la Fundación Nacional Cubano-Americana, Miami, 1995.

griegos y cubanos batistianos. Fue una pretensión de poco vuelo: Fidel Castro y los suyos tuvieron conocimiento de la operación con antelación. Desde el momento en que aterrizaron los aviones con el primer grupo de invasores, fueron rodeados por las tropas cubanas.

Nada se desestimó para acabar con la Revolución cubana y sus principales dirigentes. Como se demostró en las investigaciones de la Comisión del Senado estadounidense, para ello la CIA hasta realizó acuerdos con los más poderosos capos de la mafia ítalo-estadounidense, particularmente con aquellos que estaban presentes en La Habana: John Rosselli, Sam Giancana, Meyer Lansky y Santos Trafficante, dueños de hoteles, centros de prostitución y casinos. Motivos les sobraban para colaborar: ellos estaban entre los primeros en la mira de la Revolución.

Richard Helms, director de la CIA entre 1966 y 1973, debió comparecer ante la Comisión de Investigación del Senado, en 1975. Ahí reconoció que se tuvieron equipos de hombres que atacaban constantemente a Cuba; que intentaron volar las plantas eléctricas; que sabotearon ingenios azucareros; que trataron de matar a Fidel Castro y a otros dirigentes cubanos: “Fue una política del gobierno de Estados Unidos...”, precisó.

VI

“De las primeras medidas impuestas por el Gobierno estadounidense a Cuba fue bloquearle la compra de armas”. Son las palabras del investigador cubano Tomás Diez Acosta, quien me continúa narrando: “El Gobierno revolucionario solamente tenía las que había dejado el derrotado ejército de la dictadura batistiana, y no eran suficientes ante las diversas y múltiples agresiones, internas y externas, que desde el primer momento debió enfrentar”¹⁴.

Estados Unidos, que le había entregado armamento al dictador Batista hasta unos pocos meses antes de caer, ahora se lo negaba al nuevo Gobierno. El pretexto que esgrimió fue que así evitaba una carrera armamentista en el Caribe, ya que las dictaduras de Rafael Leónidas Trujillo, en República Dominicana, y de François Duvalier, en Haití, se verían obligadas

¹⁴ H. Calvo Ospina, [Entrevista a Tomás Diez Acosta], La Habana, mayo de 2018.

a comprar armas para “balancear”. Recordemos que ambos regímenes ya estaban bien armados por Washington.

En junio de 1959, a solo seis meses de haber triunfado la Revolución, Cuba intentó comprar armas en Estados Unidos. Una delegación del Ministerio de Defensa viajó a Nueva York para negociar con las empresas de armamento ya conocidas:

Para ello se destinaron 5 131 523 dólares con los que se pretendía comprar municiones de pequeño calibre, diez mil pistolas Colt calibre 45, piezas de repuesto para distintos armamentos heredados de la dictadura, cápsulas de ametralladoras calibre 50, granadas de mano y para los cañones de los tanques M4 A3, así como para bazucas y morteros¹⁵.

Ni piezas de repuesto pudieron obtener los cubanos. Washington escondió la verdad: la Revolución cubana le estaba produciendo comezón, y para el remedio que quería aplicar no le convenía un Ejército bien equipado.

Entonces La Habana le exige a los Gobiernos, que ya habían recibido de la dictadura batistiana el pago por armamento, que se lo entregaran, pues, al fin, había sido dinero de la nación.

Inmediatamente, Washington se da a la tarea de impedir que ello se concrete. Y lo consigue con casi todos.

Cuba se dirige a los países europeos con los cuales tenía convenios para la compra de armas, pero las diferentes

¹⁵ Servando Valdés Sánchez, “Del *Barbara Brovig* al *Hornsee*: armas belgas para la Revolución cubana”, en: *Trabajadores*, La Habana, 2 marzo de 2015.

misiones diplomáticas estadounidenses se encargaron de presionar a los Gobiernos para obstaculizar esta posibilidad.

Francia no aceptó el pedido cubano, en virtud de una decisión gubernamental según la cual ningún arma podría ser librada en la región del Caribe, quizás por el temor de que ellas terminaran en manos de los grupos anticolonialistas existentes.

Servando Valdés Sánchez, historiador cubano, me dijo en su oficina:

Solamente dos países, Italia y Bélgica, manifestaron su interés de vender armas a Cuba. Pero Roma cede a las presiones estadounidenses, mientras que Bélgica no solo acepta entregar las armas que ya habían sido pagadas por Batista, sino que pasa a negociar otras con el Gobierno revolucionario¹⁶.

Y continuó diciendo: “A principios de 1959 se firmaron dos contratos con la Fábrica Nacional de Armas de Guerra de Herstal; por ello, en octubre de ese año, el barco francés *La Coubre* trae los veinticinco mil fusiles a La Habana”.

El exdirector del Instituto de Historia en Cuba, René González Barrios, precisa: “Cuba acude a países europeos, no acude a la Unión Soviética. Y es Bélgica quien da un paso al frente. Con dignidad, ni el gobierno ni la FNAG aceptan las fuertes presiones que hacen el cónsul y el agregado militar de Estados Unidos en Bruselas”.

El militar francés Joseph Le Gall confirma esto último, además de ampliarlo:

¹⁶ H. Calvo Ospina, [Entrevista a René González Barrios], *op. cit.*

Informado por los servicios de inteligencia, el Departamento de Estado americano decide obstaculizar esta importante entrega de armas. La Embajada de Estados Unidos en Bruselas, por intermedio de un cónsul [*¿miembro de la CIA?*] y su agregado militar, intentarán, en vano, presionar al Ministerio de Asuntos Extranjeros de Bélgica y a Herstal para que no se cumpla el contrato con Cuba y evitar toda entrega de armas a Cuba desde puertos belgas¹⁷.

Una delegación militar cubana viajó a Bélgica para ver los términos del contrato. Luego, en octubre de 1959, quince militares cubanos fueron enviados a ese país para recibir entrenamiento en el empleo del armamento que se recibiría.

Cuba también se dirigió al Gobierno británico. Batista había negociado la compra de quince aviones Hawker Sea Fury, un caza a hélice que la Royal Navy utilizó durante la Segunda Guerra Mundial. Ahora, el nuevo Gobierno quería que se los cambiaran por el Hawker Hunter, un caza de reacción construido para la Royal Air Force.

Ante esto, Estados Unidos y Gran Bretaña llegaron a un acuerdo a espaldas del Gobierno cubano: no darle esos aviones de combate, pero proponerle aeronaves estadounidenses Douglas C47 y helicópteros británicos Westland, ambos de transporte. Al final, Londres inventó una justificación para no entregar ni los unos ni los otros. Y se quedó con el dinero.

Estados Unidos tenía otro plan contra Cuba. En un mensaje diplomático “ultrasecreto”, del 24 de noviembre de

¹⁷ J. Le Gall, *op. cit.*

1959, el embajador británico en Washington informó a la Foreign Office (Oficina de Asuntos Extranjeros) y al Servicio Secreto que se había entrevistado con el director de la CIA: “Tuve que ver a Allen Dulles esta mañana para otro asunto y aproveché la oportunidad para hablar sobre Cuba de manera estrictamente personal. Desde su propio punto de vista, dijo que mucho esperaba que decidiéramos no seguir adelante con el trato de los Hunter...”.

Dulles también le confesó que no era para evitar que la Revolución se defendiera. No, era para poner a Cuba contra la pared, y que solo le quedara como alternativa el comprarle aviones de guerra a la Unión Soviética.

El diplomático británico opinaba que el propósito de la CIA hacia Cuba era buscar una justificación similar a la que se había empleado en Guatemala, para derrocar al Gobierno progresista de Jacobo Arbenz, en 1954: Estados Unidos le negó la venta de armas, Guatemala se las compró a Checoslovaquia y con ello se sustentó la infiltración “comunista”¹⁸.

¡Aviones de combate MiG soviéticos en el Caribe! Ello tendría un efecto psicológico y político tremendo, no solo entre la población estadounidense, que vería con terror cómo el “monstruo comunista” llegaba a pocas millas de sus costas, sino también a países de América Latina. “Un acto que tendría un inmenso impacto, y que permitiría a Washington

¹⁸ Documento desclasificado por el Gobierno británico y presentado el 23 de marzo de 2001 en La Habana, durante la conferencia académica “Girón, 40 años después”. En esta participaron cubanos y estadounidenses que fueron protagonistas de la fracasada invasión de Estados Unidos a Cuba por Bahía de Cochinos, en abril de 1961.

calificar a Cuba de amenaza continental”, también escribiría el embajador británico en su mensaje a Londres.

Así, Estados Unidos tendría manos libres para legitimar una acción militar de envergadura contra Cuba.

La Unión Soviética había roto relaciones con la dictadura de Fulgencio Batista en abril de 1952, pasando a desinteresarse de Cuba, como ya lo estaba haciendo con el resto de América Latina y el Caribe, a excepción de México. Al triunfo de la Revolución cubana, Moscú empezó a observar ese proceso, aunque con relativo entusiasmo. Hasta que el 4 de febrero de 1960, Nikita Jrushchov envió a La Habana a Anastás Mikoyán, el poderoso viceprimer ministro del Gobierno. Seguramente, la masiva acogida que tuvo Fidel Castro durante su gira por Estados Unidos y el desplante que le hizo Eisenhower aumentó la atención de Moscú.

Se empezaba a dar una situación particular: mientras Washington le aumentaba cada día a Cuba las trabas comerciales como forma de presión a su Gobierno, Mikoyán concretó acuerdos para intercambiar azúcar cubano por petróleo ruso, a precios muy favorables. Sin mayores rodeos concedió un crédito de cien millones de dólares, a muy bajos intereses.

Por lo tanto, Washington necesitaba de sus aliados, especialmente los europeos, para ir concretando sus planes contra la Revolución. Y espionar a Cuba era otro de los apoyos requeridos, ya que pocos meses después del triunfo de la Revolución la enorme red de agentes de la CIA empezó a ser vigilada. Esto complicó a la agencia estadounidense, pues sus espías estaban acostumbrados a moverse en La Habana como pez en el agua, con más libertad que cualquier policía cubano.

Varias Embajadas aceptaron espiar para la CIA y hasta facilitar sus sedes para labores directas de la Agencia. Por ello, cuando el barco *La Coubre* llegó el 13 de octubre de 1959 con los fusiles FAL y sus municiones, la CIA estaba al tanto de muchos detalles...

El exoficial francés, Le Gall, nos precisa: “Desde entonces, *La Coubre* y los otros barcos de la Transat que iban a Cuba, fueron puestos bajo la vigilancia de la US Navy y de los servicios de espionaje americanos ...”¹⁹.

¹⁹ J. Le Gall, “Le mystère de *La Coubre*: Un voyage vers ‘l’enfer’”, *Marine et Océans*, París, 14 de enero de 2013.

VII

En ese trayecto de *La Coubre* desde Amberes a Le Havre, el estado de ánimo de varios marineros se fue caldeando al no saber con precisión el contenido de las mil cuatrocientas noventa y dos cajas. Solo sabían que iban acompañados de una carga peligrosa para su integridad física. Al atracar en el puerto francés y ser informados, se declararon en huelga.

Cincuenta y ocho años después, Marcel Guerin me cuenta, en su apartamento de Le Havre:

No recuerdo a qué hora regresamos a Le Havre ese 17 de febrero, pero como tenía tiempo libre visité a mi familia unas horas. Vivíamos en este mismo apartamento. Cuando volví me dijeron que la mayoría de la tripulación estaba en huelga. Nada me habían avisado. ¿El motivo?: pedían una indemnización, prima por riesgos, ya que estábamos transportando granadas y municiones.

Firmada por los dos marineros delegados, se presentó ese día una “Solicitud de prima de riesgo para el transporte de munición de Amberes a La Habana”.

Era normal en la Transat que la tripulación, en particular los marineros, recibieran una sobrepaga cuando se transportaban materiales peligrosos. En esa ocasión, tal posibilidad fue negada. El primero que se opuso fue el propio capitán Dalmas, aduciendo que “los salarios de la tripulación no van en función de la naturaleza de las mercancías transportadas”²⁰.

Para apoyar a Dalmas llegó el administrador marítimo, quien adujo que, en el reglamento de transporte, para este tipo de mercancías peligrosas se consideraba que no se necesitaban precauciones particulares, según consta en los archivos de la Transat. Ante esto, el mismo 17 de febrero, seis marineros prefirieron renunciar al viaje, siendo sustituidos de inmediato.

Mintiendo, el 10 de marzo, el propio director de la Transat enviaría una nota al embajador de Cuba en Francia, Manuel Gran, donde le aseguraba que esas personas habían dejado el barco porque les correspondían vacaciones.

Ya sin protestas a bordo, se empezaron a cargar cuatrocientas cuatro toneladas de mercancías, entre ellas cincuenta y cuatro de hierro y diez de productos químicos para Estados Unidos; vinos y champaña para Haití y el embajador francés en México. También más de cien vehículos de fabricación francesa con rumbo a Cuba.

²⁰ [Nota adjunta al informe de los abogados Haight, Gardner, Foor & Havens al Club West of England y a la Transat], Archivos de la French Lines & Compagnies, Nueva York-París, 24 de marzo de 1960.

Otra carga montada fueron doscientos kilos de quesos para Haití. Estos se ubicaron en el frigorífico de estribor, junto a los cargados en Hamburgo y al lado de las restantes setenta cajas de granadas. Quesos y explosivos siguieron separados con la madera de estiba. El capitán Dalmas tenía conocimiento de ese cargamento desde el 1.º de febrero, cuando el jefe del Servicio Comercial de la empresa le preguntó si tendría espacio en las neveras.

Que alimentos y material de guerra compartieran la misma bodega no iba en contra de las disposiciones internacionales vigentes en la época.

Durante una parte del día 18 no se montó ninguna carga porque se le realizó la inspección anual al navío, aunque la bodega VI no fue tenida en cuenta y por tanto no se abrió. Ese día también se realizó un ejercicio de prevención de incendio.

Según los informes de la empresa naviera, la puerta de la parte de babor de la bodega VI (refrigerada) nunca se abrió en Le Havre, y la de estribor, solo para cargar los quesos.

La tripulación estaba compuesta por treinta y seis personas. Con ellos viajaron dos pasajeros: el sacerdote de la orden de los Dominicos, Raoul Desobry, de 49 años, nacido en Roubaix, norte de Francia, con destino a Veracruz, México; y el estadounidense Donald Lee Chapman, de 27 años, nacido en North Bend, Nebraska, quien se hizo periodista y fotógrafo mientras estaba en la Marina. En 1959 trabajaba como camarógrafo para WOW-TV y otros medios de prensa en su país, cuando decidió irse a deambular por Europa, lo que hizo durante casi seis meses, según el mismo Chapman me narró:

Comencé por el Reino Unido, seguí a Francia, Italia, España y pasé a Marruecos; regresé a París y decidí volver a casa porque el dinero ya se estaba acabando. Me dijeron que viajar en un carguero era económico y, además, nunca lo había hecho. Había barcos para Nueva York, más cerca de Nebraska, pero recuerdo que había un fuerte invierno allá y por eso preferí irme a Miami en *La Coubre*. Luego iría subiendo a casa, era el plan²¹.

Era normal que en esos navíos se llevaran hasta cinco pasajeros, me contó Guerin en Le Havre. No había mucho en qué entretenerse, a veces viendo películas, pero eran bien alojados y alimentados.

Maxime Ivoul, el radioperador del barco, me precisó, en su residencia cercana a Le Havre, que no se aceptaban más pasajeros porque se tendría que llevar a un médico.

La Coubre tenía una biblioteca, pero muy poco visitada, según escribió el capitán Dalmás en su informe de a bordo del anterior viaje.

Normalmente, antes de recibir el pago por el transporte, los responsables de la compañía debían informar a los pasajeros que el barco llevaba una carga peligrosa. La persona decidía. Así lo exigían las normas internacionales y el artículo

²¹ H. Calvo Ospina, [Entrevista realizada vía telefónica a Donald Lee Chapman], 17 de septiembre 2019. Toda la información que aparece en adelante sobre Chapman proviene de esta entrevista y de Michael Kelly, “Omahan was in picture with JFK when history was made, was later grilled by Fidel”, *World-Herald*, Omaha, 20 de noviembre de 2013. También de “Animosity toward Fidel Castro lessens decades after Omahan’s international incident”, *World-Herald*, Omaha, 5 de diciembre de 2016.

144 de un Decreto Real de Bélgica sobre el transporte de mercancías peligrosas

Esto lo repitió el director de la FNAG en el télex del 8 de febrero de 1960 a la dirección de la Transat, pero también a la Sociedad Figille y a las autoridades cubanas. Así se había hecho cuando se transportaron los fusiles FAL, en octubre de 1959: “Nos permitimos recordarles que un navío solo puede llevar pasajeros al mismo tiempo que explosivos o armas, si el armador u otro responsable los ha prevenido antes de la partida”.

Parece que tales directivas no se cumplieron. No se sabe si el sacerdote fue informado que tal cargamento estaría a unos metros de su camarote; pero Chapman me contó que él solo tuvo conocimiento de ello el día anterior de la llegada a Cuba, siendo el propio capitán Dalmas quien se lo comunicara. *La Coubre* dejó el muelle de Le Havre en los primeros minutos del 19 de febrero. Era la continuación de su viaje número cincuenta y cuatro.

El primer destino de *La Coubre* era Cuba, donde se planificó llegar el 2 de marzo. Entre el 5 y 8 dejaría mercancías en los puertos estadounidenses de Port Everglades y Miami; del 12 al 16 desembarcaría en los puertos mexicanos de Tampico y Veracruz. En Kingston, Jamaica, debería estar el 20 de marzo para cargar combustible y agua potable. El 21 dejaría las últimas mercancías en Puerto Príncipe, capital de Haití.

Se calculó que estaría de regreso a Le Havre el 7 u 8 de abril.

Mientras iba hacia el encuentro de la profunda oscuridad del mar, se regulaba la temperatura en la parte de estribor de la bodega VI para conservar los quesos. Como no había

sistema independiente de temperatura, automáticamente se enfriaba la parte de babor.

El segundo capitán, Adrien Le Fevre, escribió en sus dos informes que luego de tres o cuatro días de navegación aparecieron dificultades para mantener esa temperatura, al ingresar en aguas tibias. Entonces tuvieron que utilizar planchas aislantes isotérmicas. Al ser bien pesadas, se necesitaron entre tres y cuatro hombres para manipularlas. Pero no se abrieron las puertas de la bodega VI.

Era normal que esa bodega de *La Coubre* tuviera problemas con la refrigeración. El capitán Dalmas era uno de los que se había dirigido en varias ocasiones a la dirección de la Transat para que la repararan. Hasta que en el viaje número cincuenta y tres, el anterior, se intentó darle solución.

En esa ocasión, *La Coubre* zarpó del puerto francés de Dunkerque el 14 de diciembre de 1959 hacia Martinica y Guadalupe, colonias francesas en el Caribe. De esta última iría a Newport News, en Virginia, y Nueva York, antes de regresar a Francia.

Al final de ese viaje, en Le Havre, Dalmas entregó el *Rapport du Capitaine* (Informe del Capitán), cuyo punto central fue detallar los trabajos que se le habían realizado al navío.

Desde el momento en que se programó esa ruta, la sede en Nueva York de la Transat, la principal en el continente americano, se encargó de coordinar para que el sistema de refrigeración de la bodega VI fuera revisado en los talleres navales de Newport-News. Y es que desde hacía varios años ese único espacio refrigerado del barco no lograba temperaturas menores a ocho grados centígrados. *La Coubre* llegó allí muy tempranito, el sábado 16 de enero.

Informó Dalmas:

Con la Agencia de Nueva York habíamos comprobado que no era posible aceptar cargas que exigieran esas temperaturas (...). Ya en un informe de 1957 se hablaba del problema que hubo con un cargamento de atún que, montado en Punta Arenas, Chile, llegó dañado a Los Ángeles en el verano de julio. Por ello, la empresa había tenido que pagar diez mil dólares de indemnización, sin contar otros desembolsos.

Los especialistas trabajaron desde el mediodía del sábado hasta el lunes por la tarde. Su conclusión fue que el equipo de refrigeración de la bodega VI no tenía la extensión necesaria de tubo serpentín para asegurar una temperatura inferior a cuatro grados centígrados²².

A pesar de haberse remplazado algunas piezas no se pudieron obtener los resultados deseados.

En el mismo informe, Dalmas decía que la Transat debía decidirse a reparar esa parte del barco definitivamente o su utilización seguiría limitada; que se estaba perdiendo dinero, y que la inversión se recuperaría rápidamente. El barco había sido construido en Canadá doce años antes.

Quien estuvo todo el tiempo con los técnicos del taller naval y, además, firmó la orden de trabajo fue el jefe de máquinas Marcel Guerin.

En Le Havre, luego de vaciar las bodegas de *La Coubre* de su carga, entre el 2 y el 8 de febrero fue sometido a las

²² George Dalmas, [Rapport du Capitaine, entregado a la Transat], Archivos de la French Lines & Compagnies, Le Havre, 2 de febrero de 1960.

reparaciones regulares y periódicas con vistas a la inspección anual del día 18, en la cual, la bodega VI, como ya señalamos, no fue tenida en cuenta, quizá por los trabajos que se le habían realizado en Estados Unidos.

VIII

“Fue una travesía difícil hacia Cuba debido al terrible tiempo que tuvimos”, me contó Marcel Guerin en su apartamento de Le Havre. Y ríe recordando cómo vomitaba un joven que empezaba carrera como ayudante mecánico: estuvo enfermo tres días.

Un mar tremendamente embravecido. En esto concuerdan los informes de varios tripulantes.

Guerin me dijo que hasta la hélice se salía regularmente del agua. “Esto nos trajo graves problemas con las máquinas, que llegaron a detenerse, por lo que nos retrasamos dos días en llegar a La Habana”.

A pesar de ese pésimo tiempo, en ninguno de los testimonios de la tripulación, ni en los amplios informes de las aseguradoras y expertos de la Transat, se menciona que hubiera existido preocupación por el cargamento de la bodega VI.

En esa época, Maxime Ivol tenía 23 años edad y ya era oficial de comunicaciones de *La Coubre*. Me comenta en el salón de su casa, durante nuestro primer encuentro: “Yo

envié un mensaje a La Habana, por orden del capitán, para decir que llegábamos al día siguiente. Y jamás se mencionó que llevábamos explosivos porque no era necesario: en Cuba ya lo sabían. Hasta el manifiesto que teníamos de la carga ya lo tenían”.

Era viernes 4 de marzo de 1960. El segundo capitán, Adrien Le Fevre, se encontraba en la cubierta de *La Coubre* junto al comandante. Observaban cómo, a lo lejos, La Habana terminaba de despertar. Ya faltaba poco para las siete de la mañana.

Según el segundo maquinista, Pierre Vincent, hacia las siete y media de la mañana llegó hasta el navío la pequeña nave que brinda el pilotaje marítimo. Su piloto, quien aconseja al capitán del barco sobre las maniobras a realizar al ingresar o salir del puerto, subió a bordo y pidió anclar. Luego llegaron las autoridades.

Le Fevre fue quien recibió a los representantes de la policía, la Aduana y Sanidad. En uno de sus informes, contó:

Me preguntaron si traíamos mercancías peligrosas, ya que habían visto que la bandera roja ondeaba en el mástil principal. Yo lo confirmé, y dije la cantidad de toneladas de municiones y granadas. Uno lo anotó en un papel y nos dio la autorización, por escrito, para que siguiéramos hasta el puerto.

Le Fevre también escribió que el capitán intervino para preguntar al piloto por qué en esa ocasión no se hacía como en la anterior. Porque en octubre se había desembarcado el armamento en las afueras del puerto, y luego transbordado en chalanas; posteriormente, los fusiles y municiones sí se

desembarcaron en el muelle. La respuesta del piloto fue que esas eran las órdenes.

Y, en efecto, los documentos de a bordo y la declaración de mercancías prevenían su entrega en muelle. Era lo acordado con las autoridades cubanas, según expuso el director de la Fábrica de Armas en Bélgica al transportador, en su telegrama del 8 de febrero: “Mercancía a entregar en el muelle de La Habana”.

Según Vicent, el segundo maquinista, a las ocho de la mañana detuvieron el motor durante unos cuarenta y cinco minutos, a la espera de que todos los trámites se realizaran.

Luego de estar un tiempo relativamente largo detenidos en la bahía, según el testimonio del jefe de máquinas, el carguero entró a puerto acompañado del piloto, y atracó sin ayuda de remolques por el costado de babor en el muelle Pan American Docks, donde acostumbraban a hacerlo los barcos de la Transat. El reloj del comandante de *La Coubre* marcaba las 9:30 a. m.

Inmediatamente se empezaron a activar las medidas de seguridad, las mismas utilizadas en Amberes, aunque ahora se sumó un tercer cartel de “Prohibido fumar” en castellano. La bandera roja “B”, de peligro, estaba flotando en el gran mástil. Vincent, el segundo maquinista, constató que la presión del agua en el colector para incendios era correcta. Este, con 32 años, de ellos docC trabajando en los barcos de la Transat, era uno de los tripulantes más experimentados.

