

R

Mike Davis. *Buda's Wagon. A Brief History of the Car Bomb* (Nueva York: Verso, 2007), 228 pp.

Miguel Ángel Vite Pérez
Universidad de Alicante, España

El carro bomba, como un producto de la era de la tecnología, tiene su propia historia de destrucción material, al causar la muerte de varias personas, buscando generar terror e incertidumbre, y su escenario ha sido la ciudad, es decir, los diferentes centros urbanos, localizados a lo largo del orbe.

Esta investigación de Mike Davis tiene como objetivo hacer una breve historia del carro bomba y, al mismo tiempo, de la expansión global de su uso por parte de diversos grupos e individuos, con intereses particulares, para provocar daños materiales y psicológicos a amplios grupos sociales.

Todo comenzó en septiembre de 1920, cuando un inmigrante de origen italiano y anarquista, llamado Mario Buda, y enfurecido por el arresto sufrido por Nicola Sacco y Bartolomeo Vanzetti, hizo estallar un coche bomba en *Wall Street* y *Broad Street*, causando destrozos a la nueva Oficina Federal de *Assay*, contabilizando 40 muertos y más de 200 heridos, y estableciendo el terror en el santuario del capitalismo americano (p. 3).

Ese hecho tuvo su significado, y al mismo tiempo su trascendencia, al transformar al coche bomba en una arma poderosa de destrucción, con una explosión equivalente a 60 toneladas de dinamita y con sus consecuencias negativas sobre la vida social: pérdidas de vidas, costos económicos, en fin, alteraciones de la vida diaria.

Por tal motivo, Mike Davis señala que el transporte es una tecnología convertida en un medio para destruir, lo que ha quedado de manifiesto en los ataques a las Torres Gemelas de Nueva York —en septiembre de 2001—, cuando se utilizaron aviones de vuelos comerciales.

Sin embargo, los carros bomba son “ruidosos” por las explosiones provocadas y porque además conllevan advertencias en favor de la causa de un líder o para estar al servicio de un principio abstracto: como el terror mismo. Por tal motivo, Davis, utilizando una frase de Régis Debray, lo sintetizó así: “manifiestos escritos en la sangre de otros” (p. 9). Y su ocurrencia es casi imposible de detener, incluso en un régimen autoritario.

El uso generalizado del carro bomba se debe a que es relativamente

barato: 40 o 50 personas pueden ser masacradas con un carro robado y con cerca de 500 dólares de explosivos; por ejemplo, Ramzi Yousef, quien planeó el ataque en 1993 a el World Trade Center, utilizó una tonelada y media de urea, cuyo costo fue de 3 615 dólares más los 59 dólares pagados por día por rentar —durante 10 días— un auto de la marca Ryder Van. Mientras, los misiles crucero estadounidenses, usados para atacar a los terroristas árabes, cuestan cerca de 1 millón de dólares cada uno (p. 9).

Otra ventaja del carro bomba es que se puede operar con facilidad, Timothy McVeigh, un guardia de seguridad, y Terry Nichols, un granjero, planearon y ejecutaron la atrocidad en la ciudad de Oklahoma, en 1995, con manuales para hacer bombas con el uso de un circuito electrónico.

Pero la utilización del carro bomba, a pesar de sus pequeñas dimensiones, produce daños colaterales, como el pánico y la zozobra entre los civiles, además de su desmoralización, como lo hizo en su momento el Ejército Republicano Irlandés (IRA, por sus siglas en inglés) en el norte de Irlanda y la ETA (el Movimiento Nacionalista Separatista Vasco de Euskadi Ta Askatasuna) en España (p. 10).

El carro bomba es altamente anónimo y deja mínimas evidencias de sus responsables, sin embargo, para provocar terror ha sido usado por los gobiernos y los superpoderes. También su impacto ha sido el otorgar derechos políticos a los actores marginales en la historia moderna, una forma de resistencia con un apoyo popular, como Hezbola o en su momento el IRA.

La globalización tecnológica ha permitido, que el carro bomba sea un arma de destrucción, cuyo uso individualizado ha generado una época revolucionaria basada en la peligrosidad de pequeños grupos y redes.¹

Dicha revolución, según Mike Davis, se configura por las siguientes tecnologías: el carro bomba, más el teléfono celular, más la red, son la infraestructura para la red global terrorista, vulnerando las jerarquías y la aparición de un posible comando transnacional (pp. 11-12).² Así, los celulares son sincronizados para activar el carro bomba sin tener un contacto personal o un jefe.³

Gracias al video y a la red existe una “propaganda de la muerte”, al filmar y editar, a través de las imáge-

nes de video, sus atrocidades con un impacto máximo en sus audiencias objetivo (p. 12).

