

Operación Entebbe: Sus enseñanzas y efectos

Coronel HORACIO GARCIA RODRIGUEZ

*"Aquel que salva una vida a Israel,
salva al mundo entero".*

General REHAVAM ZEEVI

Por los altavoces del aeropuerto se escuchó una voz femenina que en idioma hebreo y después en francés e inglés, anunciaba la salida del vuelo 139 de Air France con rumbo a Atenas y París. Esto ocurría el Domingo 27 de junio de 1976 en el Aeropuerto Internacional "Ben Gurión" de Tel Aviv, y era el prelude de una dramática aventura en la que se verían envueltas cerca de tres centenares de personas de diferentes nacionalidades, al ser víctimas de un secuestro masivo cometido en nombre de un terrorismo político que en ningún caso puede ser justificado, y cuyo epílogo fue el resultado de una misión "imposible", realizada por un grupo de comandos israelíes en una operación de enorme complejidad político-técnico-militar.

A las 09:00 a.m. y en cumplimiento del vuelo 139 partió de Tel Aviv el Aerobús A-300 de Air France, conduciendo setenta y tres personas, a las que se unirían en Atenas otros ciento ochenta pasajeros que habían llegado a la capital griega procedentes de diferentes ciudades del mundo.

Después de una escala de cuarenta y cinco minutos el avión fue abordado nuevamente en Atenas por su pasaje, el cual había sido sometido a una inspección rutinaria, sin mayor atención por parte de los agentes de seguridad griegos encargados de practicarla.

A las 12:30, partió el Aerobús con destino a París. Habían transcurrido sólo unos pocos minutos cuando una voz de mujer, en inglés y con un fuerte acento alemán, informó por los altavoces del avión: "el aerobús está bajo control del Grupo Che Guevara y de la unidad Gaza del Frente Popular de Liberación Palestina".

Tras ordenar a los pasajeros colocar las manos sobre la cabeza y no moverse de sus asientos, una voz de hombre hablando también en inglés pero siempre con acento extranjero, explicaba a los pasajeros los motivos del secuestro, repitiendo cada tres o cuatro frases: "nosotros somos humanos, somos humanos, y no les ocurrirá nada malo".

El comando terrorista estaba integrado por tres hombres y una mujer, quienes aprovechando el deficiente control ejercido en el Aeropuerto de Atenas, habían abordado el avión provistos de armas y explosivos.

Empezó así el deambular del gigantesco avión por el Medio Oriente y Africa, y con él la zozobra y preocupación de sus pasajeros, quienes ignoraban qué les deparaba el destino, ni cuál iba a ser su suerte a partir de ese momento, pues desconocían lo que estaba ocurriendo en la cabina de mando de la nave. El pasaje estaba integrado por viajeros de diferentes nacionalidades, los que en medio de su incertidumbre empezaban a hacer cábalas sobre las intenciones de los secuestradores. Mientras unos pensaban que iban a pedir un rescate en dinero, otros creían que se trataba de una manifestación espectacular, para devolver a los títulos de la prensa mundial el problema palestino. No faltaron quienes se inclinaron por la posibilidad de una exigencia de liberación de terroristas presos en Israel. Hasta aquí todo quedaba en el campo de las conjeturas, porque a ciencia cierta nadie sabía ni siquiera a donde se dirigían, aunque el presentimiento general era que descenderían en el aeropuerto de algún país árabe.

Y no estaban equivocados. Por los altavoces del avión se escuchó la voz del Capitán anunciando que se disponía a aterrizar. Pocos minutos más tarde el aerobús se posaba sobre la pista del Aeropuerto Libio de Bengasi. Los relojes marcaban las trece horas.

Los rehenes exteriorizaron su júbilo en la creencia de que estaba muy pronto el fin de su pesadilla; sin embargo la voz del Jefe del Grupo Terrorista los devolvió a la realidad, al anunciar por los altavoces que el Aerobús había sido rebautizado con el nombre de la ciudad Israelí de Haifa; él, Ahmed El Kubeissi era desde ese momento el "capitán" de la aeronave y que el pasajero debía permanecer en sus asientos mientras el avión era reabastecido.

Durante la escala en Bengasi, se ordenó a los rehenes la entrega de todos los documentos de identidad, so pena de recibir un severo castigo en caso de ocultarlos.

A las ocho y diez de la noche "Ahmed El Kubeissi" volvía a comunicarse con los pasajeros para anunciarles la salida hacia su destino final, mientras indicaba al piloto en la carta de navegación que había recibido en el Aeropuerto de Bengasi, el nuevo rumbo que debía tomar, lo que hizo suponer a éste que muy pronto lo haría aterrizar en Nairobi, Kenia o tal vez en Uganda.

