

El enigma de La Coubre

Hernando Calvo Ospina

Hernando Calvo Ospina (Cali 1961) es periodista, escritor y documentalista colombiano residente en Francia.

Es autor de una quincena de libros, traducidos a varios idiomas. Ha publicado grandes reportajes, principalmente para *Le Monde Diplomatique*. En los últimos años ha realizado numerosos documentales para varios canales de televisión europeos y de América Latina.

En 2009, a un avión de *Air France* se le prohibió sobrevolar el espacio aéreo de Estados Unidos porque en él viajaba Calvo Ospina. Por sus escritos y compromiso político varios países le niegan el ingreso.

El enigma de La Coubre

Hernando Calvo Ospina

 ediciones dyskolo

El enigma de La Coubre

Hernando Calvo Ospina

Colección: Crónicas

1ª edición octubre 2021

Imagen de portada: *La Coubre* remolcado hacia el puerto francés de Rouen (archivo French-Lines).

Publicado por Ediciones Dyskolo

<http://www.dyskolo.cc>

ISBN: 978-84-124082-1-8

Depósito Legal: AB-418-2021

Impreso en España



creative commons

Esta obra está bajo una licencia Creative Commons

Reconocimiento-NoComercial-SinDerivados 4.0

[<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode.es>]

Todos los programas usados para la edición de este libro son de código abierto (software libre), y la tipografía usada (Liberation Serif) cuenta con una [GNU General Public License](https://www.gnu.org/licenses/gpl-3.0.html)

A mis padres: Nabor y Elvia

A mis hijos: Paula Andrea, Yohan y Anaïs

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; Association
Suiza-Cuba*

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

Índice

Una introducción necesaria.....	11
I	15
II	17
III	23
IV	27
V	31
VI	37
VII	44
VIII	52
IX	60
X	70
XI	75
XII	77
XIII	81
XIV	86
XV	89
XVI	95
XVII	100
XVIII	105
XIX	110
XX	116
XXI	120
XXII	125
XXIII	129
XXIV	134
XXV	139
XXVI	142
XXVII	145
XXVIII	150
XXIX	157
XXX	162
XXXI	166
XXXII	173
Epílogo	181
Anexo documental	185

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 guarda 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 200 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 estuvo clasificada durante 25 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 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 1.500 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 después 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 marinos 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:

Una parte importante de la información con la cual se realizó esta investigación proviene de los archivos de la Compagnie Générale Transatlantique (Compañía General Transatlántica), más conocida como la Transat, con sede en Le Havre, Francia.

Estos hacen parte de la French Lines & Compagnies, que conserva el patrimonio histórico de la Marina Mercante francesa, con sede en la ciudad de Le Havre.

Teniendo en cuenta esto, y para no interferir regularmente en la lectura, el autor sólo pondrá referencias que tenga que ver con estos archivos cuando puedan 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 reciento que están preparando 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 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 dijo mientras sonreía, y los ojos le brillaron 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. 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

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 número 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 11 a.m. y las 4 p.m. 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, empresa nacional marítima francesa, conocida como la Transat.

El barco había dejado el Atlántico Norte, para remontar suavemente por el caudaloso pero sereno río

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.

los kilómetros necesarios hasta el muelle n.º 16. Venía de Hamburgo, Alemania. Allá, 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 cartones 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 toneladas 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 lanza-chorros de agua a presión estuvieran listos para su uso. Le Fevre llevaba unos 10 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. 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 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.

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

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 9:30 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. El respondió que esa no era su responsabilidad.³

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.

3. CALVO OSPINA, Hernando. Entrevista a Marcel Guerin en dos ocasiones, Le Havre, septiembre y noviembre de 2018.

Guerin había ingresado a la Transat en 1946, y embarcó en La Coubre el 1° 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.

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.