Por tanto, de acuerdo con Mike Davis, el carro bomba de Buda se transformó en el uso moderno de un vehículo especial, con su respectivo anonimato en un lugar urbano, al transportar cantidades importantes de explosivos, acompañados de una gran precisión para alcanzar su objetivo.⁴

Sin embargo, su uso generalizado, en 1940, de parte de la ala derecha del sionismo, el *Stern Gang*, buscó matar a palestinos y fue también adoptada por los desertores británicos que pelearon del lado árabe. De ahí que las masacres, generadas por el uso del carro bomba, llegaron a Saigón (1952), Palermo (1963) y de nuevo a Saigón (1964-1966). De esta manera, el carro bomba se transformó en un arma estratégica para causar muerte y aterrorizar a las poblaciones de los centros urbanos.

Por otro lado, el carro bomba es un arma, por ejemplo, que en los años ochenta del siglo XX, fue usada por Hezbollah en Líbano como una manera de contrarrestar la tecnología militar de Estados Unidos e Israel (p. 5).

Pero también existe una nueva generación de personas que preparan

⁴ El terrorismo islamista es una manifestación particular del terror globalizado, ya que el carro bomba ha sido puesto al servicio de diferentes intereses, lo que abarca tanto a los gobiernos nacionales, como al superpoder de Estados Unidos. Fernando Reinares y Antonio Elorza. *El nuevo terrorismo islamista. Del 11-S al 11-M*. Madrid: Ediciones Temas de Hoy, S. A., 2004.

¹ Algunos ensayos se han centrado en caracterizar a los individuos que realizan los atentados, llamándolos “radicales perdedores, sin considerar el significado del uso del carro bomba como arma de terror. Hans Magnus Enzensberger. *El perdedor radical. Ensayo sobre los hombres del terror*. Barcelona: Colección Argumentos Anagrama, 2006.

² Esto quedó en evidencia en los atentados del 7 de julio de 2006 en el metro de Londres y en los atentados fallidos del pasado 29 y 30 de junio de 2007, realizados por 10 médicos y pasantes de medicina de origen árabe. Leonardo Boix. “Los médicos de la muerte”. *Proceso. Semanario de Información y Análisis*, núm. 1601. México, 8 de julio de 2007, pp. 43-46.

³ Así sucedió con los atentados en Madrid el 11 de marzo de 2004 en las estaciones del metro. Pablo Ordaz y Antonio Jiménez Barca. “11-M. El relato”. *Suplemento Domingo. El País*. Edición México, 8 de julio de 2007, pp. 1-11.

carros bomba, que buscan el sabotaje, y son graduados de los cursos impartidos por la CIA (Central de Inteligencia Americana) y los Servicios de Inteligencia Paquistaníes (ISI), con financiamiento de Arabia Saudita, que a mitad de la década de los años ochenta del siglo XX, permitieron el surgimiento de los *mujahedin* para aterrorizar a los rusos que ocupaban la ciudad de Kabul. Al mismo tiempo, gobiernos como el de India e Irán también promovieron, a través de campos de entrenamiento, el surgimiento de individuos capacitados para crear los carros bomba, lo que también fue impulsado por la circulación amplia en Estados Unidos de manuales para crear explosivos (p. 6).

El carro bomba se ha globalizado como un tipo de conocimiento (*know how*), y una vez que ha sido alojado en una sociedad, se reproduce indefinidamente:

Entre 1992 y 1999, 25 vehículos bomba han atacado 22 diferentes ciudades, matando a 1 337 personas e hiriendo a cerca de 12 000 personas. Desde un punto de vista geopolítico, el IRA y una célula de un grupo islamista de Egipto en Brooklyn, al-Gama'a al-Islamiyya, generaron un daño por miles de millones de dólares en los dos principales centros de control de la economía mundial —la ciudad de Londres (1992, 1993 y 1996) y el bajo Manhattan (1993), respectivamente—, obligando a la reorganización de la industria global de la inseguridad (p. 6).

De este modo, Mike Davis señala que después de 90 años de la primera masacre en Wall Street, los carros bomba han llegado a ser de uso general, a

semejanza del i-Pod, y los responsables de los carros bomba se encuentran activos en 23 países, y cerca de 35 naciones han sufrido al menos un atentado durante el último cuarto de siglo.

El uso generalizado del carro bomba no es exclusivo de algún grupo extremista de derecha o de izquierda, ya que ha sido usado para cumplir con sus propósitos particulares desde Sri Lanka hasta Irak.

