

¿Hubiera podido evitarse el incidente del 24 de febrero?

LÁZARO BARREDO MEDINA

EN UN ARTÍCULO publicado hace quince años en Trabajadores, esboqué elementos de respuesta a esa interrogante a partir de algunos hechos verificados en aquellas semanas.

El lamentable incidente del derribo de las avionetas el 24 de febrero de 1996 pudo haberse evitado. El Gobierno de William Clinton acomodó una imagen bien negativa de Cuba ante la opinión pública con la manipulación de información, la falsificación de datos y la tergiversación de los hechos, convirtiendo el asunto en un “show” de campaña electoral, pero era su Administración la que tenía las posibilidades de evitar lo que sucedió.

La parte cubana, hasta ese instante, había actuado discretamente por los canales diplomáticos en 24 oportunidades anteriores, durante el transcurso de unos 20 meses, a la espera de una reacción en correspondencia con la distensión propiciada por las conversaciones migratorias iniciadas después de los acontecimientos de agosto de 1994.

Tras las violaciones del 9 y el 13 de enero de 1996 sobre el espacio aéreo de la ciudad de La Habana para acometer “un plan político de desobediencia civil”, donde no le interesan los llamados de atención del Gobierno cubano, según las declaraciones del propio José Basulto ante numerosos medios de prensa norteamericanos, la inmensa mayoría de la opinión pública cubana empezó a manifestarse preocupada con la posibilidad de una peligrosa escalada de estos grupos contrarrevolucionarios, que se consideraban impunes.

Las posibilidades cubanas para impedir que los infractores continuaran sus operaciones sin percances ya eran escasas, por el comportamiento cada vez más agresivo y desafiante que asumían ante las reiteradas advertencias sobre la peligrosidad de lo que estaban haciendo.

A Cuba solo le quedaban tres alternativas: 1) apelar a la parte norteamericana para que pusiera fin a esas acciones; 2) actuar, y 3) permitir la impunidad. La última variante estaba totalmente descartada. Por el contenido y el tono de la denuncia del Gobierno cubano sobre esas dos violaciones flagrantes del espacio aéreo, era evidente que las autoridades cubanas habían tomado la decisión de interrumpir el próximo vuelo de esas avionetas piratas, para proteger su seguridad nacional y disuadir a los grupos terroristas de Miami de continuar esas actividades.

Durante las tres últimas semanas de enero y las dos primeras de febrero de 1996, no solo hubo un uso mayor del canal diplomático, sino que también se utilizó el intenso trasiego de visitas norteamericanas a la Isla (políticos, empresarios, dirigentes sindicales, personalidades religiosas, etc.), para expresarles la preocupación sobre estas provocaciones y la necesidad de demandar de la Administración Clinton un mínimo de sentido común para frenarlas.

Como diputado a la Asamblea Nacional y vicepresidente de su Comisión de Relaciones Internacionales, por ejemplo, acudí al aeropuerto internacional José Martí, tanto el 19 de enero como el 10 de febrero de 1996, a recibir al congresista Bill Richardson, a quien se le ofreció una detallada información sobre la peligrosidad de esas provocaciones, se entrevistó con el Comandante en Jefe y en su segundo viaje en febrero dio a entender que la Administración Clinton afirmaba que eso no volvería a pasar y que se adoptarían medidas.



Bimotor Cessna Skymaster de los utilizados por la aviación usamericana contra El Salvador y Vietnam, luego entregados a Hermanos al Rescate por orden del presidente George Bush padre tras una gestión de la congresista de la Florida Ileana Ros-Lehtinen.

En aquellos días de enero de 1996 hubo otros congresistas y personalidades norteamericanas a las que se les planteó las mismas preocupaciones del Gobierno Revolucionario y después se pudo conocer por asesores de Clinton que los mensajes fueron recibidos en Washington.

Es decir, tanto el presidente Clinton como sus asesores del Consejo de Seguridad Nacional y del Departamento de Estado, estaban al tanto y conocían perfectamente la peligrosidad de lo que venían haciendo los corsarios contemporáneos de Basulto y sus Hermanos, pero no se hizo lo necesario para impedir el incidente provocador, pese a esos mensajes de que se adoptarían medidas contra los violadores.

