



El 3 de julio de 1988, el crucero Vincennes de EE.UU. atacó un avión de pasajeros iraní, causando la muerte de 290 personas, entre ellas 66 niños y 53 mujeres. Tras el incidente, las autoridades estadounidenses no solo no pidieron perdón por esta tragedia sino inventaron historias para justificar el ataque de su crucero contra el vuelo comercial iraní 655.

No obstante, cuatro años después, una investigación hecha por la revista *Newsweek* y la cadena

*BC News*

—ambas estadounidenses— desmintió todas las alegaciones de Washington al respecto.

A

Por ejemplo, reveló que EE.UU. borró del mapa la isla iraní Hengam, “a menos de 9 millas de Vincennes en el momento del derribo”, para ocultar que su crucero había violado las aguas territoriales del país persa.

El capitán de la flota estadounidense, el general William Rogers, insistió en que había tomado una “decisión correcta” para proteger a su nave y tripulación, “**pero basándose en documentos desclasificados, vídeos y cintas de audio de los barcos involucrados en el incidente, y en más de 100 entrevistas,**

*Newsweek*

**ha reunido una cuenta que contradice la estoica defensa del capitán**

”.

Según dicha investigación, el evento, el cual tuvo lugar en momentos de tensiones entre Irán y EE.UU. tras la Revolución Islámica en el país persa, era “una parábola para una era de guerra limitada”, así como “**una historia antigua de arrogancia, de un guerrero que quería demasiado la guerra**”.

Así concluyó que el incidente era un error, pero para no convertirse en “titulares humillantes” de los medios, la Marina del Departamento de Defensa de EE.UU. (Pentágono) “hizo lo que hacen todas las armadas después de terribles errores en el mar: dijo mentiras y repartió medallas”, en alusión a la medalla de honor otorgada a Rogers.

### [VIDEO](#)

## **El derribo «olvidado» del vuelo 655 de pasajeros de Irán por los estadounidenses**

*Jeremy R. Hamond*

Se cumplen veintinueve años desde el derribo del vuelo 655 de USS Vincennes de Iran Air, en el que murieron los 290 pasajeros civiles del avión. Este derribo de un avión de pasajeros civil por parte de un barco naval de EE. UU. ocurrió el 3 de julio de 1988, hacia el final de los ocho años de guerra entre Irán e Irak.

Este incidente es, por supuesto, algo que la gente de Irán recuerda bien. Los estadounidenses que dependen de los principales medios de comunicación de los Estados Unidos, tendrían que ser perdonados por no haber oído nunca al respecto.

Además, en los raros casos en que los medios lo mencionan, hasta el día de hoy tienden a mantener falsedades oficiales del gobierno de los EE. UU. acerca de lo ocurrido o, de lo contrario, omiten detalles relevantes que podrían informar a los estadounidenses sobre lo que realmente sucedió.

La falta de mención del incidente o, cuando se menciona, la información engañosa sobre lo ocurrido ilustra un sesgo institucionalizado en los medios de comunicación. La consecuencia es que los estadounidenses que buscan entender las relaciones entre Estados Unidos e Irán hoy en día no conocen un evento histórico clave que ha ayudado a definir esa relación.

## Cómo informan los principales medios de comunicación sobre el derribo del vuelo 655 en Estados Unidos

Si uno hace una búsqueda rápida en Google de palabras clave relevantes específicas para el derribo, solo unos pocos informes de los principales medios de Estados Unidos aparecen en los resultados de la primera página.

Max Fisher en el *Washington Post* escribió un artículo sobre el tema hace varios años, titulado apropiadamente "*La historia olvidada del vuelo 655 de Iran Air*". Para el contexto, Fisher afirmó que "*los Vincennes intercambiaban disparos con pequeños barcos iraníes en el Golfo Pérsico*". Como explicación de cómo los Vincennes "confundieron al pesado avión civil Airbus A300 con un avión de combate F-14 mucho más pequeño y más rápido", Fisher sugirió que era "quizás" debido al "calor de la batalla" o "quizás porque el vuelo supuestamente no se identificó".

