



**Asamblea General  
Consejo de Seguridad**

Distr.  
GENERAL

A/50/893  
S/1996/198  
15 de marzo de 1996

ORIGINAL: ESPAÑOL

ASAMBLEA GENERAL  
Quincuagésimo período de sesiones  
Tema 140 del programa  
DECENIO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA  
EL DERECHO INTERNACIONAL

CONSEJO DE SEGURIDAD  
Quincuagésimo primer año

Carta de fecha 14 de marzo de 1996 dirigida al Secretario General  
por el Representante Permanente de Cuba ante las Naciones Unidas

Tengo el honor de dirigirme a usted a los efectos de solicitarle que el documento que se adjunta a la presente, contentivo de la intervención pronunciada por el Excmo. Sr. Ricardo Alarcón de Quesada, Presidente de la Asamblea Nacional del Poder Popular de la República de Cuba, ante el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, el día 6 de marzo de 1996, sea distribuido como documento oficial de la Asamblea General en su 50° período de sesiones, en relación con el tema 140 y del Consejo de Seguridad.

(Firmado) Bruno RODRÍGUEZ PARRILLA  
Embajador  
Representante Permanente de Cuba  
ante las Naciones Unidas

ANEXO

Discurso de Ricardo Alarcón, Presidente de la Asamblea Nacional del Poder Popular de la República de Cuba, ante el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, 6 de marzo de 1996

No ha sido fácil a mi delegación llegar hasta aquí, porque representa a un país que sufre hace más de 30 años un cruel bloqueo económico que, entre otras cosas, le impide tener acceso a ciertas rutas aéreas en esta región. Nuestros vuelos regulares directos con esta ciudad de Montreal son obligados a desviarse fuera de lo que sería su ruta normal con las inevitables consecuencias en costos y en tiempo por no permitirsele sobrevolar el territorio de los Estados Unidos.

Represento también, paradójicamente, al país por cuyos corredores aéreos transitan todos los días casi 400 vuelos comerciales regulares, a quienes nuestros servicios aeronáuticos dan siempre el apoyo y la cooperación necesarios. Día a día, miles de ciudadanos norteamericanos se trasladan sin riesgos ni dificultades a través de los cielos de Cuba. Ni una sola vez ha ocurrido incidente alguno que afectase la transportación civil a través del espacio cubano. Somos, en pocas palabras, uno de los países de América Latina y el Caribe que más servicios aeronáuticos proporciona a las compañías y viajeros del país que, sin embargo, no sólo nos bloquea sino que también nos entorpece el normal desarrollo de las actividades cubanas en esta esfera, y desde cuyo territorio, además, se producen contra el mío, se han producido a lo largo de los años, y hasta el día de hoy, acciones hostiles, piratescas y violatorias de las normas internacionales de navegación.

En el primer párrafo del preámbulo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, se afirma que "el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general" (subrayado agregado).

Como se ve, para el desarrollo armonioso y adecuado de la aviación civil internacional resulta necesario no sólo la aplicación del conjunto de normas y recomendaciones que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) establece para su regulación, sino también impedir que en el ámbito de la aviación internacional puedan producirse manifestaciones ajenas a sus fines que pudieran ponerla en peligro y amenazar la seguridad general.

Cuba ha sido víctima de violaciones a su soberanía e integridad territorial a lo largo de muchos años con el empleo de aeronaves procedentes del territorio norteamericano, en violación de las normas del derecho internacional, y en particular de los artículos 1, 2 y 4 del Convenio de Chicago.

Para la realización de esas acciones agresivas se han usado en muchas ocasiones aeronaves concebidas para propósitos civiles, aunque también ellas, como en el caso específico de los modelos empleados en las provocaciones más recientes, han sido diseñadas para fines militares y fueron empleadas en la guerra contra Viet Nam.

Desde hace varios años aeronaves ligeras matriculadas en los Estados Unidos y operadas por una organización autotitulada "Hermanos al Rescate" han estado operando dentro de la región de información de vuelo (FIR) Habana y en repetidas ocasiones han penetrado en territorio cubano sin autorización previa con propósitos claramente ilegales, incompatibles con la letra y el espíritu del Convenio de Chicago. Aunque el sentido verdadero de sus misiones siempre fue atentatorio contra la soberanía cubana y subversivo, en una etapa inicial pretendían ampararse en supuestas labores de salvamento que, en todo caso, constituyen una función pública de los Estados, que en el caso norteamericano no corresponde a personas particulares, sino a las labores normales del servicio de guardacostas.