El segundo teniente, Marcel Frostin, principal responsable de la seguridad de la navegación y del cumplimiento de las normas internacionales, asignado a *La Coubre* desde el 4 de febrero y en otros navíos de la Transat desde 1957,

designó al personal de la tripulación para asegurar la vigilancia de las operaciones de descarga: Alain Mourat y Jean Buron en la bodega VI; Lucien Aloi y Jean Gendron en la bodega V. Estaban bajo las órdenes de los oficiales François Artola y André Picard. Este último fue uno de los seis que subió en Le Havre para sustituir a los que no habían querido seguir el viaje por no recibir una sobrepaga.

Vincent estuvo atento a la colocación de la pasarela en el muelle. Luego bajó a la sala de máquinas para inspeccionar la parada de motores, aunque quedó funcionando el auxiliar n.º 3. Al volver a cubierta, dijo:

Constaté la presencia de una treintena de hombres armados que acababan de subir. Un guardia perteneciente a la policía Marítima, en uniforme azul, los había precedido. Ahora el hombre estaba al pie de la escalerilla y prohibía subir al navío hasta nueva orden. Entonces volví a bajar para confirmar que se estaban cumpliendo las consignas habituales en el cuarto de máquinas²³.

Por su parte, Le Fevre dejó en su constancia escrita que subieron una veintena de soldados armados y se distribuyeron en la parte trasera del navío, a partir del puente de mando.

El investigador cubano Tomás Gutiérrez González nos cuenta que el jefe de la sección de Material de Guerra, del entonces Estado Mayor del Ejército Rebelde, fue el

²³ Pierre Vincent, de su tercer informe, redactado a mano, realizado a pedido de los abogados de las aseguradoras, Archivos de la French Lines & Compagnies, París, 18 junio 1960. En él dice sostener las declaraciones que escribió el 7 y 11 de marzo en La Habana.

encargado de recibir la carga y dirigir su traslado a los almacenes militares designados. Seguidamente, precisa: “Para las medidas de seguridad y protección del buque y sus alrededores, y el acompañamiento y custodia del transporte que conduciría los medios de guerra, fue designado personal de la policía Militar”²⁴.

Gutiérrez González también habló con el militar Almelio Venero Portales, quien le contó: “Nos dieron las instrucciones para que anduviéramos con mucho cuidado por si venía una avioneta a tirar una bomba o un hombre rana que pudiera salir por abajo y todo ese tipo de cosas. Estábamos pendientes de cualquier anomalía”.

El marino Jean Michel —encargado inicialmente de supervisar las labores en la bodega II— dijo en su informe que hubo un equipo especial de civiles que preparaba las grúas de descarga. Que todo fue correcto. También dijo que se utilizaron los cabrestantes y grúas del barco, pero con la participación de estibadores cubanos²⁵.

Por su parte, el tripulante Jean-Georges Brun apuntaría, en su segunda declaración escrita, realizada en París el 18 de junio: “Yo estaba sorprendido de ver cómo la policía hacía buena verificación de los documentos” de los estibadores que subían para descargar las mercancías.

Y el estibador Francisco Díaz Domínguez le relató a Gutiérrez González, que cuando bajó a la bodega VI

²⁴ Tomás Gutiérrez González, “*La Coubre* hizo brotar la convicción de Patria o Muerte”, en: *Granma*, La Habana, 3 de marzo de 2015.

²⁵ Jean Michel, [Declaración realizada en La Habana], Archivos de la French Lines & Compagnies, 16 de marzo de 1960, con la siguiente aclaración: “El segundo capitán escribió este informe porque tengo una fractura en el omóplato”.

la escotilla donde íbamos a trabajar ya estaba abierta. Eso lo hicieron los propios marinos franceses. Bajamos hasta el entrepuente inferior de la bodega VI que estaba llena de estibas de cajas de balas. Cuando bajaba vi, en el entrepuente superior, las puertas de las neveras (sic) donde venían las granadas, estaban cerradas y no se abrirían hasta que se fueran a descargar.

A las once de la mañana empezaron las operaciones de descarga. Unos minutos antes, el segundo maquinista detuvo la ventilación de los cuartos refrigerados de la bodega VI, por orden del segundo comandante. Pero la temperatura no alcanzó a subir lo suficiente en tan poco tiempo: había ocho grados centígrados, por lo tanto, sería necesario pagar a los estibadores el doble de horas extras, un *overtime*: unas por la manipulación de municiones y explosivos, y otras por el trabajo en una cámara fría.

En esos momentos, desde el cuarto de máquinas se mantenían en funcionamiento el motor nº 3, las bombas de aceite del motor principal, la de agua dulce auxiliar y la bomba de servicios sanitarios.

Había dos equipos de estibadores cubanos: uno en la escotilla II, que se ocupaba de mercancías diversas y los tractores que venían desde Inglaterra vía Amberes; y el otro en la VI, dedicado a las cajas de municiones. Fue un trabajo sin interrupciones.

A la una de la tarde se sumaron dos equipos de braseros para trabajar en las bodegas IV y V. El segundo capitán, Adrien Le Fevre, también testimonió en sus dos informes que la descarga estuvo bajo la estricta vigilancia de los militares

y de la tripulación. “Estos soldados estaban en el muelle y en babor, pero no me pareció que alguno hubiera ingresado a las bodegas”, mientras él presenció el desembarco. Esta última afirmación se confirma en el informe de los abogados del Club West of England.

También diría: “Sobre las 14:45 h se terminó de descargar las municiones. Esa escotilla fue de nuevo cerrada. Entonces el equipo se dispuso a desembarcar las cajas de granadas en babor”. Como esa cámara había estado cerrada, la temperatura tampoco alcanzó a subir de los ocho grados centígrados y por ello también se debía pagar el doble *overtime*.

Cerca de esa hora, el segundo oficial, Frostin, seguía supervisando en la bodega II, en la parte delantera del barco, el desembarco de vehículos franceses. Escribió en su informe que hasta él llegó el primer oficial, François Artola, y le recordó que debía almorzar para que luego asumiera la vigilancia en la bodega VI. También le precisó que todas las precauciones habían sido tomadas en esa bodega, así como en los lugares de descarga. Y Frostin lo vio alejarse hacia la parte trasera del barco.

Una hora después de que el barco atracara, el sacerdote pasajero, Raoul Desobry, fue a caminar por la ciudad, y regresó cerca del mediodía. Almorzó y se marchó a su cabina, que quedaba delante del puente de mando, con la intención de escribir cartas²⁶.

El segundo capitán repetiría en cada uno de sus informes: “Hacia las tres de la tarde terminé una conversación con el

²⁶ Raoul Desobry, [Declaración realizada a petición de los abogados de la Transat], Archivos de la French Lines & Compagnies, París, 17 de noviembre de 1960.

capitán en mi oficina sobre la posibilidad de cargar azúcar en la bodega VI, para no irnos con ella vacía. También hablamos sobre el mantenimiento del navío. Entonces me dirigí hacia la parte trasera del barco”.

Marcel Guerin me contó: “Yo había estado en el puente de mando observando el desembarco junto al capitán. Luego hice una visita al cuarto de máquinas para dar algunas instrucciones al segundo maquinista. De ahí fui a mi camarote, pues quería hacer la siesta”.

IX

Guerin bebe un sorbo de la copa de vino y me sigue contando, como si ello lo hubiera vivido tan solo unos meses atrás:

Eran como las tres de la tarde. Repentinamente, se me quitaron los deseos de la siesta y decidí sentarme en el escritorio para escribirle a mi esposa. Alcancé a escribir “Querida”, cuando sentí una explosión inexplicable. El barco salió hacia adelante como un cohete. Por un instante creí que la explosión venía de tierra, fuera del barco. Ya iba a salir del camarote para preguntar a los cubanos en el muelle si necesitaban ayuda de la tripulación, pero al observar a mi alrededor exclamé: “*¡En las máquinas hicieron una tontería!*”. Creí que había explotado el aceite o el vapor. Entonces veo que una pared de mi habitación se había derrumbado, que las tuberías del sanitario habían reventado y había una fuga de agua, por lo que me precipité a cerrar la llave de distribución. En ese momento, constaté, asombrado, que la explosión había arrancado el lavamanos y había volado hasta la almohada de mi cama. ¡Escribirle a mi esposa me salvó la vida!

Guerin salió apresurado de su camarote para investigar lo que había sucedido, encontrándose en el pasillo con su tercer maquinista, Jean-Marie Guillotin, quien también descansaba. Sin darle importancia a la herida que tenía en una oreja, Guillotin le contó que los conductos de agua de su habitación también habían explotado. Entonces se dirigieron a cerrar la llave central del barco. El siguiente paso fue ir a la sala de máquinas pasando por el interior del navío.

Mientras que, en uno de sus informes redactados en la época, Guerin dijo:

Al llegar a la sala de máquinas constatamos que se estaba llenando de agua. El tercer maquinista cortó la electricidad desde el tablero principal. Luego quisimos cerrar la puerta de seguridad del túnel, pero no fue posible pues estaba bloqueada. También intentamos cerrar las válvulas para parar el motor que seguía “girando”. Tampoco esto fue posible: válvulas bloqueadas. Al no poder parar el motor ni cerrar la puerta de seguridad del túnel y ver que el agua subía rápidamente, salí con el personal, todos sin heridas.

Su segundo maquinista, Pierre Vincent, ya había vivido los primeros y brutales momentos:

Inicialmente creí que había explotado el cárter del motor. Yo pensé que era en las máquinas porque la sala empezó a llenarse de humo y llamas. Era imposible acercarse a ellas para verificar la naturaleza del incendio. Cuando la nave empezó a inclinarse di la orden para que cerraran la puerta de seguridad e impedir la entrada de agua, pero no pudimos acercarnos por

culpa de las llamas y el humo. Traté de cerrar los tubos que alimentaban con diésel el motor auxiliar, pero tampoco fue posible. Entonces subí al puente de oficiales buscando al jefe maquinista, señor Guerin. Al no verlo, de manera espontánea accioné la sirena de alarma por silbatos prolongados²⁷.

Cuando terminó su turno en la bodega II, el marinero Jean Michel se quedó en cubierta observando la descarga de la bodega IV desde cerca del puente de mando, cuando la explosión lo lanzó sobre la pasarela de estribor. Fue el único de los miembros de la tripulación que estaba en esa parte del barco que se salvó, gracias a las pesadas mercancías arrumadas que tenía ante él. En su declaración escrita a mano en La Habana el 6 de marzo, dijo: “Al levantarme quise buscar al primer oficial, François Artola, y al contramaestre André Picard, con quienes había charlado unos pocos minutos antes, pero recordé que ellos se habían ido a supervisar la bodega VI”. También empezó a sentir un gran dolor más abajo del hombro derecho: al chocar con la pasarela se había quebrado el omóplato.

Después de almorzar, el sacerdote Desobry fue a su cabina y empezó a escribir cartas. Estaba en ello cuando ocurrió la explosión. En el breve testimonio de una página redactado meses después, expresó:

Mi despertador se detuvo a las 15:02 h. Todo se trastornó a mi alrededor. Todo se volvió confuso. Inmediatamente,

²⁷ Pierre Vincent, [Primera declaración, escrita a mano], Archivos de la French Lines & Companies, La Habana, 7 de marzo de 1960.

abandoné el navío y me alejé. Momentos después, sin que pueda decir cuánto tiempo fue, luego que la conmoción pasó, quise regresar al puerto. Entré a un puesto de policía para ofrecer mi ayuda y allí me quedé con ellos...²⁸.

No se sabe si Le Fevre y el capitán tomaron la decisión de cargar el azúcar, pero el primero sí recordó y lo plasmó en su primera declaración escrita a mano, el 5 de marzo en La Habana:

Luego me encaminé hacia la parte trasera del navío, por el pasillo interno de babor. Y cuando estaba a la altura de la cocina una violenta explosión me lanzó al piso. Sin levantarme, fui arrastrándome por entre los escombros, convencido de que era una detonación en el exterior del barco. Al salir, vi la parte trasera del barco levantada y el mástil plegado sobre el puente. Ahí me di cuenta del desastre. El barco se había inclinado hacia estribor unos quince grados y alejado a unos cuatro metros del muelle. Ordené a los miembros de la tripulación presentes salir del barco y hacer sonar la alarma de abandono. Luego supe que el segundo maquinista ya lo había hecho, y yo no lo escuché.

El segundo maquinista, Vincent, subió a cubierta y constató el desastre. Inmediatamente, volvió a bajar con la intención de regresar a la sala de máquinas. En el camino se encontró con su jefe, Guerin. Así lo expuso en su testimonio:

²⁸ R. Desobry, *op. cit.*

Él me aseguró que era imposible cerrar la puerta del túnel, que el agua subía a los compartimentos de las máquinas; y que el comandante tenía una pierna fracturada. Entonces nos encaminamos hacia la sala de máquinas como queriendo volver a comprobar lo que había pasado. Nos encontramos al comandante caído en el piso, con una puerta sobre él y estaba herido.

Un segundo más y el capitán no habría sobrevivido: la explosión ocurrió justo cuando iba a abrir la puerta para ir a la parte trasera del navío. El impacto le quebró la tibia, el peroné, pedazos de metal se le incrustaron en el muslo y se le fracturó la nariz.

El comandante Dalmas les dijo que había que salvar el barco. Parecía que era su única preocupación. El segundo capitán dio la orden de sacarlo del barco. Y Guerin se encargó de hacerlo junto a sus tres ayudantes.

El oficial Marcel Frostin escribía una carta en su cabina cuando lo sorprendió la explosión. Al salir se encontró con el segundo capitán, quien le ordenó buscar socorro. En su testimonio, escrito a mano en La Habana el 11 de marzo, contó que bajó del barco y le pidió a alguien que llamara a los bomberos y a una ambulancia. Cuando quiso volver a subir se dio cuenta de que el barco se había alejado de la orilla unos cuatro o cinco metros.

Según me contó Guerin, él le pidió a Frostin lanzar hacia el barco una red que se encontraba por allí para ir bajando a los heridos por ella. Con mucho esfuerzo y la ayuda de los cubanos, logró que llegara hasta el borde de la cubierta.

También tiraron al agua maderas para hacer una plancha que facilitara el desembarco de franceses y cubanos.

Guerin y sus tres maquinistas empezaron a sacar al comandante. La tarea no fue tan fácil porque el navío seguía ladeándose hacia estribor, lo que hacía inestable cada paso, y las partes lesionadas del capitán chocaban con algo o con sus auxiliares. Ya en cubierta, el segundo capitán lo cargó en su espalda y así comenzaron a bajar por la red, pero esta se rompió y cayeron al agua. Rápidamente fueron sacados hasta el muelle.

Los demás llegaron hasta los movedizos tablones en el agua con la ayuda de cuerdas, o simplemente se tiraron al agua desde la cubierta.

Muy poco después llegó una ambulancia y se llevó al capitán Dalmas, al marinero Jean Michel y al novicio Claude Belandau, de 16 años, quien había dejado de hacer tareas de aseo para observar el desembarco cerca del puente de oficiales. Sus heridas no eran graves.

Según el testimonio de algunos tripulantes, el estadounidense Chapman también sufrió heridas, aunque leves. De acuerdo con su propia versión, solo tuvo una pequeña cortadura en el cuello.

En la narración que sobre este episodio Chapman me hizo vía telefónica, desde su hogar en Nebraska, expresó:

Yo había bajado a caminar cerca del muelle como una hora, y regresé al barco como a las once. Después decidí aprovechar el sol existente y me instalé en una silla en la cubierta superior, justo delante del puesto de mando. Me hice un espacio porque las mercancías ocupaban casi todo. Recuerdo que no

se podía pasar para atrás, donde estaban descargando el armamento. Había muy buen ambiente en el barco. No llevaba mucho tiempo ahí cuando sentí la tremenda explosión; todo empezó a explotar.

Chapman también habló de esto con el periodista Michael Kelly, precisándole: “La explosión me sacó de la silla y hasta de los zapatos”.

Chapman me siguió contando:

Me levanté y me dirigí a la cubierta de atrás, donde había sido la explosión. Creo que ocurrieron varias explosiones seguidas, aunque más pequeñas. No sé cuántas, ya no recuerdo. Un cable que se reventó me golpeó y me caí. Luego quise bajar al muelle por la pasarela, pero ya no estaba porque el barco se había alejado. Entonces salté.

El marinero Georges Masson aseguró en su declaración, hecha a mano en La Habana el 7 de marzo: “Después de la primera explosión, el pasajero americano estaba en el andén conmigo, pero sin cámara”.

Descalzo, rodeado de muertos y pedazos de cuerpos, empezó a colaborar con los bomberos que acababan de llegar.

Tres miembros del equipo de maquinistas estuvieron entre los últimos en dejar el barco: Guerin, Vincent y Guillotin. Este último demostró gran sentido de la solidaridad, pues a pesar del peligro, de que sangrara de una oreja y sintiera un terrible dolor de cabeza, “partió a constatar que no hubiera *más personas* en los camarotes”, según declaró Vincent. El mismo Guillotin contó en su informe: “Después

de la explosión fui a buscar en todas las cabinas, pero ya no había nadie a bordo”.

Guillotín, de 32 años, llevaba una década navegando con la *Transat*. Había sido de los que subió a *La Coubre* en Le Havre el 17 de febrero, para remplazar a uno de los seis marineros que no quisieron continuar el viaje al no recibir la gratificación económica por transportar el armamento. Debido a la explosión, él, así como otros miembros de la tripulación, comenzó muy pronto a sufrir problemas de audición.

Cuando los franceses estuvieron en el andén del muelle, Le Fevre llamó a lista y constató que algunos tripulantes estaban ausentes, como los que estaban encargados de vigilar la descarga en las bodegas V y VI.

Dos de ellos fueron encontrados muertos en las aguas de la bahía al día siguiente: el primer oficial François Artola y el marinero Jean Buron, cuyos cuerpos estaban bastante deshechos. Sus compañeros, Jean-Georges Brun y Maxime Ivol, los reconocieron en la morgue. En las horas y días siguientes se constató la muerte de los otros cuatro tripulantes por los restos de ropas que fueron encontrados. La explosión desintegró al contraamaestre André Picard, así como a los marineros Lucien Aloï, Jean Gendron y Alain Mourat.

Triste ironía de la vida: Buron había sido uno de los dos delegados de los marineros que en Le Havre exigieron la prima por el riesgo de transportar explosivos.

En uno de los informes de Le Fevre se puede leer que los bomberos llegaron en tiempo récord y empezaron a realizar muy bien su trabajo, que incluyó el buen uso de los utensilios del barco. Al encontrarse imposibilitado de comunicarse con los cubanos, debido al idioma y presentir que ocurriría

otra explosión, pidió a todos que abandonaran el lugar. Los bomberos, médicos, policías, militares y otras personas que ya se encontraban allí para prestar socorro, no quisieron hacer caso al pedido de los franceses de alejarse del barco.

En el informe de los abogados del Club West of England, se dice que el segundo capitán “debió ordenar al pasajero Chapman que parara de ayudar a los bomberos a combatir el incendio y fuera a telefonar al agente del armador, porque no lograban encontrar al segundo responsable. Después se conoció que había muerto”.

El responsable de la Transat en Cuba era Georges Dor, quien, inconcebiblemente, no estuvo ni en el momento en que el barco atracó en el muelle ni tampoco cuando se realizaba la descarga de mercancías, aunque era su absoluta responsabilidad. Por él estuvo un asistente cubano, Alfonso León, cuyo cuerpo fue volatilizado por la explosión.

Maxime Ivol me contó en su residencia, en las dos ocasiones que lo visité, cómo vivió ese terrible momento en La Habana:

Si en Amberes no estuve en el momento que se cargaron las municiones, yo vi descargarlas en La Habana. Luego de eso salí del barco, como a las dos y media de la tarde, para visitar la ciudad y enviar cartas, pues mi trabajo como telegrafista había acabado por el momento. Iba caminando por una avenida cuando escuché una gran explosión. Me di la vuelta y vi una inmensa bola de humo. Empezaron a pasar gentes corriendo, entonces detuve a una de ellas y le pregunté qué sucedía:

—¡Explotó el barco francés! —me dijo.

—¡Ese es el mío! —exclamé.

Regresé, pero al acercarme al puerto no me dejaron pasar. Luego un carro militar llegó y me llevaron a un gran edificio cerca de ahí, dejándome solo en una oficina. Unas horas después me trasladaron para encontrarme con los demás...

X

“Yo estaba de guardia en mi centro de trabajo cuando escuché la explosión. Fue un estallido tan enorme que yo pensé que nos estaban bombardeando, que la invasión de Estados Unidos había comenzado”. Es así como recuerda y me cuenta Adelaida Béquer Céspedes, investigadora de la Oficina de Asuntos Históricos del Consejo de Estado. “Entonces los compañeros salieron corriendo hacia los muelles para prestar ayuda. Nosotras permanecemos tomando medidas, con el propósito de que no fuera aprovechada la conmoción para la realización de un sabotaje. No olvido esa tremenda nube de humo y la oscuridad”²⁹.

El gigantesco hongo de humo ensombreció La Habana por muchos minutos. Segundos antes, con las nubes oscuras que lo iban conformando, subieron trozos de metal, madera y fragmentos de metralla, despedidos desde la popa del barco

²⁹ H. Calvo Ospina, [Entrevista a Adelaida Béquer Céspedes], La Habana, agosto de 2018.

y las estructuras del muelle. Fueron cayendo en un radio de quinientos metros, para ir sumando heridos y daños en edificaciones. En los días siguientes, se hallaron documentos de mercancías destinados a la Aduana a varios kilómetros del lugar.

Según los testimonios de los tripulantes —recogidos en los archivos de la Transat— mientras se iban alejando del muelle ellos seguían pidiendo, con gritos y gestos, que nadie se acercara, por el peligro de otra explosión; entonces llegaron militares y los hicieron subir a un camión para sacarlos del lugar. Desde el vehículo siguieron insistiendo: algunos, sin entender lo que decían, pero sí sus gestos, retrocedieron.

El grupo se había alejado apenas unos trescientos metros cuando ocurrió la segunda explosión: eran como las tres y cuarenta de la tarde, escribió el segundo capitán en sus informes.

Fabián Escalante Font, quien llegó a ser jefe de la contra-inteligencia cubana, me contó: “Esta fue la más letal porque ya habían llegado muchas personas a prestar socorro, además de los compañeros de la policía, el Ejército, los bomberos y de la Cruz Roja”³⁰.

En el momento de la primera explosión, Escalante Font caminaba hacia la casa de su novia y actual esposa, no tan cerca de allí: la onda expansiva lo tiró al piso. Al levantarse vio cómo una puerta enrollable estaba deformada, abombada.

Y ese segundo estallido hubiera podido actuar como una trampa para los más importantes líderes del país, porque al producirse la primera muchos de ellos hicieron lo que

³⁰ H. Calvo Ospina, [Entrevista a Fabián Escalante Font], La Habana, septiembre de 2018.

cualquier conocedor de la dirigencia revolucionaria podía suponer: se precipitaron hacia el lugar. Fidel Castro y Raúl Castro, el presidente de la nación, Osvaldo Dorticós, y el jefe del Estado Mayor del Ejército, Juan Almeida Bosque, casi llegaban al punto neurálgico, cuando acontece la segunda explosión.

El comandante Ernesto “Che” Guevara no estaba lejos de allí en el instante de la hecatombe. Iba con sus escoltas y Aleida March, su compañera en la vida. El Che le pidió a ella que permaneciera en el vehículo custodiando unas armas y documentos, aunque Aleida siempre ha creído que fue un pretexto para protegerla, pues estaba embarazada. Acababan de irse cuando se produjo la segunda explosión. A ella se le estrujaron el corazón y el vientre, creyendo lo peor, pero no: el Che se había salvado. Como médico que era, en medio de aquel escenario de horror, atendía como podía a los heridos que habían logrado salir del epicentro del drama.

La primera explosión sorprende a Fidel Castro en el Instituto Nacional de Reforma Agraria, actual Ministerio de las Fuerzas Armadas Revolucionarias, en la Plaza de la Revolución. Él había organizado allí su oficina.

José Alberto León Lima, el primer chofer del dirigente y parte de la escolta desde su entrada triunfante en La Habana, el 8 de enero de 1959, me cuenta cómo vivieron esos momentos:

Con Fidel estaban los comandantes Raúl Castro y Guillermo García, además de otros oficiales. Nosotros, los de la escolta, estábamos afuera de la oficina, cuando sentimos una explosión que estremeció el edificio, y entramos inmediatamente.

