España, pista de aterrizaje para los aviones de la CIA

Autor beu
martes, 20 de junio de 2006

Roberto Montoya, El Mundo

El informe previo de la Eurocámara ha vuelto a traer a la escena política un tema que el Gobierno creía haber logrado enterrar

"Cerca de este Parlament han aterrizado aviones que llevan a gente a países donde se practica la tortura; eso ocurre aquí, en casa, no en Argentina o en Chile", denunciaba ante el Parlament Balear el diputado Eduard Riudavets, del partido PSM-Entesa Nacionalista, en abril de 2005.

Ya un mes antes, el 14 de marzo de 2005, Izquierda Unida preguntaba por boca de su coordinador, Gaspar Llamazares, al Gobierno, entre otras cosas: "¿Se ha puesto en conocimiento de la autoridad judicial la realización de las operaciones de secuestro de presuntos terroristas llevadas a cabo por la CIA en el aeropuerto de Son Sant Joan (Palma de Mallorca) o cualquier otro aeropuerto nacional desde el año 2002 hasta la fecha?". El 19 de mayo de 2005, Llamazares volvía a requerir explicaciones de José Luis Rodríguez Zapatero en la sesión de control de ese día en las Cortes. No obtuvo ninguna respuesta.

El presidente del Gobierno no hizo ninguna declaración sobre el tema hasta el viernes pasado, en la rueda de prensa ofrecida tras finalizar la cumbre del Consejo Europeo en Bruselas. Rodríguez Zapatero insistió en la versión oficial mantenida hasta el momento, que su Gobierno "ni conoció, ni dio permisos" para vuelos "de ninguna agencia de espionaje, de ningún servicio de información" que vulneraran la legalidad española. "No caben pistas, ni sospechas, ni suposiciones".
El mismo viernes, el ministro de Exteriores, Miguel Angel Moratinos, publicaba un artículo en prensa en el que sostenía que los informes aparecidos hasta la fecha (de Amnistía Internacional, el Consejo de Europa y el informe previo de la Eurocámara) no aportaban "pruebas concluyentes que puedan tener efecto ante los tribunales" de que el Gobierno actual o el de José María Aznar colaboraran con dicha actividad de la CIA en España.

Sin embargo, dentro del Gobierno se producía alguna matización ese mismo día. El ministro de Justicia, Juan Fernando López Aguilar, aseguraba que "hay toda una sucesión de indicios de que ha habido vuelos organizados por la CIA que han aterrizado en distintas terminales aeroportuarias europeas", aunque apostillaba: "La mayor parte de esos vuelos ocurrieron durante el Gobierno de José María Aznar".

En efecto, los vuelos afectan a los dos gobiernos. La retirada de las tropas de Irak no supuso que se revisaran también otros aspectos polémicos de las relaciones con EEUU. Las dos primeras llegadas de aviones de la CIA tuvieron lugar en España en 2001, poco después del 11-S. Aumentarían a 11 en 2002, a 29 en 2003, a 50 en 2004 (buena parte de ellas ya bajo el Gobierno de Zapatero) y disminuirían a 37 en 2005. Según el informe de la Eurocámara, entre entradas y salidas hubo 125 escalas, más cuatro de vuelos internos. No es casual que el PP le diera un balón de oxígeno a Zapatero sobre este tema y que sean desde hace más de un año partidos aliados del Gobierno quienes le vienen pidiendo explicaciones sobre la cuestión.

IU volverá a reclamar al presidente del Gobierno en la sesión de control del próximo miércoles, pero el portavoz del PP en la Comisión de Defensa de la Cámara Baja, Fernando López-Amor, declaró que su grupo no le da "tanta importancia" al tema, mientras que el portavoz del PP en la Comisión de Asuntos Exteriores, Gustavo de Arístegui, señaló que su formación actuará "con prudencia" y esperará las explicaciones del Gobierno sobre el particular.