Durante los últimos 20 meses dichas aeronaves, procediendo del territorio de Estados Unidos, han violado 25 veces el espacio aéreo cubano. En todos los casos, cada violación ha sido comunicada oficialmente a las autoridades de ese país.

En el mes de septiembre de 1994, durante un encuentro bilateral entre representantes de las administraciones de aviación civil de Cuba y Estados Unidos, ya la parte cubana había proporcionado informes en los que se mostraba que en varias ocasiones anteriores esas aeronaves habían penetrado dentro del espacio aéreo territorial cubano. En dicho encuentro, la parte norteamericana expresó su preocupación por tales hechos y reconoció que dichos vuelos constituían además una amenaza a la seguridad de los esfuerzos genuinos de rescate que realizaban los guardacostas estadounidenses.

Poco después, el 10 de noviembre de 1994, dos aviones Cessna 337, que despegaron de la Base Naval de Guantánamo, sobrevolaron el extremo oriental del territorio cubano y lanzaron sobre él proclamas subversivas.

El 4 de abril de 1995, un Cessna 337 penetró en aguas jurisdiccionales cubanas, al norte de la Ciudad de La Habana, y voló más de 40 kilómetros a lo largo de la costa a distancias de ella de entre 5 y 10 millas náuticas.

El 13 de julio de 1995 aeronaves de "Hermanos al Rescate" penetraron sobre aguas jurisdiccionales cubanas, al norte de nuestra capital, incursionaron en la zona prohibida MU-P1, sobrevolaron la ciudad a muy baja altura, lanzando proclamas y actuando peligrosa y negligentemente.

Todas y cada una de esas violaciones han sido comunicadas a las autoridades norteamericanas, quienes han sido advertidas, además, de la decisión de Cuba de defender su soberanía y proteger su integridad territorial, y a quienes recordábamos, además, su obligación de prevenir y evitar acciones evidentemente contrarias al derecho internacional y a la Convención de Chicago. Nuestros reclamos y advertencias infortunadamente cayeron en oídos sordos y, como los hechos han demostrado, los provocadores se sintieron alentados por la impunidad, las provocaciones fueron adquiriendo una frecuencia cada vez mayor y más intensa.

Alrededor del incidente provocado el pasado 24 de febrero, en diversos medios informativos, y en declaraciones oficiales, se ha tratado de identificar arbitrariamente las acciones realizadas contra el territorio cubano con

actividades propias de la aviación civil. Sin embargo, la simple observación de los hechos, de sus antecedentes y contexto, muestran claramente que tal pretensión carece de fundamento.

En el caso específico de las provocaciones y acciones emprendidas por la banda denominada "Hermanos al Rescate", está claro que desde el principio ellas no han tenido nada que ver con la prestación de un "servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público, de pasajeros, correo o carga", como define el artículo 96 del Convenio de Chicago la naturaleza del servicio aéreo.

El mencionado grupo ha tenido como propósito desde su creación la realización de acciones contra la soberanía y la integridad territorial de la República de Cuba, incluyendo acciones de carácter subversivo con el empleo de medios militares o de destrucción. Tales acciones, que se inscriben en el contexto de una larga historia de acciones armadas realizadas contra Cuba por pequeñas aeronaves procedentes del Norte, han sido objeto de reiteradas denuncias por parte de las autoridades cubanas ante las autoridades de Estados Unidos, de cuyos aeropuertos habían procedido tales aeronaves.

Además, en el desarrollo de esas acciones, los aviones de la mencionada banda han incurrido en una serie de violaciones de las regulaciones aéreas internacionales y las de los propios Estados Unidos que han podido poner en peligro la actividad normal de la aviación civil internacional en esta zona. Algunas de esas violaciones han sido conocidas de antemano por las propias autoridades norteamericanas, quienes las han comunicado a nuestras autoridades. Por ejemplo, en la nota 577, fechada el 18 de octubre de 1995, el Gobierno de los Estados Unidos informó al de Cuba que el 21 de octubre integrantes del mencionado grupo se proponían acercarse a los límites del espacio aéreo cubano con el objeto de "transmitir señales televisivas y de radio en onda corta hacia Cuba desde embarcaciones situadas fuera de las aguas territoriales cubanas por un período de aproximadamente media hora". En la misma nota se apuntaba que "funcionarios de los Estados Unidos han advertido a los organizadores de la flotilla de las provisiones contenidas en la ley internacional y la de los Estados Unidos respecto a las transmisiones no autorizadas hechas desde embarcaciones o aviones con matrícula de los Estados Unidos, y los han instado a no hacer transmisiones ilegales".