Estaban ellos mirando hacia el muelle. Entonces dice Fidel: “¡Volaron Tallapiedra!”. Porque el hongo parecía salir de la planta eléctrica. Pero mira a Guillermo y le pregunta: “¿Sabes si el barco con las armas entró?”. Y Guillermo le contestó: “Fidel, no estoy seguro, déjame averiguar”. Cogió un teléfono, habló con alguien, y le dijo al comandante: “Fidel, el barco entró esta mañana”. Fidel exclamó: “¡Volaron el barco! ¡Vamos para allá!”. Bajó el grupo completo. Raúl se montó en el carro con Fidel y otros compañeros de la escolta. Yo traté de llevarlos por el camino más rápido. Y cuando estábamos llegando vi una zanja ancha que atravesaba la calle y que tendría unos dos metros de profundidad. Me detuve. Nos bajamos con la intención de seguir caminando hacia el muelle, que estaría a unos trescientos metros. Cuando estábamos brincando la zanja ocurre la segunda explosión. ¿Qué hicimos? Nosotros nos tiramos arriba de Fidel, a taparlo, para protegerlo. Fidel decidió seguir, a pesar de nuestra insistencia en que no se debía. Hasta que él mismo constató que aquello era un infierno. Eso fue espantoso. Alrededor nuestro caían pedazos de hierro y madera de todos los tamaños. Las balas pasaban zumbando. No fue fácil convencer a Fidel de que en ese momento no se debía llegar hasta el muelle. Seguidamente, Fidel y Raúl hablaron brevemente aparte. Y Raúl partió en su carro, que venía detrás. Nosotros seguimos a pie hacia el muelle. Escuchábamos pequeñas explosiones. Casi al llegar nos detuvimos, porque aquello era un infierno. ¡Un infierno! Las balas trazadoras que venían en el barco cruzaban en distintas direcciones. Volvimos al carro y fuimos al edificio de la Marina de Guerra, en la avenida del Puerto, donde se había organizado el recientemente creado Ministerio de las

Fuerzas Armadas Revolucionarias y su Estado Mayor. Fidel entró a la oficina de Raúl, quien no estaba, y empezó a realizar una serie de llamadas. Allí estuvimos como media hora. Después, salimos a recorrer hospitales. Fue muy duro ver tantos cuerpos mutilados, destrozados, quemados. Más tarde con Fidel volvimos al muelle...³¹.

³¹ H. Calvo Ospina, [Entrevista a José Alberto León Lima], La Habana, septiembre de 2018.

XI

Los franceses Jean-Paul Sartre y Simone de Beauvoir estaban el día de la catástrofe en La Habana. Tras la primera explosión, el entonces ministro cubano de Comunicaciones, Enrique Oltuski, los invitó a subir a su vehículo. La pareja estaba en el Hotel Nacional. Rápidamente, se dirigieron al centro de la ciudad.

Un compatriota suyo, periodista, mezcló el reportaje de Sartre con la versión de múltiples personas que estuvieron cerca de la pareja y escribió cómo los filósofos vivieron aquella dantesca situación: “Hombres y mujeres corren en todos los sentidos. Las sirenas angustian a Sartre, pues le recuerdan las horas sombrías de la Ocupación”, en referencia a la invasión nazi a Francia durante la Segunda Guerra Mundial.

Cuerpos de estibadores son sacados del barco aún humeante y transportados en camillas. Del casco del barco salen llamas anaranjadas que van cambiando a gris ceniza.

En una confusión total, parece como si toda la población de La Habana hubiera venido a prestar socorro. Todos quieren ayudar a salvar a los marineros. Ante esa desgracia, y a pesar de la solidaridad de la que es testigo, Sartre se derrumba, se abate. Entonces ve a Fidel Castro salir de un carro dirigiéndose hacia el muelle. Varios brazos tratan de detenerlo, lo cubren, lo empujan, mientras se escuchan voces reclamando justicia ante los ojos admirativos del francés (...). Hasta altas horas de la noche, La Habana parece estar presa de la histeria. Sartre y Beauvoir regresan al Hotel Nacional, esperando noticias. Se habla de cien muertos o más³².

Sartre, en su reportaje narrado unos meses después, diría:

Al sonido de los explosivos, La Habana se levanta; esta ciudad, tanto tiempo prostituida, encontró en el peligro, en la muerte, su firmeza de alma. La gente corría de todas partes, invadía los muelles: el barco le disparaba sus fuegos artificiales mortales; a nadie le importaba, la ciudad quería salvar a sus hombres (...) Castro se bajó del coche, estaba en los muelles, solo, haciendo del peligro, contra todos los principios revolucionarios, un privilegio que se reservaba para sí mismo. Veinte brazos lo agarraron, diez, veinte cuerpos lo derribaron, lo aplastaron bajo su peso: justo a tiempo; las balas trazadoras lo rozaron con su brillante línea punteada³³.

³² Alain Ammar, "L'explosion de La Coubre", *Sartre, passions cubaines*, Editions Robert Laffont, París, 2011.

³³ Jean-Paul Sartre, "Ouragan sur le sucre", *France-Soir*, París, 15 de julio de 1960.

XII

Antes de dejar Cuba y renegar de la Revolución, el periodista y escritor Guillermo Cabrera Infante fue un entusiasta militante, al punto de ser el director de la revista cultural *Lunes de Revolución*. La edición del 7 de marzo, tres días después de la voladura de *La Coubre*, se dedicó casi por completo a esa tragedia. En ella se incluyó el artículo “Un día inolvidable”, donde el mismo Cabrera Infante relató “la atmósfera de la Apocalipsis” que había presenciado:

Acababa de almorzar, y estaba lavándome las manos, cuando oí el ruido. Al principio creí que era una bomba, después pensé en un choque, y finalmente, volví a pensar que se trataba de una explosión. Salí al balcón y entonces vi el “hongo”. En algún lado alguien gritaba: “¡La atómica! ¡La atómica!” La columna de humo blanco se elevaba hasta medio cielo y ahora se ladeaba al viento...

Cabrera Infante salió a la calle apresurado con un colega, a buscar el epicentro del suceso.

En medio de la calle, tratamos de detener cualquier máquina que nos llevara a los muelles. Todas iban a gran velocidad, evitando los grupos de carros que no sabían si doblar a la izquierda o a la derecha o seguir por la avenida. Civiles y policías dirigían un tránsito frenético. Detuvimos una ambulancia junto con un policía joven y delgado que también quería llegar a los muelles. La ambulancia no podía llevarnos. Detrás venía un carro patrullero. Montamos (...). Seguimos hasta la Terminal y al doblar pegados a las viejas murallas vimos el humo, la candela, el verdadero centro del horror. La ambulancia siguió hasta el corazón del desastre, pero nosotros fuimos detenidos a cincuenta metros más o menos (...). Vi venir a un capitán lleno de tizne y sudor. “Allá dentro es una carnicería”, no dijo más que eso y se tiró sobre la acera. A mi lado pasó una ambulancia con un torso, un pedazo de hombre y una cabeza solamente...

Entonces se produjo la segunda explosión:

... pude ver que del barco se elevaba no una columna, sino una ducha, una catarata de fuego invertida. Momentos antes había visto los hombres que sacaban las cajas de balas y otro parque de entre las llamas y las izaban una a una hasta la cubierta superior, rumbo a la proa del barco, que estaba levantada y encimada contra el muelle: el barco estaba partido en dos, pero yo no lo sabía, ni lo había podido ver bien (...). Los hombres que cargaban las cajas por las cubiertas de proa

parecieron por un momento irreales, dibujados, porque se veían pequeños, afanosos cargando el mortal cargamento, y de pronto, antes de ver la cascada de lava, antes de oír la explosión, desaparecieron: no los volví a ver más. Simplemente, se habían volatizado hecho trizas. Cuando sonó la segunda explosión todos echamos a correr. Recuerdo que la onda expansiva me volteó hacia la derecha y me hizo perder el equilibrio. Caí sentado y cuando traté de levantarme noté que me faltaba un zapato. Estúpidamente traté de buscarlo a gatas. Entonces la gente que venía corriendo me tiró boca arriba; alguien me pisó en la mano, y otro alguien me puso un pie en la pierna, y otro alguien más me aplastó la rodilla. No sentí dolor ni miedo ni absolutamente nada, sino que me puse a mirar cómo ascendía el abanico de fuego y cómo la metralla avanzaba, lenta pero ominosamente sobre nosotros (...). Todas las calles estaban llenas de escombros: pedazos de balcón, trozos de repello, muros de azoteas derribados por la explosión. “Caminen por el centro de la calle”, advirtió alguien con autoridad. “Cuidado con los balcones y las puertas” (...). En un bar abierto por la explosión, porque no tenía puertas ni persianas y adentro todo estaba en pedazos, asombrosamente, dos o tres hombres tomaban cerveza.

Con otros periodistas fue hasta un centro médico. Allí escucharon decir que en la morgue había diez muertos y decidieron entrar a verlos,

pero nos paralizamos en la puerta: dentro, en el piso, en camillas, dondequiera, había una pierna, un muslo desgarrado, intestinos confundidos entre la carne y la sangre, una cabeza

y dos o tres troncos, medio cuerpo de un hombre y no recuerdo cuántos horrores más nutrían aquella visión terrible. Solamente recuerdo que todos los despojos estaban teñidos de verde. Nunca sabré si era por los azulejos del cuarto o por la explosión, porque no miré mucho tiempo.

Partieron hacia otra casa de socorros donde había menos gente, y se dirigieron a la morgue. Allí encontraron dos hombres muertos sobre una mesa, de aspecto humilde, sin heridas ni quemaduras. Entonces él preguntó al médico de qué habían muerto. “Y levantó el pantalón a uno de ellos y palpó la pierna, tocaba solamente carne: la pierna no tenía huesos, ni la otra tampoco; los huesos de aquel hombre estaban partidos. ‘Tiene cientos de fracturas’, dijo el médico y agregó: ‘Y posiblemente todos los órganos estallados’.

Salieron. Los colegas de varios medios de prensa que lo acompañaban se fueron a otros hospitales. Él se recostó a una pared:

Estaba cansado, me dolía todo el cuerpo y tenía ganas de vomitar. Me senté en la acera. Una viejita pasó por mi lado y se detuvo y me preguntó que si me pasaba algo. Yo no le pude contestar. Seguí así unos minutos y otras gentes me preguntaron que qué me ocurría y tampoco pude responderles. Esta es la respuesta. He tratado de que sea simple, directa, objetiva, pero que refleje el horror, la náusea, la atmósfera de apocalipsis que acababa de ver y que de alguna manera fuera también una queja por la muerte de aquellos hombres humildes, anónimos; un saludo al heroísmo, al valor probado frente a la muerte del pueblo cubano y una denuncia contra la

mano criminal —cualquiera que fuera, dondequiera que esté, como se llame— que había desatado el horror, la náusea, el apocalipsis. En eso pensaba allí en la acera y eso es todo.

XIII

Hacia las ocho de la noche el voraz incendio estaba casi controlado, pero las sirenas de las ambulancias y de los bomberos no se detenían. Los hospitales, clínicas y centros de asistencia estaban abarrotados por los heridos. Ante el llamado a donar sangre, las filas fueron enormes. Todo el servicio médico fue dispuesto para la atención a los heridos; mientras los fallecidos ya reconocidos eran conducidos en sarcófagos hasta la sede de la Central de Trabajadores de Cuba (CTC), para su velorio.

Todas las instancias del Estado fueron movilizadas para atender la grave situación. En los hogares, en las calles, por doquier las personas lloraban, aunque la mayoría no había perdido a un familiar.

Como dos horas antes, a Marcel Guerin y a su segundo maquinista se les había permitido volver al barco. Fueron acompañados por militares. Lo que ahora Guerin me cuenta en la sala de su casa coincide con lo que testimonió en aquellos años. Sobre la mesa del comedor abre un paquete de

papeles que ha traído desde su oficina hace un buen rato, pero en vez de hacerme conocer su contenido me mira y sus ojos ya no brillan. Ellos quisieran hacerme ver lo que presenciaron. Es la primera vez que su rostro está como inexpresivo. Mostrándome el fardo, me dice:

Ahí están las fotos en esos periódicos cubanos de esas fechas. Pero yo lo vi: cuerpos quemados, mutilados, cabezas, piernas, cerebros. Horrible. Al día siguiente, vi a cubanos desconsolados que con baldes o palos sacaban de la bodega inundada del barco y del mar pedazos de seres humanos. Era como si estuvieran pescando...

Otro marinero, Jean Robvieux, recordaría treinta años después que él deambulaba por entre los escombros del muelle como un autómatas, debido al impacto emocional causado por la explosión y el desastre: “Un cubano que estaba sin las piernas pedía ayuda en medio de terribles gritos de dolor. Era horrible. El hombre mutilado trataba de levantarse apoyándose en los codos y las manos, caía al piso en cada intento, como si no pudiera creer en su desgracia”³⁴.

El tripulante también narró que vio surgir a una enfermera igualmente aterrorizada, que tenía entre sus manos un pedazo de cuerpo humano, un pedazo de carne. Estas terribles imágenes lo persiguieron durante muchos meses; las pesadillas lo despertaban constantemente.

³⁴ “L’Explosion du *La Coubre*. Temoignage d’un rescapé”, *Le Marin*, Rennes, 20 de julio de 1990.

Como parte de la entrevista a Robvieux, se presentó el testimonio de un bombero que había subido al barco luego de la primera explosión y que se salvó milagrosamente de la segunda. Horrorizado contaba: “La bodega de atrás estaba llena de cadáveres y pedazos de cuerpos. Las balas silbaban a mi alrededor. Vi volar cuerpos por el aire que iban a caer en pedazos al mar...”.

Zapadores y buzos de la Marina de Guerra Revolucionaria empezaron a realizar labores de rastreo desde las primeras horas de la mañana del sábado. Trataban de localizar explosivos y cuerpos en el muelle, en el barco, en las cercanías del puerto y en el fondo del mar cerca del navío. Así encontraron más cadáveres, trozos de cuerpos y granadas.

El lunes 7 la prensa informó que patrullas de la Marina habían hallado restos de tres cadáveres a trescientos metros del sitio de la tragedia. Al día siguiente, reportó que a unos doscientos metros “fue encontrada una pierna derecha llevando puesta una media negra (...). Buzos del Estado Mayor de la Marina encontraron el cadáver de un hombre de raza blanca, desnudo, al que le falta la mano izquierda y lleva unos zapatos negros de corte alto³⁵.”

Según el mismo informativo, además de los seis tripulantes, dos empleados cubanos de la compañía naviera desaparecieron. Seis funcionarios de la Aduana perecieron y cinco resultaron gravemente heridos. Se le había dado tanta importancia al desembarque de aquella carga, que quien encabezaba al grupo de aduaneros era un inspector que contaba con treinta y tres años de experiencia. Su auxiliar

³⁵ *Diario de la Marina*, La Habana, 8 de marzo de 1960.

escapó de la primera explosión, pero al subir al barco para socorrer a su jefe y demás compañeros encontró la muerte en la segunda. Igualmente, desapareció el jefe de carga de ese muelle.

En el informe presentado el 24 de marzo de 1960 por la firma de abogados Haight, Gardner, Foor & Havens al Club West of England y a la Transat, se dice:

La fuerza de la explosión fue suficiente para demoler completamente las bodegas V y VI. La popa y el extremo trasero del navío fueron arrojados al puerto, necesitándose una grúa para recuperarlos. La nave fue empujada hacia adelante por la fuerza de la explosión aproximadamente diez metros. La cubierta fue curvada y doblada; una parte de la escotilla n.º 5 fue proyectada por encima de la bodega n.º 4 (...). Piezas de los cabrestantes fueron lanzadas con gran violencia sobre un área aproximada de cien metros. Las que cayeron sobre las instalaciones del ferry causaron daños por unos veinticinco mil dólares. Otras piezas volaron hasta las instalaciones ferroviarias ubicadas al frente, a varios metros, dañando instalaciones, plataformas y vagones de tren.

Sí, en la Estación Central de los Ferrocarriles cayeron hasta granadas. El sábado 5 en la mañana los trabajadores empezaron a limpiar instalaciones y vías férreas, y una de ellas les explotó: al verla un poco desbaratada, con su caparazón abierto, creyeron que no se activaría y trataron de levantarla, sin conocer que los seguros ya no estaban en su lugar: murieron dos operarios y diez resultaron heridos.

Varias ambulancias que habían llegado para socorrer fueron aplastadas, destruidas, en la segunda explosión, así como autos y tractores que ya habían sido descargados del barco.

¿Cuántos seres humanos perecieron a causa de las explosiones, inmediatamente o en los días siguientes? En una nota interna del 2 de mayo de 1960, dirigida al Consejo de Administración de la Transat, en París, se informaba: “La explosión ocasionó pérdidas humanas tanto entre los estibadores como entre militares y la tripulación de unos setenta muertos y unos doscientos heridos...”. Mientras que la Comisión especial por el delito de estrago a bordo del vapor *La Coubre* determinó, el 12 de julio de 1960, que fueron “un centenar de heridos, cincuenta y cuatro muertos, veintisiete desaparecidos”.

XIV

Rosario Velasco me cuenta, en La Habana, que aquella tarde del 4 de marzo ella había ido a la peluquería, y hasta aprovechó para un arreglo de uñas. Era viernes. Se preparaba para ir al día siguiente a Tropicana, el famoso cabaré habanero al aire libre. Su esposo, Arturo García, y un grupo de amigos habían sumado ahorros para llevarla, pues querían celebrarle su cumpleaños en los primeros momentos del domingo 6. Era la primera vez que iría. También se sentían los aires del Carnaval habanero que se acercaba.

La felicidad que sentía se acabó cuando escuché una tremenda explosión, y vi que por el lado del muelle salió un cono inmenso negro. La Habana se puso oscura como la noche. Fue algo de miedo aquello. Tuve un mal presentimiento. Sentí angustia. Mi esposo ese día tenía que ayudar a descargar un barco y por eso llegaría más tarde a casa. Entonces salgo a buscar un transporte. Un carro se detuvo y le pedí al chofer que me llevara. Él me dijo que era muy peligroso. Yo le insistí.

Le pedí que me dejara cerca. Cómo sería mi cara de angustia que aceptó llevarme. Toda la vida se lo he agradecido, aunque nunca supe quién era. Cuando llegué todo estaba rodeado por la policía y el Ejército. Y se da la segunda explosión. Eso fue horrible. ¡Horrible! Las ambulancias pasaban a toda velocidad con sus sirenas. Empecé a ver cadáveres de los compañeros de mi esposo. Entonces me fui a realizar un recorrido por los hospitales buscándolo. Así vi pedazos de cuerpos. ¡Horrible fue aquello! Piernas, cabezas, brazos. Nunca pensé aguantar todo ello, pero lo hice pues necesitaba encontrarlo. Hasta que un sobrino me dijo en qué hospital estaba. Cuando lo veo no lo reconozco porque estaba negro, quemado, no tenía pelo. Y él era un moro, un indio. Eso me impresionó mucho y le dije a la médica que ese no era él. Ella me miraba, como diciéndome: “¿cómo le explico que sí es él?”. Estaba vivo, pero destruido. La explosión lo reventó por dentro. Él había estado en el muelle ayudando a llevar cajas para el almacén. Cuando él me escuchó, trató de abrir los ojos. Se le aguaron, pero no derramó lágrimas, aguantó. Estuvo nueve días sufriendo. Durante ese tiempo no lo dejé solo. El día anterior a su muerte le llevé al niño, que tenía 4 años. Todos esos días había estado preguntando por el papá, porque estaba acostumbrado a que cuando llegaba del trabajo, hacia las cinco de la tarde, él se le escondía para que lo buscara. Cuando él vio al niño casi llora. El niño lo vio y se asustó, le dio miedo, quiso irse, pero lo volvió a mirar y gritó: “¡Papá!”. Ese “papá” me quebró. Cuando murió me mostraron las radiografías: la espalda estaba llena de metralla, pues la explosión lo alcanzó por detrás. Tenía los huesos quebrados. No tenía salvación. Sus últimas palabras fueron: “Me voy, cuídame al niño”. Y eso hice.

XV

Guerin y su segundo maquinista relataron, en uno de sus informes, que cuando les permitieron visitar el barco ese viernes, ya empezando la noche,

había fuego en la bodega IV. Entonces explicamos a los oficiales cubanos que se debía apagar con urgencia porque existían unas veinte toneladas de diésel cerca de la sala de máquinas. También les dijimos que eran necesarios cables para amarrar el navío y evitar que acabara de caer sobre estribor.

Pidieron que los dejaran subir a bordo para recuperar objetos personales de sus camaradas, principalmente ropa, pero los oficiales se negaron.

Según consta en los archivos de la Transat, la sede de la compañía naviera en Nueva York fue la primera que conoció de la tragedia, por un telegrama enviado desde La Habana a las cinco y treinta y cuatro de la tarde del trágico día.

Inmediatamente, se ordenó a su representante para el golfo de México, con sede en Nueva Orleans, Robert Estanchy, que partiera hacia La Habana, adonde llegó a la medianoche.

En seguida, basados en esa información, se envió otro telegrama a la dirección superior en París y a las aseguradoras. Sería de madrugada en Francia.

Ese cable decía: “Conocimos explosión a bordo *La Coubre* La Habana. Bajo reserva las cifras veinte muertos ochenta heridos”.

No se sabe quién envió ese primer telegrama, pero el siguiente lo remitió el segundo comandante del barco, Le Fevre, a las siete y veintiuno de la noche. Ahora fue directamente a París. En él comunicaba qué miembros de la tripulación estaban heridos. También decía: “Pasajeros Chapman y Desobry con buena salud. Hay personal desaparecido”.

Una hora después enviaría otro: “Explosión municiones bodega VI muelle La Habana. Navío encallado capitán Dalmas herido seis desaparecidos”.

A las diez de la noche de aquel fatídico viernes, en reunión de urgencia del Consejo de Ministros, se aprobó una ley especial en la que el Gobierno cubano decidió desembolsar un millón de pesos —equivalentes a la misma cantidad en dólares— para ayudar a las familias de las víctimas, las cuales, en gran medida, dependían económicamente del trabajo de los que quedaron lisiados o habían perecido. Igualmente, se decidió la entrega de pensiones especiales y hasta viviendas. En esa disposición se tuvieron en cuenta las familias de los tripulantes franceses perecidos y desaparecidos: “Se establece un auxilio económico, por una sola vez, por la suma de diez mil pesos, para los

familiares que estaban al abrigo y protección de los tripulantes extranjeros del barco siniestrado”.

Además de la atención a los afectados, los máximos dirigentes cubanos tenían otras dos prioridades: la primera, dar instrucciones para reforzar la seguridad del país, previendo que la contrarrevolución aumentara la realización de atentados terroristas, y la segunda, tratar de encontrarle respuesta a ciertas incógnitas fundamentales: ¿Qué había sucedido con el barco y el armamento? Si fue un accidente o un acto terrorista, ¿cómo se produjo uno u otro? Y si fue esto último, ¿por qué y quiénes lo perpetraron? ¿Cómo, cuándo y dónde lo prepararon?

Fidel, luego de hacer un recorrido por hospitales y otros centros médicos, volvió al muelle. Atendió los consejos de su cuerpo de seguridad, y no llegó hasta el todavía humeante navío, pero desde el muelle vecino pudo observar el estado calamitoso de todo aquello. Luego de escuchar algunas opiniones regresó al edificio del entonces Estado Mayor General, en la avenida del Puerto, frente a lo que es en la actualidad la terminal de cruceros, y se instaló allí para recibir los informes de las primeras investigaciones.

Varios de los trabajadores que habían estado en el muelle o sobre el barco fueron localizados en la ciudad y sus alrededores, para que contaran lo que habían visto y vivido. Algunos que estaban ligeramente heridos también brindaron su testimonio.

Fidel requirió también las opiniones de expertos en explosivos, particularmente de quienes conocían ese tipo de granadas, de las cuales ya la empresa belga había entregado una buena cantidad a fines de 1959. Así el dirigente

se hizo una idea detallada de cómo estaban construidas y si existía la posibilidad de que estallaran sin ser disparadas por el fusil FAL.

Los miembros de la tripulación habían sido conducidos hasta esa edificación por seguridad y para escuchar sus versiones, pues no tenían condición de detenidos: el Estado cubano los asumió como “víctimas”, y así fueron tratados mientras estuvieron en Cuba. Allí dieron sus primeras versiones a oficiales militares: “Nos preguntaron dónde habíamos cargado las municiones; qué puertos habíamos tocado; cuándo habíamos embarcado los dos pasajeros, y si habíamos notado algo anormal”, contó el segundo capitán en sus declaraciones escritas.

Luego los condujeron a otro salón. Minutos después se les sumaron Maxime Ivol y Jean Robvieux. Este había sido rescatado por policías y miembros de los cuerpos de socorro al verlo deambular por el puerto en estado de *shock*, y llevado hasta ese lugar: “Yo fui acogido con gritos de alegría por mis camaradas porque ya me suponían muerto”³⁶.