Mientras volaba sobre territorio de Sudán, establecieron comunicación con el Aeropuerto de Khartum y obtuvieron una lacónica respuesta: "las autoridades informan que el gobierno de Sudán no podrá autorizar el aterrizaje, ni siquiera para reabastecerse". El "capitán" sin sorprenderse ordenó entonces establecer contacto con el Aeropuerto de Entebbe y solicitar autorización para aterrizar.

Poco antes de las tres de la madrugada del lunes 28, Idi Amín, Presidente de Uganda, autorizó el aterrizaje del avión, lo que obviamente obedecía a un plan previamente establecido. El avión de "Air France" tocó la pista en Entebbe a las nueve de la mañana; el mariscal de Campo Idi Amín se hizo presente en el Aeropuerto, se abrazó con los secuestradores y departió cordialmente con ellos. En su séquito se incluían cuatro terroristas palestinos, que por ese entonces se encontraban "coincidentalmente" en Kampala y quienes evidencialmente se conocían con los raptos del avión, puesto que se saludaron por sus nombres. Los rehenes habían sido alojados en la vieja terminal, distante un kilómetro y medio del nuevo edificio, que al igual con las nuevas pistas de aterrizaje, habían sido diseñados por la empresa constructora israelí Solel Boné.

El martes 29 a las 15:30 horas, Radio Kampala interrumpió su programación habitual para transmitir las demandas de los secuestradores. Estos reclamaban la liberación de cincuenta y tres terroristas presos en las cárceles de Israel (40), Kenia (5), Suiza (1), Alemania Occidental (4) y Francia (3). Se fijó plazo hasta el jueves 1º de julio a las doce del día.

Esa misma tarde el Jefe del Grupo leyó una lista de los pasajeros que tenían pasaporte israelí o que poseían doble

nacionalidad, siendo una de ellas israelí. Se les ordenó pasar a otro salón. Los restantes fueron informados que Air France había enviado desde París un avión especial para recoger un primer grupo de rehenes que sería liberado. En este avión partieron 47 de ellos. Más tarde serían liberados los restantes de nacionalidades diferentes a la israelí, quedando en poder de los terroristas un total de 106, cuyas vidas quedaban a merced de la aceptación del ultimátum en Israel.

Hasta aquí todo había ocurrido a un ritmo estremecedor. En París la situación era tensa y en el resto del mundo se escuchaban por doquier, reacciones indignadas. ¿Pero entre tanto que ocurría en Israel?

Al tenerse conocimiento del estado de emergencia del avión, esta situación había sido comunicada al primer ministro Itzjak Rabin, quien se encontraba reunido con el Gabinete, como todos los domingos, en su despacho de Jerusalem. Hasta ese momento carecía de información fiel acerca de la identidad de los secuestradores, sus intenciones y su objetivo final.

Al finalizar la reunión del Gabinete, el primer ministro integró una comisión interministerial encargada de adoptar todas las decisiones relacionadas con el avión secuestrado. Esta comisión quedó integrada por los Ministros de Relaciones Exteriores, Defensa, Comunicaciones y Justicia y de los Directores Generales del Ministerio de Relaciones Exteriores y del Despacho del Primer Ministro.

El día lunes 28 a las 04:00 horas el Primer Ministro Rabin es informado del aterrizaje del avión en Entebbe. Desde esta hora comienza la actividad de uno de los más importantes organismos: el "Mosad", servicio secreto israelí, que inmediatamente empezó a recopilar y actualizar información acerca de Uganda, centrando su interés en varios puntos:

1. El aeropuerto de Entebbe.
2. La composición y las fuerzas que Amín enviaba en apoyo de los terroristas.
3. Las posibilidades de infiltrar agentes nativos a Entebbe.
4. Profundizar los contactos de Israel en Uganda y Kenya, país vecino que sería de importancia en caso de ser necesario un acceso directo al lugar.

El martes 29, la Comisión Interministerial propuso considerar la posibilidad de una alternativa militar. Se encargó al Jefe de Estado Mayor del Ejército, Teniente General Mordechai "Mota" Gur, planificar una operación militar para el rescate de los pasajeros.

Temprano en la mañana del miércoles 30, el jefe de Estado Mayor "Mota" Gur se reunía con los Jefes de los Grupos de trabajo que había nombrado el día anterior y les asignó esta misión: "Con los elementos y material humano de que dispone el Ejército Israelí, preparar un Plan que permita:

1. Colocar una fuerza expedicionaria israelí en Entebbe.
2. Liberar a los rehenes en el mínimo de tiempo y con las máximas garantías de pocas bajas.
3. Prever la posibilidad de un ataque de fuerzas adicionales ugandesas al lugar, mientras los soldados israelíes aún se encuentren comprometidos en la conquista de la terminal aérea.
4. Desalojar en orden y en forma efectiva a las tropas que tomen parte en la operación, y a los rehenes del avión".