Ya antes, en una nota entregada por el Departamento de Estado el 28 de agosto, se le informaba al Gobierno de Cuba que la Administración Federal de Aviación (FAA) estaba investigando la posible violación del capítulo II del Convenio sobre Aviación Civil Internacional por parte del señor José Basulto, principal responsable del denominado grupo "Hermanos al Rescate", y el 5 de octubre del propio año, mediante la nota 553 de su Sección de Intereses en La Habana, comunicaba que "la Administración Federal de Aviación acusa a José Basulto, un dirigente del grupo "Hermanos al Rescate", de violar la regulación federal de aviación (FAR 91.703) al pilotear un avión con matrícula de los Estados Unidos dentro de un país extranjero sin cumplir con las regulaciones de ese país, y la regulación 91.13, al pilotear un avión de manera negligente o temeraria, poniendo en peligro la vida o propiedad ajena". En la misma nota se

agregó: "La Administración Federal de Aviación solicita del Gobierno de Cuba evidencias que puedan resultar relevantes para estas acusaciones contra Basulto".

El 16 de febrero de 1996, además de agradecer las informaciones suministradas por el Gobierno de Cuba, mediante nota del Departamento de Estado se informó al de Cuba que "la Administración Federal de Aviación continúa las investigaciones sobre José Basulto, quien enfrenta los cargos de violación de la regulación federal de aviación (FAR 91.703)".

Como puede apreciarse, era de conocimiento público de las autoridades norteamericanas la existencia de un grupo organizado en el territorio de los Estados Unidos, provisto de aeronaves, dedicado a la realización de actividades ajenas a la prestación de servicios aéreos internacionales, que emplea tales aeronaves con propósitos claramente políticos, desconociendo la soberanía cubana, e ignorando también las propias regulaciones del Estado donde están registradas tales aeronaves y donde sus pilotos poseen licencias para conducirlos.

Este grupo, además de acciones de carácter armado, efectuó graves provocaciones contra el territorio cubano, incluyendo la capital de la República, los días 9 y 13 de enero de 1996, lanzando propaganda subversiva, exhortando a la realización de acciones en contra del orden constitucional cubano, lo cual fue comunicado oficialmente por el Gobierno cubano al de los Estados Unidos, pero también fue reflejado pública y ostentadamente por sus propios autores en los medios de información de la Florida. No podemos menos que señalar la inexplicable negligencia de las autoridades norteamericanas que permitieron la realización de los vuelos en los mencionados días de enero a personas y aeronaves que eran objeto de una investigación, iniciada cinco meses atrás, a partir de la cual la Administración Federal de Aviación les había iniciado un proceso acusatorio. Más sospechosa aún resulta esa actitud negligente al permitirles realizar nuevas incursiones aéreas el 24 de febrero, apenas una semana después de habernos entregado una nota oficial donde se reiteraba la existencia de tales acusaciones y se nos agradecía la cooperación que la parte cubana estaba brindando a la norteamericana.

El 24 de febrero en la mañana, sin embargo, volvieron a despegar de Opa Locka esos aviones tipo Cessna 337 con matrícula N-2506, N-5485S y N-2456S, penetraron el espacio aéreo cubano, al norte de la capital, y regresaron a su punto de partida en la Florida. Esa misma tarde, esos mismos aviones volvieron a despegar del mismo aeropuerto floridano y se dirigieron hacia la Ciudad de La Habana, penetraron en zonas peligrosas ubicadas en la parte norte de la FIR Habana, a pesar de las advertencias que les hiciera el Centro de Control de Tránsito Aéreo, continuaron el vuelo en forma temeraria, e incursionaron nuevamente en territorio cubano. Las naves violadoras fueron interceptadas por cazas de nuestra Fuerza Aérea que las conminaron a retirarse. Dos de ellas ignoraron las señales de los interceptores y provocaron inevitablemente las lamentables consecuencias conocidas.