Un investigador de Washington hace un par de años publicó un artículo con el titular: "*Irán dice que el derribo de un avión de pasajeros de 1988 es la razón por la que no se puede confiar en Estados Unidos*". El autor, Charles Hoskinson, declaró simplemente que "*Una investigación reveló que la tripulación del crucero confundió al avión con un avión de combate F-14 mientras estaba involucrado en una confrontación con botes de combate iraníes*".

Fred Kaplan en *Slate* señaló en un artículo de 2014 que el incidente "está casi completamente olvidado" (al menos en los Estados Unidos). Su artículo fue subtítulo apropiadamente "*La época en que Estados Unidos hizo explotar un avión de pasajeros y lo encubrió*". Como periodista que había informado sobre el incidente en ese momento y había desafiado la historia oficial del gobierno de los Estados Unidos, Kaplan observó que "*los funcionarios estadounidenses dijeron muchas mentiras*" y pretendían culpar a los iraníes por la tragedia.

El gobierno había afirmado que las Vincennes estaban en aguas internacionales en ese momento, que el avión volaba "fuera de la ruta aérea comercial prescrita" y descendía a la "alta

velocidad" de 450 nudos directamente hacia el *Vincennes*, y que el transpondedor del avión estaba emitiendo un código sobre un canal militar.

En verdad, el *Vincennes* estaba en las aguas territoriales de Irán, el avión ascendía a 12,000 pies a 380 nudos dentro de la ruta aérea comercial establecida y su transpondedor retumbaba la identidad del avión sobre un canal civil.

Sin embargo, al igual que Fisher y Hoskinson, Kaplan mantuvo la narrativa del gobierno de los Estados Unidos de que "*el Airbus A300 iraní entró en una escaramuza naval*" y, sobre esa base, lo calificó como un "*error horrible*".

Estos son los únicos tres ejemplos de la última década que aparecieron en los resultados de búsqueda iniciales de varias palabras clave relevantes en el momento de escribir este artículo. También es útil ver cómo el "periódico del régimen" de Estados Unidos, el *New York Times*, lo ha sostenido a lo largo de los años, como se observa en sus archivos en línea.

Al realizar varias búsquedas de palabras clave relacionadas en el sitio web del *New York Times*, aparecen varios artículos. Sin retroceder, un artículo de noviembre de 1988 reconoció que, contrariamente a las afirmaciones del gobierno de los EE. UU., "*El vuelo 655 se estaba comportando normalmente para un avión comercial*". No obstante, el *Times* mantuvo la línea oficial del gobierno según la cual "*los funcionarios de la torre [de tráfico aéreo] iraníes claramente son culpables de no escuchar las decenas de avisos de radio emitidos por la Armada y ordenarle al avión que cambie de rumbo*".

Al mes siguiente, el *Times* reveló que este intento de culpar a los iraníes también fue falso. Como lo determinó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en una investigación del incidente, siete de las once advertencias emitidas por los estadounidenses "*se transmitieron por un canal militar que era inaccesible para la tripulación del avión*". Las otras cuatro se transmitieron por vía internacional. Frecuencia de socorro de la aviación

civil. De estos, solo uno, transmitido por el USS Sides "

*39 segundos antes del disparo del Vincennes, fue lo suficientemente claro que podría haber sido 'reconocible al instante' para el avión como si estuviera dirigido a él*

".

Sin embargo, el *Times* sostuvo la narrativa del gobierno de los Estados Unidos de que Irán era al menos en parte culpable por "

*permitir que un avión de pasajeros volara al área en el momento en que los buques de guerra estaban involucrados en una intensa batalla con los botes de combate iraníes*

".

En mayo de 1989, Irán demandó a Estados Unidos ante la Corte Internacional de Justicia (CIJ) por el derribo. *The Times* publicó un artículo en julio sobre cómo Estados Unidos estaba tratando de resolver el problema ofreciendo compensar a las familias de las víctimas con hasta \$ 250,000. Los únicos detalles del ataque que el

*Times* ofreció a los lectores fue transmitir la afirmación de un alto funcionario del Departamento de Estado de que "

*los Vincennes se defendían contra lo que creían que era un 'ataque coordinado*

".