Sin embargo, tiene su propia historia y, desde el punto de vista sociológico, significa el triunfo de la tecnología moderna para la destrucción material y la muerte de personas.

La propia historia del carro bomba va desde Israel hasta la ciudad de Medellín en Colombia; así, en 1947, en Haifa, la organización israelí *Stern Gang*, con un carro bomba mató a varios palestinos; al siguiente año, la explosión de múltiples carros bomba colocados en la ciudad de Jerusalén por un grupo de palestinos, hizo que el entonces presidente de Israel, Ben Gurión expresara: “[...] el carro bomba ha sido regresado al vendedor con intereses” (p. 27).

En Italia, hasta la misma mafia de Sicilia, durante una lucha entre facciones rivales, el carro bomba apareció, tomando la experiencia de terror desarrollada por los grupos independentistas de Argelia y, con el uso del *plástico*, en 1962 colocaron una bomba que produjo varios muertos en el Senado italiano (p. 38).

Por otro lado, a principios de 1980, la ciudad de Beirut, en Líbano, fue escenario de diversas batallas en las cuales intervinieron los más diversos grupos, con ideologías diferentes,

donde se calcula la existencia de 58 facciones armadas, por ejemplo, solamente en el este de Beirut; por tanto, según Mike Davis, Beirut se transformó en la “violencia tecnológica urbana” (p. 67).

Sin embargo, el primer coche bomba que estalló fue en julio de 1972, organizado por el servicio secreto de Israel, llamado *Mossad*, dirigido a matar a Ghassan Kanafani, afamado novelista, simpatizante del Frente Popular para la Liberación de Palestina. En la navidad de 1976, un carro bomba fue detonado cerca de la casa del líder palestino Kamal Jumblatt, que habitaba en Líbano y formaba parte de la Alianza de Izquierda Libanesa, matando a tres personas. En el año nuevo de 1977, sus seguidores estallaron un carro bomba en el este de Beirut, en el servicio de seguridad del Partido de la Falange, asesinando a más de 25 personas e hiriendo al menos a 70.

Pero en 1978 los agentes de la *Mossad* mataron al jefe de la organización Septiembre Negro, Ali Asan Salameh en Beirut; dichos agentes le pusieron en su código el “Príncipe Rojo”. Cuando iba circulando por la Rue Verdun en el este de Beirut dentro de la cajuela de un Chevrolet, los israelíes detonaron explosivos de plástico colocados en un Volkswagen estacionado; sin embargo, también mataron a cuatro personas inocentes, como un estudiante británico y una monja alemana. Con ello comenzó el terror musulmán; en el verano de 1981 y hasta principios de 1983, carros bomba eran detonados constantemente, pero también fueron parte de la campaña israelí-falangista para evitar que la Organización de

Liberación Palestina dejara Líbano (p. 68).

Los servicios secretos estadounidenses (la CIA), también se involucraron en el uso del carro bomba; por ejemplo, su director, William Casey, le explicó al entonces secretario de la Defensa de Estados Unidos, Caspar Weinberger, a finales de 1985, que junto con los saudíes tenía un plan para usar un carro bomba y matar, al mismo tiempo, al líder de Hezbollah, Mohammed Hussein (Sheikh Fadlallah), a quien se le involucraba con el atentado contra las barracas donde vivían los marinos estadounidenses, además de tomar como rehenes a un grupo de americanos en Beirut, dijo: “[...] como los terroristas, usaremos su arma, el carro bomba” (p. 91).

Finalmente, Casey subcontrató a operadores libaneses, quienes fueron entrenados por los servicios secretos británicos, recomendados por el embajador saudita, el príncipe Bandar, quien depositó 3 millones de dólares en una cuenta bancaria de la CIA en Suiza para financiar el atentado.

Así sucedió que en la tarde del mes de marzo de 1985, los operadores de Casey estacionaron una camioneta Datsun pickup con 750 libras de explosivos cubiertos con vegetales cerca de la casa de Sheikh Fadlallah, donde se encontraba una mezquita en el congestionado barrio Bir al-Abed, en el sur de Beirut. La explosión destruyó cuatro departamentos y dañó a 20 más localizados a corta distancia de donde fue la explosión: murieron 80 residentes, hubo 256 heridos y no se cumplió con el objetivo de matar a Sheikh Fadlallah. Tres meses más tarde, militantes de

Hezbollah, lanzaron el cuerpo de un soldado americano del vuelo 847 de TWA en el Aeropuerto de Beirut, gritando: “Nosotros no olvidamos la masacre de Bir al-Abed” (p. 92).