Prueba de nuestra contención, del uso mesurado de sus medios que hicieron nuestros pilotos, es el propio jefe de la escuadrilla agresora, que pudo alejarse de nuestro territorio y regresar sano y salvo a los Estados Unidos,

porque él, a diferencia de los otros pilotos, se había retirado del espacio aéreo nacional.

Es preciso subrayar que no se trata solamente de acciones hostiles y provocadoras contra la República de Cuba, con todo su carácter grave e ilegal, sino que además todas las actividades que llevan a cabo los llamados "Hermanos al Rescate" constituyen violaciones de las normas que regulan la aviación civil internacional y, en consecuencia, pueden poner en peligro las vidas y la seguridad de muchas personas y aeronaves, cuya protección es obligación primordial de la Organización de Aviación Civil Internacional. Ello se muestra claramente en la intención, denunciada por las propias autoridades de Estados Unidos, de efectuar transmisiones radiales y televisivas desde el espacio aéreo internacional, pero también, entre otras, en la alteración de los planes de vuelo que deben presentar a las autoridades aeronáuticas del país de donde proceden, en el uso de sus medios de comunicación radial para fines distintos a aquellos para los que están concebidos, y en su presencia no autorizada, controlada o regulada y para la realización de fines distintos a la prestación del servicio aéreo internacional en una zona donde tiene lugar una importante actividad de la aviación civil internacional, por donde pasan varios de los más activos corredores internacionales en el hemisferio occidental. Pero ha habido incluso otras acciones llevadas a cabo por esos individuos dirigidas directamente contra terceros y frente a las cuales la actitud norteamericana ha sido extremadamente benigna: sirva de ejemplo lo reportado el pasado 28 de febrero por el diario Los Angeles Times respecto al incidente ocurrido en junio de 1994 cuando un avión de "Hermanos al Rescate", piloteado por el Sr. Carlos Ernesto Gardner, cortó el mástil de una embarcación civil cuando navegaba en el Estrecho de la Florida. Según ha trascendido, la medida aplicada por las autoridades norteamericanas en ese caso fue sólo la suspensión de la licencia del Sr. Gardner por 90 días.

Estados Unidos se refiere al incidente del pasado 24 de febrero como si se tratase de un hecho aislado, desvinculado de las circunstancias y los antecedentes en cuyo contexto debe ser necesariamente analizado.

¿Acaso los provocadores que violaron la soberanía cubana eran desconocidos para Estados Unidos? ¿Habían sido o no acusados por las autoridades estadounidenses por sus anteriores violaciones? ¿Habían sido o no advertidos por ellas previamente?

Pero además, ¿dónde ocurrió el incidente, cerca de la frontera norteamericana o en las proximidades de la capital cubana?

Durante más de tres décadas Cuba ha sufrido transgresiones a su territorio cometidas por aeronaves procedentes de Estados Unidos, utilizando aeropuertos estadounidenses, tripuladas por pilotos con licencias expedidas por las autoridades norteamericanas que les han permitido salir y regresar a ese país después de realizar sus fechorías. Jamás se han producido tales violaciones en sentido inverso, Cuba nunca ha sido base de operaciones ilegales contra el espacio territorial de nuestro vecino.

¿Y si hubiera sido al revés? ¿Cuánto tiempo habría permitido Estados Unidos que su integridad territorial fuese pisoteada por un grupo de

malhechores? ¿Cuántas veces habría tolerado esas acciones provocadoras si hubieran ocurrido sobre su propia capital?

También pretenden encubrir la naturaleza del incidente otorgándole el calificativo de "civiles" a quienes lo provocaron. Se trata de una argucia falaz y peligrosa que la OACI no debería admitir. Lo medular, lo que precisa ser esclarecido en este asunto, es el carácter de las actividades de los denominados "Hermanos al Rescate" y la adopción de medidas urgentes y rigurosas que pongan fin a sus actividades, que constituyen, entre otras cosas, un "abuso" de la aviación civil internacional y, por lo tanto, una "amenaza a la seguridad" de ese vital servicio.

Ni en el Convenio de Chicago, ni en la doctrina jurídica internacional o norteamericana, ni en la práctica, se reconoce que actividades como las que lleva a cabo el mencionado grupo correspondan con el concepto de aviación civil. El hecho de que no se identifique como instrumento de un Estado no otorga por sí mismo a cualquier aeronave la condición de civil, si la función que desempeña no se circunscribe y se ajusta a los fines claramente establecidos en el Convenio de Chicago.