Otro artículo del *Times* en agosto informó que el caso de Irán se estaba tramitando en la Corte Internacional de Justicia. Para el contexto, el *Times* simplemente repitió la línea oficial del gobierno que, "

*en ese momento, los Vincennes formaban parte de un grupo de buques de guerra estadounidenses que protegían las embarcaciones neutrales en el golfo [persa] durante la guerra entre Irak e Irán*

".

(El caso de la Corte Internacional de Justicia se abandonó en 1996 cuando Estados Unidos e Irán llegaron a un acuerdo en el que Estados Unidos "expresó un profundo pesar" y acordó pagar \$ 61.8 millones a las familias de las víctimas).

En 1992, otro artículo del *Times* informó sobre el desenlace adicional de la cuenta oficial del gobierno de los Estados Unidos. Señaló que, contrariamente a lo que afirma el gobierno, el vuelo 655 ascendía y volaba dentro del corredor aéreo comercial. El vicepresidente George HW Bush había dicho a la ONU que el derribo se produjo " *en medio de un ataque naval iniciado por buques iraníes contra un buque neutral y posteriormente*

*contra el Vincennes*

". De hecho, como los funcionarios del gobierno admitían ahora, el Vincennes estaba en aguas iraníes de la época. Además, un informe de investigación para

*Nightline*

de ABC determinó que no fueron los barcos iraníes los que iniciaron la escaramuza naval, sino la Armada de los Estados Unidos.

El gobierno de los Estados Unidos sostuvo que, si bien el Vincennes se encontraban dentro de las aguas territoriales de Irán, fueron los barcos iraníes los que iniciaron las hostilidades. Sin embargo, incluso el comandante de USS *Sides*, el capitán David Carlson, cuyo barco estaba en el mismo convoy estadounidense, había declarado tres años antes que las acciones del Vincennes bajo el mando del capitán Will Rogers eran "sistemáticamente agresivas".

El *Times* también notó que ni el Capitán Rogers ni ningún otro oficial o tripulación del Vincennes fueron disciplinados.

Solo hay menciones escasas del incidente por el *Times* desde entonces. El columnista Roger Cohen, en una pieza de agosto de 2009, se refirió al "

*fallido disparo de 1988 del vuelo 655 de Iran Air, en el que murieron 290 personas*

". Un artículo de 2015 lo mencionó, afirmando que el Vincennes estaban "

*patrullando el estrecho [de Hormuz]*

" y que su tripulación "

*aparentemente confundió el avión con un caza iraní F-14*

". La mención más reciente que apareció fue del 2 de febrero de este año, en un artículo que dice simplemente que "

*Irán calificó el ataque como deliberado y Estados Unidos lo calificó de error*

".

Lo anterior no es una lista exhaustiva, pero estos ejemplos ilustran que, en las raras ocasiones en que los principales medios de comunicación estadounidenses mencionan el incidente, hasta el día de hoy sostienen la versión del gobierno de los Estados Unidos de que este asesinato de 290 civiles fue simplemente un "error" por el que nadie debe ser considerado penalmente responsable.

Entonces, ¿Cómo se sostiene esta narrativa?

## **Los hechos sobre el derribo del vuelo 655 por Estados Unidos.**

Después de que Vincennes derribara el vuelo 655, como lo señaló Fred Kaplan en su artículo de *Slate*, el vicepresidente George HW Bush respondió diciendo: "*Nunca me disculparé por los Estados Unidos de América, no me importa cuáles sean los hechos*".

Los hechos eran que el crucero Aegis USS *Vincennes*, bajo el mando del capitán Will Rogers III, había entrado en las aguas territoriales de Irán y había abierto fuego y hundido a dos cañoneras iraníes que no representaban una amenaza para los buques estadounidenses. (A bordo de otro barco iraní por el que pasaban el Vincennes en el mismo momento en que Rogers dio la orden de abrir fuego, la tripulación se vio relajada en la parte superior, capturada por la cámara de periodistas de la Marina de los Estados Unidos).

En ese momento, como se reconoció más tarde en una investigación de la Marina, el Vincennes detectó un avión ascendiendo "*en un perfil de plan de vuelo aéreo comercial normal*" y emitiendo una señal de transpondedor que se identifica como un avión comercial.