El segundo capitán debió pedir que se contactara con los diplomáticos de su Embajada, ante su inconcebible ausencia. Fue así como apareció brevemente el primer secretario. Como consta en los informes internos de la Transat, al diplomático se le entregaron textos para que los enviara por telegrama a las familias, algo que, inexplicablemente, nunca hizo. El embajador Roger Du Gardier solo los visitó al día siguiente.

³⁶ “L’Explosion du *La Coubre...*”, *ibid.*

Ivol me cuenta, en el salón de su casa, que llevaban un poco más de una hora de estar en el lugar, cuando recibieron unos visitantes muy especiales que querían saludarlos y saber de su estado de ánimo y salud. El embajador de Túnez sirvió de traductor:

De un momento a otro hubo un gran corrillo, bulla, movimiento, y ¿quiénes aparecieron? Che Guevara, Fidel Castro y el presidente de Cuba, Osvaldo Dorticós. Fidel fue muy amable con nosotros. Yo era el único bien vestido. Algunos estaban casi desnudos. Quizás por eso llamé la atención del Che, quien habló conmigo como veinte minutos o media hora, al ser quien hablaba español. Me contó que había estado en París. Él fue quien más habló, pues yo no me atrevía por mi acento. Fue muy amable. Lo que me impresionó de él fue su mirada que atravesaba. No me hizo preguntas sobre la voladura del barco ni hablamos de la revolución.

A Guerin le brillaron los ojos mientras me contaba que ese 4 de marzo conoció personalmente al Che Guevara y a Fidel Castro.

Los tripulantes estuvieron en el Estado Mayor General casi dos horas. Luego los llevaron a un convento de monjes, pero no había condiciones para albergarlos. Entonces los condujeron hasta el céntrico Hotel Plaza, donde fueron cómodamente alojados, aunque bajo una lógica vigilancia policial.

Allí los visitaron Simone de Beauvoir y Jean-Paul Sartre. “No solo se preocuparon por nuestra salud y moral, sino que también estos célebres intelectuales franceses nos dieron ropas para remplazar las que habíamos perdido”,

también contó el marinero Jean Robvieux al diario francés *Le Marin*, treinta años después. Él fue uno de los que se vistió con ropas entregadas por Simone, que le quedaron grandes. A Guillotin le quedaron cortas.

XVI

El periodista francés sigue diciendo de Sartre:

Hasta tarde en la noche escribe todo ello en su carnet. Una llamada le anuncia que Castro hablará al día siguiente para denunciar a quienes cometieron ese horrible crimen. Sartre interroga a quien lo ha llamado: “¿Ya se sabe algo? ¿Quiénes son los criminales?”. Ninguna respuesta. La comunicación se corta (...). Sartre ve llegar el nuevo día desde su ventana, la que ha dejado abierta, y piensa en las consecuencias humanas y políticas de esta tragedia. ¿Cómo reaccionarán Castro y su Gobierno? ¿A quién el líder cubano señalará? Las relaciones con Washington son ya tan tensas, que en caso de que los americanos sean acusados por el jefe revolucionario las relaciones pueden romperse.

Ya casi se iniciaba la tarde de ese sábado cuando el jefe del Departamento de Estado estadounidense, Christian Herter, enviaba una nota diplomática a Raúl Roa García, canciller

cubano: “El Gobierno y el pueblo de Estados Unidos están afectados y entristecidos por la trágica explosión ocurrida en el puerto de La Habana, en la que numerosos ciudadanos cubanos y franceses perdieron la vida y muchos otros resultaron heridos”.

El Gobierno francés no se pronunciaba.

La mañana habanera de ese 5 de marzo es inusualmente gris y brumosa. El duelo está por todas partes. Los colores y los rostros alegres han desaparecido.

Adelaida Béquer Céspedes siguió rememorando para contarme:

El 5 de marzo, los milicianos fuimos convocados al lugar donde Fidel haría la explicación de lo que había sucedido. Seguro que íbamos a ir y no solo los milicianos: el pueblo entero quería participar en ese entierro. Fidel hablaría en la intersección de las calles 23 y 26, en el Vedado, a una calle del cementerio Colón, donde se había armado una tribuna. La calle 23, la que desciende hasta el Malecón, estaba llena de un extremo a otro, y son como cinco kilómetros. Recuerdo que había una muchacha joven, bonita, al lado mío, y tenía una sombrilla en la mano y daba golpes en el suelo con ella a medida que Fidel iba hablando, al extremo de que al final la sombrilla estaba destrozada. La gente lloraba. Todos llorábamos como si se nos hubiera muerto un familiar muy cercano.

El periodista francés sigue narrando sobre las vivencias de Sartre y de Beauvoir:

La multitud es inmensa: cuatrocientas o quinientas mil personas. Una masa humana impresionante que se ha reunido alrededor de la tarima de madera. El viento frío que llega del mar ayuda a congelar las expresiones. Algunos gritos y llantos, y luego un silencio total cuando Fidel Castro aparece. Sartre y Beauvoir están en la tarima y miran, impresionados, ese océano de hombres y mujeres llenos de dolor y rabia. Vestido con su traje militar, cuello abierto, cabeza baja, mandíbulas apretadas, Fidel Castro toca los micrófonos. El Che está detrás de él, de perfil, con la boina ceñida y metido en su blusón verde oscuro. Castro no mira a la multitud que está ante él como un gran ejército. Él habla con un tono uniforme, en medio de un silencio sepulcral...

Sartre expuso en su reportaje del 15 de julio de ese año:

Fidel había comenzado su discurso sin mirar al auditorio, con la cabeza inclinada, en un tono hosco, casi monótono. La voz se hizo más fuerte, acelera su flujo. Pero en ningún momento se le impuso el ritmo del auditorio; nunca estuvo poseída por la urgencia de los deseos o la rabia popular. Me alegré de ello; dejada así misma, a su única pasión interior, la oración fúnebre mostró mejor lo que ella era, lo que todos los discursos de Castro son básicamente: una explicación. Asistí al meticuloso y preciso informe de una investigación policial; esa voz sombría, que al principio parecía querer detenerse ante cada palabra, tomó, sin endurecerse, una fuerza demostrativa; los hechos restaurados y puestos en su lugar terminaron componiendo, al mismo tiempo, un tejido de pruebas irrefutables y una trágica serie de crímenes, una larga

y sangrienta historia de la que se podía adivinar, a la sombra, a los principales actores. Fidel piensa mientras habla, o más bien, vuelve a pensar todo lo que va a decir; lo sabe y, sin embargo, lo improvisa...

Compañeros y compañeras:

... Ante todo, para que no se considere que nos dejamos arrebatar por la pasión, para que se vea claramente que hay un pueblo capaz de mirar de frente, con valor, y que sabe analizar serenamente, que no acude a la mentira, que no acude al pretexto, que no se basa en suposiciones absurdas, sino en verdades evidentes, lo primero que debemos hacer es analizar los hechos...

Así, el entonces primer ministro fue explicando, analizando en detalle qué tipo de municiones y explosivos transportaba el barco; cómo pudo haberse producido la explosión; y quiénes podrían estar detrás de ella...

Y mientras Fidel Castro exponía todo ello con lujo de detalles, fue tomada la fotografía más reproducida en el mundo, la efigie más icónica del siglo XX, realizada por el cubano Alberto Díaz Gutiérrez, más conocido como Korda. El fotógrafo contó muchos años después cómo la captó:

La tarde era un poco metida en agua, como se dice, un poco gris. No era una de esas tardes cubanas habituales, de mucho sol. Había frío. Entonces estoy recorriendo los personajes de la tribuna, captándolos. Yo voy planeando mi cámara lentamente, buscando las figuras, pero él no está. Yo te digo

honestamente que la cara de él me impresionó tanto cuando la vi en el visor, y me impresiona tanto esa cosa que hay en el rostro de él, esa que se ve en la foto; me impresiona tanto cuando la veo en la cámara que, te digo, lo que a mí nunca se me olvida es que, instintivamente, hice como una cosa así, hacia atrás. Me asustó, si te puedo decir, un poco, y al mismo tiempo de asustarme, apreté el obturador. Y entonces, ahí queda la imagen esa³⁷.

La fotografía refleja un rostro severo, en el que puede observarse una mirada sombría, lejana, pero muy expresiva. Sobre la cabeza lleva una boina estrellada que deja ver la cabellera larga y revuelta.

La imagen no solo encierra el dolor, la rabia y la impotencia de aquel hombre, sino que expresa el sentimiento que embargaba a todo ese pueblo que tenía delante.

Siete años después, la instantánea empezaría a recorrer el mundo como símbolo de lucha, de emancipación, de revolución.

Era el Che Guevara.

³⁷ Pedro Chaskel, “Una foto recorre el mundo” [Entrevista a Korda], Instituto Cubano de Arte e Industria Cinematográficos, ICAIC, La Habana, 1981.

XVII

Para el lunes había una especie de estado de guerra en Cuba, particularmente en La Habana, al temerse que se incrementaran los atentados terroristas. Existía preocupación, pero también la decisión de enfrentar lo que llegara. Así lo recordó la investigadora Adelaida Béquer Céspedes: “Había rabia en el pueblo. Estaba enardecido. ¡Estábamos dispuestos a lo que fuera!”.

Prácticamente por todo el país se empezaron a realizar espontáneas colectas de dinero y objetos de valor. Las milicias y brigadas obreras, estudiantiles y de todos los sectores se lanzaron a organizar la campaña que había propuesto el Frente Independiente de Emisoras Libres (FIEL) la misma noche de la catástrofe: hacer telemaratones para coleccionar fondos que ayudaran al Gobierno en la compra de armamento. Y la ciudadanía respondió masivamente, como lo había hecho para donar sangre desde ese reciente y luctuoso viernes.

La primera jornada se hizo efectiva desde las primeras horas del domingo hasta la madrugada del lunes. En La Habana las filas fueron enormes ante el Canal 12, en la calle Prado, donde se hicieron todo tipo de donaciones: joyas, medallas con imágenes de Cristo y hasta balas que se guardaban como recuerdo, de todo para ser subastado. Por su magnitud, la prensa opositora tuvo que comentarlo:

Una señora vendió café durante todo el día y entregó lo ganado. Cada quien dio lo que pudo. Sindicatos, empresas de cerveza y refrescos hicieron sus donaciones. A la 1:30 de la madrugada, que se cerró la recaudación de la primera jornada, había 27 024,55 dólares. Y así, la telemaratón continuó toda la semana³⁸.

Para dar una idea del sentimiento existente en casi todos los niveles de la sociedad, está el «Manifiesto de los intelectuales, escritores y artistas al pueblo de Cuba», publicado en el semanario cultural más destacado de la época, *Lunes de Revolución*. Entre otras cosas, decía ese día 7:

El sabotaje al barco francés *La Coubre* ha colocado muchas cosas en su sitio. Ahora sabemos todos, el pueblo de Cuba y sus gobernantes, que la gran agresión contra Cuba ha llegado a su momento crucial. Por eso estamos en pie de guerra. La Revolución afronta su momento decisivo y estamos prestos a defenderla, con nuestras vidas si fuera necesario...

³⁸ “Coopera el pueblo una vez más en la adquisición de armas y aviones”, *Diario de la Marina*, La Habana, 8 de marzo de 1960.

Lo firmaban los más destacados en ese campo, como Alejo Carpentier, Nicolás Guillén, Roberto Fernández Retamar, Alfredo Guevara, Pablo Armando Fernández, Cintio Vitier, Wifredo Lam y hasta Guillermo Cabrera Infante.

Pocas horas después de haber sido conocida la catástrofe en París, el sábado 5 se reunieron de emergencia el director de la Compagnie Générale Transatlantique (Transat), Edmond Lanier, y el secretario general de la Marina Mercante francesa, Gilbert Grandval. De allí salió la decisión de enviar con carácter urgente una delegación de alto nivel a La Habana, aunque se le denominó simplemente *Mission d'information* (misión de Información). Esta estaba compuesta por el representante general de la oficina de la Transat en Nueva York, Guy De Berc, a quien se le entregó la responsabilidad de la misión; como segundo estuvo Louis J. Audigou, consejero comercial para Asuntos Marítimos en la Embajada de Francia en Washington, quien iba como representante del secretario general de la Marina Mercante francesa; el jefe de Operaciones Comerciales en Nueva York, M. Leglise; el abogado para Asuntos Legales y Litigios, C. Di Maria; el representante de la Transat para el golfo de México, con sede en Nueva Orleans, Robert Estanchy, y como acompañante del grupo, Georges Dor, representante de la Transat en Cuba.

Las compañías aseguradoras del buque y de las mercancías también enviaron a sus expertos de inmediato: por el Comité de Aseguradoras Marítimas de Francia, C. Thoreux, y los abogados de Haight, Gardner, Foor & Havens, de Nueva York, en representación de las aseguradoras reunidas en el Club West of England. John R. Wheeldon, agente de la

Lloyd of London, la principal aseguradora del Club, llegó en calidad de simple consejero sin misión oficial.

Según consta en los archivos de la Transat, el lunes 7, desde sus hoteles, se desplazaron a la Embajada francesa Audigou, De Berc, Estanchy y Leglise. El grupo se distribuyó tareas en ese primer día de misión: De Berc visitó la Embajada de Estados Unidos. Leglise, bajo la protección y responsabilidad del embajador, realizó una visita muy corta a los dos heridos, el comandante Dalmas y el marinero Michel. Según dicen los informes de los enviados, estas dos personas recibieron una excelente atención médica, aunque siempre estuvieron bajo estrecha vigilancia policial.

Estanchy acompañó a los tripulantes para presenciar el interrogatorio de los abogados de la Transat y las aseguradoras. Ya el mismo domingo en la noche este los había visitado en el Hotel Plaza acompañado de Audigou y Dor.

Leglise siguió encargándose de ciertas ocupaciones de interés para la administración de la tripulación, en colaboración con el segundo capitán Le Fevre. Regresaron a la Embajada y, bajo la dirección del embajador, fueron al Cuartel General de la Inteligencia Militar donde estaba guardado el cofre del barco. Fue puesto a nuestra disposición. Aunque estaba abierto, todo pareció correcto, intacto, incluido el cuaderno de previsión. El inventario de documentos secretos está bajo control: nada a señalar. Luego el cofre fue transportado hasta la Embajada en un coche de la policía Militar...

El embajador de Bélgica en Cuba, Emile Rossier, llegó ese mismo día hasta la Embajada francesa, y fue recibido en

medio de la reunión del grupo. Como se anota en los documentos de la Transat, “presentó sus condolencias y anunció la llegada de expertos belgas en materia de explosivos”. La breve visita fue aprovechada para intercambiar puntos de vista con su homólogo sobre la explosión del carguero.

Dos días después, Rossier enviaría una nota interna al ministro de Relaciones Exteriores en Bruselas, Pierre Wigny, donde le expresaba:

La emoción que se despertó en La Habana se mezcló enseguida con resentimiento. Todo el mundo, de hecho, está convencido de que la doble explosión es el resultado de un sabotaje. Es la opinión del hombre en la calle como de los testigos inmediatos. También es la tesis de las autoridades cubanas (...). El drama del carguero *La Coubre* ha hecho que el pueblo cubano cierre filas alrededor del Gobierno revolucionario...³⁹.

Entretanto, esa tarde del lunes, la Auditoría General del Ejército Rebelde, que instruía el sumario por la explosión del barco, radicó la causa por el delito de “Sabotaje internacional” en el Tribunal del Distrito de La Habana. A partir de ese momento, se designó una “Comisión especial por el delito de estrago a bordo del vapor *La Coubre*”.

³⁹ Servando Valdés Sánchez, “Cuba y Bélgica: entre armonías y conflictos”, en: *Revista Temas*, La Habana, abril-junio de 2014.

XVIII

Llegó el martes 8 de marzo. A las nueve de la mañana, un juez de instrucción criminal, otras autoridades judiciales y el capitán del puerto acudieron al sector aledaño al sitio de la explosión. Con ellos estaban el embajador de Francia, los representantes enviados por la compañía naviera, dos expertos de la empresa de armamento belga, el segundo capitán del navío, Le Fevre, acompañado del jefe de máquinas, Guerin, así como el experto de la Lloyd, Wheeldon, junto a dos abogados de las aseguradoras.

Era la primera vez que se permitía que extranjeros efectuaran una visita al muelle y seguidamente al navío.

El Gobierno cubano le dio una gran importancia a esa primera inspección y por ello asignó al comandante Guillermo García Frías para que acompañara al grupo. Recordemos que, al momento de la explosión, García Frías estaba reunido con Fidel Castro.

En el informe de Wheeldon —el primero que se entregó a la dirección en París y a las aseguradoras—, él contó que

todo el sector estaba aislado, custodiado por guardias armados y con prohibición de acceso. Y continuaba:

Todas las instalaciones del muelle tenían vestigios de la intensidad de las explosiones. La mayoría de los hangares y otras infraestructuras estaban destruidas (...). Toda la parte posterior del barco, a partir de la pasarela, estaba en un estado que solo puede ser caracterizado con el término de “desastroso”. Una parte de la estructura del puente de mando había sido volatizada por la explosión (...). Después de ese examen preliminar subí a bordo y me dediqué a realizar un examen concienzudo hasta donde me fue posible en esas circunstancias (...). Constaté que la sala de máquinas se inundó hasta el nivel del mar y que el agua se cubrió con una película de aceite. Uno de los marineros franceses me dijo que la bodega IV no resultó seriamente dañada, y que el agua existente fue la lanzada por los bomberos para apagar el fuego (...). El señor Dor nos había puesto en contacto con el señor Felu, de la empresa francesa Grands Travaux de Marseille, quien también fue invitado. Este ingeniero marítimo italiano nos fue de gran valor, pues tenía mucha experiencia en la recuperación de barcos naufragados durante la Segunda Guerra Mundial...

La principal recomendación que hizo Wheeldon en el lugar fue que “se debía amarrar al barco porque tenía tendencia a recostarse hacia estribor, irse al mar de medio lado”. También propuso que un buzo “cerrara la puerta aislante del túnel, o se utilizara cualquier medio para evitar que el agua penetrara al resto del barco”. Concluyó: “Nadie

debe estar a bordo del barco hasta que estas precauciones sean tomadas”.

Se comprobó que los camarotes habían sido poco afectados y que los doscientos automóviles franceses y los cien tractores ingleses tampoco habían sufrido grandes daños, que era de las grandes preocupaciones que tenían los responsables franceses de la Transat y las aseguradoras.

La inspección duró más de cuatro horas. Los franceses quedaron sorprendidos ante la magnitud del desastre. Mientras ese grupo inspeccionaba el barco, otros enviados de la Transat y de los representantes de la aseguradora West of England continuaban interrogando a los tripulantes. Las indagatorias, que habían empezado el día anterior, se prolongaron durante tres largas jornadas.

También tomaron declaraciones al comandante de la nave, George Dalmas. En ese caso, las autoridades nacionales exigieron que un traductor estuviera presente para saber qué se le preguntaba y qué respondía. Dalmas ya había sido interrogado por los cubanos. Unos y otros se dieron cuenta de que el capitán no tenía mucha información que aportar, ya que en los momentos más importantes de la carga del armamento apenas había participado. Su declaración fue breve y bien pobre en elementos que aportaran a la investigación.

Quienes estuvieron al tanto de los pormenores fueron el segundo capitán, los marineros encargados de los cabrestantes y quienes vigilaron las bodegas; además de Marcel Guerin y su segundo maquinista, lo que se constata en las declaraciones y diversos informes de la Transat. Otros que conocieron los detalles fueron los oficiales François Artola y André Picard, pero fallecieron en la explosión.

Al día siguiente, miércoles, a las ocho y quince de la mañana, buena parte del grupo estuvo de nuevo a bordo del barco luego de llenar algunas formalidades, “que son normales en estos casos”, informó Wheeldon, pero que no fueron del agrado de los franceses de la misión, quienes querían hacer las cosas como si estuvieran en su casa.

Llegaron con Ramón Cruz, buzo cubano de gran reputación —según Wheeldon—, cuya tarea era verificar si se podía cerrar la puerta de seguridad, bloqueada a la entrada de la sala de máquinas, para evitar que el agua siguiera pasando al resto del barco.

Quince minutos después, Cruz hizo una primera inmersión. Una de las primeras noticias que comunicó, muy tranquilizadora para la transportadora y las aseguradoras, fue que la puerta de seguridad del túnel podía ser cerrada. Y él podría hacerlo. El experto por las Aseguradoras Marítimas de Francia, Thoreux, se mostró incrédulo porque pensó que seguramente Cruz no contaba con la capacidad necesaria, y propuso que se trajeran buzos franceses, según un télex dirigido a la dirección de la Transat.

Apoyado en las informaciones que le entregó Guerin sobre la puerta de seguridad y la sala de máquinas, Cruz logró cerrarla. Entonces los franceses tuvieron que reconocer, horas más tarde, en otro télex: “un buzo local pudo cerrar la puerta de seguridad trasera de la sala de máquinas”.

Cruz había sido el mejor buzo que tuvo la empresa francesa Grands Travaux de Marseille, la cual, bajo la dirección de un ingeniero cubano, había construido el túnel de la bahía de La Habana dos años antes.

Sobre la labor realizada por Cruz, Di Maria contó a la dirección de la Transat, en su informe del viernes 11 de marzo y desde Nueva York: “Un buzo cubano informó que hay muy poco del casco que constituía las bodegas V y VI. La parte hacia la bodega IV está bien sumergida y está casi llena de agua...”.

El jueves 10 de marzo, todo el grupo de la misión francesa y algunos abogados de las aseguradoras volvieron a visitar el barco. Ese día ya se pudo observar más claramente el fondo destruido del barco, pues se había utilizado una bomba de extracción para retirar la capa de aceite que cubría el agua.

Según se puede constatar en los diversos informes que aparecen en los archivos de la French Lines, Wheeldon fue el único que se preocupó por escudriñar el barco desde la primera visita del día 8. Incluso se sujetó a una soga para descender hasta donde más pudo.

XIX

Al leer los diferentes informes y télex que Guy De Berc, jefe de la misión francesa, hizo llegar a París durante varias semanas, se percibe que muy pronto empezaron sus desavenencias con las autoridades portuarias y judiciales cubanas. No fue el único caso, pero sí el peor. Su actitud, que bien puede ser catalogada de prepotente, empezó a crear tensiones y un ambiente difícil para las relaciones. Eso, por ende, fue afectando la posibilidad de realizar labores e investigaciones conjuntas entre cubanos y franceses.

Los franceses querían que los cubanos los dejaran actuar como si a *La Coubre* le hubiera sucedido un simple accidente, o Cuba fuera una de sus colonias en el Caribe.

Asimismo, De Berc empezó a realizar actos que sembraron el recelo inmediato en las autoridades cubanas: desde el mismo lunes 7 estuvo más en contacto con la Embajada estadounidense que con la suya. Y ya para esa fecha existía en la Cuba revolucionaria un gran recelo hacia todo lo relacionado con el poder en Washington, multiplicado por la explosión de *La Coubre*.

Sin haber consultado con los responsables cubanos, a muy pocas horas de haber aterrizado en La Habana, De Berc pidió a la empresa Merritt Chapman & Scott, de la Florida, que enviara un equipo. La Merritt se especializaba en el reflotamiento de barcos.

Por ello, en la noche del 9 de marzo, llegaron un representante y dos buzos. En el aeropuerto habanero, las autoridades migratorias extendieron una simple visa de turistas a los tres estadounidenses, al no existir documento oficial que les acreditara otro estatus. Seguidamente, la Aduana incautó el material con el cual se proponían trabajar los buzos, al no haber autorización para su ingreso. Esto no fue del agrado de De Berc, quien reclamó airadamente a unas inamovibles autoridades cubanas.

Al día siguiente, De Berc y el responsable de la Merritt empezaron a buscar soluciones.

El telegrama que De Berc envió a París el 10 de marzo incluyó palabras y frases que se volverían habituales, mediante las cuales trataba de empañar la imagen de las autoridades cubanas:

... En conclusión, en esta noche del 10 de marzo, yo les confirmo la dificultad de nuestro trabajo en un clima político desagradable, como ya lo pudieron comprender en correos precedentes (...). El barco sigue rodeado de policías armados y cualquier trabajo serio parece imposible, sin las autorizaciones especiales que tardan en obtenerse.

Ese mismo día se pidieron autorizaciones a un juez y a las autoridades portuarias para que el material de la Merritt

entrara y saliera “con toda libertad”, así como para que se le permitiera “trabajar libremente en el barco”. Como el 12 en la mañana seguían sin respuesta, parece que montaron en cólera. Un nuevo telegrama a París decía que el estadounidense “no es suficientemente diplomático con las autoridades cubanas...”.

Posteriormente, conocieron que las autorizaciones estuvieron listas a tiempo, pero que por su actitud solo les fueron entregadas ese día al final de la tarde. Eso sí: no se les permitieron las dos “libertades” pedidas al extremo que lo requerían, lo que siguió incomodando a los franceses y también a los estadounidenses de la Merritt.

