



Cuba: Documentos desclasificados de la FAA revelan que Washington anticipó el “peor escenario” antes del derribo de Hermanos al Rescate.

Posted on Mayo 24, 2026

En vísperas de la acusación formal de EE. UU. contra Raúl Castro, salen a la luz correos y memorandos que demuestran que la administración Clinton previó la tragedia, pero no logró frenar las provocaciones de los aviones de exiliados.

Un mes antes de que aviones cazas MiG cubanos derribaran dos avionetas Cessna desarmadas frente a las costas de la isla, la alarma ya sonaba con fuerza en los pasillos del gobierno estadounidense. Un funcionario de la Administración Federal de Aviación (FAA) había advertido textualmente sobre las “nuevas provocaciones al Gobierno cubano” por parte de la organización de exiliados Hermanos al Rescate (BTTR).

El temor del Departamento de Estado se resumía en un “escenario catastrófico”: **“Algún día los cubanos derribarán uno de estos aviones y la FAA más vale que tenga todo bajo control”.**

Forward Header

Subject: Cuban unauthorized overflights

Author: Cecilia Capestany at AIA

Date: 1/22/96 8:18 AM

We have received information from State Department that another unauthorized flight occurred Sat. 20 in the morning. The plane, according to State, did not/not overfly Havana nor did it drop propaganda. In light of last week's intrusions, this latest overflight can only be seen as further taunting of the Cuban Government. State is increasingly concerned about Cuban reactions to these flagrant violations. They are also asking from the FAA what is this agency doing to prevent/deter these actions. As a matter of fact, the Undersecretary of State called Secretary Peña last week to check on our case against Basulto. Worst case scenario is that one of these days the Cubans will shoot down one of these planes and the FAA better have all its ducks in a row. CECILIA

Este correo electrónico, que hoy ve la luz pública, forma parte de una serie de documentos desclasificados publicados por el **Archivo de Seguridad Nacional (National Security Archive)**. Los registros demuestran que la Casa Blanca de Bill Clinton anticipaba que la crisis aérea era inminente si Cuba actuaba para proteger su integridad territorial.

El contexto: Una acusación inminente contra Raúl Castro

La publicación de estos archivos coincide con los preparativos del Departamento de Justicia de EE. UU. para presentar cargos formales contra el líder cubano Raúl Castro por su responsabilidad en el derribo de las aeronaves el 24 de febrero de 1996, suceso en el que murieron cuatro pilotos cubanoamericanos. En aquel momento, el general Castro se desempeñaba como ministro de Defensa y máxima autoridad en la cadena de mando militar de la isla.

Los documentos desclasificados ofrecen una radiografía detallada de los meses previos a la tragedia:

- **Advertencias repetidas:** Un año antes del incidente, La Habana presentó múltiples protestas formales por violaciones sistemáticas de su espacio aéreo. Las incursiones del BTTR incluían el sobrevuelo de zonas pobladas y el lanzamiento de miles de folletos que instaban a la insurrección popular.
- **Inacción y pasaportes falsos:** Aunque la FAA abrió investigaciones y advirtió reiteradamente al presidente de BTTR, José Basulto, las medidas efectivas se postergaron. La agencia intentó suspender su licencia de piloto, pero se le permitió seguir volando a pesar de presentar de forma constante planes de vuelo falsos.
- **Líneas rojas ignoradas:** Altos cargos como Richard Nuccio (asesor de la Casa Blanca para Cuba), Peter Tarnoff (subsecretario de Estado) y Federico Peña (secretario de Transporte) presionaron a la FAA para frenar a Basulto, advirtiéndole que las amenazas de Cuba debían tomarse en serio. Los esfuerzos burocráticos fracasaron.

El dato: Solo después de que se consumara el derribo y la pérdida de vidas humanas, la FAA emitió una orden fulminante de “cese y desistimiento” contra Basulto por operaciones “negligentes o imprudentes”.

Diplomacia secreta y pactos rotos

Los documentos que hoy se divulgan fueron obtenidos originalmente mediante la Ley de Libertad de Información (FOIA) para la investigación del libro *Back Channel to Cuba* (2014), escrito por los especialistas William LeoGrande y Peter Kornbluh.

La obra detalla los canales secretos que utilizó Fidel Castro para frenar las incursiones. En enero de 1996, el mandatario cubano llegó a un acuerdo confidencial con el entonces congresista estadounidense Bill Richardson: Cuba liberaría a varios presos políticos a cambio del compromiso firme del presidente Clinton de dejar en tierra los aviones de Hermanos al Rescate.

Sin embargo, la promesa se diluyó en el entramado institucional de Washington. Richardson no habló directamente con Clinton, sino con asesores que terminaron topándose con la resistencia burocrática de la FAA.

La víspera del desastre: “Una tragedia griega”

La noche del 23 de febrero de 1996, apenas horas antes del ataque, Richard Nuccio envió un correo electrónico de urgencia al asesor de seguridad nacional de la Casa Blanca, Sandy Berger. El mensaje confirmaba que Basulto planeaba despegar al día siguiente:

“Los sobrevuelos anteriores de José Basulto han sido recibidos con moderación por las autoridades cubanas. Sin embargo, las tensiones en Cuba son lo suficientemente altas como para temer que esto pueda finalmente llevar a los cubanos a intentar derribar o forzar el aterrizaje del avión”.

En un último intento desesperado, Nuccio llamó a las oficinas de la FAA en Miami ordenando bloquear el despegue. Sorprendentemente, **los funcionarios se negaron**. La agencia se limitó a emitir una advertencia rutinaria a Basulto sobre los riesgos de entrar a la jurisdicción cubana.

Pocas horas después, el peor de los escenarios previstos por la inteligencia y la diplomacia estadounidense se convertía en una realidad fatal en los cielos del Estrecho de la Florida.

El Maipo