A bordo de los costados, con información de radar idéntica a la recibida a bordo del Vincennes, el capitán Carlson determinó que el avión era una "*no amenaza*".

A bordo del Vincennes, el teniente William Montford advirtió al capitán Rogers que el avión era "*posible COMAIR*", pero Rogers, sin embargo, aparentemente se convenció a sí mismo de que su barco estaba siendo atacado por un avión de combate F-14 y minutos después ordenó que lo derribaran.

(A propósito, los Estados Unidos vendieron F-14 a Irán a principios de la década de 1970, mientras estaba bajo el control del hombre fuerte de Washington, Mohammed Reza Shah Pahlavi, quien fue puesto en el poder después de un golpe de estado orquestado por la CIA en 1953 que derrocó al gobierno de Irán elegido democráticamente por deponer al primer ministro Mohammad Mosaddegh por haber nacionalizado la compañía petrolera anglo-iraní. El Shah, a su vez, fue derrocado durante la revolución islámica de Irán en 1979.)

Aunque consciente de que su acción podría matar a civiles, Rogers le ordenó a su artillero que abriera fuego contra el avión.

La auto-investigación de la Marina atribuyó la discrepancia entre los hechos conocidos y las acciones de Rogers al "*cumplimiento de escenarios*". Rogers había hecho "*un intento inconsciente de hacer que la evidencia disponible se ajustara a un escenario preconcebido*".

En otras palabras, a pesar de que la información que los oficiales y la tripulación a bordo del Vincennes estaban recibiendo indicaba que el avión estaba ascendiendo a lo largo de una ruta de vuelo comercial y emitiendo su identidad como avión civil, Rogers imaginó que era un avión de combate F-14 que bajaba del cielo para atacar a su nave.

Evidentemente, los funcionarios del gobierno de los Estados Unidos también sufrieron de "*cumplimiento de escenarios*" a medida que procedían a hacer declaraciones sobre lo que había ocurrido sin relación alguna con la realidad.

El presidente Ronald Reagan afirmó que el asesinato de 290 civiles se justificó como "*una acción defensiva adecuada*".

El vicepresidente Bush, quien nunca hizo una disculpa, mientras hacía campaña para la presidencia, lo calificó de "*solo un incidente infeliz*" y aseguró a los estadounidenses que "*la vida continúa*".

Cuando tenía previsto hablar ante el Consejo de Seguridad de la ONU sobre el incidente, Bush dijo: "*No puedo esperar para levantarme y defender la política del gobierno de los Estados Unidos*" al presentar "*el caso del mundo libre*" por qué los 290 pasajeros, en su mayoría Los civiles iraníes, estaban muertos.



Hablando ante el Consejo de Seguridad, Bush culpó a Irán por permitir que un avión de pasajeros civil llevara pasajeros a Dubai en un momento en que un buque de guerra estadounidense estaba "*comprometido en una batalla*".

Se negó a explicar cómo el piloto, el capitán Mohsen Rezaian o los controladores de tránsito aéreo en el aeropuerto de Bandar Abbas, donde había despegado el vuelo 655, podrían haber sabido que una nave de guerra estadounidense con un imaginativo capitán a bordo estaba en las aguas territoriales de Irán disparando a cualquier cosa que se moviera.

Bush le mintió al Consejo que el Vincennes habían "actuado en defensa propia" contra "*un ataque naval iniciado por buques iraníes*" al barco estadounidense cuando "*acudió en ayuda*" de un "*barco inocente en peligro*".

Asimismo, no solía cuestionar las acciones del gobierno de los EE. UU., el *New York Times*, en un editorial publicado el 5 de julio de 1988, instaba a los estadounidenses a través de su titular a ponerse "*En los zapatos del capitán Rogers*".

Simpatizando con el asesino, los editores del *Times* describieron el derribo como "horroroso", pero "*no obstante fue un accidente*". Era "*difícil ver lo que la Marina pudo haber hecho para evitarlo*". El Capitán Rogers "*no tuvo más remedio que abrir*" fuego, opinaron, asumiendo que la versión del gobierno de los Estados Unidos "*resulta incluso aproximadamente correcta*".