El director de la CIA, William Casey, a pesar de su fracaso, siguió usando el terrorismo urbano, con el aval del entonces gobierno estadounidense de Ronald Reagan, y su siguiente objetivo fueron los soviéticos y sus aliados en Afganistán. Fomentó el entrenamiento de las guerrillas islamistas en el uso de explosivos y en técnicas de sabotaje para atacar a los oficiales soviéticos, configurando una jerarquía donde Casey y el príncipe Turki, el jefe de la inteligencia saudita, se encontraban a la cabeza; por debajo estaba el presidente Muhammed Zia, el dictador de Pakistán, así como su jefe de la inteligencia islamista, brigadier Mohammed Yousaf, quienes apoyaron a miles de afganos y a una fuerza extranjera, llamada los *mujahedin*, cuyo entrenamiento fue financiado por los saudíes y los emiratos del Golfo. Sin embargo, lo sobresaliente de ello es que, según Davis: los servicios de inteligencia de Pakistán, comandados por Yousaf, a finales de la década de los años ochenta del siglo XX, establecieron una organización en la cual lo secular y las diferentes tendencias partidistas fueron eliminados entre los “nuevos luchadores” en contra de la ocupación soviética, utilizando carros bomba y hasta camellos bomba, para debilitar a las tropas soviéticas de las ciudades (p. 93).

Para Mike Davis, el verdadero empresario del carro bomba en el hemisferio occidental fue Pablo Escobar,

el ex jefe y señor de la coca, quien llegó a ser el criminal más rico de la historia mundial del crimen durante los años ochenta. Escobar financió su narco-populismo, construyó canchas de fútbol y alojamiento para las familias pobres en su natal Medellín. Sin embargo, Escobar fue el nuevo objetivo de Washington en su nueva guerra contra las drogas, conducida por el entonces vicepresidente George H. Bush. Por eso, el presidente colombiano, Belisario Betancur, presionado por Estados Unidos, mandó al ejército destruir los laboratorios de cocaína en la selva, comenzando a extraditar a los mafiosos hacia este país, abriendo también la intervención en las operaciones contra el cartel a los comandos de la Fuerza Delta Americana, así como a la Administración de Combate a la Droga (DEA). Entonces, Escobar respondió a la campaña de instigación estadounidense con una década de terror que comenzó con el asesinato del ministro de Justicia, Rodrigo Lara Bonilla, en 1984 y siguió con los miembros de la oligarquía que habían colaborado con la DEA. Lo más sobresaliente es que organizó a los narcotraficantes que habían sido clasificados como extraditables hacia Estados Unidos, como José Rodríguez Gacha y los hermanos Ochoa (p. 100).

El primer carro bomba fue colocado en noviembre de 1984, afuera de la embajada de Estados Unidos en Bogotá, cuya explosión llevaba un mensaje para la DEA de que Escobar y su cartel estaban listos para la lucha. Pero en 1986 Escobar, para ganar la inmunidad de la administración de Reagan, ofreció información de las

guerrillas de izquierda como las FARC, el ELN, y el M-19, sin embargo, el gobierno estadounidense respondió con el envío de comandos para reforzar a la DEA. Mientras, el cartel de Cali, que no fue objeto de ataque por parte de Estados Unidos, el cual gozaba de inmunidad, en enero de 1989 colocó un carro bomba en un complejo de apartamentos donde vivía la familia de Escobar, matando a sus familiares; lo que se dice es que la CIA jugó un papel importante para la creación de rivalidades entre el cartel de Cali y el de Medellín (pp. 110-111).

La respuesta de Escobar no se hizo esperar: colocó bombas en las farmacias de los hermanos Rodríguez Orejuela, los jefes del cartel de Cali; asesinaron también a algunos jefes del Partido Conservador y Liberal, como Luis Carlos Galán, candidato presidencial por el Partido Liberal; colocaron un carro bomba cerca de las oficinas del periódico *El Espectador* y, a principios del mes de diciembre, colocaron un camión con una tonelada y media de explosivos en el Departamento Administrativo de Seguridad, la policía secreta colombiana, que se hizo explotar a control remoto. En este incidente no murió el jefe de los servicios secretos, general Miguel Maza Márquez, pero sí su secretario, junto con 58 personas. El mensaje para el presidente Virgilio Barco Vargas era que suspendiera las extradiciones y que las sometiera a un plebiscito popular.

Gacha, apodado el “mexicano”, aliado de Escobar, fue asesinado por la policía colombiana de elite, en colaboración con la fuerza naval esta-

dounidense, usando un carro bomba, colocado en una de las plantaciones de Escobar y la venganza siguió con más atentados en las calles, en los centros comerciales, lo que obligó a la clase media a decir “¡basta!”. Entonces, el presidente César Gavira, en junio de 1991, negoció con Escobar y los extraditables, que no se les llevaría a Estados Unidos y que cumplirían sus penas en la prisión La Catedral, que el mismo Escobar había construido en las afueras de Medellín, con todas las comodidades y lujos. Sin embargo, en junio de 1992, Escobar huyó cuando una brigada especial del ejército colombiano lo iba a transferir a una prisión regular.