En un artículo frecuentemente citado ("El tratamiento de los intrusos aéreos en la práctica reciente y el derecho internacional") el profesor norteamericano de derecho internacional Oliver J. Lissitzyn afirma: "En caso de que exista razón para creer que las intenciones del intruso puedan ser hostiles o ilícitas, normalmente se debe dar una orden o aviso de entrar y luego el intruso puede ser atacado si desobedece", y entre las intenciones ilícitas señala "ayuda a actividades subversivas, contrabando o desafío premeditado al soberano territorial".

El profesor Michael Nilde, prestigioso estudioso canadiense y ex director de la Oficina Legal de la OACI, ha eliminado cualquier confusión al indicar que "no es el diseño técnico de la aeronave, su matrícula o su propiedad o tripulación, lo que determina la naturaleza de la aeronave, sino la función en que se emplea".

No quiero abusar de ustedes con otras citas. Sólo diré que ellas abundan y que entre ellas pudiéramos encontrar incluso algunas decisiones de tribunales federales estadounidenses. Quisiera llamar la atención, sin embargo, sobre algo relacionado con la práctica concreta y actual.

Pongo a la disposición de los miembros del Consejo este documento, que contiene la transcripción literal de un programa transmitido el 5 de enero de este año en el noticiero televisivo de la emisora estadounidense NBC. Aquí se describe lo que ha sucedido con un centenar de pequeñas aeronaves seguramente identificadas como "civiles" pero que eran sospechosas de estar vinculadas al narcotráfico. Dos docenas derribadas mediante disparos y una cifra varias veces superior destruidas en tierra. Podrán ver en la transcripción cómo algunas personas consideran que Estados Unidos no debería atacar aviones desarmados y cómo otros temen que gente inocente haya encontrado la muerte de un modo tan expedito. Según este documento, Estados Unidos está dedicando a ese programa para derribar y destruir pequeñas aeronaves unos 120 millones de dólares este

año, es decir, una cifra más de dos veces superior al presupuesto total de la Organización de Aviación Civil Internacional.

No quiero emitir juicios sobre el sentido de ese enérgico programa de lucha contra el narcotráfico que fuera de sus fronteras lleva a cabo el Gobierno del país que es el mayor consumidor de drogas ilícitas en todo el mundo. Sólo quiero apuntar la inconsistencia de la actitud norteamericana, que mientras por una parte organiza y promueve las acciones más drásticas contra avionetas no estatales que son atacadas sin aviso previo ni advertencia, por la otra pretende proteger bajo el manto de la "civilidad" otras aeronaves que, como a ellos les consta, están dedicadas también a faenas no menos ilícitas. ¿No creen las autoridades norteamericanas que alguna vez deberían ensayar la coherencia en su política internacional? ¿No se les ha ocurrido pensar que tolerando la ilegalidad en su propio territorio corren el riesgo de socavar sus propios intereses?

Curiosamente se hace referencia al artículo 3 bis que se ha propuesto agregar al Convenio de Chicago. Dejaré a un lado la cuestión relativa al status jurídico de una propuesta que aún no ha recibido el apoyo requerido para su entrada en vigor. Pero quisiera hacer algunas observaciones sobre ese texto. Ante todo, que él se refiere exclusivamente a "aeronaves civiles" cuyo carácter está claramente definido en el propio Convenio. Además, el artículo 3 bis no "modifica en modo alguno los derechos y las obligaciones de los Estados estipulados en la Carta de las Naciones Unidas". Pero, asimismo, ese texto establece claramente la obligación de toda aeronave civil de acatar la orden que le dé el Estado en cuyo espacio aéreo se encuentre y la obligación del Estado de procedencia de la aeronave de asegurar el acatamiento de dicha orden y castigar severamente a los violadores. El párrafo d) del propuesto artículo 3 bis o puede ser más preciso: "Cada Estado contratante tomará medidas apropiadas para prohibir el uso deliberado de aeronaves civiles matriculadas en dicho Estado o explotadas por un explotador que tenga su oficina principal o su residencia permanente en dicho Estado, para cualquier propósito incompatible con los fines del presente Convenio".