Por supuesto, la cuenta oficial resultó ser prácticamente lo contrario de la verdad en prácticamente todos los aspectos, pero el *Times*, como siempre, no estaba demasiado

ansioso por cuestionar seriamente las afirmaciones del gobierno.

Por lo tanto, los editores mantuvieron el engaño de que el Vincennes estaban "en una zona de combate" y "*se comprometieron en una acción contra los botes de combate iraníes haciendo carreras de alta velocidad en su contra*".

Los editores también informaron que los operadores de radar a bordo del Vincennes habían "*reportado un avión que se dirigía hacia el barco y descendía*". Además, "*aparentemente tenían indicaciones, que la Marina se niega a discutir, de que el avión era un poderoso F-14*".

De manera poco imaginativa, los editores del *Times* no concibieron la razón más obvia por la cual la Marina se negaría a discutir esa afirmación: porque no había tales indicaciones.

El *Times* llegaría a cuestionar la narrativa oficial al afirmar que "*aún no estaba claro por qué el sofisticado radar no distinguía entre un F-14 y un Airbus mucho más grande*".

La mentira que el *Times* defendía entonces, hasta el día de hoy, era que el sofisticado radar de la nave había indicado que era algo más que un avión civil.

Después de aceptar axiomáticamente esta mentira, los editores inmediatamente instaron a sus lectores a "*ponerse en los zapatos del capitán Rogers*". Procedieron a afirmar que las "pruebas" sugerían "un ataque inminente" por parte del avión al Vincennes.

Tenga en cuenta que la palabra "evidencia" en este contexto está siendo utilizada de manera eufemística por el consejo editorial del *Times* para referirse a reclamos de funcionarios del gobierno de los Estados Unidos que fueron directamente contradichos por la evidencia real disponible para ellos.

El *Times* procedió a afirmar que, si la cuenta del gobierno de los Estados Unidos era al menos "en gran parte correcta", entonces podríamos concluir con seguridad que el piloto de Iran Air era el culpable " *de no reconocer las advertencias del barco y volar fuera del corredor civil.* Irán también puede asumir la responsabilidad de no advertir a los aviones civiles que se alejan de la zona de combate de una acción que había iniciado ".

Llegaron a la conclusión de que "la responsabilidad de evitar tales accidentes en el futuro" no recae en los capitanes de los buques de guerra estadounidenses que operan en las aguas territoriales de otros países, sino en los "aviones civiles" que vuelan en su propio espacio aéreo.

La lección presentada por el *Times* fue que los aviones civiles deberían simplemente "evitar las zonas de combate, volar alto, [y] reconocer las advertencias ".

Finalmente, el editorial concluyó que la culpa última era del gobierno de Irán, y el "accidente" le indicó al mundo que era hora de que Teherán "pusiera fin a su inútil guerra de ocho años con Irak ".

Por supuesto, como los editores del *Times* sabían perfectamente, fue Irak quien comenzó la guerra, que se prolongó durante ocho largos años, en gran parte debido al hecho de que Estados Unidos respaldaba al agresor.

Lejos de responsabilizarse por el asesinato masivo de 290 civiles, el Capitán Rogers recibió luego el premio de la Legión del Mérito "por una conducta excepcionalmente meritoria en la prestación de un servicio sobresaliente " durante su mandato como oficial al mando cuando ocurrió el derribo.

El oficial de armas y sistemas de combate de Rogers en ese momento, el teniente comandante Scott E. Lustig, recibió dos medallas de reconocimiento y fue elogiado por su "heroico gesto" y su conducta durante el incidente.

Toda la tripulación del Vincennes recibió cintas de acción de combate.

## **Conclusión**

El derribo por parte de Estados Unidos del vuelo 655 de Irán Air recibe solo menciones raras en los principales medios de comunicación de Estados Unidos a pesar de ser un incidente clave en la historia de las relaciones de Estados Unidos con Irán que sirve como contexto crítico para comprender cómo los iraníes de hoy ven al gobierno de Estados Unidos.