Según los mismos documentos internos de la Transat, ese equipo solo se encargaría de revisar el estado del casco del barco, para evaluar si era posible repararlo y darle una nueva vida. En ninguna frase se afirma o insinúa que los buzos se encargarían de averiguar el motivo de la explosión.

En el correo enviado desde Nueva York el 14 marzo, De Berc le dijo al gran patrón de la Transat:

... los buzos de la Merritt Chapman lograron terminar su trabajo ayer en la tarde. Ahora se cuenta con todos los elementos necesarios para reflotar el navío (...). Los resultados obtenidos por estos buzos, que conocen mejor su profesión que los buzos locales, indican que, tal vez, el fondo de las bodegas V y VI todavía exista.

De Berc, nuevamente sin contar con la opinión de sus interlocutores cubanos, firmó un contrato con la Merritt para que reflotara lo que quedaba del barco y lo llevara

a dique seco; los cubanos se dieron cuenta y, “En resumen, las autoridades cubanas multiplican los obstáculos para impedir que los trabajos sean realizados por una sociedad extranjera, pretendiendo que Cuba tiene los medios para poner el navío a flote”.

La Merritt decidió entonces que no traería un barco-taller a La Habana “antes que se hayan obtenido todas las autorizaciones ministeriales locales”. Ya habían comprendido que la situación política en Cuba no era como en tiempos del dictador Batista, donde ellos hubieran podido tomar decisiones casi a su libre albedrío.

El 22 de marzo, De Berc anunció a París que las autoridades cubanas le habían notificado, durante una reunión en la que estuvo el representante de la Merritt, que “el trabajo de reflotamiento debía ser realizado exclusivamente por mano de obra cubana”.

Ante esa posición de los dueños de casa, De Berc no tenía dos salidas:

En esas condiciones debemos anular el contrato con la Merritt y establecer uno nuevo con la firma Fomento Marítimo, actualmente bajo control del Estado cubano (...). Ignoro completamente si la compañía local puede mínimamente enderezar el barco. Los métodos que se propone emplear, y que están en los documentos adjuntos, parecen bastante primitivos, pero no tenemos alternativa y debemos confiar en que lo logren...

El contrato entre la Transat y la compañía de Fomento Marítimo se suscribió el 29 de marzo, bajo el término de

no cure, no pay (sin resultado, no hay pago), por un monto de ciento setenta mil dólares. Aun así, el 4 de abril, De Berc envió otra comunicación a Edmond Lanier para volver a repetir: “Tengo poco que agregar a lo que he dicho antes, excepto que el clima de las discusiones de negocios en La Habana, en la situación política actual, es infinitamente desagradable”. Mientras, Georges Dor, el representante de la Transat en Cuba, enviaría un télex dos días después al director de la naviera en París —con copia a la aseguradora francesa— disculpándose por no haber contestado unos informes pedidos: “La causa está en la situación extremadamente tediosa y excesivamente difícil creada por el accidente de *La Coubre*”. Y continuaba diciendo:

A través de la información que envió el señor De Berc y de los cables que le enviamos, usted conoce todas las dificultades que hemos tenido que resolver: problemas con las autoridades locales, interrogatorios, ceremonias oficiales, atención a los miembros de la tripulación hospitalizados, repatriación, entierros y todas las preocupaciones que deben tomarse para evitar que la situación del barco empeore, consultas con los representantes de las aseguradoras, conversaciones para el rescate, etc...

El menosprecio que sentían regularmente algunos de los enviados de la Transat hacia la ciudadanía cubana, se puede constatar en el informe enviado el 16 de septiembre por Dor, sobre las mercancías recuperadas del barco:

... En lo concerniente a los productos farmacéuticos y químicos transportados en *La Coubre*, los expertos y las autoridades sanitarias cubanas declararon que su empleo representaba un real peligro y, en consecuencia, deberíamos imperativamente destruirlos. Nosotros procedimos a botarlos en las aguas de la bahía...

Lo que quedó del navío fue izado y puesto a flote para ser llevado a dique seco el 19 de abril. Toda la parte trasera del barco fue retirada a partir del puente de mando: unos treinta metros. Entonces se constató que el buzo cubano, Ramón Cruz, había tenido la razón ante la valoración realizada por los estadounidenses de la Merritt, aunque De Berc asegurara a la dirección en París que conocían mejor la profesión: muy poco restaba del fondo de las bodegas V y VI.

Luego de soldar el barco hasta dejarlo hermético, el 22 de agosto de 1960 salió de la bahía de La Habana remolcado por un barco holandés hasta los astilleros de la ciudad francesa de Ruan. Allí lo reconstruyeron y volvió a navegar el 29 de marzo de 1961. Fue vendido varias veces y así cambió de nombre; hasta que en 1979, lo compraron para desguace en España: ya se llamaba *Agia Marina*.

Los cubanos lo habían logrado.

XX

Otra situación también motivó a que los responsables de la misión francesa, particularmente De Berc, se confrontaran con las autoridades cubanas desde los primeros momentos de su llegada. Empezó desde el jueves 9, cuando los abogados de la compañía y de las aseguradoras terminaron de interrogar a los miembros de la tripulación. Los franceses exigieron —no pidieron— que a la tripulación se le dejara partir el día que ellos creyeran oportuno, sin importarles el desarrollo de las investigaciones que realizaban las autoridades cubanas.

Por ello, planificaron que veintidós de los tripulantes viajaran en avión hasta Puerto Rico el 12 de marzo y de allí partieran en barco hacia Francia. El juez que llevaba el caso cedió a las presiones de los extranjeros, “pero la policía secreta detuvo *in extremis* su abordaje en el aeródromo”, informó De Berc a París el 14 de marzo.

Por su parte, Thoreux escribiría el 22 de ese mes: “El interrogatorio que ya había realizado un primer juez de instrucción, fue retomado por otro. Ahora deben quedarse por

tiempo indefinido (...). Ante los interrogatorios y la detención a que fueron sometidos, todos los miembros del grupo mostraron mucha calma y paciencia”.

Thoreux mintió al decir que estaban detenidos. Nunca fueron tratados como tal, a excepción del capitán Dalmás, pues como se dijo aquel 4 de marzo en la reunión de emergencia del Consejo de Ministros, los tripulantes estaban considerados como “víctimas”.

El marinero Jean Robvieux recordó, en la entrevista que concedió al diario francés ya mencionado, *Le Marin*, treinta años después: “para ocupar el tiempo salíamos a recorrer la ciudad”, al comienzo acompañados de policías, pero muy pronto por hombres de civil: “Estas personas destinadas a protegernos, trataron todo el tiempo de ser muy discretos”.

En menos de veinticuatro horas, los investigadores cubanos aclararon las interrogantes por las cuales no se había dejado partir a los veintidós tripulantes. Al día siguiente, el 13 de marzo, se les hizo un homenaje público en la Central de Trabajadores de Cuba, donde se le entregó a cada uno un diploma y doscientos cincuenta dólares.

Guerin conserva el suyo como un tesoro, junto a recortes de la prensa cubana de la época. Él mismo me lo leyó en la sala de su casa: “... Como recuerdo de la clase obrera cubana y por el heroísmo demostrado en el lamentable siniestro ocurrido el viernes 4 de marzo de 1960...”.

Dos días después partieron rumbo a Nueva Orleans, acompañados por el representante de la Transat para el golfo de México, Robert Estanchy. Creían que todo lo concerniente a la explosión había acabado, pero allí fueron de nuevo

interrogados por un responsable de la compañía, contó el marinero Jean Robvieux⁴⁰.

Fue algo extraño, porque en La Habana habían sido extensos los interrogatorios que debieron soportar por parte de los enviados de la compañía y de las aseguradoras, durante tres días. No se conoce ninguna nota donde esta interpelación en territorio estadounidense haya molestado a De Berc, Estanchy u otra persona de esa misión. En los archivos de la Transat no existe copia de ese interrogatorio.

Seguidamente, los montaron en un barco con destino a Burdeos, adonde llegaron el 2 de abril. El largo viaje no debió ser cómodo para estas veintidós personas que habían pasado casi dos semanas en un excelente hotel en La Habana, por cuenta del Gobierno revolucionario. Un télex de De Berc a la directiva de la Transat permite imaginar la incomodidad que debieron soportar durante ese largo trayecto: "... Nos complacerá si pueden autorizar al comandante para llevar a todo este equipo. Les organizaremos unos dormitorios improvisados porque las posibilidades reales permitidas en el buque son de solo once pasajeros...".

Pero volvieron sanos y salvos para abrazar a sus conmovidas familias que los esperaban. Y con ellas realizaron un minuto de silencio por sus seis compañeros desaparecidos. Si bien se presentaron responsables de la Transat en la región, ninguna autoridad del Gobierno francés estuvo.

En Cuba quedaría hospitalizado el capitán Dalmas, a quien, a pesar de estar aún en estado de recuperación, sus

⁴⁰ "Sabotage ou accident? L'explosion du *La Coubré*", *Le Marin*, Rennes, 27 de julio de 1990.

superiores regresaron a Le Havre en barco, adonde llegó el 13 de mayo.

En La Habana debieron quedarse durante más de cuatro meses el segundo capitán, Le Fevre; el jefe de máquinas Guerin; su segundo, Vincent, además de cuatro marineros. Cada día, a las siete de la mañana, debían estar en el barco para asegurar “su custodia hasta las siete de la noche, momento en el que se les invita a desembarcar y son sustituidos por guardias armados, bajo la supervisión de las autoridades cubanas”, decían en sus informes De Berc y Thoreux. Según los códigos del transporte marítimo internacional esa presencia era obligatoria, pues demostraba que el barco tenía una tripulación y propietario.

Ivol me cuenta en la sala de su residencia, en Le Havre: “Yo volví a Francia, seguí mi trabajo, y jamás volví a escuchar de esa explosión. Hasta ahora que usted remueve eso”.

XXI

No existe en los amplios archivos de la Transat una nota de De Berc que haga referencia a lo dicho, durante el entierro, por Fidel Castro sobre los marineros desaparecidos y sus familiares, aunque su discurso fue ampliamente difundido en Cuba:

... a la hora de ayudar a los familiares de los cubanos que cayeron, no hemos olvidado a esos obreros de Francia (...). Y por eso nosotros, que en ellos vemos a hermanos, hemos también atendido con pareja generosidad la ayuda a sus familiares, porque ellos también tienen esposas y tienen madres y tienen hijos...

Solo el día 9, un télex enviado al Consejo de Administración en París comentaba: “El Gobierno de la República de Cuba anunció su intención de entregar a las familias de las seis víctimas francesas una suma de diez mil *dólares*”.

Y para hacerlo efectivo, el 23 de marzo viajó a París una delegación de la Central de Trabajadores de Cuba (CTC). La entrega del aporte se realizó en un acto solemne convocado por la Confédération Générale du Travail (Confederación General de Trabajadores, CGT) y su Fédération des Syndicats Maritimes (Federación de Sindicatos Marítimos). Estuvieron presentes, entre otros, la alta dirigencia sindical, representantes de la Transat y el embajador de Cuba. Asimismo, participaron las viudas y familiares de los marineros Artola, Picard, Buron y Aloi, así como la madre de Alain Mourat.

Guerin me contó que su esposa supo de la explosión dos días después y por boca de una vecina que lo escuchó en la radio, sin que se dieran detalles de quienes habían perecido. Los familiares debieron vivir otro día más en la angustia hasta que por el mismo medio escucharon el nombre de los desaparecidos. La compañía naviera solo les informó de la explosión y de quienes habían muerto el día 8...

El Gobierno francés siguió en extraño silencio. Ni una palabra pública, tampoco diplomática, sobre un grave suceso que le tocaba directamente. Y lo peor: ni un mínimo mensaje de pésame para los casi cien familiares en duelo, franceses y cubanos.

Esa reserva fue compartida por la dirección de la empresa naviera durante varios días. Más exactamente hasta el 10 de marzo, cuando la Transat debió romper el silencio, aunque no públicamente, ante una nota del embajador cubano en Francia, Manuel Gran, quien dos días antes había escrito al director general de la naviera, Edmond Lanier: "Como usted seguramente conoce por los periódicos, el

Gobierno cubano ha expresado sus condolencias al pueblo francés por las víctimas, y aquí incluyo las mías...”.

Como consta en los archivos de la Transat, al embajador se le respondió mediante una nota denominada “Relativa al siniestro”, sin membresía de la compañía y sin firma, en la que se escribió: “La Compañía General Transatlántica se ha sentido muy conmovida por las condolencias del Gobierno cubano y por las que usted expresa a título personal (...) le pedimos que acepte transmitir a su Gobierno los agradecimientos y las condolencias por el duelo que afecta a nuestros dos países...”.

Quizá para tratar de subsanar su actuación, el 16 de marzo, la dirección de la empresa naviera y un representante del secretario de la Marina Mercante entregaron en la ciudad francesa de Burdeos medallas a título póstumo a los familiares de los marineros desaparecidos. Luego se ofreció una misa. Solo asistieron parientes de Artola, Buron y Mourat⁴¹.

En agosto de 1993, Monique Mourat llegó a La Habana para cumplir una promesa que le había hecho a su madre: iría a visitar la tumba donde reposaban los restos de Alain Mourat. Ella sabía que el Gobierno de Cuba había realizado un solemne entierro para cubanos y franceses, aunque en el sarcófago de su hermano solo había algunos pedazos de ropa encontrados en el agua: él fue uno de los que estaba en la bodega VI en el momento de la explosión y su cuerpo fue desintegrado. También conocía que su madre había recibido

⁴¹ “Médailles à titre posthumes aux disparus du cargo *La Coubre*”, en: *Journal de la Marine Marchande*, París, 17 marzo de 1960.

el aporte económico ofrecido por el Gobierno revolucionario cubano a las familias de las seis víctimas.

En La Habana, Monique fue hasta el cementerio Colón y visitó el mausoleo de la comunidad francesa. Allí recibió el primer golpe a sus sentimientos y derramó las primeras lágrimas: inentendiblemente, no existía una placa con los nombres. Luego fue hasta el muelle y volvió a llorar con amargura: solo el Gobierno cubano había hecho construir una inmensa placa con el nombre de todos los que habían perecido aquel trágico día, cubanos y franceses.

Ni el Gobierno francés ni la Marina Mercante, empresa estatal, se habían ocupado de colocar una similar que honrara la memoria de aquellos ciudadanos.

Dominique regresó a Francia. Durante tres años tuvo que batirse, y hasta amenazar con dirigirse al presidente de la República. En todo ese tiempo, un solo medio de prensa se hizo eco de sus denuncias, el periódico *Sud-Ouest*, de Burdeos, del cual se tomó esta información. Hasta que la Compagnie Générale Maritime (Compañía General Marítima) envió dos placas a La Habana. A ella no se le informó; lo supo porque la Fédération des Officiers de la Marine Marchande (Federación de Oficiales de la Marina Mercante) tuvo conocimiento y se lo comunicó.

Dominique viajó nuevamente a La Habana. El día 18 de junio de 1996 tuvo otra desagradable sorpresa: aunque el embajador francés estuvo presente en las ceremonias de colocación de ambas placas, fue la Central de Trabajadores de Cuba la que debió encargarse de retirar las placas de la Aduana y colocarlas, pues ninguna autoridad francesa se ocupó de ello.

En el mausoleo del cementerio Colón está una de ellas, pequeña, por cierto; uno debe acercarse bastante para poder distinguir los nombres: fueron esculpidos sobre mármol blanco y no les pusieron pintura. Y blanco sobre blanco...

En Francia no existe algo público que los recuerde.

XXII

Pero ¿qué pudo motivar el estallido de las granadas?

En el testimonio del segundo oficial, Marcel Frostin, y de varios tripulantes se asegura que, salvo por las medidas de seguridad establecidas, que incluían la presencia de soldados en la parte de popa de la cubierta y en el muelle, hacia las tres de la tarde se desarrollaba una labor normal de descarga.

El delegado por las aseguradoras del navío en Francia, Thoreux, expuso en su informe del 22 de marzo a la dirección de la Transat en París: “Lo único que se puede decir es que la primera explosión fue a bordo”. Puntualizando: “De las mil cuatrocientas noventa y dos cajas de armas cargadas, novecientas sesenta y siete habían sido ya desembarcadas y quinientas veinticinco quedaban a bordo. Esta cantidad correspondía a las granadas. En el navío ya no había proyectiles...”.

Fidel Castro, durante el entierro de las víctimas, había explicado que en el momento de la explosión “ya no quedaban balas en el barco”; y precisó: “La explosión no se

produce mientras se operaba con las balas; se produce en el momento en que se estaban descargando las treinta toneladas de cajas de granadas de fusil”.

Por los testimonios de la tripulación, en el informe de los abogados representantes del Club West of England se pudo conocer que unas veinte cajas de explosivos se habían desembarcado, y que estaban en los camiones que las transportarían, “cuando, hacia las tres de la tarde, y sin ninguna indicación previa, se produjo la terrible explosión en el barco...”.

En su informe del 22 de marzo, Thoreux dijo que los dos ingenieros belgas de la Fábrica de Armas que estuvieron en La Habana para conocer del hecho, “declararon delante de Georges Dor y Louis J. Audigou que las granadas, en el estado en que se encontraban, no podían estallar espontáneamente”.

Fidel Castro mencionó aquel 5 de marzo algo que para la mayoría podría haber sido una novedad: “Y en realidad no resulta fácil que los explosivos estallen; para que los explosivos estallen es preciso hacerlos estallar...”.

Podrían estallar a causa de un incendio a su alrededor, pero esta posibilidad se descartó rápidamente por unos y otros. En el informe del abogado para los litigios, Di María, del 11 de marzo, dice que él y los abogados del Club West of England tomaron “el testimonio de casi todos los miembros de la tripulación y de los oficiales. Todos afirmaron que no había humo ni fuego antes de la explosión, la que ocurrió muy repentinamente...”.

La otra probabilidad que se tomó muy en cuenta fue que el estallido se produjera por la caída o choque brusco de una de las cajas.

El marinero Jean Michel dijo en su informe: “no recuerdo haber escuchado antes de la explosión gritos o ruidos a causa de un accidente, o por haberse desprendido una caja con granadas de la red que la transportaba y caer al fondo de la bodega”.

Fidel Castro también expuso sobre ello el 5 de marzo:

Si en aquel barco no hubo incendio, ¿podía producirse la explosión porque se hubiera caído, por ejemplo, una de las cajas? (...) ¡Nosotros podemos asegurar que es totalmente imposible! Pero como no bastaban apreciaciones teóricas, dispusimos que se hicieran las pruebas pertinentes: y en la mañana de hoy dimos órdenes a oficiales del Ejército de que tomaran dos cajas de granadas de los dos tipos diversos, las montaran en un avión y las lanzaran desde cuatrocientos y seiscientos pies, respectivamente. Y aquí están las granadas [y las presenta] exactamente iguales que las que venían en ese barco...

El 7 marzo de 1960, la agencia de la Transat en Amberes envió un télex a la dirección en París, en el cual precisaba sobre el tema:

Todas estas granadas tenían detonador, pero con un dispositivo de seguridad llamado Strim. Estaban envueltas en un embalaje de cartón impermeable. Es de precisar que eran granadas para fusil, por eso cada pieza estaba completada con un proyectil de seguridad para el lanzamiento.

El dispositivo Strim era de producción francesa y por su eficacia tenía gran reconocimiento entre ejércitos y fabricantes de granadas.

Aunque no he tenido dudas de lo dicho por la productora de esos explosivos —como tampoco de lo constatado por los cubanos—, le pregunté en París a un oficial retirado del Ejército francés (quien prefirió llamarse Jean-Claude Dupont) si esas granadas podrían estallar por golpes: “Ni azotándolas contra un muro de acero, ni aunque se desbaraten, porque tienen dos seguros. Para que tengas una idea: si no le quitas el primero y la disparas desde el fusil, ella no estalla, así choque contra el blindaje de un tanque”.

A propuesta de los abogados que representaban al Club West of England, la dirección de la Transat pidió a la empresa belga productora de las granadas que se le comunicara sobre lo siguiente:

Las características generales de las granadas. La naturaleza de su carga: a) detonador; b) explosivo; c) proyectiles. El método de activación. Fecha de fabricación. El tipo de estuche utilizado, si eran nuevos o utilizados [se refiere al embalaje exterior de la granada]. Si fuera posible, conocer el tipo de producto con que se limpiaron los estuches de las granadas. Las medidas tomadas para protegerlas contra: a) la mala calidad del explosivo; b) las piezas defectuosas; c) el mal ensamblado.

Todo ello fue respondido. El proceso de fabricación, las piezas, los productos utilizados, el embalaje y la preparación para su transporte estaban dentro de los estándares de calidad y seguridad.

XXIII

Seguían los interrogantes acerca de por qué y dónde sucedió el segundo estallido.

El embajador francés le aseguró a Thoreux, y a otros de la misión, que “hubo una tercera explosión de poca importancia, a las tres de la madrugada, en tierra”, pero Thoreux es el único que menciona en su informe ese comentario del diplomático. No se sabe cómo el embajador obtuvo la información, ni existe otro documento que la confirme.

Dicen los abogados representantes del Club West of England que el pasajero estadounidense, Chapman, “la única persona que se acercó al navío luego de la primera explosión, declaró que el incendio se desarrolló tanto sobre el barco como en el muelle luego de la primera explosión”.

No olvidemos que Chapman, según los testimonios de la tripulación, se dedicó a colaborar con los bomberos hasta que el segundo comandante del barco, Le Fevre, casi lo obligó a partir para buscar un teléfono y comunicarse con Georges Dor, responsable de la Transat en La Habana, quien no se presentó ni para recibir el navío.

Los abogados del Club también dijeron sobre ese punto:

La segunda explosión causó muchas pérdidas entre los bomberos y las tropas comprometidas en la lucha contra el fuego, y, según lo que pudimos determinar, fue provocada por el incendio que alcanzó las granadas y las municiones que habían sido descargadas sobre el andén del muelle.

Marcel Frostin, principal responsable de la seguridad de navegación en el barco, dijo que cuando bajó al muelle, unos minutos después de la primera explosión, había visto llamas en la parte trasera del barco y en el hangar del puerto. “Además, escuché pequeñas explosiones crepitantes en el hangar”.

Tanto Le Fevre, como el jefe de máquinas, Guerin, y otros miembros de la tripulación aseguraron en sus testimonios que escucharon pequeños estallidos entre las cajas de municiones en el hangar. Además, Vincent, el segundo maquinista, aseguró haber visto fuego en algunas de ellas. Todos estaban seguros de que la segunda explosión ocurrió en el muelle.

Según concluyó Audigou, representante de la Marina Mercante francesa en Estados Unidos, la segunda explosión se produjo en tierra, pues la primera había provocado fuego en los almacenes y camiones donde estaban las únicas cajas de granadas que se pudieron descargar y todas las que contenían los proyectiles.

Sin embargo, en la entrevista que me ofreció el exmilitar Dupont, me aseguró que

las balas no estallan en masa cuando están expuestas al fuego, sino que la pólvora de la carga propulsora explota en su momento y dispara la ojiva o plomo. Por tanto, no podían producir una fuerte explosión al unísono, ni la inmediata cantidad de calor necesaria que hiciera estallar las granadas que estaban cerca.

Dijo Audigou que entre lo que se le pidió a la empresa belga constructora de los explosivos era saber, entre otros aspectos, cuánto tiempo deberían estar las granadas expuestas al fuego para que estallaran. Se hizo la prueba: a trescientos grados, desnuda, sin la protección de la caja ni el empaque, un poco más de media hora. Y fue de unos cuarenta minutos el tiempo que estuvieron las granadas en medio de las llamas, en sus cajas y envolturas, antes de que se produjera la segunda explosión.

Luego aparece otra pregunta: ¿es que no estallaron todas las granadas en el interior del barco con la primera explosión?

Recordemos que fue Wheeldon el único que observó detenidamente la parte destruida del barco, y por lo menos en tres ocasiones. En la primera ocasión, el día 8 de marzo, y después de cuatro horas de pesquisas, sugirió que se asegurara el barco con cables para evitar que siguiera cayendo hacia estribor; uno de esos amarres debía hacerse por el lado de la bodega IV. Explicó que en ese trabajo no se debía utilizar soldadura no solo por el peligro que presentaban los explosivos, las granadas que han podido escapar a la explosión, sino también por el riesgo de incendio debido al aceite escapado de la sala de máquinas. Luego precisó:

Por el hecho de que algunos explosivos se encuentran aún en la bodega, es muy recomendable evitar al máximo las vibraciones (...) como será necesario abrir huecos en el casco para ayudar en los trabajos de estabilidad del barco por la bodega IV, se deben usar cables eléctricos de gran capacidad y que estén suspendidos. Quienes hagan las perforaciones deben ser altamente competentes y que la placa de acero sea constantemente remojada.

O sea, Wheeldon constató que no todas las granadas en el navío estallaron en la primera explosión. Muchas cajas debieron haber caído al fondo del barco, y otras tuvieron que haberse abierto violentamente, dejando escapar granadas intactas. Las que no cayeron al agua quedaron expuestas al fuego desatado, y pudieran ser las que explotarían después.