La pista española

La pista inicial de que Mallorca estaba siendo utilizada desde hacía años por la CIA como escala de los aviones en los que transportaba prisioneros a terceros países para ser interrogados y torturados fuera de toda garantía legal, sus famosas entregas, surgió de una investigación realizada por Newsweek, publicada a inicios de 2005, y de datos facilitados por Jaled el Masri, el alemán secuestrado a fines de 2003 en Macedonia y trasladado a Afganistán en el Boeing-737 N313P (también utiliza la matrícula N4476S). Este aparato previamente había partido del aeropuerto mallorquín de Son Sant Joan. El avión, después de transportar a su presa, regresó el 26 de enero de 2004 a Mallorca, donde su tripulación permaneció dos noches en hoteles de lujo, en lo que se considera una práctica habitual en estos casos, el reposo del guerrero.

Tras constatarse estos hechos, periodistas locales de Mallorca y de las islas Canarias, lograron confirmar a través de los registros de las autoridades aeroportuarias, que ese aparato, al igual que otros de los aviones de la CIA denunciados por su implicación en secuestros y traslados de prisioneros a distintos países, habían hecho numerosas escalas desde 2002 en las islas Baleares y las islas Canarias. En concreto se mencionaban ya entonces, hace más de un año, a un Gulfstream IV, con matrículas N85VM o N227SV y a un Gulfstream V con matrícula N379P o su nueva matrícula, la

N8068V.

Esos tres mismos aparatos que hicieron escala numerosas veces en España, aparecen involucrados no sólo en el secuestro y traslado de El Masri, sino también en el del egipcio Abú Omar, secuestrado en Italia y trasladado a su país de origen, o el de los también egipcios Ahmed Agiza y Mohamed al-Zari, capturados en Suecia y transportados igualmente a Egipto, todos los cuales fueron brutalmente torturados.

La lista de aviones civiles que se conoce ahora que usa la CIA para estas entregas extraordinarias a nivel mundial es de al menos 27 aparatos, registrados a nombre de una docena de empresas fantasma diferentes.

El origen y destino de los distintos vuelos, corroborado ahora por el informe previo de la Eurocámara, no dejaba ya lugar a duda: Guantánamo, Libia, Macedonia, Irak, Argelia, Rumanía, Azerbaiyán, Dulles (cerca de Washington y de la sede del Pentágono y de la sede la CIA, en Langley), Marruecos, Egipto, Kenia y Yibuti.

En las islas Baleares sonaron las alarmas. Miembros de la Comisión de Derechos Humanos del Colegio de Abogados de Baleares presentaron una denuncia ante el Tribunal de Instrucción número 7 de Palma de Mallorca, y, poco después, a título individual, 11 ciudadanos presentaron una querella criminal por detención ilegal, secuestro y tortura relacionados con siete operaciones concretas en las que estaban involucrados aviones de la CIA que habían hecho escala en Mallorca.

La Fiscalía de Mallorca terminó aceptando abrir una investigación el 16 de marzo de 2005.

Debate en el Parlament Balear

En abril de 2005 el Parlament Balear mantuvo un acalorado debate sobre el tema, durante el cual los representantes de EU, PSM-Entesa Nacionalista y UM presentaron una proposición no de ley para que esa Cámara instara al Govern a ponerse en contacto con el Gobierno central, a fin de requerirle una investigación urgente sobre las escalas de los aviones de la CIA en las islas Baleares. En defensa de esa propuesta, el portavoz de EU-EV, Miquel Ramón, recordó que en definitiva lo que estaba pasando en las Baleares no era nada nuevo, porque ya en esa época las fiscalías de otros países europeos, en concreto las de Suecia, Alemania e Italia, habían tenido que actuar ante las probadas acciones de la CIA en sus propios territorios después del 11-S en operaciones igualmente ilegales. Ramón dijo en ese sentido que "ahora es fácil criticar lo que ocurrió con las dictaduras argentina o chilena con la ayuda de la CIA, pero parece que no es tan fácil actuar ante lo que ahora hace el Gobierno de EEUU". La propuesta se encontró en el Parlament con el rechazo del frente de dos aliados poco tradicionales, el PP y el PSIB, el PSOE en las islas Baleares, quienes con su voto impidieron que prosperara la proposición no de ley. A pesar de que a esos iniciales requerimientos de comparecencia de los ministros competentes se unirían más tarde numerosos partidos en las Cortes, el Gobierno no decidiría que lo hiciera en su nombre el ministro Moratinos, hasta el 24 de noviembre. Pese a los más que indicios existentes sobre las actividades de los aviones de la CIA en suelo español desde muchos meses antes de la comparencia en el Congreso, Moratinos aseguró otra vez que tanto la embajada de EEUU en Madrid como la secretaria de Estado, Condoleezza Rice, le habían asegurado que "ningún vuelo de los realizados hasta la fecha ha comportado actos delictivos". Al mismo tiempo, el ministro aseguró que de los informes de la Guardia Civil y el Centro Nacional de Inteligencia (CNI) no se desprendía ningún indicio que permitiera sospechar de algún tipo de ilegalidad.