PLANEAMIENTO MILITAR

Se dió comienzo a un acelerado y exhaustivo proceso de planeamiento, en el que intervino la totalidad del Estado Mayor del Ejército Israelí. Se trabajó sin descanso, basándose en la información que permanentemente actualizaba el "Mosad", de acuerdo a los cambios de situación que se presentaban en Entebbe. Se prepararon diferentes alternativas que fueron presentadas al Jefe de Estado Mayor para su estudio y decisión, acogiendo al final la que contemplaba el traslado aéreo de un Grupo de Comandos escogidos del Ejército, con los medios de transporte necesarios para su movilización en tierra, el aterrizaje en una pista auxiliar, la toma por sorpresa de la terminal aérea y la retirada en los mismos aviones, previo reabastecimiento en un aeropuerto de un país vecino.

Se perfeccionó el Plan mediante una división de trabajo entre los diferentes grupos de Planeamiento, encargando a cada uno de un aspecto diferente del mismo. Nació la "Operación Trueno" y se dió comienzo a la preparación de los medios para ejecutarla en caso de aprobarse una acción Militar.

SITUACION POLITICA

Mientras transcurrían los diferentes acontecimientos, la situación política era la siguiente:

- El Gobierno Francés envió a Uganda un Diplomático con nervios de acero para adelantar negociaciones con los terroristas.
- Israel responsabilizó a Francia por la suerte de los secuestrados.
- El Primer Ministro Rabin se reunió con los principales dirigentes de la oposición, y les hizo conocer toda la información de que dispone hasta el momento. Mientras unos se muestran partidarios por la liberación de los terroristas solicitados, otros se inclinan por tomar la iniciativa y devolver amenaza por amenaza.
- El Coronel (r) Baruj Bar Lev, quién era considerado como uno de los mejores amigos de Amín, se comunicó con éste y trató de persuadirlo para conseguir la liberación de los rehenes. Amín solo tuvo una respuesta: "que el Gobierno Israelí acepte las condiciones impuestas" por los que él llama "Combatientes de la Libertad".
- Los familiares de los secuestrados comunicaron a la prensa su decisión de presionar al Gobierno por todos los medios a su alcance, para que diera cumplimiento a las exigencias de los raptos.
- El Gobierno de Israel no había hecho ningún pronunciamiento Oficial acerca de las demandas de los terroristas.
- Sólo los Gobiernos de Francia y Kenya se manifestaron, asegurando que los terroristas solicitados no se encontraban en sus cárceles.
- El Mariscal Idi Amín debía asistir a la Asamblea de la Organización de Unidad Africana reunida en la Isla Mauricio.
- No era oculta la posición pro-árabe y pro-palestina que desde 1967 mantenía el Gobierno Francés, para asegurar su suministro de petróleo.

DECISION FINAL

Faltando seis horas para vencerse el ultimátum fijado por los terroristas, el Ministro de Transporte hizo un anuncio que sorprendió a todos. El gobierno Israelí aceptaba negociar con los secuestradores.

Por diversos conductos diplomáticos, especialmente Francia, se gestionó un nuevo plazo al que accedieron los terroristas, fijando como límite el domingo 4 de julio a las doce del día.

A pesar de aceptar la negociación, el gobierno de Israel no abandonó la posibilidad de llevar a cabo una acción militar, la que además se ve favorecida con la extensión del plazo fijado por los terroristas.

El sábado 3 de julio a las 15:15 horas, el Primer Ministro Rabin se comunicó con el Jefe de Estado Mayor y le hizo saber la difícil decisión a que se ha llegado después de agotadoras reuniones con el gabinete, y consultas con los principales miembros de la oposición: "Ejecutar la Operación Trueno". Se advirtió que ningún elemento extraño al gobierno debía participar del secreto de la acción.

DESARROLLO DE LA OPERACION

A las 15:30 horas partieron hacia Uganda 4 aviones C-130 Hércules y dos aviones Boeing 707. Uno de estos había sido convertido en un moderno hospital y el otro en una sofisticada central de comunicaciones. La fuerza expedicionaria fue escoltada por aviones Phantom durante su vuelo sobre el Mar Rojo hasta las Costas del Océano Indico. El vuelo tenía una duración de ocho horas.

Mientras los aviones se aproximaban a Entebbe, agentes israelíes se acercaron a las puertas del aeropuerto conduciendo un automóvil Mercedes Benz negro, idéntico al auto presidencial de Amín.

Otro grupo de comandos había cruzado el Lago Victoria en botes de caucho con la misión de colocar cargas explosivas en diversos puntos del aeropuerto, las que se harían estallar al entrar en acción el comando aerotransportado y con el propósito de inutilizar los aviones MIG de la Fuerza Aérea Ugandesa.