El pasado primero de marzo el Gobierno de Estados Unidos emitió órdenes precisas encaminadas, según lo declarado, a poner fin a partir de ahora de intentos de violar el espacio territorial cubano, y desplegó unidades del Servicio de Guardacostas y otros medios en una zona del Estrecho de la Florida donde la banda de "Hermanos al Rescate" había anunciado que habría de reunirse al día siguiente. En esta ocasión no se produjo ningún intento de violación de nuestro territorio y presumiblemente las autoridades norteamericanas habrían tratado de impedirlo.

El texto de la proclama presidencial y de las disposiciones emitidas a partir de ella implica claramente el reconocimiento por parte del Gobierno norteamericano de que hasta ese día se habían estado cometiendo violaciones. En realidad, si ahora hubo que recurrir a los poderes de emergencia del Presidente y a un aparatoso despliegue de fuerzas y medios en el Estrecho, sencillamente fue porque antes, durante mucho tiempo, incumplieron sus obligaciones internacionales y ni siquiera fueron capaces de hacer respetar sus propias regulaciones domésticas.

Pero incluso hay que decir que en esa más reciente oportunidad, en presencia de oficiales norteamericanos, los provocadores una vez más ignoraron las regulaciones internacionales al usar sus medios radiales para transmitir una ceremonia religiosa a través de frecuencias cuya única finalidad legítima es la de dar aviso necesario a la aviación civil internacional, que por ese motivo podía ser arbitraria e ilegalmente perjudicada.

Cuba ha solicitado a este Consejo que investigue las graves violaciones a los principios y normas de la OACI de las que ha sido víctima nuestro país y que condujeron al incidente del pasado 24 de febrero. Confiamos en que el Consejo tome las medidas apropiadas para realizar una investigación completa y rigurosas de esas violaciones, sus antecedentes y las circunstancias en que han tenido lugar. Por nuestra parte, ofrecemos oficialmente nuestra plena cooperación para el cumplimiento de ese objetivo e invitamos al Consejo a que envíe una delegación a nuestro país cuanto antes. Al mismo tiempo, reclamamos a las autoridades norteamericanas que manifiesten la misma disposición y que le sea permitido a la OACI indagar seria y ampliamente allí donde está el origen del problema, de donde proceden las agresiones, donde se planifican y organizan los crímenes, donde se pisotean las normas internacionales, en los Estados Unidos.

Desde 1959 la República de Cuba ha sido objeto de constantes agresiones y provocaciones en las que se han empleado, entre otros medios, pequeñas aeronaves. Utilizando ese tipo de aviones se ha asesinado o herido gravemente a ciudadanos cubanos, se les ha destruido sus viviendas o instalaciones sociales, se les ha incendiado sus cañaverales; utilizando avionetas se han introducido en Cuba armas y explosivos y también agentes biológicos que han causado graves daños a las personas y a las producciones agrícolas; pequeñas avionetas las ha conocido bien nuestro pueblo como lo que han sido, armas mortíferas en una guerra sucia, cruel y prolongada. De esa guerra ha sido y es responsable el mismo Gobierno que pretende cínicamente presentar tales aeronaves como si fueran pacíficas palomas.

Del mismo aeropuerto de Opa Locka de donde salen y a donde regresan libremente los terroristas de hoy, salieron hace 35 años los aviones que fueron a bombardear a Cuba cuando mi país fue invadido militarmente por la Bahía de Cochinos. En aquella ocasión un hombre sobrio e inteligente fue colocado por su Gobierno en una situación embarazosa: el entonces Embajador Adlai Stevenson tuvo la penosa tarea de presentar ante el Consejo de Seguridad a los aviones agresores norteamericanos, que iban con sus señales burdamente adulteradas, como si fuesen aviones cubanos. Como se sabe, aquella mentira quedó desenmascarada a los pocos días.

Hoy intentan confundir nuevamente al mundo y disfrazar de pacíficos viajeros a quienes no son otra cosa que inveterados terroristas. La nave que pilotea hoy el jefe de la banda ostenta como identificación el mismo número que tenía aquella brigada mercenaria a la que él perteneció y que fue aplastantemente derrotada en Playa Girón.

Que les sirva de recordación a todos ellos, a los terroristas, a sus patrocinadores y a sus cómplices. Cualquier agresión enfrentará a un pueblo unido y firme que sabrá resistir y vencer. Para los mercenarios, hoy como ayer, estará reservada siempre la derrota.