A lo observado por Wheeldon se le dio tanta validez, que los abogados representantes del Club West of England lo retomaron en su informe. Aunque en uno descrito como “Preliminar” habían dicho que “todas las granadas debieron haber estallado en la primera explosión”.

Ahora bien, se puede suponer que si la segunda explosión se hubiera producido por la detonación de la totalidad de granadas, que ya estaban en los camiones, muchos más bomberos, soldados y policías hubieran perecido. Quizá hasta el Che Guevara y otros dirigentes que ya habían alcanzado a llegado al lugar.

Allí debieron haber estallado una gran cantidad de granadas debido al calor al que estaban sometidas, pero, por suerte, varias fueron sacadas de sus cajas por la primera explosión y propulsadas. Algunas de ellas, semidestruidas, fueron

encontradas a varios metros, como la que mató a los trabajadores del ferrocarril cuando la encontraron al día siguiente y trataron de levantarla.

XXIV

Ahora llega la pregunta clave: si la explosión de las granadas no fue producto de un incendio o por el golpe a una caja, entonces, ¿fue algo deliberado? ¿Un sabotaje?

Fidel Castro dijo aquel 5 de marzo:

¿Pero una explosión intencional cómo? (...) Si cuando se realizan esas operaciones se toman todas las precauciones, ¿cómo suponerse que a la luz del día y en presencia de obreros y de soldados alguien puede perpetrar un sabotaje? Ese alguien tendría que ser, en primer lugar, un obrero (...). Pero como no se trata de apreciaciones teóricas, analicemos la posibilidad de ese sabotaje. En primer lugar, los obreros son registrados, y son registrados para evitar que lleven fósforos o cigarrillos, son registrados para evitar que cometan una imprudencia (...). Pero, además, esos obreros son muy conocidos por sus compañeros, porque no son muchos, son de doce a dieciocho los que pueden estar trabajando, y en ese caso era un número reducido allí y muy conocido el que estaba

trabajando. Y una circunstancia todavía más importante, y es que los obreros que trabajaban allí no sabían que iban a trabajar en ese barco.

Sobre esto último, el estibador cubano Francisco Díaz Domínguez le relató al investigador Tomás Gutiérrez González:

A nosotros nos entregaban un *ticket* donde aparecía el nombre del barco, el muelle, horario y otros datos y teníamos nuestro carné que nos identificaba. Con esto nos permitían el acceso. Al subir a la nave dejábamos en la [escala] el carné que recogíamos a la salida⁴².

Recordemos que el tripulante Jean-Georges Brun diría en su declaración, realizada en París el 18 de junio, que le sorprendió ver cómo la policía hacía buena verificación de los documentos de los trabajadores que subían al barco.

El entonces primer ministro siguió explicando a la nación:

Luego, había que analizar las otras posibilidades. ¿Posibilidad de que hubiesen sido los obreros tripulantes del barco? Muy difícil, muy improbable; porque nosotros [los] hemos interrogado uno por uno, y sobre todo, muy cuidadosamente a las personas que tuvieron que ver con las bodegas, con la carga, con las llaves. En primer lugar, las personas que tenían las llaves, que ese día abrieron las bodegas para comenzar la descarga, perecieron en la explosión (...). Los oficiales del

⁴² T. Gutiérrez González, *op. cit.*

barco estaban en él cuando ocurre la explosión, y no es de imaginarse que alguien crea posible hacer estallar treinta toneladas de dinamita en un barco y salir ileso (...). De los treinta y seis tripulantes, solo había cuatro personas ausentes: tres mozos, después que habían servido los alimentos a la tripulación, y un engrasador que no estaba de servicio⁴³. Es decir, que solamente cuatro personas estaban ausentes en ese momento, por razones absolutamente lógicas; los demás estaban en el interior del barco, incluyendo los dos pasajeros. Luego, era improbable que hubiese sido realizada aquella operación por algún tripulante del barco.

Me comentó Guerin:

No creo que alguno de nosotros se hubiera prestado para poner una bomba entre la carga, en Amberes o Le Havre. Todos sabíamos que en cualquier momento se forman terribles tormentas en el Caribe, como efectivamente sucedió, y que el barco podía saltar en altamar. Además, no tenemos naturaleza de kamikazes.

En el barco estaban tan convencidos de la seguridad con que se transportaba el armamento, que, a pesar del pésimo tiempo, “no fue necesario que la tripulación se ocupara de este particular cargamento”, dijo Louis Audigou en su *Rapport d'enquete* (Informe de investigación), entregado el 17 de marzo al secretario general de la Marina Mercante y al embajador francés en Washington.

⁴³ En realidad, fue el radioperador Maxime Ivol.

Habría podido existir la posibilidad, a la que no se hace mención en ninguno de esos documentos de la Transat, que fueran buzos quienes pegaran una bomba al casco del barco cuando estaba en la bahía de La Habana o entrando a ella. Como no soy experto en explosivos, le hago la pregunta al oficial retirado del Ejército francés, Jean-Claude Dupont. Él me pide mostrarle nuevamente las fotos y videos de la explosión. No tiene necesidad de observar mucho: “No, debe usted olvidarse de esa posibilidad; por la forma del hongo de humo es fácil saber que la explosión fue dentro del navío. Una explosión por fuera también hubiera producido una gran mole de agua”.

Fidel Castro continuó detallando:

Es decir, que había un hecho indiscutible, un hecho probado, y es que después que habían extraído más de veinte cajas, al mover alguna de las cajas restantes (...) liberó el mecanismo de algún detonador, produciendo la explosión (...). Todos, con mayores o menores detalles, conocemos que hay un sinnúmero de procedimientos para hacer ese tipo de trampas con explosivos que se usan mucho en la guerra...

A pedido de la Embajada de Cuba en Bruselas, el Ministerio de Asuntos Extranjeros y de Comercio Exterior de Bélgica le hizo entrega de un documento, fechado el 14 de junio de 1960, que contenía las informaciones recogidas por las autoridades judiciales en el curso de la fase preparatoria de la ejecución de la investigación, sobre la explosión de *La Coubre*.

Allí se decía, casi dándole razón al dirigente cubano:

Comparando la fecha de partida del buque de Amberes —16 de febrero— y la explosión en La Habana —4 de marzo—, las autoridades judiciales belgas no creen, prioritariamente, que la explosión sea imputable a un mecanismo diabólico puesto en Bélgica. Sin embargo, no es imposible que existan mecanismos de relojería susceptibles de ponerse en marcha después de catorce, y que, de otra parte, puedan existir bombas sin mecanismo que explotan al momento de levantar el peso que reposa sobre ellas...

Fidel Castro, con las investigaciones realizadas y las informaciones recogidas en unas veinte horas supo ir explicando didácticamente todo lo relacionado con la explosión de *La Coubre*, hasta llegar a la siguiente afirmación: “Y por eso nuestra conclusión es de que había que buscar al agente de ese sabotaje no aquí, sino en el extranjero; de que había que buscarlo donde las condiciones eran mucho más fáciles para preparar un acto semejante...”.

El periodista francés Alain Ammar asegura que Sartre estaba abatido, angustiado, preguntándose: “¿Por qué un crimen así? ¿Quiénes son esos criminales? ¿Cómo pueden matar a más de cien personas de manera tan ciega?”⁴⁴.

⁴⁴ A. Ammar, *op. cit.*

XXV

Los cubanos querían escuchar por boca de Fidel Castro lo que casi todos suponían. Y él empezó por utilizar la clásica fórmula de los investigadores policiales: definir a quién beneficiaba el crimen:

Los interesados en que no recibiéramos esos explosivos son los enemigos de nuestra Revolución, los que no quieren que nuestro país se defienda, los que no quieren que nuestro país esté en condiciones de defender su soberanía. Nosotros sabemos los esfuerzos que se hicieron para que no pudiéramos comprar esas armas, y entre los grandes interesados en que no recibiéramos esas armas estaban los funcionarios del Gobierno norteamericano. Y nosotros podemos afirmarlo, sin que esto sea un secreto, porque si es un secreto, será de esos secretos que los sabe todo el mundo.

Entonces Fidel Castro pasó a contar que “el Gobierno inglés declaró que el Gobierno norteamericano estaba

interesado en que no adquiriéramos aviones en Inglaterra”. Relató que las propias autoridades estadounidenses y “sus propios voceros” no escondían que hacían esfuerzos para que no se vendieran armas a Cuba.

Siguió revelando a la ciudadanía:

Y nosotros podemos afirmar que, hasta ahora, habíamos logrado que un Gobierno y una fábrica de armas europeos, actuando con independencia y actuando con firmeza, se habían opuesto a las presiones y nos habían vendido las armas; es decir, la Fábrica de Armas de Bélgica y el Gobierno de ese país se habían resistido a las presiones...

Es importante conocer la respuesta del portavoz del Departamento de Estado cuando, unas horas después de esas afirmaciones de Fidel Castro, le preguntaron si ellos habían presionado a Bélgica para que no se le vendieran armas a Cuba: “Nosotros informamos a varios Gobiernos amigos de nuestra inquietud por el envío de armas a las Antillas, ya que eso haría subir la tensión en esta región”⁴⁵.

Y el dirigente cubano continuaba con las frases inculpativas, cuya contundencia el Gobierno estadounidense, muy probablemente, no esperaba. Eran imputaciones de un país que hasta pocos meses atrás era como suyo:

Y esta realidad quiere decir que ellos estaban interesados en que nosotros no adquiriésemos esas armas, y que entre los

⁴⁵ “Fidel Castro impute aux Etats-Unis la responsabilité de l’explosion d’un cargo français à La Havane”, en: *Le Soir*, Bruselas, 7 de marzo de 1960.

interesados hay que buscar a los culpables; porque tenemos derecho a pensar que los que por vía diplomática intentaron que no adquiriésemos esos equipos, pudieron haberlo intentado también por otros procedimientos (...). Tenemos el derecho a pensar que entre los interesados hay que buscar a los criminales...

A continuación, Fidel Castro precisó: “No afirmamos que lo hayan hecho así, porque no tenemos pruebas contundentes”.

El dirigente pasó a referirse a hechos ocurridos recientemente para explicar que la explosión de *La Coubre* no podía ser un hecho aislado:

¿Quién se ha de extrañar de un sabotaje que cueste sangre de trabajadores? ¿Quién se ha de extrañar, si hace apenas un mes —si es que llega al mes— un avión norteamericano, procedente de territorio norteamericano y manejado por un piloto norteamericano y con una bomba norteamericana, trató de dejarla caer sobre un centro donde había más de doscientos obreros? (...) ¿Qué tiene de extraño que hagan estallar un barco cargado de obreros, si iban a estallar una bomba sobre un central azucarero, y no se preocuparon por bombardear una zona donde había niños, dejando caer en aquella región bombas de cien libras? ¿Qué tiene de extraño, si estas cosas han estado ocurriendo?...

Seguidamente, el líder de la Revolución cubana expresó una frase que resumió el drama humano que constituyó la voladura del barco: “Solo que, en esta ocasión, el zarpazo ha sido duro y ha sido sangriento...”.

XXVI

En Cuba no hubo necesidad de esperar el discurso de Fidel Castro para que existiera la seguridad, en la casi totalidad de población, de que lo sucedido a *La Coubre* había sido obra de un ente extranjero muy concreto. Con los antecedentes de las agresiones políticas y diplomáticas a nivel mundial de Washington contra la isla rebelde, y la tolerancia de las autoridades estadounidenses con aquellos que, en aviones y lanchas rápidas, salían de la Florida para cometer actos terroristas contra Cuba, los cuales, al regresar, no eran siquiera amonestados, desde la misma noche de ese terrible 4 de marzo existió la convicción de que el Gobierno estadounidense tenía responsabilidad en ello.

Ese sábado en la noche, pocas horas después de la intervención del dirigente cubano, el portavoz del Departamento de Estado rechazó la imputación: “Es lamentable que, bajo la influencia de la emoción, el primer ministro haya buscado atribuir a nuestro Gobierno la responsabilidad de ese desastre”. Añadió que era un señalamiento “sin fundamento,

erróneo y falso”, y anunció que llegaría la protesta por vía diplomática⁴⁶.

El lunes 7, temprano en la mañana, el secretario de Estado, Christian Herter, citó al encargado de Negocios de Cuba en Washington, Enrique Patterson. Según un cable de la agencia estadounidense AP, retomado por muchos medios de prensa, Herter le habló “en un lenguaje duro y poco común para el mundo diplomático”.

La prensa contó que Patterson, “evidentemente asombrado”, partió inmediatamente después del encuentro.

Luego, el Departamento de Estado entregó a los medios de información la transcripción de lo que, aparentemente, dijo Herter al diplomático cubano:

En vista de las graves acusaciones, [Estados Unidos] (...) se encuentra cada vez más obligado a poner en duda la buena fe del Gobierno de su excelencia, con respecto al deseo de mejorar las relaciones entre nuestros gobiernos (...). El tenor de las declaraciones del primer ministro Castro, en esta ocasión fue extremadamente provocador y aparentemente calculado para transformar el comprensible pesar del pueblo cubano en resentimiento contra los Estados Unidos (...). Este Gobierno rechaza y protesta vigorosamente ante esta actitud infundada e irresponsable por parte del primer ministro Castro⁴⁷.

⁴⁶ *Idem.*

⁴⁷ “Anuncia E. Unidos el envío de una nota a Cuba esta semana”, *Associated Press* (AP), Nueva York, 7 de marzo de 1960. Publicado al día siguiente por el diario cubano *Diario de la Marina*.

Sostenía el comunicado que las palabras de Fidel Castro “solamente podían empeorar el infortunado deterioro de las relaciones” entre las dos naciones.

Pero en ningún momento, Herter o alguno de sus funcionarios, mencionaron las protestas diplomáticas del Gobierno revolucionario ante las acciones terroristas organizadas desde territorio estadounidense que, desde las primeras horas del triunfo de la Revolución cubana, se venían realizando.

Los medios de comunicación internacionales reseñaron masivamente lo expresado por el Departamento de Estado, lo que sirvió para que el mundo conociera sobre la explosión y lo dicho por el dirigente cubano, pues hasta ese momento había existido una tímida reacción mediática. El acento, lógicamente, lo pusieron en aquellas frases donde el líder de la Revolución cubana le imputaba la voladura de *La Coubre* al Gobierno de Eisenhower.

Casi al unísono, varios políticos y congresistas estadounidenses reaccionaron de manera agresiva contra el Gobierno de La Habana, contra Fidel Castro en particular, y exigieron a su presidente que tomara las medidas políticas y diplomáticas necesarias para que el Gobierno Revolucionario se retractara.

XXVII

¿Y el Gobierno francés del presidente Charles de Gaulle? Como era lógico, se esperaba su reacción al ser de los principales afectados por la tragedia. Nada. Tan solo un cable de la agencia estadounidense de noticias UPI, al final de ese lunes 7 de marzo, decía: “El Gobierno francés no ha hecho ningún comentario oficial sobre la acusación formulada por el primer ministro, Fidel Castro, de que la explosión fue obra de un sabotaje, ni sobre su insinuación de que funcionarios norteamericanos estaban implicados en el asunto”.

Privadamente, sin embargo, las autoridades francesas expresaron que no podían creer que el Gobierno de Estados Unidos fuese el responsable de la explosión producida el viernes a bordo del carguero francés *La Coubre*. Según las autoridades francesas, “el Gobierno tendrá probablemente que esperar hasta que se concluya una investigación y se conozcan sus conclusiones”.

Los días fueron pasando y el silencio del Gobierno francés continuó. No hubo ni una nota de condolencias para los familiares de las víctimas en Cuba.

De acuerdo con Joseph Le Gall, “la ausencia de reacción oficial de Francia sorprendía a los cubanos, especialmente por el silencio del embajador en La Habana, Roger Du Gardier, y del representante local de la Compañía Transatlántica, Georges Dor”⁴⁸.

Ese extraño mutismo era coherente con la actitud de la prensa gala. Los principales medios de información dieron muy poca cobertura al trágico episodio. Solo algunos de alcance regional y los especializados en temas marítimos fueron más allá de una simple nota informativa.

En el mismo texto, Le Gall dice sobre ello: “Una catástrofe que dejó, recordemos, ciento un víctimas y más de doscientos heridos, no produjo gran interés en los medios de prensa; ella terminará cayendo en el olvido”.

Lo anterior contrastaba con la reacción de los más destacados medios de prensa estadounidenses. Muy pocos días después, estos empezaron a difundir una noticia transmitida por una fuente que no se podía revelar, pero aparentemente fidedigna. Esta había dicho que la explosión de *La Coubre* se debió a las insuficientes medidas de seguridad, pues hasta soldados habían participado en la descarga de los explosivos, y era muy probable que a uno de ellos se le hubiera disparado el arma.

Debieron pasar cuarenta y dos años para saber quién había sido ese informante anónimo: a la una de la tarde del

⁴⁸ J. Le Gall, “Le mystère de *La Coubre*: Un voyage vers ‘l’enfer’”, *ibid.*

lunes 7 de marzo, a tres días de la voladura del barco, el encargado de Negocios estadounidense en La Habana, Daniel M. Braddock, envió una comunicación secreta al secretario de Estado. En ella decía que el embajador francés le había informado el día anterior, “confidencialmente”, entre otras cosas:

2) Los soldados fueron enviados a custodiar la descarga, pero las precauciones de seguridad eran flojas, y muchas personas, particularmente los militares, andaban pululando por la nave y entorpeciendo; 3) el embajador creía que la descarga fue hecha por los soldados, no por los estibadores...

Seguía diciendo el mensaje que Roger Du Gardier esperaba que dicha información serviría a Washington “para desmentir las acusaciones de Castro sobre la complicidad de EU en el sabotaje”. Braddock anotó que el embajador le había pedido ‘que no lo vinculáramos con la información de ninguna forma’⁴⁹.

Lo que hizo el Departamento de Estado fue filtrar esa información a la prensa, sin mencionar la fuente.

De otra parte, en los documentos existentes en los archivos de la Transat, se encuentra que De Berc también propagó muy discretamente la misma versión. Y debido al permanente contacto que mantenía con la delegación estadounidense, seguramente se la repitió. Un ejemplo lo

⁴⁹ Daniel M Braddock, [Comunicación secreta al secretario de Estado de Estados Unidos], Departamento de Estado, Documento desclasificado el 9 de septiembre de 2002. El documento fue presentado durante el evento internacional “La Crisis de Octubre: una visión política cuarenta años después”, La Habana, 11 y 12 de octubre de 2002.

recoge Thoreux en el informe al Comité de Dirección de la compañía del 22 de marzo: “Se puede considerar, como le dijo verbalmente el Sr. De Berc al Sr. Lanier, que un soldado cubano armado, entre todos los que estuvieron a bordo, cometiera una imprudencia”.

Eso sí, Thoreux precisó: “Pero esta hipótesis no es más que una entre muchas otras, y muy frágil”.

No era simplemente una cuestión de hipótesis, ya que el embajador francés y De Berc contaron una versión que distorsionaba la que habían escuchado el mismo domingo por boca del segundo comandante del navío, Le Fevre, y del jefe de máquinas, Guerin, en la propia Embajada francesa, a donde fueron llevados los dos oficiales desde el Hotel Plaza. De Berc había llegado de Nueva York unas horas antes.

En ninguno de los informes de los otros miembros de la misión francesa o de los abogados de las aseguradoras se menciona que militares cubanos hayan participado en la extracción de la carga y menos la posibilidad de que a un soldado se le haya escapado un tiro del arma.

El abogado para Asuntos Legales de la Transat en Nueva York, C. Di Maria, a quien le hubiera convenido que los culpables fueran cubanos para evitarse litigios mayores con las aseguradoras, en su extensa nota a la dirección en París del 11 de marzo, resume: “En lo que respecta a la causa de la explosión, no hemos descubierto nada hasta ahora”.

Por su parte, Louis J. Audigou, en su informe de investigación, entregado a sus superiores en París y Washington el 17 de marzo, dice a manera de conclusión:

Yo considero, teniendo en cuenta las informaciones recopiladas y las observaciones realizadas, y en ausencia de pruebas formales, que es imposible llegar a una conclusión definitiva sobre la causa (o causas) de la primera explosión; que las informaciones y constataciones sugieren que un error en la calidad de las mercancías es improbable; que un accidente involuntario en el momento de la descarga es poco probable; y que la posibilidad de la explosión después de un incendio en la bodega parece que debe ser descartada...

XXVIII

Desde el mismo domingo 8 de marzo, cuando ya estaban en La Habana la mayoría de los enviados de la compañía propietaria del navío y las aseguradoras, empezó para todos un quebradero de cabeza. Y lo produjo el discurso de Fidel Castro, en particular su conclusión central: la explosión de *La Coubre* había sido el resultado de un sabotaje. “No tenemos pruebas contundentes”, había reconocido el primer ministro cubano, y aun así sus razonamientos los pusieron contra la pared. El interés de unos era cobrar las pólizas de seguro; y el de los otros era no pagar.

Los abogados de la Haight, Gardner, Foor & Havens, representantes del Club West of England, la principal aseguradora, esgrimieron en su informe del 24 de marzo de 1960:

No se puede evaluar el monto exacto de los daños con certitud hasta el momento, debido a la posición tomada por el Gobierno cubano al declarar que la explosión del barco fue un sabotaje instigado por potencias extranjeras, por lo que

no hay posibilidad de hacer investigaciones privadas hasta este momento.

Curiosamente, el argumento de no poder hacer investigaciones lo usaban ambas partes. Después del 8 de marzo, cuando al grupo de extranjeros se le permitió realizar la primera visita al barco, todos tuvieron la posibilidad de volver para continuar buscando respuestas. Claro, previo acuerdo con las autoridades cubanas, como lo hizo Wheeldon, agente de la Lloyd of London.

Ya sabemos por los documentos de la Transat que Wheeldon fue el único que se dedicó a examinar lo que quedó de la parte posterior del barco. Nadie más lo hizo.

Pero, si lo hubieran solicitado, seguramente habrían aprovechado la labor de los buzos de la estadounidense Merritt, que estudiaban la posibilidad de reflotar los restos del barco. Porque si la Merritt, empresa del país “señalado”, había obtenido autorización para estar en el fondo del barco, entre los hierros retorcidos y las granadas que no explotaron, donde quizá se podrían obtener detalles sobre la explosión, ¿por qué no se les hubiera permitido a ellos?

Al seguir analizando los archivos se constata que a los representantes de las aseguradoras y de la Transat poco les interesó profundizar en las investigaciones, y culparon “a las restricciones gubernamentales, por las cuales no pudieron entrevistar testigos ‘externos’...”, como se dijo en el informe del Club West of England. Se referían al piloto que dirigió el barco hasta el muelle, a funcionarios, estibadores y militares que subieron al barco, además de a “los

bomberos y otras personas que combatieron el incendio y contribuyeron a las operaciones de salvamento”.

Lo evidente es que en los archivos de la Transat no existe un documento, ni una frase que diga que se pidió autorización a las autoridades cubanas para encontrar a esas personas.

Posiblemente, el análisis realizado por Fidel Castro dejó a unos y otros tan desconcertados que los representantes de la aseguradora Club West of England, por ejemplo, dijeron en su informe del 24 de marzo: “El Gobierno de Castro ha considerado desde el principio que el siniestro fue el resultado de un sabotaje, lo que no es en absoluto imposible...”.

En el caso de la misión de información de la Transat y sus abogados expertos en litigios, no se sabe por qué se quejaban de la imposibilidad de realizar investigaciones, ya que el 10 de marzo la dirección en París les dio la siguiente consigna: “Actualmente no tenemos la intención de buscar la causa del accidente, lo que importa es saber si *La Coubre* debe ser considerado como perdido o si, al contrario, es posible reflotarlo”. Si en algún momento se cambió la consigna, en los documentos no aparece.

El 12 de julio de ese 1960 las cosas se complicaron para la naviera y las aseguradoras, debido a los intereses que cada grupo tenía. Ese día, el juez Fernando Flórez López presentó el resultado de la Causa 512 de 1960, a partir de lo investigado por la Comisión especial. En sus dos páginas de conclusiones podía leerse:

... alguna o algunas personas hasta ahora desconocidas, pero sin duda actuando en concierto con otras interesadas en que Cuba no pudiera utilizar las armas compradas, prepararon

con hábil técnica una carga explosiva con detonador especial, que habría de funcionar cuando en el puerto de La Habana se procediera a mover las cajas de armas para su descarga en los muelles (...). CONSIDERANDO: Que tratándose de un delito cometido en el extranjero y por personas extranjeras, cuyos efectos debían producirse y se produjeron en Cuba, los Tribunales Cubanos tienen competencia y jurisdicción para juzgar a sus autores...

Y más adelante, se precisa que no podían ir más allá porque los culpables eran “desconocidos”, y ese juzgado especial carecía “de medios hábiles para investigar en el extranjero su identidad...”.