El informe de la Guardia Civil

Uno de los documentos importantes en que se basó el ministro Moratinos para asegurar que no había "indicios" de actos ilegales, es el informe de 128 páginas, de fecha 23 de marzo de 2005, de la 1701º Comandancia de las Illes Balears, Compañía Puerto-Aeropuerto Palma, presentado al fiscal jefe del Tribunal Superior de Justicia en las islas Baleares.

En él se recoge fundamentalmente un amplia relación de los orígenes y destinos de los aparatos de la CIA denunciados, que coinciden básicamente con los dados a conocer ahora en el informe de la Eurocámara, numerosos artículos de prensa y se transcribe el exhaustivo interrogatorio al que fueron sometidos varios periodistas de Mallorca acerca de cómo consiguieron la información que publicaron. Siguiendo la pista dada por la prensa sobre los hoteles donde se hospedó la tripulación, el Gran Meliá Victoria de Palma de Mallorca y el Marriot Son Atem-Lluc Major, se aporta en el informe la lista de una serie de ciudadanos extranjeros alojados en ellos los días de las escalas, entre los cuales se encontrarían los tripulantes de las aeronaves. Más de la mitad de los 38 nombres que aparecen, inlcuyendo nueve mujeres, tienen pasaportes con numeración que comienza con 900, lo que reflejaría que tienen un estatus oficial en Estados Unidos. Además hay otros tres con pasaporte británico.

Amnistía Internacional ha podido comprobar que ninguno de los nombres que allí aparecen figura en las bases de datos de pilotos privados ni los de las Fuerzas Armadas de EEUU. En los ocho meses transcurridos desde la elaboración de este informe de la Guardia Civil y la comparecencia de Moratinos en el Congreso, aviones de la CIA siguieron haciendo escala en distintos aeropuertos españoles, tal como confirma ahora el informe de la Eurocámara, pero no hay constancia de que ni ese cuerpo de seguridad ni ningún otro hubiera registrado las aeronaves ni interrogado a sus tripulantes. En el informe de la Guardia Civil antes citado se comprueba el tipo de interrogatorio realizado a los representantes de las empresas que llevaron a cabo tareas de mantenimiento a los aviones de la CIA en el aeropuerto

de Son Sant Joan de Palma de Mallorca.

Las preguntas hechas siguiendo un cuestionario eran de este tenor: "¿Conoce la actividad que desarrollaba la aeronave y sus ocupantes?"; "Observó por sí mismo o tuvo conocimiento por algún miembro de su empresa de algo anómalo relacionado con las aeronaves u ocupantes?"; "¿Observó algún cambio de estructura o algo que le llamase la atención del interior de la aeronave?". Todas las respuestas eran negativas.

Como los aviones no incluían celdas con barrotes ni mesas de tortura no había ningún indicio de que sirvieran para algún tipo de actividad ilegal, evidentemente.

Implicación de toda Europa

Si bien Claudio Fava, ponente de la Comisión de la Eurocámara sobre los vuelos de la CIA, declaraba a este periódico que "Palma era claramente una base muy importante de tránsito para la CIA", y que se confirma ahora que hubo 125 escalas entre 2001 y finales de 2005 en un total de 10 aeropuertos españoles, España no es de todas maneras el país que más movimientos de este tipo registró. El 25% de los vuelos pasaron por Alemania y prácticamente todos los países de la UE estuvieron de una u otra forma implicados en esta gran operación encubierta de EEUU que atenta contra los Derechos Humanos y el Derecho Internacional.