Cuando se menciona, la tendencia de los medios es caracterizar el asesinato masivo como un "error" honesto, como resultado de una acción que cualquier otra marina de un país hubiera tomado si se colocara en la misma posición. Aunque hace tiempo que se sabe que el relato del incidente por parte del gobierno de los Estados Unidos fue un paquete de mentiras, los medios estadounidenses lo caracterizan hasta ahora como si la muerte de civiles resultante fuera una consecuencia desafortunada de la guerra.

Cuando Max Fisher escribió en el Washington Post en 2013 que "*el Vincennes intercambiaba disparos con pequeños barcos iraníes en el Golfo Pérsico*", es difícil comprender que no sabía que el buque de guerra estadounidense estaba en aguas iraníes; y, sin embargo, se negó a transmitir esa información crítica a sus lectores.

Es igualmente difícil comprender que no supieran que fue el Vincennes el que inició las hostilidades; sin embargo, este hecho, también se omitió.

Fisher tampoco cuestionó el tema de la afirmación del gobierno de los Estados Unidos de que la tripulación del Vincennes "confundió" el avión con un F-14, lo que atribuyó a "el calor de la batalla" o al fracaso del avión en identificarse.

Puede ser cierto que, como determinó la investigación naval, el Capitán Rogers imaginó que era un F-14. Sin embargo, como escribió el teniente coronel David Evans en la revista *Proceedi*

ngs del  
US Naval Institute en agosto de 1993, la información recibida por los barcos estadounidenses del transpondedor del avión lo identificó sin ambigüedad como un avión comercial ascendente.

"Tanto el capitán Rogers como el capitán Carlson", señaló Evans en su ensayo, "tenían esta información".

No es menos difícil comprender cómo Fisher pudo haber sido inconsciente del hecho de que el Vuelo 655 había estado emitiendo su identidad como un avión civil, algo que incluso la investigación más avanzada sobre el incidente habría revelado.

Por lo tanto, es difícil escapar a la conclusión de que el propósito de Max Fisher por escrito no fue educar a los estadounidenses sobre lo que sucedió, sino sostener el mito central de que el derribo no fue más que un desafortunado accidente del tipo que ocurre en las brumas de la guerra.

En otras palabras, estaba cumpliendo diligentemente su papel de propagandista.

Charles Hoskinson en su artículo de 2015 *Examiner* de Washington fue apenas más cercano.

Fred Kaplan fue mucho más cercano en su pieza de *Slate* de hace tres años; sin embargo, incluso frente a su propia evidencia contraria, aún conservó el mito central de que el derribo fue simplemente un "error" resultante del vuelo aéreo de Irán 655 "volando en medio de una escaramuza naval".

Esta es la misma narración falsa que el "periódico del régimen" de Estados Unidos mantiene en esas raras ocasiones en que el incidente recibe una mención pasajera.

La historia real, en suma, es la siguiente:

Hace veintinueve años, el 3 de julio de 1988, los buques de guerra estadounidenses entraron en las aguas iraníes e iniciaron las hostilidades con los buques iraníes.

Las consolas de los operadores de radar a bordo del USS *Vincennes* en ese momento mostraron sin ambigüedad un avión que ascendía dentro de un corredor comercial en el espacio aéreo iraní, con el transpondedor del avión señalando su identidad como un avión comercial.

Sin embargo, el capitán Rogers le ordenó a su artillero que abriera fuego contra el avión, derribándolo y asesinando a los 290 civiles a bordo.

Posteriormente, en lugar de ser responsabilizado por cometer un crimen de guerra, Rogers y su equipo completo recibieron premios por sus acciones.

Al igual que el Capitán Rogers, el establishment de los medios de comunicación principales parece sufrir un "cumplimiento de escenario" institucional, en el que esta acción no constituye un crimen de guerra o, en el mejor de los casos, un acto de terrorismo internacional.

En el caso de los medios de comunicación, la idea preconcebida es que EE. UU. es una nación excepcional cuyo gobierno a veces es capaz de “errores”, pero que solo actúa con una intención benevolente.

Se supone que, si bien el establishment de los principales medios de comunicación lo considera axiomático, no es menos delirante que el escenario imaginario del Capitán Rogers en este episodio "olvidado" en las relaciones entre Estados Unidos e Irán.