En su intervención durante la sesión del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, el 26 de julio de 1996, el compañero Ricardo Alarcón de Quesada, presidente de la Asamblea Nacional, ofreció numerosos elementos en los cuales se demuestra fehacientemente que la Administración Clinton podía haber evitado el incidente. Alarcón subrayó cómo en el propio informe de los investigadores de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) está descrito el hecho de que el 13 de febrero de 1996, el Departamento de Estado había dirigido una comunicación a otras instancias del Gobierno norteamericano, advirtiéndoles sobre la probabilidad de que ocurriese algún problema con estas aeronaves, algún suceso que involucrase a Cuba. Pero también demostró cómo después de la investigación de la OACI comenzaron a salir a la luz pública las pruebas que comprometían al Gobierno norteamericano con los hechos.

Están, por ejemplo, las actas del proceso de la Junta Nacional de Seguridad del Transporte contra José Basulto, y la comparecencia ante un juez federal norteamericano. En este juicio hubo varios testigos, y uno de ellos fue un oficial de apellido Houlihan, responsable de registrar y controlar los vuelos hacia o desde Estados Unidos. En este voluminoso documento oficial y público, este señor Houlihan reconoció bajo juramento ante el juez federal que el 17 de febrero de 1996, una semana antes del acontecimiento, había sido citado a una reunión junto con otros funcionarios u oficiales, donde se les dijo que el día 24 de febrero este grupo iba a volar desde Oppa Locka (aeropuerto cercano a Miami) hasta Cuba, para crear un incidente político.

También el señor Houlihan confesó ante el

juez federal que el 23 de febrero lo volvieron a citar a una reunión en la que se le reiteró que Hermanos al Rescate despegaría al día siguiente desde Miami, para volar sobre Cuba, y que en las primeras horas del día 24 de febrero fue citado otra vez a similar reunión, donde se ratificó que ese día se produciría dicho vuelo y el incidente programado.

El conocimiento por la parte norteamericana de lo que estaba por ocurrir es revelado igualmente en el informe de los investigadores de la OACI, aunque más tenuemente, cuando se reconoce que el 24 de febrero el propio Departamento de Estado solicitó información a la torre de control del aeropuerto de Oppa Locka acerca de si los aviones de Hermanos al Rescate habían salido o iban a salir y requirió que lo mantuvieran informado. Washington supo ese día, minuto a minuto, todos los movimientos de Basulto y sus Hermanos y lo que iban a hacer, pero no hizo nada por impedirlo.

Hoy se saben más cosas, como que Estados Unidos dice que se perdieron los registros de los radares y se niega reiteradamente a entregar las pruebas satelitales que arrojan mucha luz sobre los hechos de aquel día.

Clinton y sus asesores electorales utilizaron el incidente con total oportunismo político y, para desembarazarse de las presiones domésticas con el tema cubano, dieron luz verde a la peor versión de la Ley Helms-Burton, que ya desde el mes de noviembre de 1995 estaba conciliada por el Congreso e iba a ser aprobada de todas maneras.

En todos los debates del Congreso estadounidense siempre fue aprobado el neocolonialista contenido de los dos primeros capítulos de esta Ley, donde los yankis definen esencialmente la política de agresión hacia Cuba y los intereses norteamericanos acerca del futuro político de la isla, bajo el supuesto de que harán colapsar a la Revolución.

Clinton hizo lo que ni los “halcones” Reagan y Bush hubieran aceptado: renunció y les quitó a los venideros presidentes norteamericanos la facultad de decidir la política hacia Cuba y modificó el contexto del diferendo entre las dos naciones, dejando su posible solución en un limbo. Con este precedente, nadie sabe en un año electoral norteamericano quién puede determinar una política en Estados Unidos: ¿El Presidente? ¿El Congreso? ¿O cualquier provocador de origen cubano que se monta en un avión y desafía las leyes de ambos países?