En diciembre de 1993 fue asesinado (mientras hablaba por teléfono a su hijo) por Los Pepes, un grupo formado por la DEA y el Comando Especial de Operaciones de Estados Unidos, compuesto por oficiales de la policía secreta colombiana, el Bloque de Búsqueda y por los enemigos de Escobar, que incluían a otros grupos de narcotraficantes. La estrategia fue:

matar en secreto a la infraestructura de cuello blanco de la organización de Pablo, el objetivo eran sus abogados, banqueros, sus lavadores de dinero y su extensa familia, ellos fueron financiados por la CIA, manejados por el equipo secreto de los comandos de la Fuerza Delta, conducidos por los veteranos de la guerra sucia de Vietnam (Operaciones Phoenix) y de Chile (los que planearon el golpe de estado contra el Presidente Salvador Allende), que fueron enviados a Colombia cuando Escobar escapó. Fue una operación iniciada por Bush y continuada por Clinton [...] (p. 113).

En consecuencia, el uso generalizado del carro bomba, tanto por los gobiernos y sus servicios secretos, como por los que buscan desestabilizarlos, han construido un planeta donde las ciudades son los centros del terror globalizado, de tal manera que en Chechenia, el entonces líder de la guerrilla, Shamil Basayev, murió como vivió: por una masiva explosión de un coche bomba, ya que se hizo famoso por la toma del teatro de Moscú en 2002, donde hubo 170 muertos, y de la escuela de Beslan en 2004, donde murieron 340 personas, un coche bomba en Ingushetia, la república Rusa, localizada en la frontera occidental de Chechenia, cuando la bomba detonó prematuramente. Los servicios secretos rusos dijeron que ellos habían planeado el atentado, sin embargo, Basayev, según Davis, fue el maestro mundial del carro bomba. Dos coches bomba, en diciembre de 2002 y mayo de 2003, dirigidos contra los edificios del gobierno de Chechenia, mataron a 150 personas e hirieron a más de 200. Aunque, Washington dijo que Basayev tenía vínculos con Al Qaeda, en realidad sus apoyos venían de Islamabad, es decir, de los servicios secretos de Pakistán. En 1994, Basayev y 29 de sus mejores hombres fueron entrenados en el campo de Amir Muawia en Afganistán, después recibió entrenamiento avanzado en el campo de Markaz-i-Dawar en Pakistán, donde estableció contactos con el movimiento islamista antimoderno, Tablighi Jamaat, fundado por los sauditas que, según Davis, estaba ligado a figuras religiosas reaccionarias, que incluían a los altos mandos militares de las policía secreta de Pakistán. Basayev,

en compañía de un joven saudita rico, Amir Khattab, regresaron a Chechenia en 1994, y este conflicto se convirtió en el “fantasma de la guerra” contra la Unión Soviética, encabezada por Bill Casey, los sauditas, y los servicios secretos de Pakistán de los años ochenta (p. 157).

De este modo, la invasión estadounidense a Irak, convirtió a dicho país en el “reino del carro bomba”, ya que se transformó en el arma más efectiva de los insurgentes sunitas, así como de los grupos terroristas de Al Qaeda; por eso, en mayo de 2005, cerca de 500 carros bomba mataron o hirieron a más de 9 000 personas. Sin embargo, el carro bomba en Irak era algo extraño, y su historia se encuentra en la CIA y en su hijo favorito: el doctor Iyad Allawi, cabeza del Acuerdo Nacional de Irak, ya que en junio de 2004, el periódico *New York Times* reveló que la CIA siguió las mismas tácticas usadas contra los rusos en Kabul: por ejemplo, Allawi, primer ministro de Irak a principios de 1990, organizó en el exilio el envío a Bagdad de agentes para plantar bombas y sabotear al gobierno de Saddam Hussein, todo bajo la dirección de la CIA (pp. 170-172).

En conclusión, ciudades como Bagdad, Londres o Los Ángeles, con sus vastas áreas de autos, camiones y autobuses, y sus miles de instituciones vulnerables, no disfrutaban de una seguridad total. Como el comercio de drogas, los carros bomba encuentran el lugar para hacer negocios, pero según Mike Davis, el anarquista Mario Buda abrió el camino “caliente hacia el Apocalipsis” (pp. 193-195).