A las 12:05 los aviones Hércules aterrizaron uno tras otro en la pista de Entebbe donde se detuvieron para desembarcar a los Comandos. Un grupo se dirigió a la vieja terminal y el otro a la torre de control, para evitar que se transmitieran pedidos de ayuda y al propio tiempo apagar las luces de la pista.

El grupo que se dirigió a la vieja terminal, iba al mando del Teniente Coronel Ionatan Netaniahu, que dirigía toda la operación. Al llegar a los umbrales del edificio se dieron de manos a boca con tres de los terroristas, y antes de que reaccionaran fueron dados de baja. El jefe del grupo terrorista salió hacia el exterior armado de una ametralladora. Antes de que pudiera disparar una sola vez fue eliminado.

Los comandos ingresaron al salón gritando en hebreo y en inglés: ¡Todo el mundo al suelo! ¡Rápido! Los rehenes se lanzaron a tierra. Uno de ellos se levantó para buscar a su hijo y fue muerto al creerse que se trataba de un terrorista.

El Teniente Coronel Netaniahu ordenó a los rehenes embarcarse en los aviones Hércules, los cuales se habían acercado a las puertas del terminal. Mientras dirigía la operación y encontrándose al pie del avión Airbus secuestrado, fue alcanzado en la espalda por un disparo de un franco-tirador ugandés que se encontraba ubicado en la torre de control. El heroico oficial falleció instantáneamente.

Otros dos terroristas que habían subido a la azotea con el propósito de escapar, fueron dados de baja por los comandos israelíes.

Algunos de los rehenes colaboraron en la identificación de los terroristas muertos, a los que un grupo especial había tomado fotografías y las huellas dactilares para su posterior identificación legal a través de los archivos de la Interpol.

La operación Trueno empezó a las 12:05 hora local y duró exactamente 53 minutos, dos menos de lo que se había planeado. Al término de ésta, todos los aviones regresaron a Israel, después de una breve escala en Nairobi donde el gobierno de Kenya les facilitó su reabastecimiento por razones humanitarias. En Uganda quedó una pasajera, la señora Dora Bloch, que había sido hospitalizada en Kampala días antes y la cual desapareció del Hospital unas horas después de la partida de los aviones.

El objetivo había sido alcanzado, con los siguientes resultados:

- Los comandos israelíes llegaron a Entebbe un minuto antes de lo previsto.
- Los cuatro terroristas que custodiaban a los rehenes fueron dados de baja en cuarenta y cinco segundos.
- En total fueron muertos siete terroristas.
- Once aviones MIG de la Fuerza Aérea Ugandesa destruidos.
- Veinticinco soldados ugandeses muertos.
- Tres rehenes israelíes, muertos.
- El comandante de la operación, Teniente Coronel Ionatan Netaniahu, muerto.
- Cuatro operadores de la sala de radar del aeropuerto de Entebbe ejecutados por orden de Amín pocas horas después del raid israelí.
- Cuatro comandos israelíes heridos.
- Ciento seis rehenes rescatados.

CONCLUSIONES

Del éxito obtenido con la Operación Trueno, tanto en el planeamiento como en su ejecución y efectos, se pueden tomar enseñanzas que hoy en día tienen vigencia para contrarrestar la subversión, que hace uso del terrorismo como forma de lucha contra la democracia:

- La reacción decidida de un Estado utilizando su instrumento militar, es un freno al desarrollo del terror como arma política.
- La rendición ante las exigencias de los terroristas sólo conduce a un incremento de sus actividades.
- Ningún estado se encuentra inmune contra el terrorismo internacional, que no repara en la violación de acuerdos y tratados para lograr sus fines criminales.

- El petróleo y el poder financiero de algunos países árabes, se han convertido en factor de extorsión para orientar las relaciones internacionales entre diferentes Estados.
- El terrorismo como amenaza contra la estabilidad del Estado se convierte en factor aglutinante de las voluntades de sus ciudadanos para rechazarla.
- El repudio mundial a esta forma de lucha inhumana está haciendo desistir a los grupos subversivos de la ejecución de acciones terroristas similares, por considerarlas más perjudiciales que beneficiosas para su causa.
- La permanente y minuciosa acción de inteligencia siempre será prenda de garantía para el éxito de la lucha contra la subversión y el terrorismo.
- La lucha contra la subversión exige la participación de todas las fuerzas vivas de una nación.
- La Operación Trueno fue una victoria ejemplar contra la subversión, no sólo desde el punto de vista moral y humanitario sino en sus aspectos militar y operativo.

BIBLIOGRAFIA

DIFUSORA INTERNACIONAL. *Pretérito imperfecto*: 1976.

LEWINSKY SALOMON, Barsel Salomón, Kranz Iona, Sorek Elian.

OPERACION UGANDA, *Los 53 minutos de Entebbe*.