Ya en su referencia del 24 de marzo, los representantes del Club West of England se adelantaron en anunciar que, si esa Comisión confirmaba el sabotaje, “sus conclusiones no nos preocuparían mucho”.

Aunque poco después de la decisión judicial, Guy De Berc ya lo había escrito al Consejo de Administración de la Transat, repitió explícitamente, en una nota del 21 de noviembre, que a la Transat no le convenía:

Las aseguradoras del barco, tan pronto han conocido los resultados de los procedimientos judiciales hicieron sus reservas sobre la posibilidad de asumir el pago de seguros, al invocar el hecho de que el sabotaje está excluido de la póliza de seguro. La póliza solo está cubierta en la medida en que el riesgo de guerra esté cubierto a su vez. Y nuestra compañía solo asegura contra los riesgos de guerra y sabotaje a los buques que frecuentan rutas donde normalmente existe tal riesgo...

Y precisaba que ese tipo de póliza de seguro se adquiría para los barcos que transportaban carga hacia el norte de África, como Marruecos, Túnez y, muy en particular, Argelia, que estaba en una cruenta guerra de liberación contra Francia. Ante esto, los abogados de la Transat sacaron una carta de la manga y alegaron que a las aseguradoras “les correspondía probar que el siniestro, por el que se les pide una indemnización, fue causado por un riesgo no cubierto por la póliza...”. Más concretamente: “El acto de sabotaje debe ser probado por los aseguradores”.

Las aseguradoras del barco y de las mercancías quedaron atrapadas, pues en el momento del dictamen judicial ya eran muy improbables las investigaciones en *La Coubre*: el 2 de abril habían comenzado los trabajos para sacar el barco a flote, que duraron hasta el día 19, cuando se empezó su traslado a dique seco.

¿Qué pasó entonces? Ante la estrecha relación que existía entre la Transat y el Club de seguros, se decidieron por un *règlement amiable* (solución amistosa), aunque hasta enero de 1969 no se hizo efectiva. Así lo expresó internamente la Transat:

Nuestros aseguradores afirmaron estar enfrentando un suceso derivado de un riesgo de guerra civil o terrorismo por el cual el buque no estaba asegurado. Ciertamente, no aportaron la prueba irrefutable, pero tampoco podemos negarla. Por lo tanto, es sobre la base de buenas relaciones comerciales que se aceptó por ambas partes, el pago por una suma global de 3 825 000 [dólares]...

Esto correspondía al 90 % del valor del buque.

Sin embargo, la decisión del tribunal cubano fue utilizada por la naviera cuando se le presentó la necesidad. Por ejemplo, el 17 de agosto de 1960 se hizo llegar una nota a sus abogados encargados de litigios en la que se les orientaba: “Pensamos que en estas circunstancias nuestra política deberá ser la de desanimar o rechazar los reclamos, con base en las conclusiones extraídas por el juez especial de Investigación en Cuba, sin llegar a afirmar nosotros mismos que hubo sabotaje”.

La naviera debió confrontar a pequeñas aseguradoras de mercancías en Bélgica, México y Haití, por ejemplo. En esos casos les expuso el mismo argumento, en noviembre de 1960 y abril de 1961, para exonerarse de responsabilidad: “En cuanto a la cuestión de la responsabilidad, le informamos que, al momento del siniestro, el carguero *La Coubre* se encontraba bajo la autoridad del Ejército cubano, cuyos destacamentos armados habían ocupado los puentes y diversos locales...”.

Volvían a mentir, pues sabían que los soldados no estuvieron en las bodegas. Seguía diciendo la carta:

Además, el Tribunal Penal de La Habana concluyó, el 12 de julio de 1960, que la explosión de *La Coubre* fue el resultado de un atentado. En estas condiciones nuestra compañía no puede ser considerada responsable de los daños y perjuicios que resulten en este caso...

XXIX

En el transcurso de los años, algunos artículos en la prensa cubana han dejado entrever la posibilidad de que Donald Lee Chapman, de una u otra manera, tuviera responsabilidad en la instalación del artefacto que hizo explotar a *La Coubre*. No bastó que, en su discurso del 5 de marzo, Fidel Castro lo eximiera de culpas, junto a tripulantes y al sacerdote francés.

Como ya se dijo, Chapman fue hasta una estación de policía a pedido del segundo capitán, en busca de un teléfono para comunicarse con el responsable de la Transat en Cuba, George Dor, quien no había estado ni para la llegada del barco. En ninguna de sus tres declaraciones escritas, Le Fevre explicó por qué lo escogió aun cuando sabía que no hablaba castellano. Chapman me dijo —durante la entrevista telefónica— que no recordaba por qué había sido seleccionado.

Según el informe de los abogados del Club West of England, desde allí, Chapman informó al agente de la Transat en Cuba, pero también al Consulado americano. Asimismo,

aprovechó para llamar y relatar el suceso a la United Press International (UPI), una agencia de información estadounidense.

Estaba realizando las llamadas cuando ocurrió la segunda explosión. Quiso volver al muelle, pero fue detenido y llevado al edificio de la Marina de Guerra Revolucionaria, donde lo encerraron en un salón.

No tenía por qué saber que a pocos metros estaban los tripulantes de *La Coubre*.

Hay que ubicarse en el momento: un yanqui, un gringo, sin zapatos, barbado, sin saber expresarse en español; quizá alguien entendió a dónde llamaba y lo que contaba justo en momentos en que la prevención contra Estados Unidos y sus ciudadanos iba en aumento. Tenía que levantar suspicacias.

Chapman me contó —así como lo había hecho en dos ocasiones al periodista estadounidense— que fue interrogado por varios militares, quienes lo cambiaban de lugar en el edificio. Llegaban, le hacían dos o tres preguntas y se iban. Siempre estuvo estrechamente vigilado.

Para su sorpresa, pocas horas después vio entrar a Fidel Castro, a Raúl Castro y al Che Guevara. Fidel, por intermedio de un traductor, le preguntó qué sabía de las explosiones: “Nada”, dijo haberle respondido. “Años después supe que Castro había entendido mis respuestas porque sabía inglés, pero en ningún momento lo habló conmigo. Realmente no discutimos mucho (...). Castro no me acusó de nada. Me preguntó si creía que era un sabotaje, pero yo no sabía nada”. Contó que el encuentro duró entre diez y quince minutos.

El dirigente también le preguntó por qué llevaba barba y él respondió que era “porque se había alojado en albergues

europeos sin agua caliente, y era más fácil dejarse crecer una barba que tener que afeitarse con agua fría”.

Sobre esto, en el informe de los abogados del Club se aseguró que tener la barba “influyó en su detención e interrogatorio”. En un claro desconocimiento de la realidad cubana, expusieron: “La barba, como ustedes saben, es el emblema de los veteranos de los primeros combates revolucionarios en las montañas de la Sierra Maestra, y es considerada un privilegio celosamente preservado por aquellos primeros miembros del movimiento revolucionario...”.

Cierto es que la barba formaba parte de la imagen de Fidel Castro, pero fueron muchos los “barbudos”, antes y después del triunfo sobre la dictadura, sin importar el rango. Tenerla nunca fue un privilegio, y el ejemplo más concreto es Raúl Castro.

Sorpresivamente, a muy pocas horas de su detención, dos congresistas del estado de Nebraska exigieron al Departamento de Estado que presionara a Cuba para su liberación. Fue así como el encargado de negocios de la Embajada estadounidense, Braddock, raudamente presentó una nota de protesta a la Cancillería cubana.

Como ya Fidel Castro lo había exonerado de culpas, no duró ni cuarenta y ocho horas detenido. Eso sí, las autoridades cubanas le retuvieron las cámaras, películas y el equipaje encontrados en su camarote, asegurándole que todo le sería devuelto cuando se acabara la investigación. Salió de ese edificio calzando unas botas nuevas, que los militares le regalaron.

Prefirió olvidarse de sus pertenencias y partir. El domingo pasó la noche en la casa del vicecónsul de Estados Unidos.

A la mañana siguiente, se afeitó la barba y abordó un avión a Miami.

Según un cable de la agencia de prensa AP, al llegar al aeropuerto estadounidense, declaró: “Me trataron bastante bien. No hubo crueldad física, aparte de la angustia mental”. Luego siguió hacia Nebraska, porque ya no quiso recorrer la Florida como había sido su plan antes de abordar *La Coubre*.

Chapman me contó que mientras estuvo detenido no imaginó que las explosiones, en particular la segunda, hubieran producido tantas muertes. Reconoció que estuvo “realmente conmocionado por un tiempo” debido a lo que vivió ese 4 de marzo.

La primera vez que relató esas vivencias a la prensa ya tenía 83 años; lo hizo en la sala de su casa donde exhibe las botas que le regalaron los militares cubanos, las que mandó a cubrir con una capa de bronce.

Chapman había realizado su servicio militar en la Marina. Si hubiera participado en la instalación del dispositivo explosivo, por experiencia, sabía que de quedarse en el barco podría morir: además del estallido de las granadas, existía una gran posibilidad de que las toneladas de carburante almacenadas en el barco se incendiaran y lo redujeran a cenizas en pocos minutos. No sucedió por la pronta intervención de los bomberos. Además, hubiera necesitado la complicidad de algún miembro de la tripulación para colocar la carga, debido al peso de la escotilla y de las cajas con explosivos. Este “cómplice” solo hubiera podido ser el segundo comandante, Le Fevre, quien conocía al detalle el emplazamiento del armamento, y lo fundamental: era el único que tenía las llaves de esas bodegas.

Pero es difícil imaginar que Le Fevre fuera un kamikaze, que hablara tranquilamente con el capitán de un cargamento de azúcar mientras esperaba que las granadas convirtieran *La Coubre* en un infierno. Imposible pensar que expuso a todos sus compañeros a la muerte.

Se ha mirado hacia Chapman, pero nadie ha puesto los ojos en el cura Raoul Desobry. Nunca ha estado entre los sospechosos, ni por simple mención.

Sí, él estaba en el barco al momento de la primera explosión, pero luego bajó y desapareció hasta mucho después de la segunda, como lo narra en su testimonio escrito solo ocho meses después. Ni él lo cuenta, ni nadie sabe dónde estuvo todas esas horas antes de aparecer en una comisaría ofreciendo su ayuda. Allí lo tuvieron detenido un tiempo. En una habitación contigua estuvo Chapman. Desobry no fue trasladado a la edificación militar donde tenían a la tripulación y a Chapman para que los investigadores lo interrogaran. Quizá su condición de sacerdote lo dispensó de dudas. Y, posiblemente, por lo mismo subió al barco sin que su equipaje fuera revisado.

Nadie sospechó del cura Desobry. En los informes de la misión francesa o de las aseguradoras muy rara vez se menciona su nombre. Aparentemente, a nadie se le ocurrió interrogarlo.

Claro, él también hubiera necesitado de un cómplice en el barco...

XXX

El 3 de septiembre de 1959, se reúnen a las afueras de París dos exgenerales presidentes: el francés Charles de Gaulle y el estadounidense Dwight David Eisenhower; la traducción la realizó el coronel Vernon Walters, futuro número dos de la CIA. De Gaulle le pidió ayuda tecnológica para terminar su primera bomba atómica; el estadounidense estaba interesado en el desarrollo nuclear soviético y en encontrar socios para acabar con la Revolución cubana.

Ambos sabían que no era fácil ayudar a Francia, porque en todas partes se estaba en desacuerdo con la sangrienta represión que ejercía su ejército contra la población de Argelia, que anhelaba su independencia.

Desde su nuevo ascenso al Gobierno, en enero de 1959, De Gaulle había ordenado realizar operaciones clandestinas, ilegales, contra aquellos que amenazaran los intereses franceses en Argelia, estuvieran donde estuvieran⁵⁰.

⁵⁰ Constantin Melnik y Sébastien Laurent, *De Gaulle, les services secrets et l'Algérie*, Nouveau Monde Editions, París, 2012.

Aunque en las altas instancias del poder en Washington se sabía lo que estaba pasando, se le facilitó alguna tecnología a Francia, con la cual realizó su primera prueba nuclear en el Sahara argelino, en febrero de 1960. Esto le trajo más rechazo internacional.

Pero los asesinatos selectivos, atentados, sabotajes y agresiones contra los militantes independentistas o los abogados de estos ya se venían desarrollando desde 1956, cuando el primer ministro socialista, Guy Mollet, dio luz verde para hacerlo⁵¹.

Los crímenes fueron realizados por un selecto y clandestino grupo del Ministerio del Interior. Como era esencial que el Estado francés no quedara como el responsable de esas acciones, desde el mismo Ministerio se empezó a difundir una historia: los culpables eran colonos franceses que se oponían a la independencia de Argelia, los que se hacían llamar *Main Rouge* (Mano Roja).

La diferencia era que ahora con De Gaulle también se realizarían fuera de fronteras. El Servicio VII, un aparato especial del Service de Documentation Extérieure et de Contre-espionnage (Servicio de Documentación Exterior y de Contraespionaje, SDECE), equivalente a la CIA, tendría un papel de primer orden en la *Main Rouge*.

Las más importantes operaciones criminales se decidirían en lo adelante con Jacques Foccard, consejero personal del presidente, en coordinación con el primer ministro, Michel Debré, el jefe del SDECE y el jefe del Servicio

⁵¹ Roger Faligot y Jean Guisnel, *Histoire secrète de la V République*, Editions La Découverte, París, 2006.

Acción. No podrían dejarse huellas ni en los archivos; cada papel debería ser destruido apenas ejecutado cada asesinato o sabotaje. Las autorizaciones se daban verbalmente⁵². Este aparato llegó a convertirse “en la máquina asesina de los servicios secretos franceses”⁵³.

Una de las principales tareas del Servicio VII fue evitar que le llegara armamento al Frente de Liberación Nacional de Argelia (FLN).

Los asesinatos cometidos fueron numerosos. Constantin Melnik, coordinador de los Servicios de Seguridad, aseguró que unas ciento treinta y cinco personas fueron asesinadas solo en el año 1960. Estos crímenes se cometieron en Alemania occidental, Suiza, Bélgica, Italia y Holanda⁵⁴.

Si los traficantes de armas fueron objetivo primordial de la Mano Roja, también lo fueron los barcos que transportaban armas para el FLN. Se ha confirmado el hundimiento de cinco buques con cargas explosivas colocadas por buzos, pero se asegura que fueron catorce, sin contar los inutilizados por sabotajes⁵⁵, entre ellos: el carguero *Bruja Roja*, hundido el 18 de julio de 1957 en el puerto de Tánger (Marruecos); el navío *Typhoon*, volado el 21 de julio de 1957, también en Tánger; el pequeño carguero *Emma*, que explota el 30 de

⁵² Vincent Jauvert, *L'Amérique contre De Gaulle. Histoire secrète (1961-1969)*, Editions du Seuil, París, 2000. Véase también Vincent Nouzille, *Les tueurs de la République. Assassinats et opérations spéciales des services secrets*, Editions Fayard, París, 2015.

⁵³ R. Faligot y J. Guisnel, *op. cit.*

⁵⁴ Constantin Melnik, *La mort était leur mission: Le Service Action pendant la guerre d'Algérie*, Editions Omnibus, París, 1998. Véase también: Roger Faligot y Pascal Krop, *La Piscine. Les services secrets français, 1944-1984*, Editions Le Seuil, París, 1985.

⁵⁵ R. Faligot y J. Guisnel, *op. cit.*

julio de 1957, entre Tánger y Gibraltar; el carguero *Bremer Atlas*, de Alemania occidental, que explota el 1.º de octubre 1958, en el puerto de Hamburgo; el carguero *AlKaira* estalló y se hundió el 13 de abril de 1959, en Ostende (Bélgica), y el carguero *Marmara*, de Alemania occidental, que explotó en el mar en enero de 1960

Pero como lo precisan documentos desclasificados del Ministerio de Asuntos Exteriores de Bélgica (MAE), la mayoría de los navíos fueron sabotados en el puerto de Amberes⁵⁶.

⁵⁶ Documentos desclasificados del Ministerio de Relaciones Exteriores de Bélgica (MAE), Direction des affaires politiques (DGAP), Mission de liaison avec l'Algérie (MLA), Dossier n.º 1990/AMT, Bruselas, en Nassima Bougherara, "Les rapports franco-allemands à l'épreuve de la question algérienne (1955-1963): l'installation et l'action des indépendantistes algériens en République Fédérale d'Allemagne", Université Stendhal-Grenoble 3, junio, 2006. Disponible en: <http://colloque-algerie.ens-lyon.fr/communication.php3?id_article=252>.

XXXI

Philippe Thyraud era oficialmente vicedónsul de Francia en Washington, encargado del control de visas; pero en realidad era el enlace entre la SDECE y la CIA. Desde la Segunda Guerra Mundial se le conocía con el alias “De Vosjoli”, pero a lo interno de su servicio tenía el nombre en clave de “Lamia”.

Contó en su libro de *Memorias* que, además de su labor en Washington, pudo organizar un sistema de vigilancia que le permitía, en colaboración con los servicios de inteligencia locales, seguir las actividades de los agentes soviéticos en el Caribe y Centroamérica⁵⁷.

Tiempo antes de que cayera la dictadura de Batista en Cuba, su jefe en París le había encargado ir de vez en cuando a Cuba para ocuparse de sus “amigos”. La isla era un lugar sin importancia para Francia, pero aparecieron los “barbudos” revolucionarios y empezaron a tener “contactos con el

⁵⁷ Thyraud De Vosjoli, *Lamia, l'Anti-barbouze*, Les Éditions de l'Homme, Montreal, 1972.

Partido Comunista Francés y, más grave aún, con los rebeldes del FLN. París quiso saber más. Entonces De Vosjoli tuvo que ir más regularmente a La Habana (...). Después, el líder máximo tomó el poder y Lamia alargó su red clandestina... ”⁵⁸.

Y así, Lamia empezó a viajar regularmente a La Habana, con el pretexto de ir a controlar el servicio de visas. Rápidamente, Allen Dulles, jefe de la CIA, le pidió el favor de que le contara sobre lo que viera y escuchara. Así, desde 1959, se convirtió durante varios años en uno de los mejores colaboradores de la CIA. Hasta instaló —siempre con el visto bueno de sus superiores en París— una antena de la CIA en la propia Embajada francesa: llevó por valija diplomática el material de intercepción y comunicaciones más sofisticado que la Agencia tenía en esos momentos. Al regresar a la capital estadounidense era recogido en el aeropuerto y llevado directamente a Langley, sede de la CIA⁵⁹.

Lógicamente, el embajador Roger Du Gardier estuvo al tanto de la mayoría de las actividades que realizaba Lamia para los estadounidenses. Y también colaboraba activamente. Se asegura que, en momentos determinados, Du Gardier llegó a servir más a la CIA que a su propio Gobierno⁶⁰.

Fue tan bueno el trabajo de espionaje realizado por Lamia, el embajador Du Gardier y demás “diplomáticos” franceses en Cuba, que fue París quien le avisó a Washington de los preparativos que se realizaban para el ingreso de los misiles soviéticos, esos que llevarían a la llamada Crisis de Octubre en 1962. Por ello, un mes antes, el 7 de septiembre,

⁵⁸ Vincent Jauvert, *op. cit.*

⁵⁹ *Idem.*

⁶⁰ *Id.*

el secretario de Estado, Dean Rusk, agradeció al embajador francés en Washington “por las informaciones sobre la situación en Cuba que entregaron al Departamento de Estado y a los servicios americanos”⁶¹.

En ningún momento la colaboración entre los servicios de inteligencia franceses y estadounidenses se vio afectada por situaciones políticas, aunque De Gaulle no era santo de la devoción de muchos de los que decidían en Washington.

La otra prioridad que tenían Lamia y el embajador Du Gardier era darle seguimiento a las relaciones entre los independentistas argelinos y el Gobierno revolucionario cubano.

Giraldo Mazola, quien fuera embajador de Cuba en Argel entre 1974 y 1978, aseguró que, en Cuba, desde antes del triunfo de la Revolución, los guerrilleros seguían con admiración y simpatía solidaria las informaciones de la lucha en montañas y ciudades tan parecida a la cubana que llevaban los independentistas argelinos⁶².

Fidel no disimulaba la simpatía que sentía hacia la Revolución argelina. Una muestra de ella sería la publicación, entre 1956 y 1957, de unos veinte artículos sobre la guerra de independencia de ese pueblo árabe en *Bohemia*, revista opuesta al dictador Batista. Los textos se referían a la lucha revolucionaria, a sus éxitos militares, pero también a los crímenes y torturas de las tropas francesas.

Al llegar al poder, los revolucionarios cubanos reconocieron al Gobierno provisional de la República de Argelia

⁶¹ *Id.*

⁶² Giraldo Mazola, “La independencia del pueblo argelino, nuestro pueblo la siente como propia”, en: *Granma*, La Habana, 5 de julio de 2012.

(GPRA) y pasaron a apoyar directamente a los independentistas. En 1960 fue recibida una delegación del GPRA.

Antes de ello, en junio de 1959, llegó a La Habana el clérigo Alfred Bérenguer como representante del FLN. No solo fue acogido como residente, sino que se le entregó un pasaporte diplomático cubano⁶³.

Con ese pasaporte y una credencial como corresponsal de la agencia cubana Prensa Latina, el sacerdote logró estar en diciembre de ese 1959 en la sesión de Naciones Unidas, en Nueva York. Desde Cuba se desplazaría por varios países de América Latina, en los que realizaría un trabajo de información y denuncia a favor de la liberación de Argelia. Los servicios de seguridad franceses, en particular el SDECE, hicieron múltiples intentos para evitar su labor y aislarlo, para lo cual trataron de influir en los medios de prensa con el objetivo de que se le tratara como “peligroso comunista”⁶⁴.

Quizá no fue una coincidencia que a Roger Du Gardier se le enviara a Cuba como embajador, adonde llegó en septiembre de ese 1959. Anteriormente había estado en Guatemala, donde vivió el intento de cambios sociales, políticos y económicos que quiso desarrollar el presidente Jacobo Arbenz en beneficio de las mayorías en su país, uno de los más pobres del mundo. Para ello se arriesgó a tocar lo intocable, como querer nacionalizar parte de las inmensas propiedades que poseía la bananera United Fruit Company, en la cual la familia Dulles era de las principales accionistas.

⁶³ Hassane Zerrouky, “Entre Castro et l’Algérie, des liens anciens”, en: *L’Humanité*, París, 29 de noviembre de 2016.

⁶⁴ Michel Kelle, *5 figures de l’émancipation algérienne*, Editions Karthala et Publisud, París, 2013.

Estuvo cuando, en junio de 1954, se dio el golpe de Estado contra Arbenz, planeado hasta en los más mínimos detalles por Washington. En esa nación centroamericana la CIA ideó e implementó, por primera vez, una estrategia integral de desestabilización que abarcaba la guerra psicológica de propaganda, económica, además de las acciones paramilitares y terroristas.

Por eso, para el embajador francés no era extraño lo que estaba sucediendo en Cuba. Con la particularidad de que allí existía una situación que tocaba profundamente los intereses de Francia: el reconocimiento oficial del FLN argelino.

El embajador y la dirigencia cubana “establecieron unas relaciones cordiales”, diría Lamia.

Lo que no evitó que Castro acogiera con entusiasmo a líderes argelinos, los tratara de héroes liberadores y les diera armas, municiones y uso de la radio gubernamental. Naturalmente, la valija diplomática cubana era la que servía para transportar la correspondencia del FLN entre París y Nueva York (...). Campos de entrenamiento de guerrilla fueron establecidos para los argelinos cerca de La Habana (...) fueron instructores cubanos del Che Guevara quienes daban el entrenamiento, en un lenguaje parecido al francés. Un día logré disimularme y llegué hasta la proximidad de uno de esos campamentos donde se instruía a los futuros combatientes argelinos...⁶⁵.

⁶⁵ T. De Vosjoli, *op. cit.*

Con estas informaciones, Charles de Gaulle no tenía por qué estar muy contento con la Revolución cubana, menos con Fidel Castro, aunque llegó a decir públicamente que sentía admiración por el revolucionario.

Escribiría el premio Nobel de Literatura colombiano, Gabriel García Márquez:

En Argelia, aun antes de que la Revolución cubana proclamara su carácter socialista (16 de abril de 1961), ya Cuba había prestado una ayuda considerable a los combatientes del FLN en su guerra contra el colonialismo francés. Tanto, que el Gobierno del general De Gaulle prohibió como represalia, los vuelos de Cubana de Aviación por los cielos de Francia⁶⁶.

¿Es que Charles de Gaulle y su entorno criminal de la *Main Rouge* creerían que una parte de las armas transportadas por *La Coubre* iban a terminar en manos de la guerrilla del Frente de Liberación Nacional de Argelia, y decidieron actuar en coordinación con la CIA?

Lo único que es posible constatar es el inexplicable desinterés del Estado francés por sumarse a la investigación realizada por Cuba, donde un barco que le pertenecía fue volado y cinco de sus ciudadanos murieron en la explosión.

El secretario general de la Marina Mercante francesa envió a Louis J. Audigou un informe en el que casi repitió lo que dijeron otros de la misión francesa y los abogados de las aseguradoras. En los pocos días que estuvo en La Habana ni

⁶⁶ Gabriel García Márquez, "La Operación Carlota", en: *Revista Tricontinental*, La Habana, 1977.

siquiera intentó realizar las investigaciones en el barco, que sí hizo John R. Wheeldon, el agente de la aseguradora Lloyd of London.

Esa inconcebible apatía del Estado francés se corrobora en una nota dirigida por la dirección de la Transat a la agencia en Nueva York y a sus abogados encargados de litigios, el 8 de noviembre de 1961, que decía en el punto 3: “ENCUESTAS. Solo la administración cubana ha realizado una investigación, cuya conclusión se adjunta. Las autoridades francesas no quisieron ocuparse de este caso...”.

XXXII

Le pregunto al exjefe de la contrainteligencia de la nación caribeña, Fabián Escalante Font, ¿por qué durante estos sesenta años en Cuba se asegura que fue el Gobierno estadounidense del presidente Eisenhower el responsable de la voladura de *La Coubre*, por intermedio de la CIA?:

No se trata de que imputemos a Estados Unidos porque nos cae mal o porque no tengamos buenas relaciones, o porque existan discrepancias políticas e ideológicas. No se trata de eso, se trata de hechos reales. Es que no estamos hablando de un hecho aislado. Porque si la explosión de *La Coubre* se hubiera producido en un escenario donde no hay ninguna confrontación con el Gobierno de Estados Unidos se podría pensar en otra variante. Pero no es así. El año sesenta empezó a transcurrir en un escenario de sabotajes, asesinatos, ataques con bombas. Esto no ha sido un invento nuestro, pues lo han confirmado muchos documentos desclasificados del Departamento de Estado, de la CIA, así como investigaciones

realizadas por comisiones especiales del Senado de Estados Unidos. Fueron acciones terroristas y crímenes que ellos dirigieron y auspiciaron. ¿*Qué significó La Coubre*? Fue la declaración formal de una guerra que dura hasta nuestros días, y que oficializara el presidente Eisenhower trece días después del atentado, el 17 de marzo.

Sobre esto, expresó el exoficial de la Marina francesa, Le Gall:

En ese mes de marzo, los franceses, pero sin duda la mayoría de las embajadas occidentales en La Habana, ignoraban que Estados Unidos acababa de concretar un plan secreto para derribar a Fidel Castro (...) y que el presidente Eisenhower, personalmente, había dado la orden a Allen Walker Dulles, director de la CIA, de participar en operaciones subversivas y sabotaje en Cuba⁶⁷.

Recordemos que fue el 13 de enero de ese 1960 cuando el presidente le encargó a Dulles un plan para desestabilizar al Gobierno revolucionario. Y que el 17 de marzo se le presentó y firmó el Cuban Projet.

Ese plan era muy parecido al que la CIA había implementado en Guatemala para derribar al presidente Jacobo Arbenz, o sea, una estrategia integral de desestabilización: y su principal fin era una invasión militar a Cuba.

No se había equivocado Fidel Castro cuando el 5 de marzo razonó:

⁶⁷ J. Le Gall, “L’énigme de *La Coubre*...”, *ibid*.

¿Por qué ese interés en que no adquiramos medios para defendernos? ¿Es que acaso pretenden que nuestro pueblo caiga de nuevo bajo las botas de las pandillas de criminales que lo azotaron durante siete años? ¿Es que acaso están promoviendo el regreso de los grandes criminales? O lo que es peor aún, ¿es que acaso pretenden intervenir en nuestro suelo?...

Sí, el 17 de abril de 1961, tan solo un año y un mes después de la explosión del barco, se produciría el desembarco militar por la Bahía de Cochinos, ubicada en la costa sudoccidental de Cuba, situada a ciento sesenta y cinco kilómetros al sudeste de La Habana.

La invasión fue vencida en menos de setenta y dos horas, a pesar de la participación de unos mil quinientos cubanos contrarrevolucionarios, entrenados, armados y apoyados por la CIA y el Ejército estadounidense. Ya era presidente John F. Kennedy. Aquella sería la primera humillación militar y política que sufría Estados Unidos en el mundo.

Varias décadas pasaron, y Le Gall coincidió con Fidel Castro: “Washington estaba muy preocupado por el hecho de que los cubanos pudieran reforzar su armamento (...) entonces había que evitar por todos los medios la entrega de armas a Cuba”⁶⁸.

Y llegó a una conclusión que se puede reconocer como lamentablemente muy acertada: “Al transportar armas para la Revolución cubana, *La Coubre* se encontró en el ojo de un ‘ciclón devastador’”.

⁶⁸ J. Le Gall, “Le mystère de *La Coubre*: Un voyage vers ‘l’enfer’”, *ibid.*

Sesenta años han transcurrido de la explosión y aunque son muy contados los que se han atrevido a negar que fue un sabotaje, no se han encontrado pruebas sobre quienes lo perpetraron.

El investigador cubano José Luis Méndez Méndez, expresó durante un evento internacional:

... es un acto terrorista aún no esclarecido. No se han identificado los autores materiales, ni intelectuales, aunque existe la firme y fundada convicción de que entidades en Estados Unidos tuvieron un nexo en la concepción y ejecución de tal hecho insertado dentro de la política de agresión que se había iniciado contra el Gobierno revolucionario. Durante más de cuatro décadas nos hemos preguntado ¿por qué en Estados Unidos no se han desclasificado documentos que ayuden a descubrir la verdad?⁶⁹.

Fabián Escalante Font, me dijo sobre ello:

La investigación tiene que ser con la cooperación de las autoridades de Estados Unidos, porque fueron ellos los que lo hicieron; son ellos los que saben; son ellos los que tienen los elementos de juicio. Ellos tienen los documentos, sí existen. Porque como tú sabes, hay cosas de estas que no se escriben. Hay operaciones terribles que estos servicios de inteligencia realizan y que no se escriben. ¿Cómo dejar un documento

⁶⁹ José Luis Méndez Méndez, Intervención en el evento “La Crisis de Octubre: una visión política cuarenta años después”, La Habana, 12 de octubre de 2002.

de eso? ¿Cómo autoinculparse de una acción criminal de esa envergadura? ¿Se sabrá un día? No sé.

Le Gall hizo también su aporte: “Los Estados Unidos han desclasificado muchos documentos sobre la crisis de Cuba, pero ninguno de ellos se refiere a la explosión de *La Coubre*”⁷⁰.

No han faltado quienes han acusado a la dirección de la Revolución de haber provocado la explosión, con el fin de acelerar la radicalización del proceso, nacionalizar las empresas estadounidenses y poner al pueblo cubano en contra de Estados Unidos. De ser así, ¿por qué Washington no ha desclasificado documentos que sostengan esa presunción? Hubiera sido lo lógico, para quitarse el estigma que carga en relación con ese terrible hecho. Y más importante aún en su política contra Cuba, para dejar por el piso la integridad de la dirigencia, en especial la de su máximo líder. Porque Fidel Castro, en vez de retractarse de las palabras dichas aquel 5 de marzo de 1960, fue más directo en el primer aniversario del sabotaje, durante el homenaje realizado en el mismo muelle. Ese día expresó:

Hoy, después de un año de experiencia, después de conocer las actividades de ese mismo Servicio Central de Inteligencia con respecto a nuestro país, después de la experiencia de un año en lucha contra ese Servicio Central de Inteligencia yanqui, y después de la experiencia que ha vivido el mundo

⁷⁰ J. Le Gall, “L’énigme de *La Coubre*. La CIA et l’Opération 40”, *Marine et Océans*, París, julio-septiembre de 2007.

en este último año, tenemos derecho a decir que tenemos la convicción [de] que fue el Gobierno imperialista de Estados Unidos el asesino de esos obreros y soldados cubanos...

Con Maxime Ivol charlé en dos ocasiones. Entre ambas obtuve estas respuestas, sobre las mayores incógnitas que siguen envolviendo la explosión de *La Coubre*:

- “La única certitud que tengo es que el barco no explotó solo: lo explotaron. Fue una explosión provocada”.
- “¿Quién fue? Parece que fue la CIA. Ella sabía que transportábamos armas. Eso es seguro. La CIA tenía orejas por todas partes”.
- “¿Lo hicieron los anticastristas ayudados por la CIA? Es posible”.
- “¿Fue una célula del Ministerio del Interior francés apoyada por la CIA? También es factible”.
- “¿Qué hizo estallar las granadas? ¿Una bomba teledirigida por la CIA? ¿Se instaló una bomba de tiempo, de relojería, para que explotara en una fecha y hora concreta?”.
- “¿Hombres de la CIA, con ayuda de franceses o contrarrevolucionarios, pusieron la bomba para que estallara al levantarse una caja?”.
- “¿El periodista estadounidense que viajaba como pasajero puso la bomba por orden de la CIA? Quizás, pero a él lo dejaron en libertad muy pronto”.
- “¿Dónde la instalaron? No se sabe. ¿En Europa? ¿Por qué no?”.
- “Parece que la verdad no se sabrá”.

Recuerdo la certeza que tenían sus ojos y sus palabras cuando me dijo una frase muy parecida a otra que había escuchado de los labios de Marcel Guerin: “De lo que sí estoy seguro es que ninguno de nosotros pudo haber colaborado”.

Chapman también me contó:

Durante algún tiempo, después de esa terrible experiencia, asumí que las explosiones de *La Coubre* fueron accidentes. Luego empecé a investigar. A lo largo de los años, al conocer lo que hizo la CIA para asesinar a Fidel Castro y las acciones contra Cuba, llegué a creer que fue mi Gobierno de Estados Unidos de América, por intermedio de la CIA, quien estuvo detrás de lo que ocurrió en el puerto de La Habana. Pero no tengo pruebas. Haciendo uso de la Ley de la Libertad de la Información, pedí a mi Gobierno que me entregara copia de los documentos que tenían sobre la explosión y me los negaron: “que esperara ciento cincuenta años”, me respondieron.

Antes de seguir, Chapman me confiesa que desde hace seis años tiene un deseo que no deja de rondarle la cabeza, y que comparte con su esposa: volver a Cuba, a ese muelle, hablar con aquellas personas que de una u otra manera fueron afectadas por la explosión de *La Coubre*. No quiere morir sin hacerlo. Sabe que para ello deberá enfrentar las restricciones para viajar al archipiélago que ha impuesto su Gobierno.

Luego regresa al tema central de la entrevista: “¿Cómo volaron *La Coubre*? ¿Cómo instalaron la bomba? ¿Qué tipo de bomba? No lo sé. Pero creo que la pusieron en Europa. Quizá en Amberes”.

Epílogo

Ya concluía la redacción de este texto y decidí dar una segunda revisión a las casi mil quinientas páginas que copié en los archivos de la French Lines, concernientes a la explosión del carguero *La Coubre*.

Estaba terminando cuando una hoja suelta cayó al suelo. La recogí y la miré. Quedé sorprendido. Me levanté de la silla para leerla a la luz del sol. Se trataba del “Reçu a Bord”, también anotado como “*Received on Board*” (Recibido a bordo).

Era el documento que el capitán Dalmas y la empresa encargada de transportar el armamento, Figille, le habían firmado al responsable de la Transat en Amberes, como constancia de haber dejado depositadas en el barco quinientas veinticinco cajas de madera y zinc, cada una de las cuales tenía inscrito en las caras delantera y trasera MATIERE EXPLOSIVE. Eran las granadas.

Cada caja tenía un número de registro. Un primer lote tenía asignados del FN-626 al FN-750. El segundo, del FN-1271 al FN-1670.

Lo que me había llamado poderosamente la atención fue un escrito adicional que estaba en la parte inferior de la hoja. Entonces me dediqué a revisar el camino que hicieron las granadas desde que fueron cargadas en Zutendaal hasta que estallaron en La Habana.

Se puede pensar que el dispositivo que causó la explosión lo subieron en Le Havre, entre los quesos destinados para Haití; pero en La Habana no hubo ninguna necesidad de tocar esa carga, pues estaba separada de los explosivos. Claro, entre ellos podía estar un artefacto de relojería que se activó unos pocos minutos después de las tres de la tarde. Puede ser.

Pero existió una oportunidad, única, para haber instalado el dispositivo con todo el tiempo y la tranquilidad necesarias, y fue cuando las granadas esperaban la llegada de *La Coubre* a mitad del río Escalda, en Amberes, Bélgica.

Recordé las palabras del exjefe de la contrainteligencia cubana, Escalante Font, cuando me dijo que para la instalación de la bomba entre las cajas con granadas debió haber existido “la colaboración de los servicios de inteligencia de Francia y de Bélgica, que trabajan muy unidos desde las épocas del colonialismo, sobre todo en África. Ellos pudieron, por ejemplo, facilitar la tarea de los asesinos”.

Las granadas estuvieron tres noches y dos días sin la estrecha vigilancia de la Aduana ni la gendarmería belga. Solo las custodiaron dos hombres designados por la Aduana. Y, muy extrañamente, esas personas se acatarraron al mismo tiempo, y fueron suplantados por otros el día 15 de febrero.

La Coubre llegó a ese embarcadero al día siguiente por la mañana.

Por más que intenté, no pude encontrar el nombre de los agripados. Me dijeron en la aduana de Bélgica que esos archivos ya no existían.

Teniendo en cuenta esos antecedentes, esa hoja de papel me ha dejado con la sensación de que el dispositivo explosivo fue instalado allí. ¿Por qué? Existen en esa hoja unas palabras a las que no presté atención en la primera lectura de todas las copias. Están escritas a mano y dicen:

“Quelques caisses décerclées

Caisse n.º 696

Une planche déclouée (et reclouée)”.

Que se puede traducir como: “Algunas cajas desaseguradas. Caja n.º 696. Una tabla desclavada (y reclavada)”.

Esto podría significar que algunas cajas de granadas fueron abiertas en ese embarcadero aislado de Liefkenshoek...

*

Para finalizar, lo que no es tan enigmático.

Jean-Paul Sartre, en su habitación de hotel, al día siguiente de la explosión estaba hondamente preocupado “por ese pueblo que ha aprendido a amar”. En su reportaje, publicado cuatro meses después en Francia, diría:

Cuba tiene enemigos que matan y que matarán; odian a todo el mundo: primero a Castro, pero también a un cortador de caña, a un trabajador portuario (...). En una palabra, las llamas del barco incendiado revelaron a los cubanos la

gravedad del peligro; existe esta tensión que seguirá aumentando entre los intereses de la isla y los intereses de las empresas privadas yanquis; en resumen, entre el Gobierno cubano, que representa a los unos, y el Gobierno de Washington, que representa a las otras.

El 4 de marzo de 1961, a un año del sabotaje, Fidel Castro también diría en aquel mismo muelle: “Y cuando el barco *La Coubre* estalló con aquel dantesco saldo de obreros y soldados destrozados por el sabotaje criminal, nuestros enemigos nos estaban advirtiendo el precio que estaban dispuestos a cobrarnos...”.

Referencias

- AMMAR, Alain (2011). “L’explosion de La Coubre”, *Sartre, passions cubaines*, París, Editions Robert Laffont.
- BOUGHERARA, Nassima (2006, junio). “Les rapports franco-allemands à l’épreuve de la question algérienne (1955-1963): l’installation et l’action des indépendantistes algériens en République Fédérale d’Allemagne”, Université Stendhal-Grenoble 3. Disponible en: <http://colloque-algerie.ens-lyon.fr/communication.php3?id_article=252>.
- CHASKEL, Pedro (1981). “Una foto recorre el mundo” [Entrevista a Korda], La Habana, Instituto Cubano de Arte e Industria Cinematográficos, ICAIC.
- DE VOSJOLI, Thyraud (1972). *Lamia, l’Anti-barbouze*, Montreal, Les Éditions de l’Homme.
- DEPARTMENT OF STATE (1997). *Foreign Relations of the United States* (FRUS). *Office of the Historian, Cuba, 1961-1962*, vol. X, Louis J. Smith (ed.), Washington, D. C., U. S. Government Printing Office.

- EISENHOWER, Dwight D. (1968). *Batailles pour la paix, 1959-1961*, París, Editions de Trévise.
- ENCINOSA, Enrique (1995). *Cuba en guerra. Historia de la oposición anticastrista. 1959-1993*, Miami, Fondo de Estudios Cubanos de la Fundación Nacional Cubano-Americana.
- FALIGOT, Roger y GUISEL, Jean (2006). *Histoire secrète de la V République*, París, Editions La Découverte.
- GARCÍA MÁRQUEZ, Gabriel (1977). “La Operación Carlota”, en: *Revista Tricontinental*, La Habana.
- GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, Tomás (2015, 3 de marzo). “La Coubre hizo brotar la convicción de Patria o Muerte”, en: *Granma*, La Habana.
- JAUVERT, Vincent (2000). *L'Amérique contre De Gaulle. Histoire secrète (1961-1969)*, París, Editions du Seuil.
- KELLE, Michel (2013). *5 figures de l'émancipation algérienne*, París, Editions Karthala et Publisud.
- KELLY, Michael (2013, 20 de noviembre). “Omahan was in picture with JFK when history was made, was later grilled by Fidel”, en: *World-Herald*, Omaha.
- (2016, 5 de diciembre). “Animosity toward Fidel Castro lessens decades after Omahan's international incident”, en: *World-Herald*, Omaha.
- LE GALL, Joseph (2007, abril-mayo). “L'énigme de La Coubre. Cuba: explosion en eaux troubles”, en: *Marine et Océans*, París.
- (2007, julio-septiembre). “L'énigme de La Coubre. La CIA et l'Opération 40”, en *Marine et Océans*, París.
- (2013, 14 de enero). “Le mystère de La Coubre: Un voyage vers 'l'enfer'”, en *Marine et Océans*, París.

- MAZOLA, Giraldo (2012, 5 de julio). “La independencia del pueblo argelino, nuestro pueblo la siente como propia”, en: *Granma*, La Habana.
- MELNIK, Constantin (1998). *La mort était leur mission: Le Service Action pendant la guerre d'Algérie*, París, Editions Omnibus.
- y LAURENT, Sébastien (2012). *De Gaulle, les services secrets et l'Algérie*, París, Nouveau Monde Editions.
- MÉNDEZ MÉNDEZ, José Luis (2002, 12 de octubre). Intervención en el evento “La Crisis de Octubre: una visión política cuarenta años después”, La Habana.
- NIXON, Richard (1962). *Six Crises*, Nueva York, Doubleday.
- (s/A) (1960, 17 marzo). “Médailles à titre posthumes aux disparus du cargo *La Coubre*”, en: *Journal de la Marine Marchande*, París.
- (s/A) (1960, 7 de marzo). “Anuncia E. Unidos el envío de una nota a Cuba esta semana”, *Associated Press* (AP), Nueva York. [También publicado por el periódico cubano *Diario de la Marina*, 8 de marzo de 1960.]
- (s/A) (1960, 8 de marzo). “Coopera el pueblo una vez más a la adquisición de armas y aviones”, en *Diario de la Marina*, La Habana.
- (s/A) (1960, 7 de marzo). “Fidel Castro impute aux Etats-Unis la responsabilité de l'explosion d'un cargo français à La Havane”, en: *Le Soir*, Bruselas.
- (s/A) (1990, 20 de julio). “L'Explosion du *La Coubre*. Temoignage d'un rescapé”, en *Le Marin*, Rennes.
- (s/A) (1990, 27 de julio). “Sabotage ou accident? L'explosion du *La Coubre*”, en *Le Marin*, Rennes.

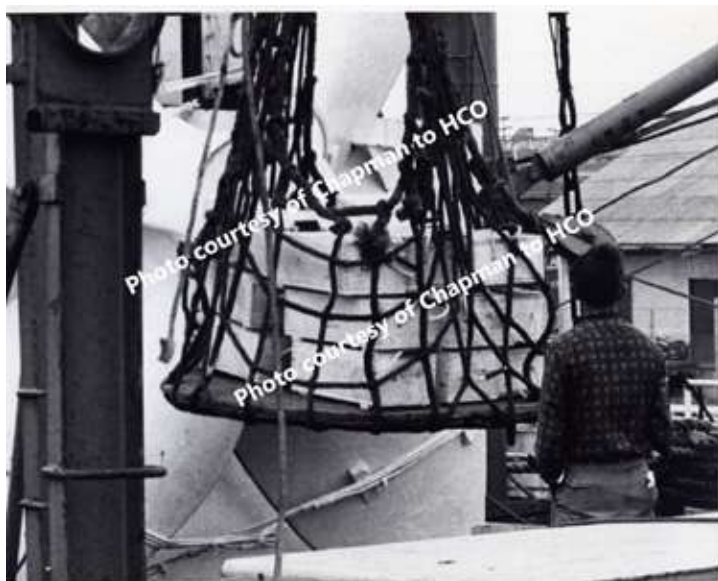
- SARTRE, Jean-Paul (1960, 15 de julio). “Ouragan sur le sucre”, en: *France-Soir*, París.
- UNITED STATES SENATE (1975, 20 de noviembre). *Alleged Assassination Plots Involving Foreign Leaders and Interim Report of the Select Committee to Study Governmental Operations with Respect to Intelligence Activities*, Washington.
- VALDÉS SÁNCHEZ, Servando (2014, abril-junio). “Cuba y Bélgica: entre armonías y conflictos”, en: *Revista Temas*, La Habana.
- (2015, 2 marzo). “Del Barbara Brovig al Hornsee: armas belgas para la Revolución cubana”, en: *Trabajadores*, La Habana.
- ZERROUKY, Hassane (2016, 29 de noviembre). “Entre Castro et l’Algérie, des liens anciens”, *L’Humanité*, París.

ANEXO FOTOGRAFICO



La Coubre en el puerto de Le Havre, Francia





Últimas fotos de *La Coubre* antes de la explosión,
tomadas por Donald Lee Chapman

Diversas escenas causadas por la explosión









Fidel Castro, el presidente Osvaldo Dorticós y el Che Guevara en los funerales de las víctimas



Durante los funerales Fidel Castro, muestra las granadas que transportaba *La Coubre*, explicando por qué no podían estallar solas



Placa en el muelle de La Habana con los nombres de los trabajadores cubanos muertos y desaparecidos, incluidos los seis marineros franceses



Buque *La Coubre* (recortado) es remolcado desde La Habana hasta el puerto francés de Rouen



Donald Lee Chapman



El autor en los archivos de la French Lines.
Le Havre, Francia

ÍNDICE

Una introducción necesaria / 9

I / 13

II / 15

III / 21

IV / 25

V / 29

VI / 35

VII / 43

VIII / 51

IX / 59

X / 69

XI / 75

XII / 77

XIII / 83

XIV / 89

XV / 91

XVI / 97

XVII / 103

XVIII / 109

XIX / 115

XX /	121
XXI /	125
XXII /	131
XXIII /	135
XXIV /	141
XXV /	147
XXVI /	151
XXVII /	155
XXVIII /	161
XXIX /	167
XXX /	173
XXXI /	177
XXXII /	185
Epílogo /	193
Referencias /	197
Anexo fotográfico /	201

El enigma de La Coubre
Digital
Fundación Editorial El perro y la rana
Noviembre de 2023
Caracas - República Bolivariana de Venezuela





El enigma de La Coubre

El 4 de marzo de 1960, el buque francés *La Coubre*, cargado con armamento de origen belga destinado al todavía joven gobierno revolucionario, explotaba en La Habana. El trágico episodio dejaba más de cien muertos y doscientos heridos. La sospecha de un atentado saltó las alarmas de los líderes de la recién estrenada Revolución. Las autoridades estadounidenses y francesas evitaron a toda costa que se realizaran las investigaciones pertinentes, aun cuando algunas de las víctimas eran ciudadanos galos, tripulantes de la embarcación. Sesenta años después, los archivos relacionados con *La Coubre* fueron desclasificados. Calvo Ospina se embarca en un largo proceso de investigación (documental y testimonial), entre Francia y Cuba, para desenterrar el misterio de aquel fatídico episodio.

HERNANDO CALVO OSPINA (Colombia, 1961)

Periodista, escritor y documentalista de dilatada trayectoria profesional. Es colaborador de *Le Monde diplomatique* y ha realizado numerosos documentales, uno de ellos dedicado a nuestro país: *Venezuela, la causa oscura*. Durante su estadia en Ecuador (1985) en donde se encontraba cursando estudios universitarios fue secuestrado y torturado durante varios días por los servicios de seguridad y agentes de la inteligencia militar colombo-ecuatoriana. Autor de una extensa obra que abarca desde narrativa hasta investigación periodística, entre la que se destacan: *Salsa. Esa irreverente alegría* (España, 1996); *Ah, die Belgen!* (Bélgica, 1986); *Sur un air de Cuba* (Francia, 2005), y *No fly list y otros cuentos exóticos* (El perro y la rana, Venezuela, 2019). Reside en Francia desde el año 1986.

IMPRESO EN TIEMPOS DE
GUERRA ECONÓMICA
CONTRA VENEZUELA